

# F1 世界里的中国人：追逐，参与，出彩

谈到在 F1 世界里的中国面孔，周冠宇会是第一个跳出来的名字。2022 年，他代表阿尔法·罗密欧车队出现在 F1 巴林大奖赛，成为中国历史上首位 F1 车手，并迅速带动了这项赛事在中国市场的关注度。但在赛道之外，也有很多中国人试图敲开这个神秘世界的大门。无论是专业门槛极高的工程技术岗位，或是充满未知挑战的市场相关的合作岗位，他们一路摸索，追梦，圆梦，步履不停。他们如何抵达这个充满光环的世界，又在这里收获了什么？来听他们的讲述。

晨报记者 曾索狄

## 李沁：尽力而为不如全力以赴



职业标签：前法拉利 F1 车队高级气动工程师

这未必是一个足够恰当的比喻，但对很多在 F1 工作过或是向往去 F1 工作的中国人来说，李沁自带一种“大师姐”的气质。她很早就开始在网络平台分享自己作为气动工程师职业之路，并向网友科普车队相关的技术话题。仔细翻找，你甚至能在贴吧、虎扑等等网络社区看到车迷围绕她在车队的经历讨论。这当然是因为，李沁有一份闪闪发光的技术实力与工作履历。2016 年至 2019 年，她在哈斯 F1 车队担任气动工程师；2019 年，她转战法拉利 F1 车队，隔年成为车队的高级气动工程师。2023 年，她离开法拉利车队，但来自各方的邀约邮件至今不断。但说起这一切的起点，李沁把时间拉回了 2005 年 F1 圣马力诺大奖赛。“那是我第一次看比赛转播，除了看到车子一直在跑，也不断地听到广播介绍，罗斯·布朗作为决策者有多么厉害。当时我就决定，我要做一个工程师。”这个小小的种子，在后来十多年时光里逐步发芽壮大。在同济大学车辆工程求学期间，李沁几乎年年都会买优惠票去看 F1 中国大奖赛，如今回想，她忍不住笑言：“从 2009 年到 2014 年，我记忆中的上海站几乎每年都在下雨。”带着“世界这么大我要去看看”的想法，李沁在美国密歇根大学开始了研究生学习，并积极参与各种与赛车相关的实践项目。环环相扣之下，她赢得了被推荐到哈斯 F1 车队的机会。“我收获到了很多人的支持，每一次和人们聊到这个梦想，他们都会为你感到鼓舞，也会从他们个人的角度提供帮助。当然，个人的自我积累也非常重要，或者说，你准备好了，才有可能把握住机会。”

在哈斯车队，李沁开启了一段“从零开始”的 F1 入门之旅。这支当时还显得年轻的球队，让她从广度上了解了 F1 车队的运作方式和各类技术要求。2019 年 F1 在中国大奖赛迎来第 1000 站的纪念时，车队的负责人点名请她在赛车的 HALO 系统上贴上了几句中文标语——不止是为了纪念，也有与对手们较劲争先的意味，但“伴君千场共赴远方”“重剑无锋大巧不工”“分久必合合久不分”等表达，依然被车迷读出了问候的心意，“回头看有点中二搞笑，不过这就是 F1 研发工程师的心理啦！”三年后，希望在新的平台提升专业能力的李沁，又一次顺利地拿到了法拉利 F1 车队给出的空气动力学工程师 Offer。而在法拉利完成的诸多项目中，让李沁感到最特别的，是 2022 赛季为奥地利大奖赛额外设计的一款新尾翼系统，“那算是一次紧急更新，当时我们突然意识到和对手的差距可能出现出现在 DRS 区（可调式尾翼），必须在下一站比赛前立刻完成改进，否则彼此之间的差距会越来越来大”。

事出突然，但在短短两个星期的时间内，李沁就完成了设计，并在气动主管的支持下实现了这套方案的快速“上马”，“普通观众可能感觉不到这种区别，但在 F1 的日常工作中，能够跳过一些传统的流程和步骤，非常快速精准地设计，取舍利弊，还能让方案直接用于赛车更新、立刻见到显著效果，是很难得的，所以我的印象比较深刻”。

这次“冒险”最终换来了出彩的效果——不仅车队领队在现场采访时主动提及新尾翼的作用，专业媒体也评价称，那是法拉利当时的“最佳升级”。“很有满足感！我觉得这是 F1 和其他技术行业特别明显的区别，F1 速度很快，你能获得的工作反馈也非常及时。”

2022 年年底，出于对养育孩子等多方面因素的考虑，李沁离开法拉利车队，和爱人一起前往美国工作。但长达 7 年的 F1 时光，让她成了更多后来者的榜样；而她早年分享的许多经验，更成为很多年轻人的“入门指南”。

当我们提起这种分享的缘起时，李沁很自然地提起，在她的少年时代，每每和师长前辈们聊起想去 F1 工作的梦想时，对方的第一反应往往十分相似：人家会收中国人吗？

“当年网络上没有什么可参考的资料，对大家来说都是空白。我自己当然是初生牛犊不怕虎，觉得无论有没有中国人，我都去试一试”，李沁笑说，回望一路追梦的旅程，她所想的就是藉由分享，为后来者开一扇窗，让他们不再觉得 F1 遥不可及。“我想从不同的角度告诉大家，不要因为巨大的未知而退却！”

## 张栩通：参与进步，成就满满



职业标签：Alpine F1 车队计算流体力学工程师

在一次在线分享中，张栩通形容自己在 F1 的求职路径不那么“标准”：在上海交大学习的时光，他没有参加过大学生方程式相关的赛事，然而在英国南安普顿大学完成赛车空气动力学硕士项目的过程中，他愈发对赛车相关的内容产生兴趣，也在心里种下了深耕这一领域的种子。在曼彻斯特大学读博期间，他主动向 Alpine 车队投递了简历。

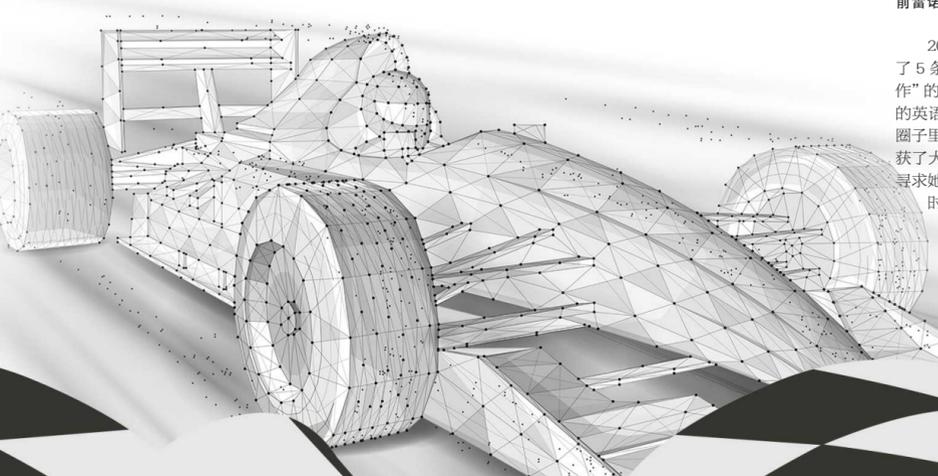
“能够进入 F1，对我来说是有点阴差阳错的事。”张栩通坦承，即便是在完成硕士学位后，他依然觉得进入 F1 工作并不容易；而怀揣着想要继续深入学习的目标，他选择攻读博士学位，又恰到好处地积攒了许多一些后来让自己脱颖而出的技能，“我的博士生导师知道我想进入 F1，也知道我需要有怎样的技能储备，所以在学习期间，我在这些方面有了锻炼。”

从他经历的面试流程来看，过硬的技术能力与专业背景，是 F1 车队最为关切的：以“你在工作中遇到过哪些困难”或是“你最得意的作品”等等常规问题抛砖引玉，面试官会迅速根据求职者的回答进一步深挖，抽丝剥茧、寻根究底地了解求职者对技术细节的了解与掌握情况，“你熟悉哪些技术，在解决问题时你会用什么方法，他们会通过这些细节，考核你是否符合需求。”最终，张栩通在 2022 年入职 Alpine 车队。一如他所认识的那样，他在车队的工作是以数据和技术为导向的。作为计算流体力学工程师，他主要负责仿真流程的优化，“简单来说，我们不能空想某种设计一定成立，而需要做大量的仿真流程来确认它的合理性。我要做的工作，就是把空气动力学工程师们设计的结构，用计算流体力学的流程和方法输出结果，测算出这个结构是否达到预期，是否有更好的可能性”。

而与技术难题一样具有挑战的，还有 F1 体系里各种各样的规则与流程要求，每一次的新规都意味着新的考验，“我们需要在一个非常严格的框架下去做出最好的产品，包括考虑我在一定的周期内是否超支、我的消耗是否符合进度要求的”。

张栩通认为，恰恰因为是在层层限制下展开努力，一旦发现自己使用的方法、模型能够真正帮助到车队提升速度和效率，他会格外有成就感。“每一天，我都能感受到研发的进步，我也关注着车手的每一次练习和测试，这种参与感是无与伦比的。”

因为主要服务于技术侧，张栩通将大量的时间留在了欧洲的工厂而非赛道。但 2024 年 F1 中国大奖赛期间，他陪同车队来到上海，感受到了上海国际赛车场的热烈氛围。“当时我们的车迷都坐在正对着车队 P 房的位置，还挂上了车手的横幅，很用心。我是真的能够感受到车迷发自内心的喜爱和支持，看到那一幕，我觉得在 F1 工作值了！”



## 陈融：75 周年的 F1 有颗年轻的心



职业标签：法拉利车队，负责电竞赛事及中文社媒

对 F1 近年的发展不太关注的人，一定会惊讶于 F1 电竞的蓬勃发展。自 F1 电竞世界冠军赛于 2017 年诞生以来，“未来已来”正成为这个领域最直观的写照。正是在这股快速发展的浪潮中，2022

## Angela：我身后是一个蓬勃的市场



职业标签：前雷诺/Alpine F1 车队负责赞助营销与合作

2024 年 8 月，Angela 在社交平台分享了 5 条关于“外国人想要进入 F1 车队工作”的建议，比如人最好要在欧洲，要有良好的英语沟通能力，要有过人之处，更要在 F1 圈子搭建一定的人脉关系网。这条帖子收获了大量的点赞和回复，许多年轻人更私信寻求她的建议。时间拉回到二十年前，上海小囡 An-

年陈融在结束了国际足联举办的硕士项目(FIFA Master)后，带着自己在电竞行业的工作履历，敲开了法拉利车队的大门。“法拉利最早邀请我面试，而当收到来自红色跃马的 offer 之后就再没有考虑其他机会。对体育迷来说，这是一个很难拒绝的机会。”陈融回忆说，他进入 F1 的第一课，是快速了解这个历史悠久的品牌的过去与现在，“在和不同赞助商沟通的过程中，客户会询问有关法拉利公路车、跑车和赛车的问题，我们必须对这些知识非常熟悉”。

相比之下，与名人、明星的邂逅，更像是这份工作的意外之喜。在不同的大奖赛现场，陈融常常能见到著名的歌手和演员，比如周杰伦，比如林志颖，“在围场，总是会有很多幸运的、偶遇的瞬间，这是工作中很有意思的一部分”。

在他看来，成熟的商业逻辑和广泛的关注度，恰恰是 F1 与其他体育赛事迥然不同的地方，尤其是对赛事和车队的赞助商而言。全年 24 站、全球覆盖的赛程，为他们提供了大量品牌展示、VIP 客户款待的机会。“在连续三天的赛事周末，赞助商及其客户会得到很多高规格的接待，包括看比赛、参观维修区、与车手互动……赞助商也可以邀

请他们在世界各地的 VIP 客户，在不同的大奖赛感受不同的氛围，整体的曝光度也会更高。”

2024 赛季给陈融带来了许多新感受：他穿着法拉利车队统一的队服出现在上赛道，体会到与过往完全不同的参与感与兴奋感。而在 2024 年 11 月，法拉利 F1 车队正式启用中文社交平台，他进一步看到了中国车迷的热情，“尤其是众多的法拉利粉丝，他们对车手和车队的热情超乎想象”。无论是进驻中文社交平台举动，或是先后签约叶一飞、周冠宇，法拉利车队对中国市场释放的信号相当积极。对此，陈融也颇为乐观：“法拉利希望更加贴近年轻人，尤其是通过电竞这一抓手。在模拟赛车电竞越来越拟真的今天，也许下一位法拉利车主或者下一个勒克莱尔都可能从模拟器上开启与法拉利的机缘。”

因此，尽管与此前的工作内容跨度不小，但他对自己的未来依然充满热情：“我很希望成为连接中国体育和世界体育的桥梁，未来有机会服务于中国体育产业的提升”。他直言，对向往 F1 世界的年轻人来说，眼下也是最好的时机，“首先中国一直是大型赛事、体育组织的重要目标市场；其次随着我国汽车工业的迅速发展，各种潜在机遇也慢慢开始浮现”。

当然，作为公认的“烧钱赛事”，F1 的商业开拓并非想象中那么容易。“F1 的赞助投入很高，往往你跟 100 个潜在的合作品牌沟通，可能只有 10 到 15 家左右愿意进一步了解；如果最终能签约一或两个品牌，已经是非常出色的成绩。”

在逐渐摸索的过程中，Angela 也收获了实实在在的成就感。2019 年，F1 与雷诺车队在上海举办了 F1 的 1000 站特别策划活动。当看到周冠宇驾驶着 E20 赛车出现在新天地街头，Angela 也格外激动：“对我来说，这是一个具有里程碑意义的现场活动。大家看到的是活动的热闹，但经过幕后工作才知道，没有多方的配合与努力，是不可能实现中国人第一次在闹市区驾驶 F1 赛车的创举。能为这样的活动贡献力量，很荣幸。”

在雷诺车队工作五年后，Angela 离开英国，前往沙特继续体育与娱乐方面的工作。她坦言，在 F1 的快速学习和成长后，自己很有信心从头开始一个新兴的体育市场的构建。正如她给很多后来者所回复的那样，关键在于去怎样的公司找寻怎样的职位，“我更希望大家收获的是精神上的启发，中国人是有机会去做这些事的，哪怕你原先并非体育营销的教育背景，我们或许都能找到好的路径。”

## 请回答 | 他们怎么看 F1？

新闻晨报：在 F1 工作期间，你面临的最大的职业挑战是什么？

李沁：我觉得最大的挑战是思维定势。F1 是个有深厚积累的行业，长时间小范围内地发展留下了很多“静水”区域，给奔流向前的浪潮带来不小阻力。越有底蕴的团队，这样的阻力越是根基深厚，需要有开放思维和坚定信念的后来者来推动发展。

新闻晨报：为什么在 F1 找工作被认为是很困难的事？

张栩通：F1 本质上是一个小众的行业。每支车队平均有 300 多人的工程团队，即便是按照未来 11 支车队计算，这也仅仅是一个 3300 人左右的就业市场。你想要成为 3300 分之一，还需要太多机缘巧合。

所以如果你已经尽可能在当前阶段做到了最好，却依然因为各种各样的原因没能进入 F1 工作，你要相信，不是你不够好，而是这些车队暂时没有需求。现实情况也是如此，往往是在遇到实际的职能缺口，车队才会开启招聘工作。

新闻晨报：能聊聊你在 F1 工作期间和车手之间的故事吗？

Angela：我非常幸运有机会和周冠宇共事，他是一个非常善良随和，时而有些搞笑的人。我印象很深的一次是在上海的比赛，那是一个周五，我们的行程非常紧张，但是路上遇到了想找他签名的车迷，他还是很耐心地停下来签名合影。他告诉我，会在周五赶到赛车场的，一定是真车迷。当然，还有叶一飞，我在欧洲也会专门去看他的比赛。

我非常钦佩这些中国车手，他们的付出、家庭的支持，与我们完全不是一个量级的。他们大多是十几岁就背井离乡，一边学习一边练习赛车，每一次比赛都冒着巨大的风险。我非常尊重他们，他们的成就也激励着我去面对生活和工作中的困难。

新闻晨报：对于未来中国的赛车运动的发展，你想想说？

李沁：如果未来会出现一支来自中国的 F1 车队，我想首先要迎来的是理念的变化。或许有人会觉得做一支车队，只需要招几个人，搞一个团队就够了；但实际上这是一个完整、庞大的系统，需要硬件和软件全方面的发展支撑。拿大家更熟悉的运动来类比，一个国家足球运动的发展，不可能仅靠规划几个世界顶尖的球员来实现。

陈融：我比较希望看到的是大家对体育和赛事观念的变化。体育产业关注的不仅仅局限于传统体育装备用品行业的壮大，也不单单是在大型比赛的金牌数量。我希望有更多人从个体出发感受到运动的快乐，并建立起体育消费和观赛的文化。这或许是中国体育产业未来的正确路径。

张栩通：我们说“仓廪实而知礼节”，只有大家基础的需求都被满足以后，才有可能培育出更浓郁的文化氛围。现在这个阶段，一定是希望越来越多人有自己的车，越来越多人了解赛车运动，才有可能进一步带动厂家关注、投资，从而促进行业发展。