



“我可带你一起去敲击冒险之门，

但打开这扇向命运挑战之门的是你自己。”

异常危险：达喀尔拉力赛30年死亡54人 魅力依然：参赛人数已经达10多万人次

死亡游戏，是什么让他们乐此不疲？



特里赛前与支持者吻别

【缘起】

命丧阿根廷，特里成为南美版首位死亡者

1月3日，现年49岁的法国摩托车手帕斯卡·特里和其他选手一起从布宜诺斯艾利斯启程，开始了他的第一次达喀尔征程。这一天，这位以往成绩并不出色的选手以4小时33分27秒的成绩顺利完成了全长为733公里的第一赛段，这个成绩比第一名的慢了1小时47分10秒，在212名完赛选手中排名第163位。

然而这却成了特里的最后一次完赛，在进入第二赛段之后不久，他的赛车就耗尽了燃油。由于达喀尔拉力赛赛车使用的都是特殊的燃油，并且规定不得到普通的加油站加油，特里随即向赛事控制中心发出了求救信号，但随后双方就失去了联系。事后组织方承认“确实是通讯链出现了问题”。

1月7日，组委会证实特里已经死亡。“他在一个非常难以寻觅的地方被找到，倒在离车15米远的杂草丛中。他摘下了头盔，在他旁边有食物和水。”一份官方声明中，用寥寥数语描绘了特里临终时的样子。法国车手由此也成为达喀尔拉力赛迁到南美后的第一位死亡者。据事后调查，他的死因是肺水肿引起心脏病突发。

【追溯】

30年54人罹难，连赛事创办者也为此殒命

1976年，法国业余车手泽利·萨宾参加从科特迪瓦首都阿比让到法国南部城市尼斯的拉力赛，在进入利比亚的沙漠中后，萨宾迷路了，最后几经周折方才被直升机救起，幸运逃生。

然而这次与死神擦身而过的经历，让萨宾萌生了创办一项汽车拉力赛的念头。1979年，首届巴黎—达喀尔拉力赛诞生，这样的诞生经历其实已经注定这会是一项危险丛生的赛事。

此后的30年中，拉力赛不断变换路线，但不变的只有两个字：艰难。参赛车手必须经过沙漠、丛林、戈壁、丘陵、沼泽、沙石等各种路面。在数千乃至上万公里的赛程中，特殊赛段（即没有成形的路）占到半数以上。以今年的赛程为例：全长9574公里，途经阿根廷和智利两个国家的比赛路线，要贯穿潘帕斯草原、巴塔哥尼亚草原、阿塔卡沙漠以及安第斯山脉，其中特殊赛段5652公里，其艰难程度可想而知。

艰难的赛段对车手的技术、体能、意志等各方面都是严峻的考验，同时还有种种不可预知的情况发生，与危险相伴的往往就是死亡。在30年的历史中，已经有54人在比赛中死去，他们中间包括了车手、车队工作人员、记者，还有观众，而死亡原因也不只是车祸，还有突发疾病、坠机等。

或许是宿命，1986年，这项赛事的创办者萨宾在乘坐直升机考察比赛路线时，因为发动机突然失灵而坠机身亡。年仅38岁的萨宾就此和他创办的这项赛事一起成为不朽。

事故，接连不断的事故。从非洲大陆迁移到遥远的南美洲，达喀尔拉力赛的危险性却并不见丝毫降低。在1月3日开赛当天便发生了参赛车辆将一位路边观战的儿童撞伤的事故，4天后，就出现了达喀尔拉力赛南美版的首位死亡者——7日，组委会找到了此前已经失踪两天的法国摩托车手特里的尸体。死亡，这是个在其他任何一项比赛中都令人难以接受的字眼，却几乎从达喀尔拉力赛诞生之日起就与其相伴。然而，即便是始终伴有危险与死亡，仍无法阻挡越来越多的人关注和参与到这项比赛中来，浓重的死亡阴影却笼罩不住达喀尔的魅力，因为这背后代表着人类超越自我、挑战极限的勇气和欲望，以及从中获得的乐趣。

专题撰文 晚报首席记者 郭韬略



【现状】

10多万人次参赛，超过5亿人关注

事故频发，不断有车手在比赛中丧生，而同时能够完成比赛对于很多人来讲都是一种奢望——赛事举办至今，只有38%的选手能够跑完全程。但即便是这样，作为一项私人创办的比赛，其吸引力越来越大，不断有人前赴后继地投入到这项艰难的赛事中。

从1979年首届赛事以来，达喀尔拉力赛的参赛人数呈越来越多的趋势，以至于这项原本面对所有业余选手开放的比赛，到后来组委会不得不面对诸多报名表进行严格的筛选。30年间，达喀尔吸引了10多万人次参赛。

与此同时，外界给予它的关注度也越来越高。2008年年初，由于毛里塔尼亚境内接连发生恐怖事件，组委会不得不在临

开赛前宣布取消比赛，这也是30年里赛事唯一一次被取消。在当时一家国内门户网站的调查中，有67%的人认为比赛应该取消，而同时另一个问题：此次取消是否会影响到你对达喀尔的关注？则有更多人选择了“不会，明年我依然会关注达喀尔”。在反对达喀尔的人看来，2008年比赛的临时取消原本应该是让这项比赛消失的最佳契机，但在大多数人眼中，达喀尔显然还具有着无法抗拒的魅力。时隔一年移师南美的达喀尔拉力赛，1月3日在阿根廷举行的发车仪式，竟然吸引了50万人到现场观看，创造了这项比赛的又一纪录，而全世界有180个国家和地区的电视对赛事进行转播、报道，受众超过5亿人。

【延伸】

胜利不是唯一，魅力缘于征服

随着赛事的延伸，对赛车质量、改装水平、后勤保障等方面的要求越来越高，达喀尔拉力赛也自然而然地成为汽车厂商比拼的舞台。到目前为止，这个舞台上已经驰骋着大众、宝马、三菱等诸多世界著名汽车品牌，而2004年，郑州日产帕拉丁队首次组队参加达喀尔拉力赛，为这款新车迅速占领市场起到了重要作用，这也被视为汽车品牌营销的一次经典案例。

然而，对于一项赛段冠军仅有4500美元奖金的比赛而言，商业因素远非它能保持长久魅力的关键。“我可带你一起去敲击冒险之门，但打开这扇向命运挑战之门的是你自己。”这句出自创始人泽利·萨宾的话语，可以视为达喀尔拉力赛的精髓。沙漠、戈壁、沼泽，还有许多不可预知的因素，在这个时候需要的是速度、体能、耐力、意志的完美结合。

恶劣环境下人类挑战极限固然有着极大的难度，需要足够的勇气和信心，但从中学到的乐趣和成就感却也是其他事情难以比拟的。“达喀尔拉力赛的魅力实在是太大了，我已经不能自拔，我可以为此投入我的全部，甚至是生命。”一位已经在比赛中失去生命的摩托车手生前曾这样说，这话可以视为所有沉醉其中的车手的共同心声。

是比赛当然要争胜，但是在达喀尔拉力赛中，早已有了很多远远超越胜负的东西。昨天的比赛后，当一位法国摩托车手开车拖着另一位车手损坏的车抵达终点的时候，他受到了当天最热烈的欢迎。“一望无际的沙漠，旁边间或经过的成群结队的羚羊和斑马，赛车经过时所掀起的滚滚狼烟，这些视觉上的享受是达喀尔拉力赛吸引我的一个重要原因。但绝不止是这些，也不只是车手们比赛中的成绩。还有人性，异常困难的情况下，会把人性中所有最根本的东西挤压出来，真的能让灵魂得到净化，即便是对于观者，也能起到这种作用。”一位网友这样表达自己为何痴迷于达喀尔拉力赛。

【侃江湖】

超越生命 精神不死

世界上没有任何一项比赛能像达喀尔这样，仅仅跑完全程就能给参赛者带来极大的满足和足够的尊重，以至于冠军的光环都被很大程度上淡化，即是非常困难的马拉松和铁人三项，人们依然还是把最多的掌声和荣誉给予获胜者。从这个角度讲，达喀尔才是最能诠释“重在参与”精神的比赛。

世界上也没有任何一项比赛能像达喀尔这样，一提到它的名字马上就能让人联想到死亡，更重要的是，死亡给人带来的并没有恐惧和畏缩，有的只是更大的勇气和更多的参与者。从这个角度讲，达喀尔或许也是最能诠释“更高更快更强”宗旨的比赛，它已经能“更”到超越生命的地步。

从1979年的巴黎—达喀尔，30年间拉力赛的路线多次变化，及至今年它甚至转移到了南美，但达喀尔的名字却不曾改变。这当然可以视为一项比赛品牌的成功，但用品牌并不能全部涵盖达喀尔，这三个字已经演变成了一种精神，一种挑战与征服的精神。

追随和支持“死亡事故频发”的达喀尔，绝非是对生命的漠视，它是出于对达喀尔精神的尊重，那些逝去的生命因为这种精神而变得高贵。生命是短暂的，精神却是永远的，肉体是可以死亡的，但精神确实能够不朽的。所以，即便始终笼罩着死亡的阴影，但达喀尔仍然魅力依旧，仍然生命力旺盛。