



●李慧詩的光環之後，男子短途憑信念面對冷酷的現實。

場地單車最迷人的地方，也是最殘酷的現實：它用松木賽道、幾何弧度與千分之一秒的計算，包裹一副推到極限的身軀。大腿在乳酸裏燃燒，離心力把身體壓向木板。核心要頂住，手臂要鎖死；一鬆，速度便會反過來吞噬你。所有戰術、力量與恐懼，被壓縮在不到11秒之間。

「好好玩，但其實都好難。」杜焯熙笑說。在他眼中，鑊場是一面會「吸人」的牆。速度令他上癮，也令他受難。越快，吸力越大；越快，越接近失控的邊緣。香港短途車手就在這條沒有刹車的賽道上，追趕如「火箭」般快的世界強敵，也追趕自己身體的上限。

●圖/文：香港文匯報記者 葉詩敏

殘酷現實中踩出微光

杜焯熙 憑信念追趕世界速度



●場地單車的極限來自一個人和自己的身體、意志談判。

與身體談判 同意志打交

香港文匯報訊（記者 葉詩敏）無論是爭先還是凱林賽，短途賽事沒有讓人犯錯的空間，一切都被壓縮在幾圈之間。前段，是心理戰與排位；後段，是爆發。最後一圈半，車速瞬間飆上每小時70公里以上，高速切入陡峭彎牆時，離心力是一隻看不見的手，把人死死按在賽道上；心率推上180次以上，甚至更高，車手仍然要冷靜得像計時錶。

「特別是凱林賽，一急就會好亂。愈平穩上場，愈發揮到自己水準。」杜焯熙認為自己沉穩個性較適合凱林賽，爭先有規律、有防守、拉距離、追對手加速；凱林賽變數更多，同一組若有多名同隊車手，打法又不同，隊形、路線、反應時間全都改變。國家隊、日本與馬來西亞選手都是亞洲短途的高牆。他坦言現階段速度比力量好，假如力量補上，速度會再提升。他指以體重約80公斤計，短途男選手深蹲可舉重約2.3至2.6倍，甚至以3倍作標準，即約240公斤一下。

真正的勝負，不只發生在比賽那10秒。它早已藏在此前無數無人看見的重訓、滾筒上衝刺的日常。「最辛苦是意志，要同意志打交。」他說。場地單車最迷人的速度，最後其實落回原始的對抗：與自己身體談判。身體說夠了，意志說未夠；大腿燒了，意志說再一組；今天少兩組也不會死，意志說一個月就輸八次機會。杜焯熙不是用熱血說服自己，而是用數字。

「我覺得自己係得嘅。」他沒有說「我一定得」，他說「我覺得自己係得嘅」。這兩者之間有分別，前者是口號，後者是一個運動員在長年面對失敗、低潮、數字、對手後，仍然保留下來的判斷，亦是經過比賽驗證後，仍未被推翻的可能性。

「痛苦也是一種享受」

「你會否形容踩單車是痛苦的事？」我問。「辛苦的時候會覺得，哈哈。」中間一段時間，痛苦像一層黏在身上的東西。但經過失敗，經過調整，經過一次又一次把自己推上鑊場黑線，他開始轉了口徑：「現在就會覺得，痛苦也是一種享受。」深蹲重量沒有變輕，30秒全力輸出不會忽然溫柔，世界頂尖車手更不會放軟手腳。享受只能來自心態轉變：他開始明白痛苦背後的失敗哲學。哪一次失敗讓他知道加速太早、哪一次被火箭般甩開，反而找到下一個目標在哪裏。

26歲的杜焯熙不是一開始就屬於短途，他少年時較喜歡公路，五年前被教練看中爆發力才轉戰短距離。木質鑊場上，車手由高處俯衝、壓彎、加速，再把全身肌肉在10秒左右的窗口內爆開。以男子爭先賽200米計時資格賽計算，若踩入9秒尾，平均時速已接近73公里。

四月世界盃香港站，杜焯熙踩入9.937秒寫下PB，但那不是一道穩定打開的門。「這個數字其實我中間踩過一兩次，但之後又變返10秒。」三年，卡在零點幾秒之間。若由10.1秒推到9.9秒，0.2秒在200米賽道上，已經是半個車輪、一次晉級、一場對決的生死。彼時，亞洲紀錄是日本太田海也今年創下的9.348秒。

短途單車的殘酷，是速度和力量的極限糾纏。轉換賽道，杜焯熙面對的第一道關卡不是速度，而是重訓室。「最大克服是做Gym。」中長距離時代，他深蹲80公斤做三四下；轉短途後，重量驟升至120公斤，還要做10至12下。「初時隻腳好痠、好痛，像被火燒一樣。」過去的短途可以輕齒高轉，用轉速換速度；現在世界愈踩愈快，齒比愈踩愈重。腳不夠力，根本轉不開。

「簡單來說，就是要你的力量愈來愈強。」他現時峰值功率約2,100瓦。一般健身單車上，30秒踩300瓦足以令普通人呼吸失控；2,100瓦，是在極短時間內把身體變成「爆炸物」。但杜焯熙說得冷靜：「如果以體重來說是差不多，但如果以最強的人來說，還有差距。」差多少？「還差600，他們是2,700。」

那不僅僅是數字上的三成差距。他提到世界冠軍勒雷森（Harrie Lavreysen），「明明開頭不太快，然後突然就跟不上，好像火箭般走了去。」這就是面對世界級選手的絕望和壓迫感，你身體已經交出所有，對方仍然像毫不費勁。

沒有「心靈雞湯」只問數字

訓練像是一場無聲的消耗。練爆發力本身未必最想嘔，最可怕是爆發之後還要維持約30秒的全速，「一開始衝到盡，然後Keep到30秒，之後頂到幾多就幾多。」以前要衝八組，「後面已不知自己在踩什麼，是靠意志去踩。」那不是訓練計劃表上冰冷的「8 sets」：第一組已經把肺掏盡，第二組開始大腿灌酸，第三組後嘴裏有鐵味，第四組再起步時身體已在無聲哀鳴。到後面，他說像「靈魂出竅」：「很辛苦，很尬。踩，但其實你不知道自己在做什麼。」

現在訓練方法變了，重質較於重量。比賽不會等你進入狀態，如果第一輪速度不夠，你便沒有

下一輪。相較於當年李慧詩曾登上世界巔峰，香港男子短途在國際賽上往往在200米資格賽就因絕對速度不足而被淘汰。「當每場訓練都是最後一次訓練。如果四組裏面只踩好兩組，就少了兩組訓練機會。一星期兩次都是這樣，一個月可能已經輸了別人八次機會。」

一個月八次。這是他自己的計算方法。沒有心靈雞湯，沒有口號。他不把「堅持」掛在嘴邊，他只是把失誤折算成次數：今天少兩組，下星期少四組，一個月少八組。數字的累積，是為了在最後半圈大腿幾乎爆開時，仍然多踩下去的那一腳。「你平時練得不夠，到那一刻身體就不會幫你。」這句話把場地短途單車的殘酷說穿了。

當亞洲和世界強敵都有完整系統、教練團、對手群，香港車手輪不起這些看不見的小空格。他的信念也是這樣計算出來的：「如果我這裏做少了，跟別人的進步差距又拉開。沒有太多心靈雞湯。」

不甘心是最誠實的燃料

他並非沒有想過放棄。杭州亞運，他自覺準備得不差，但在凱林賽準決賽與對手碰撞無緣決賽，最傷的是悔恨。「就會諗，點解個天咁咁唔理埋我，讓我試下爭取獎牌。」

那一個月，他不想再踩單車。回到場地，但心不在單車上。最後把他拉回來的，是不甘心，「有理由唔得，有理由咁快放棄，有理由在這個位置又打沉自己。」不甘心，是運動員最誠實的燃料，很多時候只是覺得：不應該就這樣完。

過去面對世界級對手，他會感覺壓迫，但近年能力上升，他淡定了。四月世界盃香港站首屆凱林賽決賽，對他意義重大，面對強手已經跟得住，即有機會超越。「證明自己有進步，做得到，這個差距原來不是那麼大，可以追趕得到。」

殘酷現實沒有消失，但漸漸，裂縫中透出微光。在這項運動裏，速度不是飛翔，速度更像一場受控的墜落。你越快，場地越想把你壓下去；你越接近目標，現實越清楚地告訴你還差多少。

杜焯熙從沒有否認那道距離。他相信自己。



●即使比世界最佳峰值功率少600瓦，杜焯熙仍然踩下去。



●每一次比賽都是重訓、爆發力、乳酸耐受和神經反應的總和。

▲杜焯熙（右）享受凱林賽的精準戰術計算。

▲杜焯熙（左二）由最初孤身作戰，直到近年與隊友並肩而行。

▶香港短途車手的信念藏在每一次重複訓練裏。

短途新軍靜默衝出「李慧詩時代」

香港文匯報訊（記者 葉詩敏）杜焯熙只是其中一個名字。在他身後，還有一班香港單車隊短途車手，每天走進同一個鑊場，面對同一條黑線、同一段彎牆、同一個冷冰冰的計時器，日復日把身體推向同一個臨界點。

香港短途場地單車，曾經長時間站在陰影裏。李慧詩的時代太強，強到她成為香港場地單車的代名詞。杜焯熙看過她訓練，也見識過那種重量和力量。「我當時覺得她比我還要大力。她那個重量我連一下都舉不到。」他說，當年甚至想「首先要超越她先」。然後笑了笑，「那時候我連她都踩不

過。」李慧詩留下的不只是世界冠軍榮耀，而是一個範本。「起碼有一個成功例子，不是由零開始。她告訴我香港車手是得的，只是你要用什麼方法令自己成功。」

杜焯熙經歷過「不知道怎樣練」，也經歷過教練轉換、系統未穩、隊友逐步補上的階段。以前短途男將少，到後來莫訖駿、翁浚皓等加入，男子短途才慢慢像一個團隊。他說，最初團隊項目連起動都要摸索。外人看團體競速，三個人排隊起步、換位、衝線，畫面流暢簡單。但實際上，後車要感受前車狀態。前車慢了，後車太貼，換位可能犯規；拉得太開，又要額外耗力追上。每一個距離都是判斷。香港短途單車，就是在這樣的運動裏尋找位置。

踩多一腳抗衡「亞洲高牆」

李慧詩的時代曾經把香港場地單車推到世界面前，但在光環之後，港隊仍要面對更冷酷的現實。亞洲強隊日本、馬來西亞與國家隊，一個個名字站在前方，不只是對手，而像一道道由功率、資源和歷史堆成的高牆。但他們仍然扣上鎖鞋，踏上那部沒有刹車的固定齒輪單車，一次又一次在大腿近乎爆開後重新上車，在無人看見的日常繼續把身體推向極限。香港短途單車的故事，從不只屬於杜焯熙一人。它屬於所有仍願意在最後200米裏，頂住風聲、乳酸和現實差距，繼續全力多踩一腳的香港車手。

