

個人タイムトライアル追走車両運転手順書 2007

2007_0119

前口上

初めて個人タイムトライアルで選手を追走するドライバーとメカニック、そして選手のための手順書です。競走を安全で安心なものにするためのいくつかの注意点です。

その訳

2days race in 木祖村 2007ではステージ 1A として個人タイムトライアルを設定しております。選手が一人で所定の距離を走って、その所要時間順に成績がつきます。今回のコースはコーナーが多く、距離も長いので全選手に追走車両をつけることとします。

8 km 以下の距離の短いプロログでその後 1、000 km 以上のロードレースが残っているステージレースでは、プロログのタイムトライアルを完走しなかった選手に、最下位と同じタイムを与えてステージ 1 への出走を求めることもあります。木祖村ではタイムトライアルの距離と残りのロードレースの距離（タイムトライアルの時間差をどれだけ逆転できるか）、個人タイムトライアルで発生すると推定する首位と最下位とのタイム差（6 分以上を想定）これらを勘案すると、最下位のタイムを与えられてステージ 1 B に出走した選手には、総合優勝についてほとんど可能性がないと判断しました。追走車両が必要です。

各チームスタッフに予備車輪を持たせてコース沿いに配置する提案を受けましたが、以下の 3 点からチームカーを選択しました。

1. 選手が使用する車輪とスタッフが持参する車輪が一致しない場合、同じ場所で複数のパンクが発生した場合、車輪以外の機材故障が発生した場合、などを考えると、自分の選手のための機材は自分のチームで供給するのが、最も合理的と考えました。

2. チームスタッフがコース沿いに配置された場合、選手に世話をする人間がおりません。審判団を個人タイムトライアルのためだけに 30 人以上配置することは、財政が許しません。また、30 名配置しても、隙間が 300 m になります。見通しの悪いコーナーが続くコースで、この隙間 300 m の間で落車が発生した場合、全く手当ができない可能性があります。決定的な事故の場合本部を通して救急救命出動を依頼することも、無線がないので、ひどく手間がかかります。

そこで、選手に 1 台追走車両を走らせて、どこで事故が発生しても最初の手当と本部への連絡ができる体制を取ることが、全体として、安全を確保できると考えました。

3. 私たちは、大会規模は小さいですが、世界に通用する運営をしたいと考えております。個人タイムトライアルで、追走車両を配置することは、標準的な運営と考えております。選手に対して私たちが、「UCI 規則・・・」などと口走る以上は、運営面でも、できる限

り標準的な運営を実施したいと考えております。小さなステージレース内の個人タイムトライアルでチームカーを今回のように利用して、追走車両、審判団を確保することは、ずっと、標準に近い運営と考えております。

準備段階

選手+メカニック、車両+ドライバーについては、テクニカルガイド「7-1 ステージ 1a: 個人タイムトライアル」を参照ください。ドライバーは選手+メカニックとは別のチームの人間です。理想を述べると、ドライバー+車両+メカニック+選手が同じチームで、審判員を1名乗せる形です。今回、審判員を個人タイムトライアルのためだけに、40名以上余分に動員できないのは、財政的理由によります。ご理解ください。ただし、何名かの審判が随時、突然、チームカーに乗車します。違法行為を抜き打ちで確認するためです。十分この程度で、競走の安全と公平が保たれるようです。

マネージャーミーティングで車両に貼り付ける黄色バナーをマネージャーに提供します。このバナーは色分けで選手、審判団、地元運営を区別されます。黄色バナーには選手+メカニックのチーム名が印刷されています。メカニックは、このバナーを乗車する車両+運転手を見つけて、貼り付けてください。初めて乗るよそのチームカーですから、機材配置などで、不便窮屈でしょうが、素早く使える状態を作るのも、メカニックの腕と考えます。

最低限度必要な工具、車輪、場合によっては予備機材、そして、トランジスタメガフォン、チーム内の無線機、レース前に欲しい最後の飲食料など準備しなければいけない物はどっさりです。もしできるなら、選手名を示す看板をルーフキャリアに取り付けるとひどく格好良くなります。

選手は彼の競技開始15分前までに本部で出走サインをすませます。出走サイン開始直後に出走30分前以上の選手が来た場合、サインを認めません。ゴールエリアの混乱を避けるためです。ご協力下さい。やはり、個人タイムトライアルでは、選手がボツボツとやって来て、アナウンサーからインタビューを受けながら、機材チェックを受けてサインするのが、定番でしょう。選手は出走できる服装でおいでください。アッシャーはジャージ、ゼッケン、ヘルメット、機材寸法などを確認します。チームメイトのゼッケンをつけていることが、スタート台で判明した選手もいました。

ウォーミングアップは入念に行ってください。今回、ウォーミングアップ用にゴール地点からスタート地点までの800mを用意しました。ステージ1A配置図のとおり、追走車両が出走位置に着くために移動しますので、十分に注意してウォーミングアップを行ってください。自分の出走時刻は自己管理することです。スタートに遅れた選手は、定刻スタートしたものとして、時計が動き出しております。遅れてやってきても、一旦は、静止状態からスタートさせます。ほか選手との公平、安全を保つためです。

チームカードライバーは出走時刻5分前までにスタート発射台右前方、チームカーエリアに車両を停止させてください。アッシャーがこの付近を整理しております。出走時刻

が迫るのに、乗車するはずのメカニックが現れない事態があるかもしれません。しかたありません。審判団に声をかけてください。審判が1名乗車します。ただし、安全の確保のためだけの審判ですから、車輪など機材はいっさい触りません。機材交換もしません。

いよいよ競技開始

選手は出走エリア付近のいすに座っています。前の選手が出発したら、メカニックはチームアップ用のジャージを受け取ります。最後の一口、水を要求するかもしれません。変速して、スタート用のギヤに入れます。自転車を保持してもらってから、ギヤが違うという場合、自転車ホルダーは退避しますので、自分の責任で自分の好みのギヤに入れて下さい。スタートギヤが違って、スタートと同時にカー杯変速して、ディレイラーを吹き飛ばした例もあります。

落ち着いて、自転車をスタート発射台に乗せます。スタート発射台は畳1畳ほど、高さ30cmほどで、斜めのスロープが1.8mついています。定位置に前車輪をセットして、ホルダーがサドルを持ちます。カウントダウンはスターターの好みです。私はツール・ド・北海道では、「30秒10秒、5、4、3、2、1、スタート」とやっていました。

「スタート」の声を聞くより、一瞬早く踏み出した場合、0.1秒のフライングを犯したとします。5-2-1個人タイムトライアルにあります通り、1秒に切り上げてその2倍の時間、2秒をペナルティーとします。これは厳しい。ばからしいので、フライングは犯さないで下さい。

スタート発射台右側前方50mほどにチームカー待機場所があります。選手がチームカーの隣を通過した、後方確認して、発進して下さい。選手には10m以上接近しないで下さい。選手が転倒したとき、最低限度安全に逃げられる距離だからです。ドライバーの腕に応じて20mなり25mを保持して下さい。当然車両は左側通行です。メカニックは左座席でホイールを抱えて選手を応援します。

選手が落車する可能性のある場所は2種類。トンネル出口などの直角に近いコーナー、早めにペダルを踏み出して、地面にペダルを接触して転倒する例です。もうひとつは、2箇所ほどあるどンドン切れ込んでゆくコーナー（スタート地点から300m程のコーナー、対岸の**橋手前のコーナーです。）オーバースピードで突っ込んでコントロールできなくなってガードレールに接触する例です。エアロダイナミックなハンドルを選択した場合、ややコントロールが悪いこともあって、失敗しかねないコーナーです。

事故、パンクなどでメカニックが車から飛び出す事態になった場合、車両は道路左端に停車してください。もしできるならば、後方から見えやすい直線区間が好ましいです。できるなら、停車を避けて欲しい場所はブラインド右コーナーです。幸い、今回ダムを内側にして右回りのコースですから、見通しのきかない右コーナーはありません。また、左コーナーのコーナー頂点は、選手が道路左端いっぱいを通過したくなる場所です。出来るならば、この場所も停車を避けて下さい。ドライバーとメカニックが別チームですので、ド

ドライバーは比較的冷静に停車位置を判断できると思います。

選手は左端に停車することが、競技会運営の前提になっております。マネージャーは、安全のために選手に左端停車を徹底するようにして下さい。

メカニックは必ず、車両停止後、左側ドアから飛び出してください。車両停止前に、ドアから飛び出しますと、怪我をします。右側ドアから飛び出しますと、万が一後方から選手がやってきている場合、選手をドアにぶつけることとなります。道路左端に停車した車の左ドアからメカニックは飛び出して下さい。

上記停車に関する3点を全員が守る限り、右側車線が非常用に残っていることとなります。このように左車線、右車線を有効に使い分けることで、安全な競走が実現できます。

後方から選手が、前方にも選手が・・・

個人タイムトライアル必勝法？を参考にして下さい。では、3選手が重なった場合は？追い込んできた選手が最も強いのですから、チームカーに関する優先順位は、追い込んできた強い順番で、優先順位が決まります。

後ろから追い込まれてきた場合、早めに、退避してしまうのも、安全のために有効です。退避場所を余裕をもって選ぶことが出来るので、無理な追い越しを追い込み車両にお願いしなくてすむからです。

追い込んで来たドライバーは、選手間の追い抜きが完了した後、あわてて選手の間に入れないことが、安全確保の上で有効です。選手間隔50mは時間にして約3秒。追走車両の中ではひどく長い時間です。3秒以下のタイム差なのに無理に選手の間に入ると追走車両を突っ込んだ場合、追い抜かれた選手に危険を及ぼします。追い抜かれた選手にドラフティングを提供したこととなります。いかにしろ、選手の間隔が50m以下なのに車両を入れたドライバーには100スイスフラン（約9,000円）の罰金が命じられます。ドライバーの責任で、運転して、追走すべき位置を決定しているからです。自分のチームの利益にならないことで、罰金を支払わなければならないことはばからしいですから、ドライバーは安全第一で運転して下さい。

審判員が同乗しない、選手、メカニック、ドライバーが同じチームの場合、チームカーが犯してしまう可能性のある違反行為を幾つか挙げます。

1. 選手の10m以内に接近して運転する。
2. 横風の場合、選手横の風上の位置で運転する。
3. 選手が100m以内に追い込まれているのに、追い込んでいるチームカーの後方に退避しない。
4. 選手間の差が50m未満で、選手間に車を入れる。
5. 走っている選手に飲料を渡す。走行中に修理する・・・

どの行為も安全を犯していると思います。ことに今回のように、追走車両の運転が初めてのドライバーにとっては、「危険な誘惑」です。他チームからドライバーと車両の提供を

受けるのは、危険な誘惑を受けないためです。

これでゴール

残り1 km 道路上に赤い逆三角形がぶら下がっています。選手はこれからがつらい時間帯です。残り500 mすべて上り勾配です。残り200 mセーフティーコーンが中央に現れます。選手は左車線を直進して下さい。計時計測は左側斜線でしか実施していません。右側車線でゴールライン付近を通過しても、最下位のタイムしか与えることが出来ません。

追走車両は右側車線に入って下さい。計時を安全確実にするための処置です。また、複数の選手が前後してゴールラインを通過する場合の、安全と精度を維持するための処置です。ご協力下さい。

ゴールした選手は、酸素欠乏でふらふらになっているはずですが、残り500 mの上り坂を無理して上らない限り、成績につながらないからです。標高が1,000 mを越すので、選手によっては、空気の薄さが気になる選手もいるでしょう。メカニックが携帯酸素ボンベを持参すれば安心です。

今回想定参加チーム数が40です。追走選手の40分後には同じチームの選手がスタートすることです。選手はどんなに遅くても18分程度で周回する前提で設計しました。18分以上選手がかかった場合（平均時速28 km/h！！）、事故処理などで次の発送に間に合わなかった場合、追走車両の列にスタートまでに並ぶことができないことになります。審判車両が随時追走車両として、チーム提供の追走車両の代行をします。ただし、予備車輪、予備機材などは積載できない可能性があります。選手は無理な走行、整備不良で落車、事故を起こすと、選手本人のほかにチーム内次スタートの選手がサポートなしで走行する羽目になる可能性があることご理解下さい。無理なコーナーリングよりも、最後の上り坂で踏ん張る方がタイムを稼ぎやすいようです。

仕舞い口上

田舎の小さなステージレースですが、出来る限り世界標準で競走を運営したいと考えております。選手に出来るならば、世界に飛び出して欲しいからです。審判員に出来るならば、世界に飛び出して欲しいからです。これまで日本国内では実施されてこなかった幾つかの世界標準を実施したいと考えております。

実施に当たって、「根性と気合い」で「目をつむってやってみろ」ということはないようにします。これまで述べてきたタイムトライアル追走車両手順書の通りに走行いただけると、競走が十分安全な物になると考えています。手順書ほかで不明な点があれば、掲示板に投稿下さい。回答いたします。