

2014.03.07

2月4日から7日までのレディース・ツアー・オブ・カタールに参加してまいりました。カタールはアラビア湾に突き出た半島の平坦な国です。国土の最高地点が103mとのことで、カタールで一番標高の高い場所はドーハの高層ビルの屋上ということになります。平坦な国土なのに、参加選手は23T, 25Tを装着していました。日本国内の感覚とは違うものがありそうです。

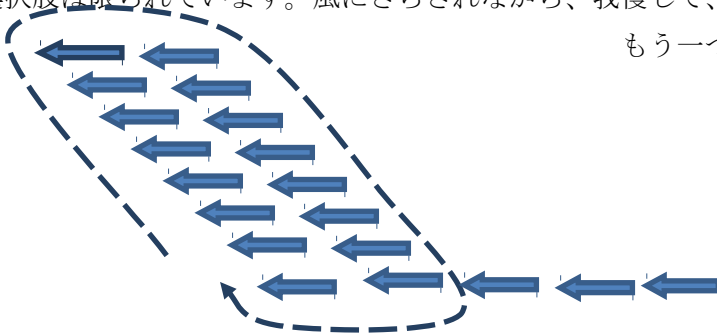
第1ステージ、公式スタート地点からパレード開始、ツール・ド・フランスのレースディレクター、J. F. ペショーさんがCOM2で集団を先導します。もう一本の車線ではE.メルクスさまが先導します。競走開始地点で隊列に問題がなければ、競走開始。この場所から距離計測と計時が始まります。日本ではしばしば、公式スタートからローリング区間込みで距離表示と計測を行っていますが、こちらがフランス流、世界基準なのでしょう。そして、日本が亜流なのかしら。確認する機会を逸してしまいました。

ペショーさんが旗を車に収めると競走開始。女子の競走なのに、日本の男子よりも積極的にアタックをかけてゆきました。平坦で直線道路が延々と続くコースなのに、集団の後ろについて体力を温存するという作戦が通用しないからでしょう。何故？ すぐに答えが見えました。

スタートからの追い風区間は平均時速52 km/h (タイムキーパーの仕事だそうです、最初に1時間、次の1時間、平均時速を報告する仕事は)。が、残り50 km付近のコーナーを曲がった瞬間から左からの横風に変わりました。横風の強さに応じて、選手は斜めの隊列を作ります。2列の隊列で上りと下りに分かれて集団が回ります。横風が強いと、斜めの隊列の角度が急になり、隊列の定員が少なくなります。下の図はかなり強い右風の場合です。直線路が30分も続くので、強い横風区間が30分も続くこととなります。斜めの隊列に入れない限り、消耗してしまいます。斜めの隊列の作法が勝負を分けます。

道路幅と集団の意思？に応じて、斜めの隊列の人数が決まってしまいます。斜めの隊列に入り損ねた選手の選択肢は限られています。風にさらされながら、我慢して、斜めの隊列に入る機会をとらえること。

もう一つの選択肢は、新しく斜めの隊列を作ることです。



集団の先端から斜めの隊列ができることが分かっているなら、実力のある選手ならば先端付近に結集します。実力が劣る選手ほど、集団後部にしか居場所がないこととなります。新しく二番目の斜めの隊列を作ることができても、実力の劣る選手が多い斜めの隊列ならば、次第に、先頭の斜めの隊列から引き離されてゆくことは明白です。メディアは簡単に「ゴールスプリントで決着」と書きますが、先頭集団に残ることが絶対の条件です。先頭集団に残ることは、集団の先端付近に居続けることから始まるのでしょうか。向かい風だろうと、集団の先端にいなければならぬ理由がこれだったのですね。

後日、男子ツアー・オブ・カタール第2ステージの話です。集団から一人飛び出した格下選手が、23T, 25Tのローギヤーに入れるほどの直線向かい風の中を、そのまま逃げ続けました。中間スプリントは遙か彼方です

し、どうしてなのだろうと疑問に思いました。が、残り57kmのコーナーを曲がった瞬間に横風となりました。横風に乗って、大集団が分裂して、オメガファーマ・クイックステップチーム5名が牽引する先頭集団が逃げている格下選手に追いついてきました。一人逃げていた選手にとって大集団からはおそらく絶対に飛び乗れない高速列車ですが、今回は逃げていた選手として飛び乗らせてもらいました。当然、総合成績はジャンプアップ。カメラマンの砂田さんは風向きが変わるコーナーの先に先行して待機していました、そして、オメガファーマの攻撃で集団が分裂してゆく決定的瞬間を撮影していました。審判の藤森も頭では理解していたのですが、集団がそのように分裂する準備はしていませんでした。それが実力差です。

日本では男子選手でも、なかなか体験できない試合だと思います。女子選手にはほとんど国内で体験できないと思います。けれども、2016年に再度、アジア大会がカタールで開催されるとのことです。アジア選手権で日本が勝ったことのない中国から、女子チームは昨年に引き続き、2014レディース・ツアー・オブ・カタールに参加しています。彼女達は横風の選手振り落とし、斜めの隊列の作法を体験しています。話を聞いていることと、実際に体験していることで差がつくかもしれませんし、差を埋めるほど努力することも可能かもしれません。

女子の競走と男子の競走で少し違いがありました。女子の競走では横風区間で集団が分裂すると、逃げが成立すると、分裂した集団のまま、ほとんどゴールまで行ってしまいました。一方男子の競走では、分裂して取り残された後続集団が、再度踏みなおして、前方集団に追い付くことがしばしばありました。前方集団が意思統一できていなかったり、後続集団にエースプリンターが取り残された場合など、後続集団のアシストマンたちが仕事をして先頭集団に追い付いてしまいます。無論、先頭手段に追い付く集団の順番は、強い順でした。

女子の競走で 大集団から千切れて、審判車両まで落ちてきた選手は、ほとんどの場合、消えてゆきました、中国選手を除いて。彼女達は違反ギリギリの状態でも車の斜め後ろで頑張って、体力を回復して、集団に復帰してゆきました。「さすがに」と藤森が判断して、前に上がるように指示すると、精いっぱい努力して集団に復帰してゆきました。後半のステージになると中盤過ぎに一杯になる選手も出てきます。どの程度まで、大目に見ることができるのでしょうか。こんな答えをいただきました。

試合前半から集団からこぼれるような選手は遅かれ早かれ、集団から脱落する。最初の1時間くらいは集団で走ってもらったほうが、皆がうまくゆく。興業としてのオルガナイザーも、交通規制をかける警察も。最後尾集団を管理するサグワゴンも。けれども、そのままゴール直前で集団に復帰して、ゴールで前のほうでゴールされると、競走として公平でなくなる。ゴールまである程度の距離で、以下の操作を行う。

- 1 小さなバリエーションを脱落選手にかけて、チームカー隊列後方風の中に置き去りにして一気に決着をつける。  
ただし、バリエーションをかけている最中にパンクが発生したならば、バリエーションを解除する。  
パンクから復帰する選手がチームカーの隊列を利用するから。
- 2 集団に簡単に復帰できないように、チームカー隊列ごと一旦集団から間隔をあける。  
チームカーの隊列ごと再び一気に加速して集団との間隔を詰める操作をする。  
中断から千切れた選手はチームカーの隊列の中ほどから、集団に復帰することになり十分足を使う。  
そのうちに本当にチームカーの隊列から切れてゆく。  
なるほど、頭では分かっているけど、できなかったことです。

平均時速が56.8 km/hだったステージの最終局面です。その時点で個人総合3位の選手が集団から脱落しました。藤森が一瞬躊躇している間に、チームカーの陰に入って休んでしまいました。チームカーの風下で休んで、集団に復帰して、あわよくば区間成績を狙う意図だったとは、ゴール後チーフから教えていただいたこと。

「えー」と思っている藤森に、チーフから小さなバラージュを仕掛けるようにと手で指示が出ました。個人総合成績、区間成績に影響する範囲では、「ずるっこ」を許してはならないという指示です。個人総合3位を失いつつある選手は、心臓が飛び出そうな状況なのに、何か大きな声で喚いていました。最終的に、集団から充分遅れたところで、後続の審判車両に任せて、上昇するように指示を受けました。ゴール後、意気消沈している藤森に、チーフは「小さなバラージュをかけるタイミングは少し外したが、結果的に、集団から脱落した選手に十分なタイム差がついた。最低限度の品質は確保できた。次からがんばれ。」と言って頂きました。

「はい、頑張ります」