

カタールのお話その2です。

UCI 競技規則 2. 6. 0 2 7 に次のようにあります。

「正当と認められる落車、パンク、自転車の故障が、ロードレースステージにおける最後の 3 km 以内で起こった場合、その競技者は事故時に属していた集団と同タイムと認められる。この競技者の順位は、実際にフィニッシュラインを横切った順位による。」

つまり、ゴール手前 3 km を過ぎての落車、メカトラが発生した選手については、彼が本来入っていた集団と同じタイムを与えるが、ゴール着順は実際にゴールを通過した順位とする。ということです。

ツアー・オブ・カタールステージ 1 ジャパンカップと同じカテゴリー H の競走でも、競技規則上限の UCI プロチーム数、選手も本気。チームカーも 2 台ずつ。平均速度は 46 km/h (ステージ 4 ではなんと 56, 8 km/h を記録)。日本国内の競走とやっていることは同じはずなのに、細かい何もかもが違っていました。別の種目のようです。

TV 中継では見慣れている風景ですが、残り 10 km 当たりから、スプリンターチームが隊列を組んで一列棒状に集団を引き延ばしてゆきます。対抗するスプリンターチームは別の隊列を引き延ばして対抗します。ゴール手前 3 km あたりから、隊列と隊列の位置取りが本当に厳しくなります。単純な直線道路ですらハラハラしてしまいます。今回のステージ 1 ではゴール手前 3 km を通過してから、直角コーナー、直角コーナー、ラウンドアバウト、ラウンドアバウト、緩いカーブそして、300 m 直線でゴールという配置でした。

第 1 ステージ優勝選手は自動的にリーダージャージを着用できます。スプリンターチームとしては先制攻撃が絶対に必要なステージとなっていたのでしょうか。速度がどんどん上がって、上がったまま残り 3 km 通過。MAT スポーツが 3 km 地点に計測装置を設置して、残り 3 km の集団を把握しています。藤森は COM4 として第一チームカー隊列の最後尾で突入。後続に第 2 チームカーの隊列。

スプリンターチームのアシストマンが仕事を終えて、どんどん隊列から脱落してゆきます。踏むのをやめたアシストマンには、当然集団とは別タイムが与えられます。取れる限りのゼッケン番号を拾います。2 回目の直角コーナーを抜けて、最初のラウンドアバウトの間【ゴールまで残り 2km】で落車発生。地面に転がっている選手 2 名のゼッケンを確認して上昇。

この落車とその後 2 回のラウンドアバウトで隊列が引きちぎれて大まかには下記の通りの実通過タイムでした。表彰は滞り無く完了。

以下生データ

1 位	Niki TERPSTRA	AVE.41.972km/h
2 位		+ 1 s
3 位		+ 1 s
4 位		+ 1 s
5 位~ 26 位		+ 7 s
27~31 位		+ 13 s

32位	+ 1 5 S	
33位~36位	+ 1 8 s	
37位~45位	+ 2 1 s	
46位	+ 2 7 s	
47位	+ 3 9 s	
48位~49位	+ 4 4 s	
50位~51位	+ 4 7 s	
52位~62位	+ 1 m 0 9 s	
63位~65位	+ 1 m 3 7 s	以下省略

チーフコミッサー以下真剣な顔で。  
何が問題なのでしょうか。考えてみてください。

乏しいフランス語で理解した範囲は

1. 落車で路面に転がって、遅れたのは本当に2名だけか。
2. 落車で選手が路面に転がったために走路が塞がれて、遅れた選手はどこの集団からか  
どの集団は、落車の後のラウンドアバウトで引きちぎられた集団か
3. 落車の影響で遅れた集団の中に、踏むのをやめたアシストマンがいる。  
どのように区別するか。

COM3やモトが落車に巻き込まれた選手のゼッケンを拾っていましたので、最終的に「影響」を受けた選手の数はもっと増えました。直接転倒しないまでも、転倒の影響でペダリングを止められてしまった選手まで入れています。

さて、ではどのタイムをどの集団に与えるかです。

選択肢は以下の通り。

- 1 実際の通過タイムをそれぞれの集団に与える。  
3 km以内の落車の影響を考慮しないことになります。
- 2 何番目かの集団より前までは同じタイムを与える。  
それでいいのでしょうか。  
では、何番目までの集団まで。
- 3 何番目かの集団より後ろからは同じタイムを与える。  
それでいいのでしょうか。  
では、何番目の集団から。
- 4 落車以前に脱落した選手以外全員に同じタイムを与える。  
残り2 kmのスプリントで後ろを引き離れた選手集団の努力に対して、公平なのでしょうか。

さじ加減の問題です。計算式で正解が出るわけでもありません。

全員が納得する回答などあり得ない問題です。

タイム差をつけることができた集団にエースを送り込んだ監督さんはタイム差を生かしてほしいでしょう。タイム差をつけられた集団にエースが残ってしまった監督さんは、タイム差をなくしてほしいでしょう。歴代のツアー・オブ・カタールは秒単位で優勝が争われてきましたから。

実際、コミュニケが発表されたのち、翌日くらいまで、各チームの監督さんが、チーフのところに「世間話」においでになっていました。フランス語が分からないのが残念でした。

結局、落車の発生した集団内部の位置、発生した場所、各コミッセルの報告を総合して、「このくらいだ。」という感じで、コミュニケの形にしておりました。基準は、以下のようです。

1. 先端のスプリントでのタイム差は尊重
2. 落車にかかわらず、全力で踏んでいた（と思われる）集団までは同タイム。
3. 落車にかかわらず、踏むのをやめた（と思われる）集団からは、別タイム。
4. 落車の影響で踏むのをやめたという選手は 転倒の有無にかかわらず、救済。

ありがたいことに、藤森にも意見を求められました。藤森の意見に対して、「お前さん、少し厳しいな。ちょっと甘いと思うかもしれないが、こんなもんでどうだ。」というのが、チーフの回答でした。

実際、発行されたコミュニケに対して修正をする必要はありませんでした。チームからは公式な抗議は一件も出ませんでした。

1972年の世界選手権から国際コミッセルをなさっている、そして、UCI コミッセルコースの教官だと感嘆しました。

そのような手順で、非の打ちどころのない完璧な美人のコミュニケが出来上がるのです。内側で仕事をさせてもらえる機会を与えてもらったことに感謝します。「この程度だ」という感覚を教えてもらえたからです。この感覚を 2days race in 木祖村 2014 で再現したいです。