

お前さん競技規則を知っているのか

2014.03.06

ステージの平均時速 56.8 km/h のステージの翌々日、チーフが険しい顔で藤森を呼び止めました。

C : お前さん競技規則を知っているのか。パンク修理した後、選手が集団に復帰するときの作法だ。

F : チームカーの真後ろはまずいが、斜め後ろなら容認していた。競技規則上はチームカーが後ろ。

C : 監督たちからは真後ろで選手を引き上げたチームに日本人は注意をしていなかったと苦情が来ている。

F : 茫然 . . .

C : 明日あたりになると、補給とパンクでチーフの後ろ、チームカーの隊列はぐちゃぐちゃになる。

そんな状態の隊列の横を、チームカーの真後ろ、前の見えない状態で選手を引き上げるのは危険だ。

チームカーの真後ろで選手を引き上げるなら 70 km/h ぐらいにはなっている。

選手が前の見えない状態ではさらに危険だ。

F : 茫然 . . .

C : 第2チームカーまで走っている。隊列としては十分長い。

第2チームカーまでの隊列の中で、大概の場合、パンク修理を終えることができる。

三菱ピックアップトラックの第1チームカーの最後尾に COM 4 が配置されている。

COM 4 より後ろ、乗用車の第2チームカーまでなら、COM 4 が見えないのは仕方ない。

COM 4、COM3 の位置から、チームカー隊列の秩序を確保するのが仕事だ。

COM4 より前はトラックの隊列の脇を、選手を前に下したチームカーがすり抜けることになる。

これなら安全だろう。

F : 茫然 . . .

C : パンクから復帰する選手は自分のチームカーを後ろに従えて、チームカー隊列の脇を抜ける。

選手が隊列のなかのチームカーの真後ろに長くとどまることは、いけない。

隊列の中のコミッセルは指導しなければならない。

コミッセルが指導すれば、選手はどんどん上がってゆく。わかったか。

明日から選手を真後ろに従えたチームカーを見かけたら、1台目から口頭注意を与えなさい。

決して、ラジオツールを使ってはいけない。

ラジオツールを使ってしまうと、全員が聞いてしまう。

F : 茫然 . . .

頭の中では分かっていたつもりになっていたことですが、相当がっくり。部屋に戻って、バスタブの中で溺れてしまいたくなりました。

でも、翌日。

F : 実は、日本国内に UCI カテゴリー H の試合はある。けれどもチームカーは1台でやっている。

UCI カテゴリー 1, 2 の試合では、当然チームカーは1台、全日本選手権を含めて、国内レースではチームカーは入れていない。

2days race in 木祖村ではコミッセル車達、共通機材車達とドクターカー、救護車両が走っている。

(ここまでなら、嘘は言っていない)

でも、チームカーは入れていない。

C: (0. 1秒の沈黙)

F: チームカーの隊列なしでパンクした場合、共通機材車の前を選手が走っていると集団に復帰できないと思う。

チームカーなしの競走では、どのように、有力選手は復帰しているのか。

競技開始5分で有力選手が次々とパンクで戦線離脱した場合、競走が成立しなくなる。

スポンサーは呆れてしまう。オルガナイザーはひっくりかえってしまう。

C: 話は分かる。

安全と公平を第一に考えなさい。

ドクターカーのはるか後方、選手が集団に復帰してくるところまで、お前は見る事ができるのか。

貴方が見えないところを、貴方が管理することはできないのは仕方ない。

が、貴方の見える範囲では、選手は競技規則通りに集団に復帰するようにしなければならない。

周回コースなどで本部前を通る時など注意しなければならない。

また、モトコミッセル、COM3などと事前に十分話して、どこまで容認するか統一しておきなさい。

むろん、モトが押す、モトにつかまる、車につかまるなどの行為はやりすぎだ。

F: 納得いたしました。

F: 本日、選手を真後ろに引いて集団に復帰しているチームカーに注意した。

最初の2~3台ほど口頭注意したら、以降全ての監督たちは競技規則通りに選手を復帰させるようになった。

ご指導いただいたこと、良く納得いたしました。

C: ようやく納得したか。

監督たちは山賊だ。腕の良い山賊だ。

コミッセルが要所要所を押さえていることを示すと、バカなことはやろうとしない。

F: 山賊ですか。

C: 今日、集団が分裂しただろう、その時どうしてバラージュ\*を完全にできなかったんだ。

\*バラージュ: チームカーの隊列を率いている大集団が分裂して、最低限度のタイムが発生した場合、チーフコミッセルは共通機材車、ドクターカーを引き連れて前方集団の後ろに入ります。

もしチームカーの隊列が最低限度のタイム差の隙間に、チーフコミッセル車に引き続いて飛び込んでしまった場合、どうなるのでしょうか。

チームカーの隊列が二つの集団の間に橋をかけてしまいます。「橋」を伝わって後続集団が、前方集団に合流してしまいます。せっかく逃げを決めかけている前方集団の努力が無駄になります。後続集団はチームカーの隊列を利用して、逃げを捕まえてしまいます。不公平ですし、危険です。

そのため、COM3はチーフの指示があるまで、チームカーをせき止めています。

国内ではチーフが指示を出してくれない例もあるので、COM3が独自にタイム差を計測して、チームカーを管理する例があります。(数台ずつ、後続集団を追い抜いて、前方集団に上がる許可を指で出します。)

F: チーフから指示がなかったので、自分で計測して、自分の判断でチームカーを前にあげた。

また、何台かのチームは私の指示を無視して、そちらに上がっていった。

C：（とても険しい表情になって）

それはとても悪い例だ。よく聞きなさい。（2013フィレンツェ世界選手権をさばいたフランス人に視線）

チームカーを入れるのに十分なタイム差があるかは何台入れるかはチーフが判断する。

チーフは前にいて、監督たちが集団を追い越す道路幅が分かっているから。

COM3はチーフの指示でチームカーに上昇する許可を出すようにしなさい。

F：茫然・・・そうなんだ。・・・

C：チームカーをせき止めることができなかつたのはなぜだい。

F：真っ赤な顔で、大きな仕草で前集団に上がりたいといていた。

止めきれなかつた。

C：監督たちは山賊だ、

山賊どもを管理することがCOM3の仕事だ。

明日から、がんばれ。

## 後日談

ツアー・オブ・オマーン最終日 残り60km付近の丘で強カスプリンターが後続集団に残ってしまう事態になりました。登りの途中からチームカーをせき止めて、時速80kmで丘を下り切りました。前方集団26名と後続集団90名余のタイム差は目測30秒。4車線の高速道路、横風で斜めの隊列が分まわっています。前回の反省を生かして、チーフにどこかでタイムチェック用の電波を出してほしいと懇願しました。早速に電波を受信、タイム差を報告しました。タイム差は40秒。この時には「いい仕事だ」とほめられました。

そして、「まだせき止めろ。」「3台だけなら」「次の3台」と指示を受けました。少しずつチームカーにチーフの後ろまで上がることを許可出してゆきました。前方集団がマヴィックに支援されていることも放送しました。

が、せき止められた7台目の監督さんが「ラジオツールでタイム差が1分」と言っていたと言い出した。私は聞いていないのに？ こちらがうろたえたのを見て、私の制止を無視して、チーフの後ろに上がって行ってしまいました。悔しい。見透かされた。7台目が関所破りするのを見た8台目の監督も突破してしまいました。ドライバーが機転を利かせて、進入口をふさぎ、かろうじて、9台目は止めることができました。

結局、強カスプリンターチームのアシストマンが奮闘して、先行集団とのタイム差を縮小してゆきました。チーフの後ろにいるチームカーに「道路端に車を寄せて、追撃集団に道をあけてくれ。」と放送することも起こりました。

COM4の管理する第2追撃集団に関しては、残念ながら不十分でした。とても、COM3とCOM4のタイム差を測るところまで意識が回りませんでした。

茫然とした状態でゴール直後にコミッセルミーティング。反省点、申告事項は」とご質問に「思い浮かばない。」と言ってしまいました。正直に言うと、もう脳みそが溶けそうでしたから。

すると、冷静なチーフは

C：残り50kmで貴方の制止を振り切ってチーフのところに上がって来たチームがある。

その監督について、報告しないのか。

F：茫然・・・

（精一杯で記録をとっていませんでした。ロシアのチームと・・・あと一つ・・・記憶がない！）

C：4車線の道路はCOM3車がブロックしてチームカーをせき止めることができないのは理解できる。

でも、入ってはいけない場所にCOM3の指示を無視して入った監督を放置するわけにはいかないはずだ。どうして報告しないのだ。

F：沈黙・・・

C：箸にも棒にもかからないなら、こんなことは言わない。

見込みがあるから、言っているんだ。

次からがんばれ。

十分な打撃でした。最終ステージの記念写真では精いっぱい努力して笑顔にしている藤森が映っているはずです。この点だけでも、3週間職場を抜けだした価値がありました。でも、次があるのかしら？