加入國內外自由車公路職業隊的經驗分享

蕭世鑫
國立臺灣體育運動大學競技運動學系研究所

自由車公路職業隊依據國際自由車總會（Union Cycliste lnternationale, UCI)分為不同等級，分別是：一級職業車隊（World Team）、二級職業車隊（Professional Continental Team)、三級洲際車隊（Continental Team)。每年一級職業車隊需要繳交九十萬美金的註冊費、二級需要二十九萬美金、三級則只需要五千五美金。級別越高的車隊除了所需要的資金較高之外，能參加的比賽等級也較高，目前臺灣只有三級洲際車隊（如：前勁洲際職業車隊、亞塔騎高士特洲際車隊）。國際自由車總會除了針對不同賽制（性別差異、比賽道路差異、比賽層級與規模不同）訂出相關的競賽規章與對應的積分制度以外，還針對各國（或洲際等級）的自行車隊或選手訂出相關的條款（包括禁藥），防止不法事件的發生。該協會目前也負責監督世界公路自由車冠軍錦標賽，以及其他相關的大型自行車賽事（包括洲際比賽、奧運資格賽等）。針對 UCI 洲際巡迴賽，國際自由車總會將比賽等級依照規模與重要性，分成：超級（Hors class, HC）、一級與二級。HC 級的賽事只有一、二級的職業隊有參賽的資格，例如：世界的三大環賽（環法、環義大利、環西班牙），而三級洲際隊只能參加一級與二級的洲際巡迴賽事，例如：國際自由車環台公路大賽、國際自由車環泰國公路賽、國際自由車環印尼東爪哇公路賽等（這三場都是屬於亞洲區域的賽事）。

對於選手而言，進入職業車隊除了是選手本身的夢想之外，想加入職業車隊的因素還包括除了原本車隊給予的基本底薪外，在職業賽事中也能獲得豐厚的獎金，是興趣也是工作，國際自由車總會有明文規定一級職業車隊要給予車隊內所有選手基本年薪約四萬七千元美金，二級職業隊則是三萬九千元美金，而目前三級洲際隊則沒有較明確的訂出車隊需給選手多少

的底薪，台灣三級洲際隊選手們的底薪，都是由車隊經理與選手們個別談，依據選手的實力給予選手薪水，也有一些選手是沒有底薪，車隊只給予選手參賽資格與自由車配備而已，對於臺灣職業車隊的選手們來說比較沒有保障，選手們可能還要自己去兼職才能維持生計，造成選手無法全心全意在於練習與職業比賽上，這是目前臺灣職業車隊選手所碰到較大的困難之一。另外公司企業贊助所產生的曝光與廣告效益，這也可以增加選手的收入及解決職業車隊所需的龐大資金與資源的問題。

2010 年，全臺唯一整個隊伍由本土選手組成的臺灣前勁自由車隊成立時我同時加入。那年，雖然車隊登記註冊為洲際職業車隊，但因廠商與政府贊助的資金有限，大部份選手其實是沒有薪資的，有時就連出國比賽所需的經費，都要以募款的方式獲得，更不用說參賽時還能配有隨隊的專業機械師與按摩師。選手除了專注於比賽，其他事物樣樣也都要自己來，車隊經營得非常困苦。但教練與選手都有夢想，希望能站上世界級舞台，讓國際認識臺灣這個國家，讓國外選手知道：臺灣也是能與國際選手匹敵的。可是夢想終究敵不過現實，臺灣前勁自由車隊在大家無給職的情況下努力了三年後，仍因資金不足而解散。但天無絕人之路，沉寂、休息、再努力了一年之後，2014 年，獲得某大企業青睞，甫加入企業新成立較符合職業規格的高士特洲際職業車隊，同時因為有了企業和廠商共襄盛舉加入車隊贊助的行列，解決了職業車隊首要的資金問題。這是臺灣首次選手們有了固定的底薪，待遇較先前明顯優渥，也有了隨隊的專業按摩師與機械師，又另聘請外籍教練到臺灣，進而讓選手接收到更多更科學化的訓練與知識，算是支不錯的職業車隊。然而因為企業政策的變化和個人運動生涯考量，2015 年，我回到重新登記再出發的前勁洲際職業車隊，目前車隊營運狀況比幾年前初次成立時好很多，選手們有了基本薪資，也有幾間自由車同業的廠商贊助零配件。

歐美國家因為經濟水準較好以及國家對體育運動的支持程度較高，加上自由車歷史悠久、風行程度好，關注人較多，吸引許多企業贊助，這些都對職業車隊的發展有較好的助益，反之臺灣，職業車隊發展的條件沒有歐美來得好，主要原因是國家投入資金、公司企業贊助等因素，都會限制車隊與選手的發展。國外一級職業車隊的人員配置除了選手以外，還有教練團、車隊經理、隊醫、防護員（按摩師）、運科小組、營養師、廚師、司機，機械師、車隊工作人員等等，一個完整的職業車隊人員可能達到數十位，每個人都有自己負責的工作內容，而台灣目前所知道的職業車隊除了選手外，僅有

一個教練、一個機械師、一個防護員，一個車隊經理，尤其教練一人可能就要勝任多職的角色，無法專心參與選手的比賽戰略，遠比國外職業隊的教練團人數少很多。

訓練、飲食、休息是影響職業選手運動表現最重要的三大要素，針對職業隊的自由車選手飲食方式，三餐以及賽事前、中、後的飲食安排都會由車隊營養師負責規劃，營養師會依個人的身體狀態建議適合選手的餐飲，尤其對於需要體重控制選手而言有較大的幫助；而臺灣選手大部分都是依個人的習慣飲食，喜歡吃什麼就吃什麼，沒有專業的人員幫忙調整，並不知道自己營養攝取是否足夠。飲食若能攝取身體所需營養，能幫助身體從訓練及賽後疲勞中較快恢復，肌肉有了充足的能量補充，也讓訓練有了事半功倍的效果；若攝取過多脂肪或不需要的養分，只會增加身體負擔，且無法有效恢復體力，讓身體越練越疲勞。不論平時的訓練或參賽期間，國際職業車隊配有醫療團及其營養師，對選手飲食的重視，將有助於選手的訓練比賽及恢復。

以訓練方式來說，臺灣車隊選手大部分都是以團練居多，選手們的訓練課表大致都雷同，而國外職業選手訓練課表則是以個別測試及分析數據後，再由車隊教練精心設計專屬選手個人的訓練課表，之後車隊的運科人員會在一段時間後再對選手做訓練測試，分析數據後再由車隊教練重新調整選手的訓練課表，目前臺灣唯一加入一級職業車隊的馮俊凱也提到：『我在開始接受正規訓練之前先到義大利做一些測試，包括功率遞增測試以及最大功率測試等等。教練目前建議我的課表就是根據那個時候測試的結果來量身定製，所以這些課表操作起來都還蠻符合我現在的需求，不會太輕鬆或太累，更不會有過度訓練的現象發生。而且我必須每天回傳自由車記錄器的數據資料給教練，他會根據我的練習情況去修改訓練課表，我覺得國外使用科學化訓練以及數據分析的確是蠻先進的方式，教練可以很快地掌握選手狀況，製作出一套適合的訓練課表，讓選手訓練可以恰到好處，不會太多也不會太少，我想這是臺灣目前所欠缺很重要的一部分。但有時候自我體感也是很重要的依據，比如說我今天練習時，可能心跳或功率雖然能達到教練的要求，但我個人覺得很累提不起勁；或是訓練時，可能會有心率或功率數字跟課表要求有所差距，這時我都會把這些現象回報給國外教練』。由馮俊凱的親身經歷可以知道國外職業車隊對科學化評估與訓練成效結合的重視，不只是單純的肌力、耐力跟踏頻之類的基本功訓練，再以綜合性的訓練課表

搭配數據分析結果進行每天的訓練，例如：自行車專用的功率器與心率的交替、再加上自我感覺狀態、路線的複雜性運用搭配，讓每天的訓練都能達到最好的效果，這也是為什麼國內的運動競技水準會跟國外落差越來越大的因素。

經過這幾年我加入不同洲際車隊與國外參賽的觀察，發現臺灣還有很多地方都遠不及國外名副其實的職業車隊，就連目前較高規格的高士特職業車隊也是，種種問題導致國內自由車水平遲遲追不上國外的水準。在更深入了解國內外職業車隊的差異後，現階段仍為現役選手的我，在專注比賽的同持，也會持續追蹤國際自由車訓練、運動營養學動態，多蒐集職業車隊資訊，並精進自己學理的知識，除了讓自己競賽實力進步之外，更希望能將在學所學理論，結合自身競技經驗，應用在訓練領域，我暗自期許自己能在專心拚完選手生涯後，能為臺灣注入更多新的正向力量，對臺灣的自由車界有所貢獻、盡一己之力提升國內自由車競技水準。

主要聯絡者：蕭世鑫
E-mail：hsin19900403@gmail.com