

ピレリ・ファン・トラック・デイ「基本マスタークラス」座学テキスト Ver.3



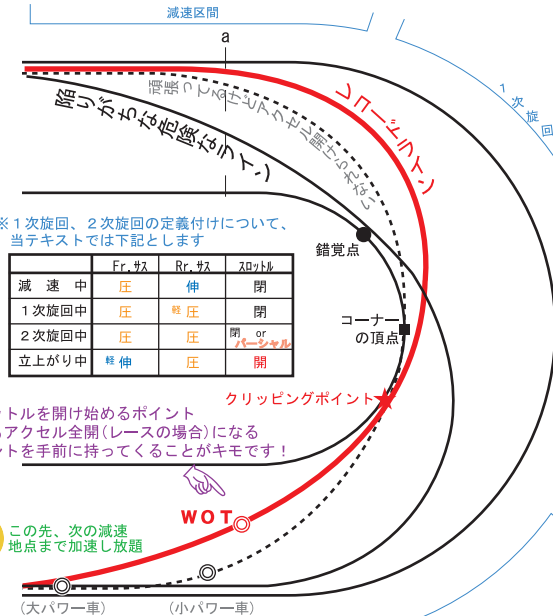
基本マスタークラスでは、走行は5名前後の小グループに分け、先導ライダーが常時伴走してお手本の走行ラインを示します。
厳密には車両のパワーや車重によって走行ラインは異なりますが、先導ライダーがベーシックな走行ラインをトレースしますので、コースサイドの目印(ゼブラゾーンのタイヤ痕やグリーン草塊など)を設けて、周回毎の走行ラインにバラツキが少なく
なれば上達の証です。

- (1) どこを走ればいい? : 基本はアウトインアウトです ※複合コーナーではこの限りでない場合あり
(2) サーキットのライン取りって? : 加速できる時間を少しでも長くするためのものです

- メニュー
(1) どこを走ればいい?
(2) サーキットのライン取りって?
(3) 安定した車体姿勢の作り方
(4) ブレーキングが怖い
(5) 目線

鉄則 何があろうと自分だけは安全に!
= 全員がそうなら、全員が安全

真上から見た略図



《成否のチェック》

- チェックする場所が立上ったコーナーから離れすぎると風向きの影響も受けるよ...
- ・シフトアップするポイントが手前になった
 - ・エンジン回転数をチェックする定点で回転数が上がっている
- ※タコメーターを凝視し過ぎないこと!
※常に前方に注意を!

ライダー目線の略図



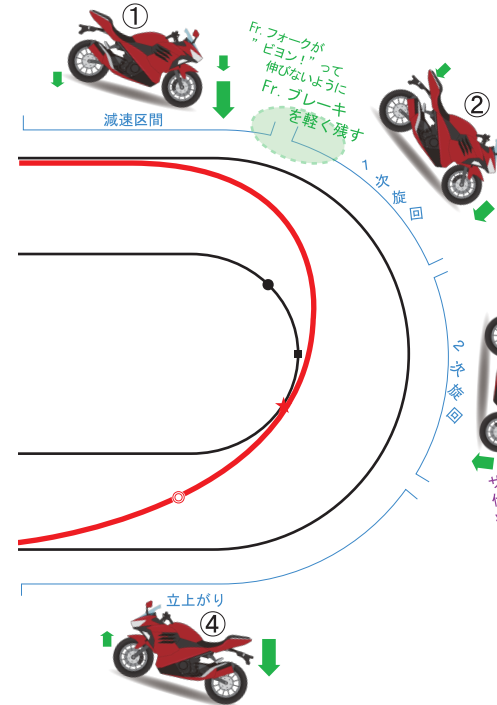
現実：リーニングが深いほど加速できない
(=スロットルを開けられない)

- 要素：a. WOTになる位置(=スロットル開度) WOT=Wide Open Throttle =アクセル全開
b. リーニングアングル
c. リーニングの長さ
d. Fr. サスペンションの状態
e. Rr. サスペンションの状態

重要! 《正しいライン取りの為にコーナークワークの考え方》

- 操作の順番
減速
1次旋回
2次旋回
立上がり
- 思考の順番
思考と逆の順番で思考!
加速時間を長くする
立上りのための2次旋回、
旋回性能を引き出す
2次旋回のための1次旋回、
安定した姿勢を作る
1次旋回のための減速

(3) 安定した車体姿勢の作り方：加減速とサスペンションの動きを意識しよう



(4) ブレーキングが怖い：ブレーキは3段階で! ※ガツン! とかけるブレーキは禁物



慣れたらこれを一瞬で行います

(5) 目線：コース上の目印(目標物)を設けて視線を先送りします

コースサイドに独自の目標物(ゼブラゾーンのタイヤ痕やグリーン草塊など)を設けて、順次目線を先送りするトレーニングが有効です。
周回毎の走行ラインにバラツキが少なく上達の証です。
肩・首の力が抜けない場合は、息を深く長く吐くことも効果的です。

1. 立上がり重視とは?
* スロットル全開ポイントを手前にすること。
=レースではスロットル全開時間を少しでも長くすることだが、**ライディングを楽しむ走行会においては、「加速しながら安定姿勢でコーナーを立上ること」を優先**
2. 2次旋回で確認するオートバイの旋回特性
* 自分のオートバイは、アクセルオフの方が良く曲がるのか? パースシャルの方が良く曲がるのか?を知る
そうすれば2次旋回の時間が短くなり(=良く曲がるようになり)、コーナーから加速しながらの立上りが楽しく、しかも速くなる

3. 安定姿勢を作る1次旋回
* レースで見ると後輪が浮いたり外側へ流れたりする進入は、車両姿勢を乱し前記2項目をスポイルする
4. ブレーキングは無理しない
* ブレーキングを遅らせる乗り方は恐怖心が残るだけ。進入速度を高めた時はブレーキ入力を遅らせるのではなくブレーキ解除を早める方法で