

1. サーキット走行の基本

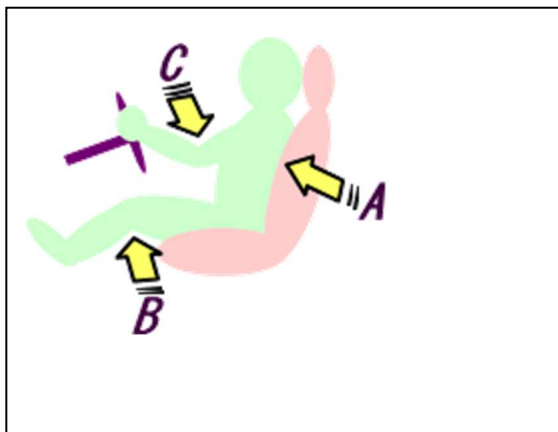
制限速度なし、おまけに対向車の絶対来ない広い道は愛車を心おきなく走らせるには絶好のフィールドです。自分の思い通りに走らせられたとき、車との一体感、そしてドライブはスポーツであることを実感できるでしょう。サーキット走行がスポーツである以上そこには基本やルールが存在します。ここでは簡単な「基本」について説明します。

1.1 其の言 サーキットは高速道路と思うべし

安全に速いスピードで走ることのできる高速道路は駐停車や逆走の禁止は当たり前！！ましてや車がその性能の限界近くで走りまわってるサーキットは言うまでもないです。”ちょっと疲れたからコース脇で休憩”なんてことをしたら、永久にそこでご休憩かも！？トラブルが起こっても、車から降りるのは危険です。車内でお待ちください。

1.2 其の式 正しい運転姿勢をつくるべし

サーキット走行ではより正確な運転操作が必要となります。そこで必要なのが正しい運転姿勢。



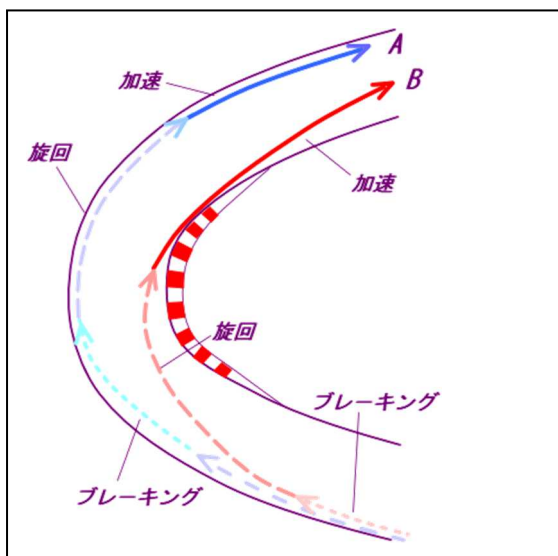
1.2.1.1 シートに深く座りなるべく体をシートに密着させる。

1.2.1.2 ペダルをいっぱい踏みこんでもひざに多少余裕ある所までシートを前に出す。

1.2.1.3 ハンドル上部を持って肘に少し余裕があるようシートを起こす。

1.2.1.4 出来るだけ体とシートの接触面積を増やす事が目的です。

1.3 其の参 タイヤにもっと気を配るべし



走行前にタイヤの空気圧を測定し、指定圧付近にしておく。フニャフニャタイヤは逆に摩擦で熱を持ちバーストします。またタイヤの温度や路面温度が低いとき、アクセルを急に踏んだりブレーキをロックさせたときなどは、タイヤが路面にくいつく力（グリップ力）が低くなり滑りやすいです。スポーツ走行の基本となるタイヤが、「溝なし」「ひび割れ」「空気圧不足」なんてダメですよ。

1.4 其の四 車の行き先をつねに考えるべし

サーキットでは「道幅が広くてどこを走ったら良いかわからない…」と、誰もが初めは思っています。しかし、より速く走るには自ずと走る場所は決まってきます。図のAラインの様に速いまま突っ込んでしまうと、結局遠回りになるし曲るのに精一杯で加速が出来ません。理想はBラインの様に速度を抑えて前半で旋回を終わらせ、出来るだけ早く加速する状態をつくる（スローイン ファーストアウト）が基本となります。またコース幅を上手く使って図の様にカーブの外側から内側へ、そして外側へ向かう（アウト イン アウト）により同じカーブでも大きく回れるのでより速い速度でコーナーをクリア出来ます。

2. ことばの勉強

こういった場面を想像していただきたい。サーキットのピットの中で、愛車の横へさらりと赤いNSXがすべりこんでくる。この車は先程よりすばらしいタイムをたたき出しており、ギャラリーの間では話がもちきりである。ドアが静かにひらき、ドライバーがヘルメットを脱ぎながらあなたに近寄ってくる。次の瞬間あなたは凍りつく。憧れの藤原紀香（木村拓也）である。テレビよりずっとフレンドリーな笑顔を見せながらあなたにこう言う。「今日はすごくアンダーステアが出ちゃう！」あなたの頭の中では初めて聞いた「アンダーステア」ということばが認識出来ず、もっとも身近なことばに置換えられる。その言葉をつぶやきながら顔を赤らめてその部分を見つめるあなた。最低である。こんな事でチャンスを棒にふることは・・・ないにしても、サーキットでよく使われることばを勉強することは運転技術を向上させるのにきっと役に立ちます。ここでは最低限これだけはというものに絞って掲載しました。しっかり憶えて次回のサーキット走行にそなえましょう。

2.1 アウト イン アウト

サーキット二大お約束のひとつ。コーナーを出来るだけ大きな旋回半径で回るために通るライン取り。例えば右に曲がるコーナー（右コーナー）で、コーナー手前では左端（コーナーの外側だからアウト）、コーナーの途中では右端（コーナーの内側だからイン）、終わりには再び左端（アウト）に立ち上がる。

2.2 アンダーステア

ハンドルを切った量よりも前輪が外側に流れ、思ったよりも大回りしてしまうこと。⇔オーバーステア

2.3 オーバーステア

コーナーで思ったよりも車がイン側に巻き込んでしまう（車の向きが変わり過ぎてしまう）こと。⇔アンダーステア

2.4 インベタ

ひとつのコーナーを回る時、コーナーの内側（イン側）に添って（ベタベタに張り付いて）通過すること。

2.5 カウンターステア

後輪が外側に滑った時、ハンドルを今まで切ったのと反対に回し滑りを抑えるテクニック。”カウンタをあてる”とも言う。FRでは素早く切って、スリップアングル(≡車体の角度)に応じてもどす。FFでは素早く切って、素早く戻す事が重要。車体のヨーを収めるとともに、正しい進行方向に前輪(及び車体)を進めることが最終目的。

2.6 荷重移動

アクセルやブレーキなどによって前後輪にかかる車重の配分を変えること。前後だけではなく、左右の配分を変えることも指す。

2.7 駆動輪

エンジンパワーを路面に伝えるタイヤの事。FRやMRは後輪「<Rear drive」、FFは前輪駆動「Front drive」、4WD(AWD)は4輪駆動「4(All) wheel drive」となる。

2.8 クリッピングポイント(C.P.)

コーナーリング中に最もイン側(または外側)に寄るポイント。CPをコーナーのどこに設定するかがサーキット走行では重要なポイント。

2.9 スキール音

タイヤの鳴く音。コーナーやブレーキング、ホイールスピン等で「ギャー」とタイヤから発生する音の事。

2.10 グリップ力

タイヤが路面をとらえる力。グリップ力はタイヤや路面の温度や摩擦力、タイヤにかかる力(つまり荷重や駆動力など)によって常に変化し一定ではない。

2.11 スピン



前輪のグリップ力に対し後輪のグリップ力が不足し、回転軸(Z軸)を中心に車が急激に向きを変えてしまうこと。

2.12 スリップアングル

前輪の舵角とタイヤ(車)の進む方向との差。進行方向と車体の向きの差を示す事もある。

2.13 スローインファーストアウト

サーキット二大お約束のひとつ。コーナーの奥で短時間に向きを変え、直線的に(立ち上がり)加速区間を長く取る走方。

2.14 ドリフト

コーナーリングテクニックのひとつ。遠心力と駆動力のバランスを利用し、前後輪のグリップバランスに差を生じさせ、オーバーステア進入で曲がる走法。(サイド)ブレーキロック、シフトロック、フェイントモーション等でテールを大きく振り出したり、タイヤから大量の煙を出しながら走る(ショーパフォーマンス的な)走行は、ドリフト枠を除き、ALTでは禁止されている。