



ブレーキング
ポイント

京商ラジコンサーキット
攻略ライン

ahead
10 homme
ADVENTURE

#4 ■ トレーニング II

文・竹内俊介 写真・増井貴光

前回の走り込みで、外周はある程度走れるようになった。今回のテーマは、最も課題の多いC-Gのインフィールド区間の走り込みとブレーキングの習得である。この区間の最大の課題は、微妙なステアリング操作とスロットル操作だ。

九月十九日、秋風の吹く京商サーキットで再び走り込みを行った。まずは、トレーニングの前に肩慣らしを兼ねた慣熟走行を行う。前回同様、朝の路面は滑りやすい。しかし、どうも調子がいい。インフィールド区間も、自分なりに結構いい感じで走れる。そして、なぜかブレーキも少し使えるような余裕が出てきたのである。調子に乗って、バックストレート(H)で全開にしたところ、完全なオーバースピードでコーンポを回収してみると、ステアリングが効かない。原因は、ステアリングを駆動するサーボ内のギアが破損し、モーターが空回りしているためだ。いきなりサーボ交換をするハメになった。傍らで慣熟走行を見守っていた岩崎さんからの指摘は「Gを立ち上がったから全開にするポイントが遅いんですよ。通常、ブレーキングを開始するあたりで全開にしているから、ブレーキングも完全に遅れてコーンアウトするんですよ。バックストレートは車速も乗るのでコースアウトするとダメージは大きいですよ」ということだった。やはり、油断は禁物だ。気を引き締めて、再び走行開始。特に、C、D、Fの区間を重点的に走り込む。岩崎さんのアドバイスは、「スロットルはハーフをうまく使う。二、立ち上がりのスロットルはジワッと。三、ブレーキをキッチリと

行ったらコーナーは惰性で回るイメージ。四、ラインはシッカリとインをつくこと。しかし、特に二と四がうまくできない。C区間の連続写真を見れば分かる通り、岩崎さんの走行ラインとの差は歴然としている。気持ちの上では同じライン上を走りたいのだが、なかなか思い通りにならないのである。そこで「先導しますから、後ろからキチンとついてきてください」と岩崎さんが提案。実車のドライビングレッスンでもよく行う先導走行をすることになった。ハーフスロットルで岩崎号の後ろについて走るのだが、意外にもこれが難しい。まず、ハーフスロットルでのスピードコントロールがうまくできない。それと、車速が低いが故にラフなステアリング操作が露骨になる。つまり、自分の欠点が一ハッキリと出るわけだ。

先導走行をしばらく行った後、再び単独走行。その効果は、コーナー立ち上がりのハーフスロットルの使い方に現れた。特に、CとF区間の走りが楽になる。さらに、ホームストレート(A)とバックストレート(H)の車速も高くなり、二速ギアにシフトアップするようになってきた。調子になると走ることが楽しくて仕方ない。調子にのついたら、再びバックストレート直後に大クラッシュ。ホイールを破損。原因は、受信機側のバッテリーが無くなりコントロール不能になったためだ。やはり油断は禁物。これがレース中でなくて良かった。以上、本日の出費は、サーボ、ホイールセツト、サーキット使用料で四、二八〇円(但し、使用するサーボにより異なる)。そろそろ「俺のランポ」はオーバーホールが必要だ。

C区間の連続写真。左が師匠の岩崎さんの走行ライン。右が問題の多い小腕の走行ライン。見ての通り、全てのポイントでインにつけていない。ストレートからのブレーキングが遅いために、C区間へのアプローチの1コーナーで既に大回りとなっている。このアプローチの失敗によりC区間の全てのコーナーで大きく外側を走っている。岩崎さんによれば、「ラジコンとはかく最短区間を走らないとタイムができません。コーナーではシッカリとインにつけてください」とのこと。本番のレースまでにはなんとか修正したいポイントだ。

