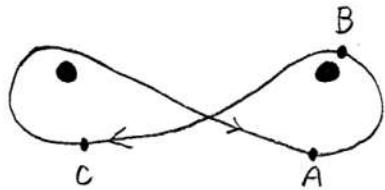


『レッスンテーマ』
「視線」 (オートバイの位置と視線の送り方の関係について)



A地点にいたるまでに減速を終え、旋回に入る。この時、視線はB地点を一瞬だけ確認する。そして旋回中にC地点を探す。

ここでのポイントは旋回している間、ずっとB地点を見つづけるのではなく、次のコーナーの入口であるC地点を逸早く見つけることで、次の動作に移れるようにすることである。

「フォーム」 (上半身をどう動かしたらいいのかについて)

初心者は概ね、上半身がオートバイの動きに遅れているが、これは腕や肩に力が入りすぎていることが大きな原因と思われる。そこでアドバイスすることは、腹筋と背筋に力を入れて、なおかつ、上半身の動きはオートバイの動き、つまり加速、減速、右旋回、左旋回に先行させるようにすること。

「ステップワーク」 (下半身を積極的に使ってオートバイを素早く倒し込む)

間隔の狭い8の字パイロンを使って、リーン・インもしくはリーン・アウトで走り、下半身でオートバイを倒し込むことを見せる。

「コーナリング」 (オートバイは入口で向きを変える)

リヤタイヤの軌跡でコーナーの旋回効率を、減速前後の方が加速前後より優れていることを、これは8の字パイロンを使ってやる。

また、入口で倒し込む時に、下半身だけでやるのではなく、両腕で押さえ込むことを見せる。

「フルロック」 (回転や鋭角的なパイロンコースへの応用テクニック)

ブレーキングしながら、倒し込み旋回に入る。その時フロントフォークを縮めたままなので、セルフステア機能が最大限に発揮され、ハンドルストッパーにあたることでハンドルがきれて、小さく回れることが出来ることを見せる。

「アクセルワーク」 (どこでアクセルを開けるか)



A, B地点はオートバイが最も深くバンクしていて、ハンドルも最もきれ込んでいる。これ以上の旋回は不必要な位置である。ここからはオートバイは次の目標へ向って加速しなければならぬところである。

しかし、オートバイがこれらの地点に差しかかるとアクセルを開けても、遅いし、通過したあとからだとも遅い。

何故なら、右手がアクセルを握って、タイヤに駆動がかかるにはタイムラグがあるし、タイヤがもっている横へ踏ん張るグリップ力を100%使っていない場合は、限界を越えない範囲で、タイヤに回転の力を加えてやる事ができる。