



### インストラクター

坂田 和人 / 小林龍太 / 小山 知良

### メカニック

工藤 広之

### スカラシップ生徒

千田 俊輝 (13歳) … CBR150Rにて、もてぎロードレース選手権に参戦中

山田 尚輝 (14歳) … NSF250Rにて、地方選手権(筑波)のJ-GP3クラスに参戦中

大堀 和基 (16歳) … NSF250Rにて、地方選手権(筑波)のJ-GP3クラスに参戦中

7:45に第4パドックに集合。今回、青山博一インストラクターが日本不在のため、小林龍太インストラクターが代役となりました。天気予報は朝から雨予報でしたが、集合時は曇り空。そのため、当初の走行開始時間(9:00)を変更して、8:30から11:30まで南コースでの専有走行を行いました。昼食を挟んで午後のスポーツ走行は、13:00~13:30/14:30~15:00の2本実施しました。

1本目の走行は、曇りの中をドライコンディションで走行。2本目の走行開始直後に雨が降り始め、3日目にはドライタイヤでの走行が困難となり、またレインタイヤで走行する程の路面コンディションとならなかったためにそこで走行を中止としました。

### MENU

- 第4パドック / 7:45 集合
- 南コース専有走行 / 8:30~12:00 基礎トレーニング
- フルコース / 13:00~13:30 / 14:30~15:00 スポーツ走行 / 30分×2回

### 千田 俊輝 (担当インストラクター / 坂田和人)



**千田** 今回は学校の都合で午後の走行から参加しました。

今回の走行では、足の怪我が回復し足がかなり動かせるようになりました。動かせるようになったことでコーナーでの切り返しなどがスムーズにできるようになり、やっと怪我前の走りができるようになったのは良かったです。ストレートでは肘をしまい伏せることができたので良かったです。クリップ付近のコーナリング速度を上げるのは、まだまだ課題が残っています。走行の後半は、単独での走行だったので何度かトライしました。進入ライン、ブレーキングからの1次旋回、まずはここを修正していかなければ、そのあとのコーナリングスピードを上げられないとわかっていてもなかなかできず、オーバースピードで進入してラインを外したりしてしまいました。

今回のムサシスカラシップでの走行ではモテギフルコースを1本しか走れなかったですが、シートへの荷重の掛け方やハンドルは必要以上にあまり切らないで走ることなど、たくさんのアドバイスをもらったので、自分でサーキットを走る時に意識して練習を行い、次回のスカラシップまでには癖などが出ないようにしていきます。

そして次回は2回連続となり、スカラシップは最後となります。これまでの問題と課題を直してきて、自分の出来る最高の走りを見ていただきたいです。



坂田和人  
インストラクター

今回、ブレーキングは大きく改善されましたが、進入ラインやバイクの進入角度が悪く、必要以上にラインが膨らんでしまい、コンパクトなラインが取れていませんでした。しっかりしたブレーキングポイントの目標物を作り、目線の持って行き方、目線の持っていく場所などを変えていく必要があります。前回の走行で指摘した「ストレートではストレートでの伏せ方がある」と言う課題はできていました。頭とお尻の位置が良い状態で伏せていた甲斐があり、ストレートスピードの伸びが良くなっていました。



小林龍太  
インストラクター

今回できたブレーキングをもっと練習して、確実に自分の物にしてもらいたいと思います。ロードコースであった、遅い車両を抜く際の判断能力の低さも直して欲しい所です。今後ステップアップしていくとスピード領域も上がり、短時間で判断しなければなりません。南コースでは、良くなった目線がロードコースで出来ておらず、視野が狭くなっている可能性が考えられます。スピード域が高いコーナーでより一層目線を意識して下さい。また進入で抜く際は、基本インから抜くように心掛けましょう。

**山田** 前回できていなかった部分が始まりからできていて良かったとの事でした。できていた部分は「ブレーキをコーナーの奥まで引きずる事が出来ている」「S字の立ち上がりのラインが修正できている」「シフトアップ後すぐにつま先をステップの下に入れることができています」との事でした。できていなかった部分は「リアブレーキの使う量が少ない」「シフトダウンの時間が長い」との事でした。リアブレーキについては、コーナー出口でアクセルを開けるとラインが膨らんで白線を超えてしまう事があり、白線を超えないように注意を受けました。小林先生から「リアブレーキでスピードの調整をしながら立ち上がれば、白線を超えずに走れる」と指導を受けました。坂田校長先生からは「目線が近いので立ち上がりのラインが見れていない」との事で「コーナーの先を見てからコーナーへ進入する事も身に付けた方が良い」と指導を受けました。この2つを意識したところ、ラインも膨らまずに、また立ち上がりのラインも想像しながら乗ることができました。

午後は、南コースでできたところ、新たにできるようになったところを活かして乗れるよう意識しました。前からの問題点であったインプきが早すぎることについては、いつもより遅くクリップにつけていたとのことでした。目線についてもラインを意識して乗ることができたと思うので、今後も忘れずにしていきます。今回は、乗り始めから最後まで調子よく乗ることができ、新しく言われたことも少しずつできていたと思います。



小山知良  
インストラクター

大堀選手だけ別メニューで、パイロンを設置し、ライディングフォームの修正やバイクの基本操作習得の為、8の字走行や定常円走行を実施致しました。8の字の走行では、小回りをする事ができず、原因はフロントブレーキを離すタイミングがかなり早く、フロントサスペンションが伸び切ってしまったからです。本人に指定の場所までブレーキを少しの力で良いので握っているようにとアドバイスしました。今後、速くなりたいのであれば、学ぶ事に対する意識を変え、勉強以外の時間は全てレースの事を考え、人の3倍は努力するように伝えました。

**大堀** 朝イチの走行で「全体的に頭の位置が高い」と指摘を受けました。特に、コーナー進入のブレーキングで背筋が伸びてしまい、頭の位置が高くなっているのが「骨盤をシートカウルに押し付けるイメージでリアに重心をかける」とアドバイスを頂きました。前回「全く使えていない」と指摘を受けたリアブレーキは「左コーナーは少し使っているがまだ足りない。右コーナーはまだ使えていない」とアドバイスを頂きました。左コーナーではリアブレーキは外側になるので問題なく踏めますが、右コーナーだとリアブレーキが内側になり、右に倒し込むと窮屈になっていく為、踏み込みが疎かでした。さらに「しっかり踵をステップに引っ掛けることで踏み込みの感触がつかみやすく踏めるようになる」とのアドバイスも頂きました。リアブレーキ同様に前回「全く動いていない」と指摘を頂いたお尻は、縦の位置は良いが横にずらす量が少なく、コーナーの中でずらす傾向にあるので「コーナー進入時からしっかりずらしておく」とアドバイスを頂きました。

午後のフルコースでは、1本目の走行後「コーナー進入でフロントブレーキを離すのが早い」とアドバイスを頂きました。ブレーキのかけ始めが早いことが考えられました。現状よりコーナー奥でブレーキを掛けることで、コーナーのクリップ付近までフロントブレーキを残せるように強く意識して走ります。今回も同じ指摘を多く受けてしまいました。次回のトレーニングまでに改善し、一つでも修正出来るよう、自主トレーニングに励みます。