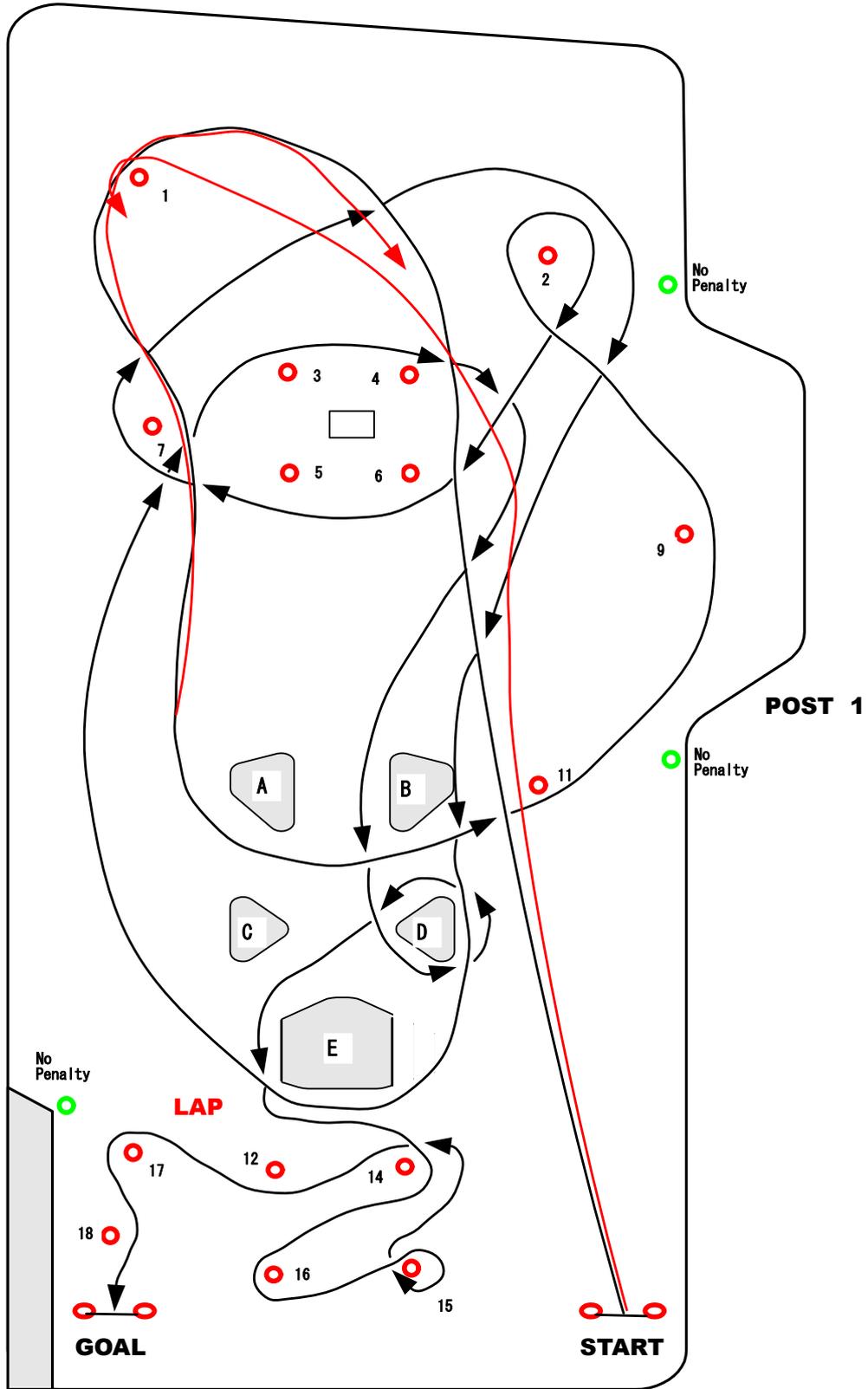


2021. 09.05

POST 2



## コース作成の意図

このコースは、基本ドライ仕様ですが雨天でも、スピンしてもコースからはみ出ない想定をしています。**9** 番を **2** 番に近づけなければ問題はありません。

スタートラインから見ると **11** 番で制限が掛かりコース作成者の作るコースとしては、排水溝の **4** 本パイロンが明らかに大きく描かれています。この場合、仮想パイロンを **1** 番の横に思い描いて **2** 本巻きのイメージで回るように考えラインを組み立てるのですが、そのラインは島 **A** からこのコースを逆走した時のラインが理論値、目安となります。赤い逆走ラインです。**7** 番からではありません。

ただ、コース作成者は迷わず赤ラインで、**1** 番でサイドを引きに行きます。できればタイムを残した上で **2** 本目は天候、路面状態を考慮してコーナリングライン、理論値に寄せていくと思います。雨の浅間台はコーナリングするよりも最短距離の方が、精度が高いと思っているからです。自分が下手だからです。ブレーキを我慢してオーバースピードでコーナリングしてスピンするよりは、サイドを引くつもりでスピードを合わせていった方が、結果が良くタイムが残せる可能性が高いから。

で、その先が長い。故に **1** 番のアプローチが **9** 番までのタイムを決めてしまう。その次の **2** 番のターンが島 **D** までのリズムに影響するので、突っ込み過ぎてしまう事が多い人は、走る前にブレーキングポイントを決めて走る。**7** 番から **2** 番や排水溝 **4** 本から島 **B** のラインに迷ったら振り向いて逆走ラインを使う。

島 **D** にパイロンは置いていません。理由はあります。

最終セクションは、リズム。**14** 番のアプローチを失敗すると、**15** 番も **16** 番も速いタイムで抜けられません。サイドを引く自分のタイミングに合わせてブレーキ開始点を。

生意気なことばかり書きやがってと思う人はレベルの高い人なので読まない方が良いと思っています。少しでも、あ、これちょっと良いなと思った人は、キーとなる内容を自分の言葉に置き換えて、運転技術以外のコース攻略法の経験値、記録として積み重ねればタイムは代わる、この漢字を使った理由もあります、と書いています。参加者は、コース作成者のその意図を汲んで走るのが攻略法ということになります。

\* サーキットでは、ブレーキ開始点をハッキリ言えるのが普通です。富士の **1** コーナーの飛び込みで、**100m** 看板まで踏んできてフルブレーキングとか筑波はとか。ジムカーナは、毎回コースが違うとはいえ、目安を持てた方が、データを蓄積できた方が汎用性が高まると思っています。