

「ドリ練」あらため KSP・TCT（トラクションコントロールトレーニング）

恒例になった
ジムカーナ場でパイロンを目標に
NSXを振り回す練習を行うドリフト練習会・通称「ドリ練」も
回数を重ねるうちに常連参加者も増えて
オーナーのドライビングテクニック向上に寄与してきましたが、
ここで
この練習会の趣旨と内容を再考し
練習会常連の方々はもとより
今後も新たなオーナーが参加していただける様
何を目的にどんな事を行うのかを紹介しようと思います。

練習目的の背景

MR（ミッドシップレイアウト）のNSXは
エンジンがフロントに存在しないことから、
ステア応答性・コーナリング特性・ブレーキ時の車両姿勢・加速時のトラクションなど、
スポーツドライビングを楽しむ上で、最良の楽しみを与えてくれるマシンです。

一方、MRはリヤタイヤが限界を超えてしまったときのコントロールは、
FRマシンに比べて「確実かつすばやい対応」が求められます。
これは重量物であるパワーユニットが後輪加重を大きくしている為で、
リアの慣性が大いいため「一度流れ出したら、なかなか止まらない」
「唐突にリヤタイヤがブレイクする」などの現象が現れます。

また、フロント加重の軽さは
鋭敏なステアリングレスポンスが得られる反面
タイヤにかかっている荷重が少ないため、
限界域での操縦性は
無造作にステアしただけでは強烈なアンダーステアを伴うため、
アンダーオーバーを抑えつつ速く正確に走らせるためには
ドライバーに
ブレーキ&アクセルワークによる前後輪加重コントロールを要求してきます。
これが「ミッドシップは難しい」と言われる所以です。

クルマがコントロールを失う前には
必ずドライバーへのインフォメーションがあります。
だけど、限界域での姿勢変化を体験した事がないドライバーにとって
どの様なインフォメーションがあるのか、
どこまでが自分の制御できる領域なのかが分からないため
このあまりにも唐突で素早い姿勢変化を抑える事は難しく、
経験不足が招いた不幸な事故が多いのも事実です。

そこで
一般道と同じグリップレベル路面である広いジムカーナ場のアスファルト路面で
パイロンを目標に思い切りクルマを振り回し
クルマがスピンするときの挙動変化を体感して体にしみこませる練習を行う。
これがこの練習会の趣旨となります。

ドリフト練習会 通称「ドリ練」と呼んでいたのは、
ドリフト走行とは限界域での曲芸であり、
非常に高いコントロールテクニックが必要で
これができる様になればドライビングテクニックは大きく向上する事は間違いのないため
一部のサーキットで行われている「ドリフト練習会の初歩」を
一般ドライバー向けにアレンジして練習会として発足した次第です。
だから
なにも自分のクルマで自在にドリフトができる様になろうというわけではなく
あくまで基礎練習の1つとして行ってきました。

ドリフト練習は
スキーや自転車の練習に近いモノがあります。
最初はどのようなモノでもないくらい上手いかわかりませんが
何かのきっかけで、コツが分かると
体が自然にカウンターステアとアクセルワークを行える様になります。
飽きずにくさらず地道に練習する必要があります。

練習内容 初歩

パイロンの周り回りながら
アクセルワークによるステア特性の変化を体験する。

「アンダーステア」
パイロンの周りを周回しアンダーステアの発生を体験する。
パイロンを右に睨みつつ徐々に速度を上げて
アクセルを入れるとフロント外へ逃げていくのを感じたら
アクセルを徐々に戻し、グリップ限界内へ戻す。
これは現状でのアンダーステア発生ポイントと
微妙なアクセルワークを憶えるための基礎。

「タックイン」
上記のアンダーステア発生ポイントまで車速を上げたあと

アクセルを一気に閉じる。
減速するとリア加重が抜けるため
リアが外へ流れて巻き込む様に減速する。

タックインに関しては
ブレーキを併用する事でより大きな効果を発生させるため
ステアしながらブレーキ操作してみたり
「どうするとどうなる？」を
安全なパイロン相手に体験して習得する。
このタックインは
アクセルワークによる姿勢制御を行うためには必須のテクニックになります。

「ドリフト定常円旋回」

まずは、リアを流したままステアリング&アクセルコントロールで
パイロンとの距離を一定に保ちつつスライドを維持する事。
この定常円旋回がドリフト走行の基本になるため
パイロンの周りでイヤと言うほどスピンを繰り返しつつ
右回り、左回りともコントロールできる様体にしみこませる。

勘の良い人は
練習会初参加の午後に定常円が出来る様になります。