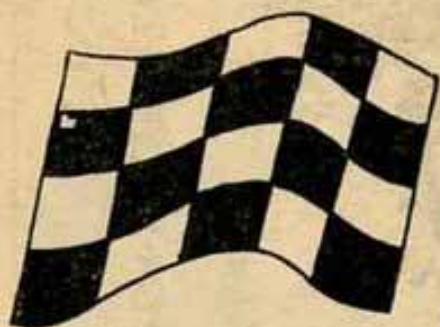


アツとオドロク意外なルート ラフとヒルクライムをおりこんだ本格コース

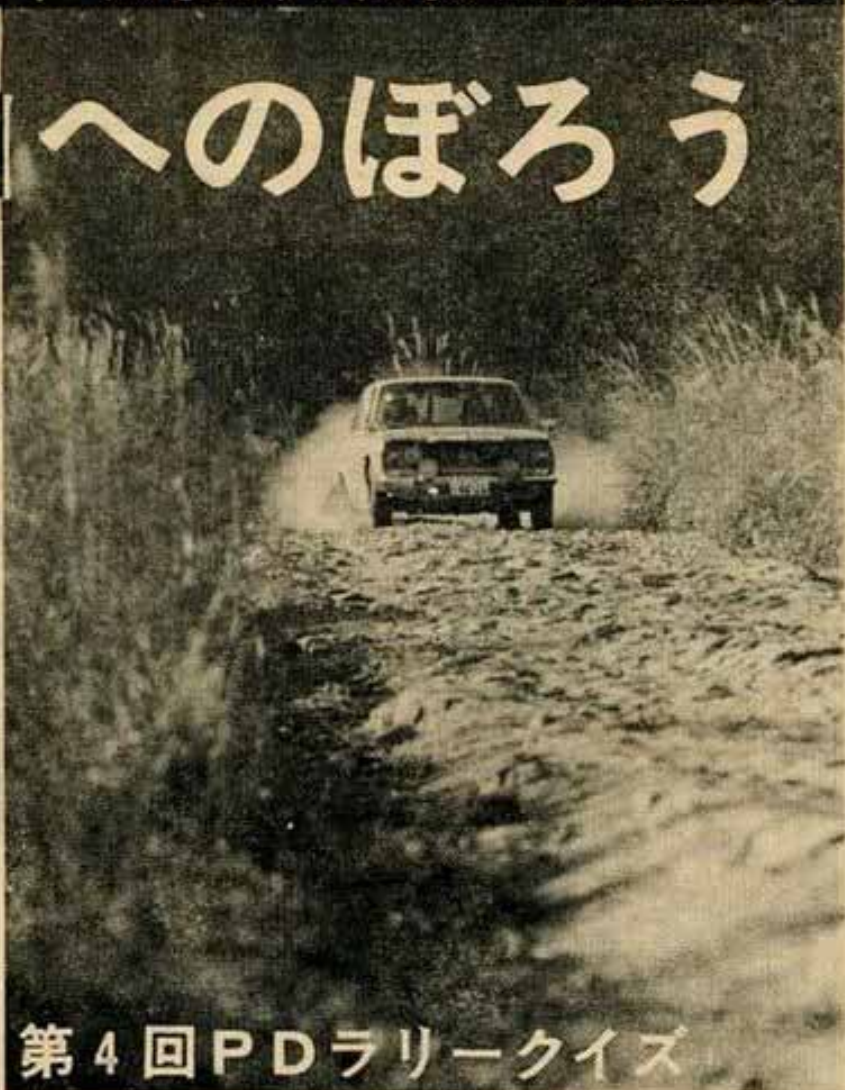
筑波山へのぼろう



■ラリーの専門家がチエをしぼって作ったラリーコースにチャレンジしよう。初級・中級むきだ。

■協力 PMCS、日産プリンス自販、ダンロップタイヤ、ジェコー

■解答締切 3月9日



第4回PDラリークイズ

いかにも男っぽいスポーツのラリー。

そのダイゴ味はダイナミックなドライブینگと、コースやCP(チェックポイント)の意外性、それにタイムに迫られるスリルにある。

このPDラリーはCPがオーブンされているので、実戦でもうCPがありそうだが、CPクサイン)などと慎重に走るといつまでもCPがなかったり不意に表われてアツとオドロクCP、ガッポリ減点をいただいて天を仰いだりするスリルには乏しいが、オヤこんな所を走るのがいいなというような意外性とダイナミックなドライブینگを十分に味わえるだろう。

早春の筑波山がゴール

行き先は四、六のガマで有名な茨城県の筑波山。といっても有料道路を通過してロープウェイで頂上へなんて通俗的なコースではござんせん。

近ごろ開通した眺望バツグンの稜線有料道路や、それを横断するスリル満点の林道など心ゆくまでブツとばしてもらおうという段取り。

今回のコースは中級向きだがいくぶん指示速度を低くしてあるので、初心者でもOKだ。

ミスコースでハイそれまでヨ

第1CPのあたりは東京の都心からいくらか離れていないのに、ひなびた美しい風景がひろがる。

第1CPの手前にコース図12と似たような交叉点がある。目標物の第一バンがないだけ。実戦でタイムが遅れてアセリ気味にコース図12をさがしていると、第一バンよりも角の近くにあつて目につきやすい「坂田建設新木駅作業所」をさがしながら走ってくる。「坂田建設」の十字路を右、坂田を右、アツあった「右だ」と第一バンを確認しないでミスコースしてしまうことが多い。

また第6CPのあるコース図39の様な場合もミスコースしやすい。デイクリー(昼間)ならミスはあまりないが、ナイトラリーだと、曲角があるな、と思っても、ヘッドライトにCPが照らしだされると、頭に血がのぼって曲角や目標物よりも自分のタイムが早いか遅いかだけしか念頭になくなってしまう。CPラインを越えてクルマを止め急いでチェックカードをもらってクルマに飛びのり、「いぞー減点りだ。次の指示速度は四〇・五ノ時、遅いぞ。ソ

レ！急げ！てなことで、真つすぐにすつとんでいって、ハイそれまでよということになる。いくら走っても39回まででこない。

第4CPの谷田部自動車高速試験所先のダートは、乾燥しているものすごい土煙りがある。こんなところを先行車について走るときもミスコースしやすい。

なにしろ見えるのは先行車のテールランプだけというものすごい。小さな十字路、ト字路などに気づかずに通過してしまふことがある。

ミスコースは、なにかに気をとられ、かんじんなことが留守になったときによく起こる。目標物のスナックの前にいたカワイコちゃんを「ヒョークカッコイイ！」とひやかしているうちに、ミスコースしたサムライもいるから、マジメにやろう。

計算の方法と実際走行のやりかた

実践しながらにやってみたいという諸君は、それなりの道具とやり方をマスターしなければならぬ。

実際では、いつCPが出てくるかわからないので、いつでも車速をチェックしながら走行しなければならぬ。そのために一分間で何キロ走るかという分

PDラリー テクニク 連続講座

ラリーで要求されるものは何か

ラリーは、クルマの進歩発展そして道路整備の進行とともに年々スピードがあがり、ダートコースの走行テクニクも大変に高度なものが要求されている。とくに、最近ではヨーロッパスタイルでスペシャルステージを設定するイベントが多いため、ドライビング・テクニクによって順位が決まる場合が少なくない。

44年のイベントでも、BCC A主催のカーボン・ラリー、PMCS主催のクリサンテラリーでは、一位から五、六位までが、リアイアビリティラン



の減点ではなく、スペシャルステージの減点差（それも、ひどい時は秒刻の差）で決まっている。

ひとつのラリーで、スペシャルステージが多くなればなるほど、この傾向は強くなってゆくだろう。

しかし、ただ速く走るだけが優勝につながるはかぎらない。ドライバーに対していえることは、クルマをこわさない走行法を身につけようということだ。特にアルペンラリーの場合は悪路が多いため、このクルマをこわさないということが結果を大きく左右する。

そこで、今回は第4回PDラリーの走行法を解説しよう。コースの走り方

第一チェックポイント手前。一カ所、林を通りぬけてすぐ、約三〇〇mにわたって、道の真中に岩が突き出ている。その上少し上り坂だ。

ここを走破するには、路面の悪化が始まる手前でブレーキを踏みこむ。シフトダウン（4段ギヤならセカンドに）して、アクセルを踏みこむ。

すなわち、リアに荷重をかけたフロントを浮かせる形にする。わだちを避けて、片方、又は両方のタイヤを凸部分の真上か、又は真上から一車輪はずした部分にかける。

そしてスピードは落すよりもむしろ上げるくらいの方がかえ

って床面を打たない。ハンドルは当然しっかり握ること。

第二チェックポイントの手前。利根川の土手にそって板状に渡った広いダートがある。ここは見とおしがよく、ダート高速走行の絶好の練習になる。

このような場所は、土手より三〇mから一mほどの平らな部分があるから、そこに片方のタイヤをのせる。もう一方のタイヤが凸凹部分ではねたとしても、クルマの安定性は保てるはずだ。

こういう路面では、リジッドアクセルよりも独立懸架の良さがわかるだろう。こういう道も、スピードは上げた方が安定性は増す。

また、こんな道で先行車について走る場合、ひどい砂ぼこりのため対向車及び、後続車に対する安全のためにも、尾灯、フォグランプ、又はヘッドライトは点灯しておくこと。相手に自分の存在を知らせるわけだ。

第五チェックポイントに向ってはいよいよ山登りにかかる。路面は案外良いが、幅がせまいのと、カーブのRが強いので、昼間の走行ではカーブ進入手前で必ずホーンを鳴らすこと。

一般車は市内走行になれているせいか、ほとんど山道でホーンを鳴らさない。対向車のホーンを聞いた場合は、必ずすぐに

応答するのがエチケット。

第五チェックポイントから一

度下り、再び登りにかかる。この登りは曲り角に路面の悪い所が多いので気をつけたい。走行法は、前述したように凸部にタイヤをのせて走るのが一番であろう。

より速く走りたい場合は、カーブの進入手前で一度アウト側により、曲り角で内側に入るアウト・イン・アウトのラインを通れば、スムーズに抜けられるだろう。このラインは特に下りにも使えと大変よい。対向車発見にも一役かうからた。

今回のPDラリーは指示速度もそんなに高くないので、無理をしないで大丈夫だ。なお、筑波山は三月上旬まで雪、又は霜が残っていることがある。一応、チェーンは準備しておきたい。

PMCS 鈴木信光



鈴木信光氏 PMCS所属 29才

43年度日本アルペンラリー優勝、44年デイ・アンド・ナイト3位オートスポーツラリー3位TRO三國ラリー3位など、PMCSラリーチームのトップドライバーとして活躍。ラリー歴五年。

速を算出しなければならぬがその前にやる必要がある。

試走車とキミのクルマのトリップメーターの誤差を修正しなければならぬ。そこで基準距離というモノナシを設定される。今回はコース図1と5まで。たとえば、コース図1からコース図5まで試走車は22・56kmと計測したが、キミのクルマが同じコースを走ってもほとんど同じ数字はでない。

これはクルマやタイヤ、空気圧、乗員数などのちがいで、異なってくるわけだ。
キミがコース図1から5まで走行して、トリップに22・13kmと出たとして、

22.13(キミのクルマ)
22.56(試走車)
=0.98093(修正率)

この修正率を指示速度(指示事項のなかに記載されている)に掛けて得られた数字が、キミの守るべき指示速度になる。

35.1km/h × 0.98093 = 34.43
0.94km/h

この修正された時速を60で割って分速をだす。

34.43064 ÷ 60 = 573.84 (分)

この分速で基準距離地点までの22・13kmを割れば、コース図1から5までの正解タイムが出る。(この区間だけ計算で正解タイムをだすこと)。

22.13km ÷ 58分36秒(分以下の573.84分)

乗客はのんびり(5000円)

コース図5にきたら、再び指示速度にキミのクルマの修正率を掛けて修正時速を出し、60で割って分速を算出する。そしてその分速を一分ごとにプラスしてゆけば、トリップカウンターの数字と比較することによってキミのクルマの遅速がわかるというシカケだ。

この計算は指示速度が変わるたびに行わなければならない。遅速の判断のしかたは、たとえば12分経過したとき、キミの

クルマが6・6km走っていたとすると、例として計算した分速573・844mの場合、

573.84 × 6.6 = 3787.14m

でなければならぬから約290mの遅れ、あるいは、299mは分速の約半分だから30秒の遅れと判定できる。

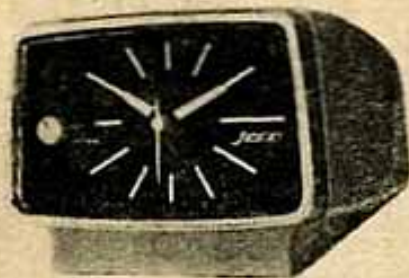
そうならたら、ただちにスピードアップして遅れをとりもどさなければならぬ。

こうして、計算した分速とトリップカウンターがピッタリと一致するように一分ごとに監視しながらクルマを走らせる。

こんな装備がほしい

フリー走行のやり方は、わかっていただけだろうが、ではどうしたら確実に能率的にやれるだろうか。

昔はソロバンで勝ったとか暗算と筆算で優勝した例もあったが、レベルが高くなった現在では、それなりの装備が必要だろう。



第4回プレゼント

まず、トリップカウンターは関東精器製(三五〇〇円)が手頃だが、本格的には耐久性があり、ニートフルヤマイナスができる大森メーター製(一万六五〇〇円)か、スエーデン製のハルダ・ツインマスタ(四万円)がほしいところ。

時計は振動に強く、狂いが少なくて秒針のセッティングができれば腕時計でもよいが、ナイトフリーでは見にくい。

一般的なのはセイコーの鉄道時計(六四〇〇円)ハ八〇〇円)セイコーの各種のトランジスタ時計(三五〇〇円)がいい。

近ごろふえてきたのがジェコーの音叉時計「フリー用」(八〇〇〇円)だ。この時計は狂いが少なく、照明も内蔵されているのでグー。

最高はスイス製のホイヤー・モンテカルロフリー時計(六万九五〇〇円)だ。世界中のフリーで使われている。

計算用具もいろいろあるが、手軽なのはタイムチャート(一五〇〇円)。15km/時から60km/時まで1秒きざみで、それぞれ1分ごとに増分まで正確に距離がプリントされている。

しかし、できれば円型のラリ用計算尺(三四〇〇円)一万五〇〇円)通称、円盤か、パイロットの手動計算器がほしい。

本番に参加せよ

PMCSビーチャリ

(JAF公認・制限付)

このラリーは、ヨーロッパ方式の初級・中級クラスのラリーである。公認部門(中級)とクローズド部門(初級)があり、クローズド部門はライセンスなしで参加できる。

概要は次のとおり

・期日 3月7日・8日

・関東一円、スペシャルステージを含む約二五〇km

・参加費 公認部門三〇〇〇円 クローズド部門二五〇〇円

・参加申込先

ニッサン・プリンス自動車販売PMCS事務局

東京都港区三田三丁目五番二八号 ☎(452) 2151 内線359

申込締切日 3月4日

競技長 尾針得介

コース委員長 鈴木信光

なお、締切り以後の参加申込は各部門とも五〇〇円増し。ドライバーズミーティングは3月5日にPMCS事務局にて行なう。また、競技は公認部門とクローズド部門は分離して行なう。

指示事項

- このP Dフリーは次の条件でコース設定を行いました
- ・試走車はニッサンスカイライン2000GTラリーバージョン
 - ・使用タイヤはダンロップSP44-165R-14 (スノーラジアル)
 - ・タイヤ圧 前後輪共2.0kg/cm²
 - ・トリップカウンターはハルダツインマスター
 - ・天候 晴、路面は全コース、ドライ、
 - ・乗員 三名。ドライバー、PMCS鈴木信光、ナビゲーター、PMCS尾針得介、アシスタント、成沢泰昭
 - ・スタート地点より図5のバス停六実十字路まで 22.56kmありました。

- ・次の通りに速度を変更して走行して下さい
- コース図1のスタート地点国道6号線言問橋台東区側入口より35.1km/h
- コース図5のバス停六実十字路より40.1km/h
 - ・ 10のバス停新堀より20.0km/h
 - ・ 11図の先にある第1CPより36.3km/h
 - ・ 18の石井時計電機店の角より48.9km/h
 - ・ 19の第2CPより39.5km/h
 - ・ 27の先にある第3CPより37.4km/h
 - ・ 31の先にある第4CPより33.0km/h
 - ・ 35の馬頭峠の碑より23.4km/h
 - ・ 36の第5CPより19.9km/h
 - ・ 39第6CPより29.9km/h
- (この区間だけは秒単位まで計測して下さい)
- コース図は番号順に▶から▶へ走行して下さい。
- コース図は直進及び道なり進行は省略してあります。

- チェックポイントの位置 (グラビア142ページ参照)
- 第1CP コース図11の先にある下新木踏切手前側。
 - 第2CP コース図19の長豊橋入口。
 - 第3CP 27の先にある茎崎橋出口。
 - 第4CP 31の先にある自動車高速試験場入口の角にある石碑。
 - 第5CP 36にある速度制限標識。
 - 第6CP 39にある有料道路の看板。
 - フィニッシュ 40の先にある料金徴収所。

コマ地図凡例

- =目標となる建物等 □=交通標識及び行先案内等
 □=看板 ♯=バス停 ♯=カーブミラー)(=橋 卍=神社
 ⊗=警察・文番 S=信号 丁=一時停止 山=石碑 GS=ガソリンスタンド

クルマにきちんと固定することができれば、パイロット計算器が便利。最近発売されたラリー・チャート(二一〇〇円)と併用すれば、CPで新しい指示速度を出されても、揺れる車内で、補正率をかけて60で割ってなどという面倒な計算がいらない。このチャートは、補正率さえだせば、どんな指示速度でも、ひと目で分速がわかるという便利な本だ。

ナイトフリーで必要なものに室内の照明がある。計算したり地図を見たりするためのものでこれはフレキシブルランプ(四

五〇〇円)が一番よい。(値段は、インディ・カトー調べ)キミも、フトコロとウデに相談して、適当にPDフリーを実践同様にやってみよう。

第四回

P Dフリー規則書

●参加日時は自由、昼でも夜でもOK

●参加費一〇〇円(ただし本誌購入代)

●応募締切り 三月九日(月)

消印有効

●減点と順位 各CPの正解タイムと、キミの解答タイムとの差1分ごとに、早くても遅くても減点1。ただし第6CPからフィニッシュまでの区間は、秒単位まで解答すること。正解タイムとの差1秒ごとに10点の減点。以上をトータルして最も減点の少ない人を優勝とし、ブレイドドライブ五月号に発表する。

●賞品 一位ジュエコー・カーテック ロック一台、二位以下十位ま

でステレオテーブなどをプレゼント

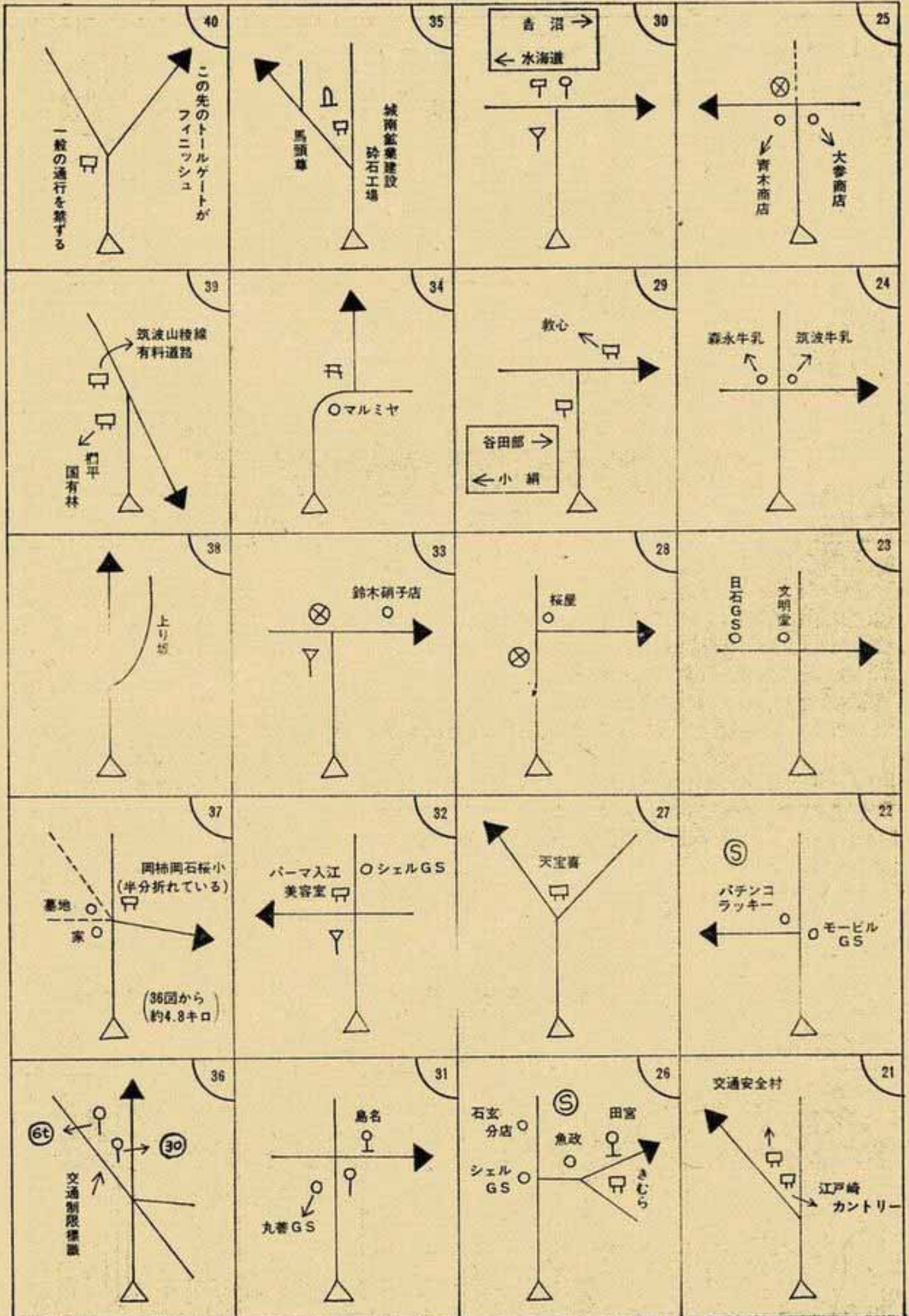
●応募方法

官製ハガキに「1CP××分 2CP××分、3CP××分 4CP××分、5CP××分 6CP××分、フィニッシュ××分00秒」と解答を書き住所、氏名、年齢、職業、ラリー歴があれば年数を明記の上東京都千代田区外神田三丁二ノ一株式会社海潮社ブレイドドライブPDフリー係宛送られたし。

尾針得介

尾針得介氏、PMCS(プリンス・モーターリスト・クラブ・スポーツ)所属 32才
 43年度TROフリーシリーズ年間3位、44年度JMCチャンピオンラリー優勝、などPMCSラリーチーム・キャプテン弓田真喜男氏のナビゲーターとして活躍。フリー歴五年。







P.D.ラリー

筑波山にのぼろう



CHECK POINT VISUAL GUIDE



CPI コース図11先の下新木踏切手前側



START 官問橋（ことといばし）たもと





CP5 コース図36の速度制限標識



CP5 コース図39の有料道路の看板



FINISH コース図40先の料金徴収所



CP2 コース図19の長豊橋入口 2



CP3 コース図27の荃崎橋出口



CP5 コース図31先の日本自動車研究所入口の石碑

