



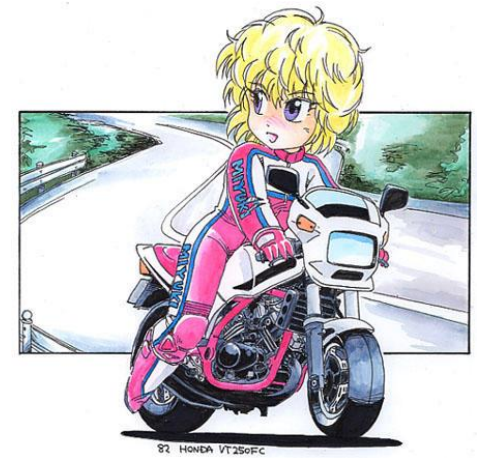
ライディング基礎



ライディングレッスン

Phase 1

SHINYA



ライディングの基本

- バイクはバランスの乗り物です。ライディングする上で大事な3つの要素があります。それが走る・曲がる・止まるです。実践するためには何が必要か？
- 重心……バイクにどう荷重がかかっているかを理解する。
加速、減速、バンク中の力のかかり具合で重心が移動する。
- ブレーキ……車速をしっかりとコントロールする。
車速をコントロール出来れば、早く走れて止まります！（スピードを出せる根拠）
- 目線……車体コントロールとロードインフォメーション
自分の思い通りに操れますし、路面状況もキャッチできる。（走行ラインの安定化）

重心移動

重心の変化に伴い、力の入れ方の変わり方

乗車姿勢



腰から下でバイクをホールドし、上半身はリラックス。目線は高く、腕は軽く曲げて、背中丸めない。着座位置も大事です。ステップに立ち上がり、そのまま真下に腰を降ろしたら、だいたいそのバイクのベスト位置になっているはず。

加速姿勢



真っすぐに座った姿勢から、そのまま上体を前に傾けるイメージで前傾。背中丸めません。加速時にシートに「グーッ」と荷重がかかるのを感じられればOK。ヒザは軽くタンクに当てておく程度で十分です。顔は上げて目線は遠くに。

減速姿勢



ヒザや内腿、カカトなど下半身をフルに使って車体をホールドし、背筋で上体を支えて前のめりにならないようにします。肩や腕はリラックスさせて指先に意識を集中すれば、前輪ロックしてもブレーキレバーを緩めやすくなります

重心移動

ステップへの荷重



まずはステップへ荷重をかける練習をしましょう！直線を走りながら、上半身はリラックスさせて、右のステップをグッと踏んでみてください。バイクは右に曲がっていきます。その後左もやってみましょう。カーブに入る際のきっかけになります。



特に「倒し込み」ではイン側ステップを車体の内側に向かって踏み込んでいくことで、パンキングのキッカケをつかみやすくなります。同時にイン側ステップを後方（後輪接地点方向）に踏み込む勢いで、腰を横前方に押し出していくと、スムーズにハングオフにつなげることができます。

特に「立ち上がり」では、上体をややイン側に入れるとともに、車体を起こす方向でアウト側ステップを踏み込んでいくことで、早めに加速態勢へ持っていくことができ、滑りにも対応しやすくなります。このときステップを外側に押し出す反力で踵を車体に押しつけると、ホールド感も高まります。



重心移動

ステップへの荷重トレーニング

ステップワーク



いわゆるステップワークを使えるようにするためのトレーニング。バイクの上でスタンディングになり、左右のステップを交互にテンポよく踏み換えていきます。ポイントはリズム。車体をなるべく左右に振らず、車体を立てたままステアリングだけ左右に大きく切れていくイメージです。腕力でハンドルを切るのではなく、あくまでもステップへの入力によって、ワンテンポ遅れてステアリングが反応する感覚がつかめれば成功。

腰の移動



ステップワークを正確に刻めるようになったら、次はシート上で腰を左右交互にずらしながらスラローム。ポイントは大きく腰を移動させながら、しっかりシートの座面に体重を預けていくこと。同時に左右ステップの踏み換えも行えばさらに効果的です。車体は左右に振っていきませんが、ハンドルをこじるのではなく、あくまでも腰の移動による重心移動によって車体が傾き、それに追従してステアリングが切れる感覚を大事にしてください。このアクションが最終的にはハングオフにつながっていきます

コーナリングフォーム

色々なフォームを使って乗りこなそう！



リーンウィズ

バイクの傾きとライダーの上半身が同じ角度。すべてのフォームの基本です。バイクのセンターにライダーの重心がくるのでタイヤの接地感がつかみやすく、いろいろな操作もやりやすい。姿勢的にも疲れにくく、どこでも使える最も自然なフォームです。



リーニン

バイクの傾きに対して上半身がイン側に入ったフォーム。ライダーの重心をイン側にずらすことで、車体をあまり寝かさずに曲がれる効果があります。グリップが悪い路面や、車体を起こしながら加速したい場合などに有効ですが、視界が悪くなるのが難点。



リーンアウト

バイクの傾きに対して上半身をアウト側にずらしたフォーム。視界が良くブラインドコーナーに有利で、車体を寝かせてコンパクトに曲がれる効果があります。Uターンなど低速でバランスを取りたい場合にも有効ですが、ハンドルをこじりやすいのが難点。



ハングオフ

バイクに対して腰を大きくイン側に落としたフォーム。頭の位置はセンターが基本です。ライダーの重心をイン側かつ低い位置に持ってくることで、バンク角を稼ぎつつ旋回安定性を引き出す効果があります。スポーツライディング向きですが、急な回避などは苦手。

各フォームで重心位置が違います。速度、路面状況やコーナーのライン取りで使い分けます。

スムーズな倒しこみ1

コーナーアプローチのルーチンワーク！



キックケ作り①上体による体重移動

倒し込みのキックケ作りで基本となるのが体重移動。中でも上体の移動によるものが最も簡単で楽な方法です。直線走りながら、曲がりたい方向へ上体を動かしていけば、自然とライダーの重心が移動してバイクは傾いていきます。

ココがポイント！

着座位置はずらすずに上体だけイン側に入れていきます。写真では極端に大きく動いていますが、実際には少し頭を動かす程度でも十分な効果が得られます。腕の力を抜いて上体をリラックスさせつつ、ゆっくり倒れ込む様子を感じて取ってみてください。



キックケ作り②腰による体重移動

直線走りながら腰を曲がりたい方向へずらし、曲がりたいポイントで全身の力を抜けば自然とバイクは倒れ込んでいきます。人間の体の中心である腰を移動させることで、大きな重心移動が可能に。これが発展するとハングオフになります。

ココがポイント！

頭は車体センターに残したまま、腰だけイン側に入れます。腰はなるべく大きく動かしましょう。上体の力を抜いて、特にイン側の腕が突っ張らないよう注意。シートにしっかり体重を預けるのがポイントです。①よりも強いキックケが得られます。

※ワンポイント！
バイクを腰から下でコントロールしましょう！

スムーズな倒しこみ2

コーナーアプローチのルーチンワーク！



キッカケ作り④インステップ踏み込み

腰の移動に加えて、イン側ステップを踏み込んでいくことで、さらに強いキッカケを作ることができます。これがハングオフのメリットであり、コーナー進入速度が高くなるほど効果大。その反面、低速で行うとかえってバランスを崩しやすくなります。

ココがポイント！

イン側ステップを踏み込む方向は真下ではなく斜め内側。ちょうど足裏を車体に向けるイメージです。ステップバーの先端を踏むことで、テコの原理で強い入力を得られます。ステップへの足の置き方は人それぞれ。やりやすい方法でOKです。



キッカケ作り④外ヒザのプッシュ

ハングオフ・スタイルで車体を倒し込む場合、インステップの踏み込みと同時に使っていくと有効なのが、外ヒザによるプッシュ。特に直立付近からの倒し込みが重かったり、いわゆる「立ちが強い」性格のマシンには有効です。



ココがポイント！

リーンしていく方向に外側から巻き込むイメージでタンクの押し込んでいくのがコツ。コーナー立ち上がりなどで車体を起こしていくときに使う、いわゆる「外足荷重」と勘違いされやすいのですが、これとは別の入力です。

スムーズな倒しこみ3

コーナーアプローチのルーチンワーク！



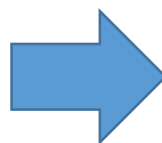
キック作り⑤内ヒザの開き

「腰の移動」「インステップ踏み込み」「外ヒザプッシュ」などとの合わせ技が有効な方法。タイミング的にはインステップを踏み込みながら同時にヒザを開いていくイメージです。レースシーンなどではお馴染みのアクションですよね。



ココがポイント！

「脚」は大きなパーツなので、これを振り出す勢いを利用します。腰をずらしながら予めステップ先端にブーツの裏を当てておき、そこを軸にして股関節を開いていくと、楽に大きくヒザを動かせます。止まったバイクの上で試してみてください。



※ワンポイント！
倒しこみや切り返しの裏技「逆操舵」



曲がりたい方向のグリップをちょこっと押すと、素早い倒しこみが可能！



ブレーキング



- ブレーキングには大きく目的が2種類あります。
『止まるためのブレーキ』 と 『曲がるためのブレーキ』
- 止まるブレーキ・・・短い時間と距離で減速・停止する。
 ➡ 目的は危険回避
- 曲がるブレーキ・・・速度を調整する。
 ➡ 目的はコーナー進入・コーナリング速度の調節

ブレーキング

- ・止まるブレーキ・・・フロント:リア割合 8:2

タイミングは、フロントを掛けてすぐにリアを掛ける。

なぜか？

フロントに荷重をかけて、タイヤの接地面積を増やし、リアで車体を安定させる。(エンジnbrakeも積極的に使う！)



ブレーキング

- ・曲がるブレーキ・・・コーナーに合わせた速度を作る。



(出口が見えている場合)

コーナー進入前の直線でアールに合わせた速度に調整して進入する。

(出口が見えていない場合)

しっかり速度を落として、アクセルをパーシャル(一定維持)で出口に向けて加速で抜けていくようにする。

ブレーキング

スローインファーストアウト！

・コーナーに合わせた速度を作る。

1、シフトダウンする場合

コーナー進入前の直線でブレーキで速度を落として、シフトダウンして加速できる状態で進入する。

2、シフトダウンしない場合

コーナー進入前の直線でブレーキである程度、速度を落として、ブレーキを引きずった状態で進入して速度を調節する。

3、シフトダウンのみ。

ゆるやかなカーブではエンジンブレーキのみで調節する。

※ワンポイント

コーナリングはエンジンの回転を落とさず、すぐに加速に入れる状態にする。

ブレーキングのコツ！

1、コーナリング中にブレーキを掛ける。

フロントブレーキは軽くかけるようにする、またリアブレーキは軽く引きずるように使うと車体が若干下がり安定しますので効果的です。

2、コーナリング中のブレーキコントロール

引きずってコーナーへ入る場合やコーナリング中のフロントブレーキは写真のように指1本か、2本の方がコントロールしやすい。リアブレーキは親指の付け根あたりで踏むと力の入れ具合が分かりやすいです。

※ワンポイント
フロントは指1本か2本掛け
でリアブレーキは、引きずる
ように軽くかけましょう！



目線

目線で車体をコントロール、路面状況もキャッチ！

初心者がコーナーでふらつく要因は目線！

何となく怖いので、コーナーの先を見ずに(どうなっているか考えない)、コーナーそのもの、目の前の路面を見ていることが多い・・・

そうすると、コーナー進入に備えた、走行ラインの準備が出来ない。

- ・重心移動が出来ない。
- ・進入速度が合っていない(減速、加速がバラバラ・・・)
- ・状況判断が出来ず、いろんな対処が遅くなる

なので・・・ラインコントロールが出来ない＝ふらつくことになる

バイクは見ている方向へ走っていきます。

コーナーではクリッピングポイントを見て、コーナーに備えます。

＝コーナーのライン取りを考えることになります。

下の写真であなたなら何処を見ていますか？



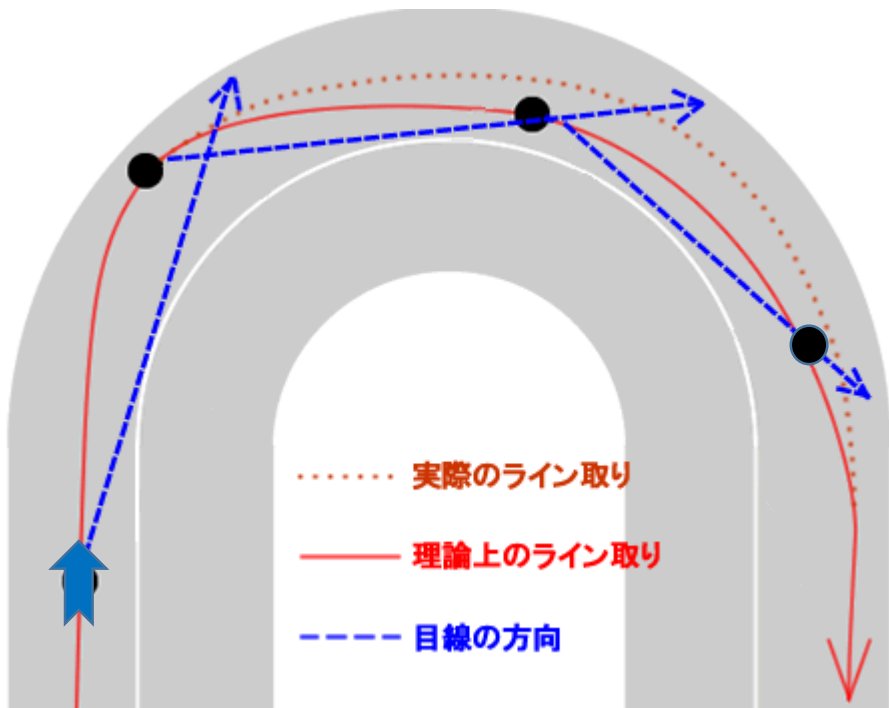
下の写真であなたなら何処を見ていますか？



目線

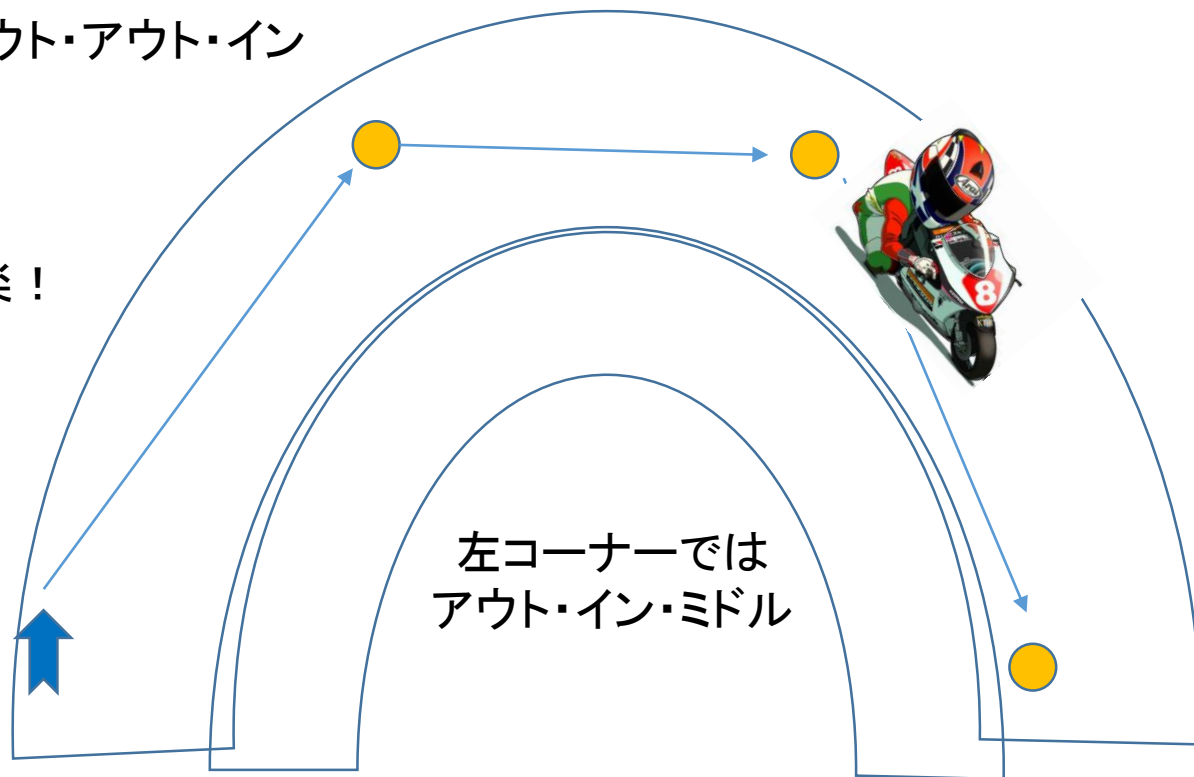
クリッピングポイントから脱出ラインへ

アウト・イン・アウト



アウト・アウト・イン

スローイン
ファーストアウトが楽！



基本はアウトインアウトですが、アウトアウトインだと加速しての脱出ラインに自由度がありますが、クリッピングポイントが奥になります。

また、対向車の動きも分かるので、おすすめはアウトアウトインです！

目線

アウト・イン・アウトイメージ

クリッピングポイントから脱出ラインへ

コーナリングのバイクの動きのイメージです

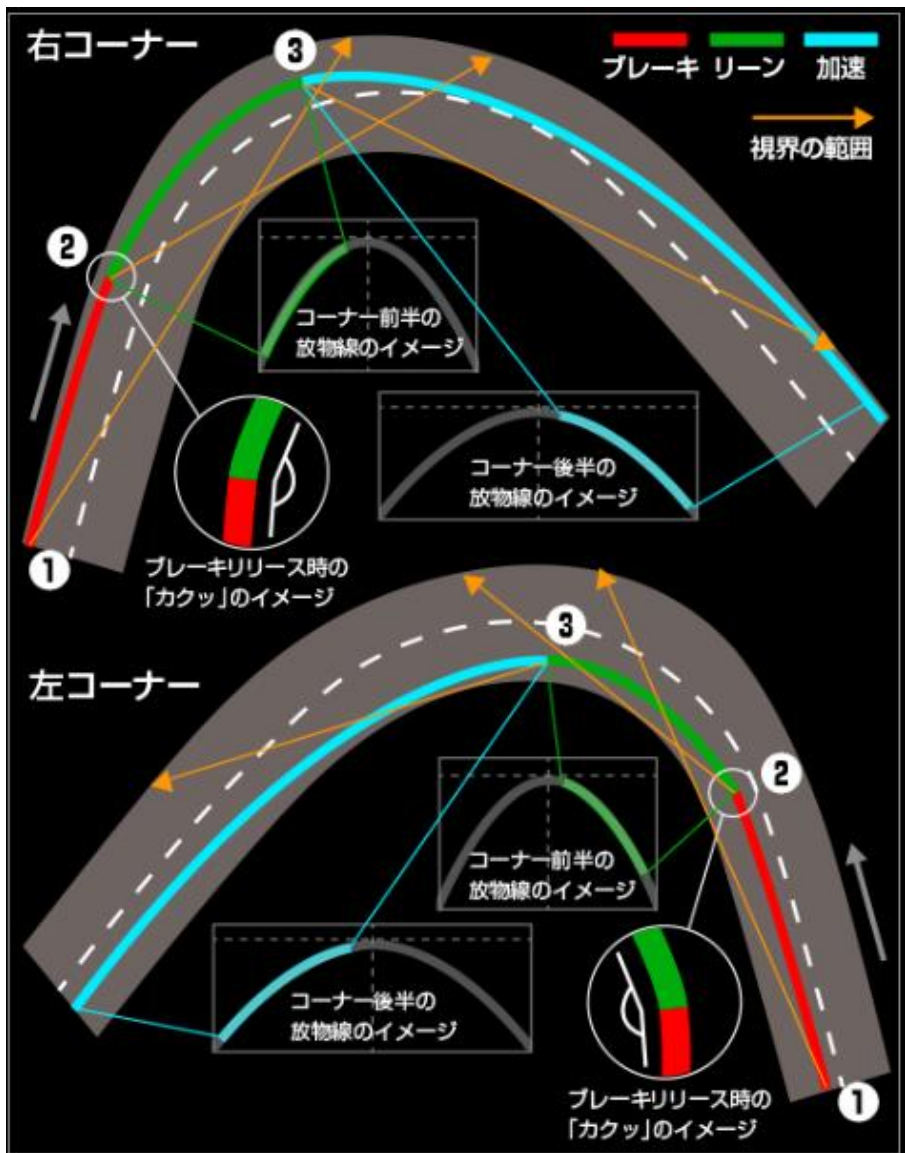
頭の中でコーナーをどういうラインで抜けて行くかをイメージすると走りやすいです。

出口が見えたら、バイクを走らせたいラインに向けて、アクセルを早めに開けていく！

※ワンポイント

目線を1ヶ所に固定するのではなく、常に走行ライン上を往復させながら軌道修正していくのがコツです。

もうひとつが「全体から部分へ」目線を最初にコーナーの全体像をつかんでおいてから、走行ライン、路面の荒れ...といった具合に目線をフォーカスしていきます。最初に細かい部分を見ようとすると目線が遅れて、操作が間に合わなくなりがちです。



総括

- ！コーナーワークに入る前に、コーナー全体をしっかりと見てライン取りを考えてクリッピングしていく。
- ！コーナー手前でしっかりブレーキ。
- ！上半身は力を抜いて、倒しこみは荷重を掛けて、腰下でバイクをコントロール。
- ！アクセルはパーシャルでクリッピングポイントから加速体制に入る。



コーナリングはバイクの醍醐味の一つですが、車種、性能、技量によって大きく差が出ます。

各々が楽しめるコーナリングが出来ればそれでいいと思います。気を付けて楽しみましょう！