



オーストラリア  
ランドクルーザークラブ

# ドラテクを「伝える」 ということ

トヨタ・ランドクルーザー・クラブ・オブ・オーストラリアのビクトリア支部が開催した四駆ドライビング教室(Driver Awareness Program)に参加する機会を得た。新しいメンバーには参加が必須となっている講習会。運転技術だけではなくコンボイの組み方、無線の使い方から環境問題まで、講習内容は幅広く多岐にわたる。新人に限らず、全てのドライバーの意識を向上させるようなプログラムだった。

文・写真/難波 毅



**会場はクラブ所有の山**  
週末を利用して行われた1泊2日の講習はメルボルンから北東に2時間ほど走ったヤークという小さな町で行われた。町といってもパブが1軒、ゼネラルストアが1軒あるだけ、ニュー・サウス・ウェールズ州に続くハイカントリーと呼ばれる山岳地帯の入り口にあたる場所である。

クラブはここに360エーカー(44万坪)の広さの山を所有している。の中には大きな山小屋と無数のコースが設定され、クラブメンバーは自由に使えるのはもちろん、クラブ主催の、山の中を走り回る遊びの要素の強い「クルーザーカーナ」などいろいろなイベントが行われている。

## 緊張の講習スタート

土曜日午前8時、前日からテント泊のメンバーを含めて6台9人が集まった。斜面を利用したメッシュを張ったフラットフォームに車を載せて下まわりを見ながら四輪駆動車の構造についてのレクチャーで講習会はスタートした。さらに簡単なレスキュー道具の紹介と使い方のデモがあり、ようやく実車での講習となる。

参加者は私を除いて全員が四駆初心者であった。一列になってゆるゆると「フオー! ヒル」へ向かう。到着したのはす





サンド・ドライビングコースで思い切り対角線スタックさせ、おどけるクルスティ。一緒に参加していた夫のサイモンは現在、この車をレストアしている最中だ。



インストラクターの車にハイリフト・ジャッキをかけ使用上の注意点などの説明を受ける。講習では実際に使うことはないが、初めて見る参加者もいて、皆真剣な表情だった。

山中に設置されたクロカンのコースでは、ボディーが大きく揺れるような状況下でサイドクリアランスの感覚を試したり、モーグルではアクセルワークの大切さを会得した。



り鉢状地形の底で、そこから四方に登坂路が伸びている。まずは「ストール・ストップ」と「キー・スタート」の習熟だ。4WD Loを使うような急な坂道の途中で止まらなければならぬときには絶対にクラッチを使うな！ということを徹底する内容だ。「ストール・ストップ」とは登りや下りの途中でクラッチを踏まずにブレーキで止まる方法だ。当然エンストするので、すぐにエンジンをカットし、ハンドブレーキを強く引いて斜面で停止する。

次が「キー・スタート」。フット・ブレーキだけを利かせた状態でエンジンをかけ発進、または後退する。エンジンをかける前にギヤを入れ替える瞬間だけはクラッチを踏むが後は使わない。キーを回すと同時に車が動き出すので慣れないととても怖い。しかし、各車にインストラクターが同乗して丁寧に教えてくれるので、ビックリものだったドライバーも何回も繰り返し行ううちに自然にできるようになる。この方法を覚えてしまえば実際のコースに出てもOKということになる。

1日目の午後の講習会の最後は「川渡り」。最深で80cmほどある道路上の大きな水溜りを、エンジン保護のためフロントにシートを張って横断する。「静々と一気に」と指示が出される。





# 習うより慣れる

午前中は「ラティマーズ・ヒル」や「ゴッズ・トラック(神の道)」と名づけられた急斜面に挑戦した。いずれもインストラクターが同乗するので途中でストップしてしまっても安心である。どの坂も山の斜面を二気に登り降りするもので、距離も100メートル近くあり途中で曲がってもいる。日本ではなかなか経験できないスケールだった。

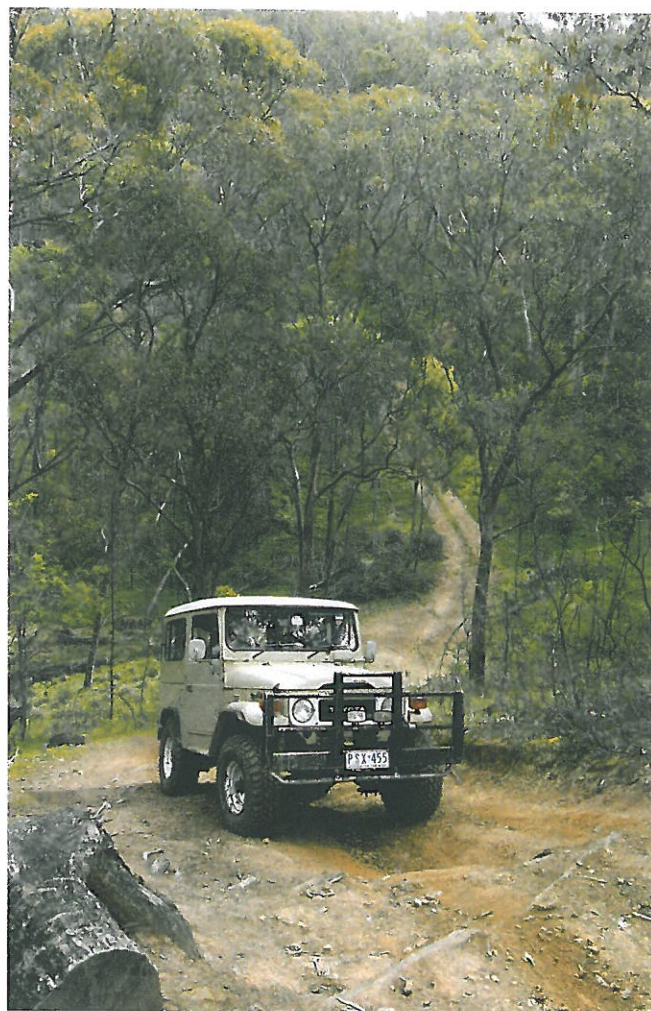
午後は山の中のコースをインストラクター先導で走り回る。とにかく走る、走る、走る。斜面の傾斜は、ここで経験すればオーストラリア中どこでも

通用すると思われるほどきついものがたくさんある。

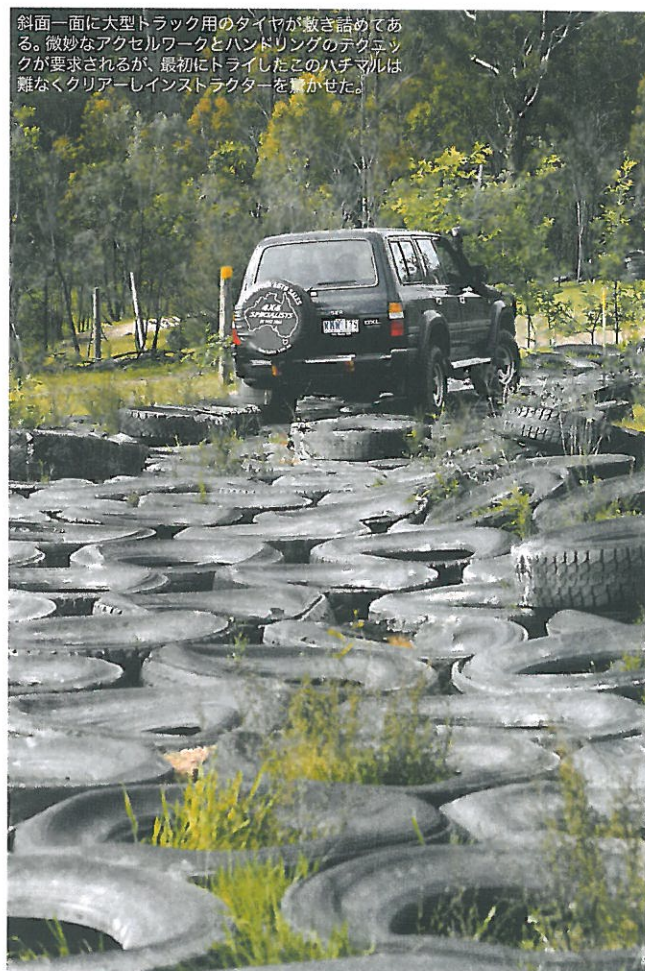
**夜間のコンボイ訓練**

夕方薄暗くなり始め、そろそろ今日の講習も終わるかと思われた頃、コンボイを組むよう指示が出る。一台ずつ無線のコールサインが与えられ夜間の走行訓練が始まった。無線での話し方、コンボイの基本的な走り方などのレクチャーを受け、スタートしたときにはあたりは真っ暗。ヘッドライトの光と前車のテールランプだけが頼りとなる状況だった。

路面の先の状況がほとんど把握できない夜間の林間四駆ドライビング。前車がクリアで



コースは全てメンバーがブルドーザーで作ったという。傾斜も路面の荒れ方も様々で、ここで週末を過ごせばたっぷり四駆ドライビングが楽しめる。なんとも羨ましい。



斜面一面に大型トラック用のタイヤが敷き詰められている。微妙なアクセルワークとハンドリングのテクニクが要求されるが、最初にドライしたこのハチマルは難なくクリアーしインストラクターを驚かせた。

「ヤーク・ヒルトン」と呼ばれるクラブハウス。天井が高く開放感あふれる中、大きなファイヤープレースの周りにはいつも人が絶えない。簡単な食事を作ることができる。





きたか、自分がセクションに入るとき、クリアしたとき、全体の状況など、全てを無線で確認する。そして、分岐地点ではウインカーを点滅させて後続車を待つ。このくり返しである。闇の中、頭で考えて走るといふよりは必死についていくという感じだった。しかし、広大なオーストラリアではコンボイの走り方、無線の使い方をマスターしておかなくては迷子になる可能性が高いのだ。

翌日はアウトバックの砂漠を想定した砂地走行の訓練である。砂のモーグルコースでアクセルワークとブレーン取りを覚え、深い穴で対角線スタック。スピンをさせると車がどんどん沈むことも体験する。さらに前で待っていたメンバーがストラップをかけスタック車両を脱出させる。実際に則した一連のストーリー展開を持った内容には感心させられた。

### 高いプログラムレベル

日曜日の昼過ぎで講習会は終わったが、週末の充実した2日間だった。クラブにはこのプログラム運営のための委員会があり、講習内容が毎回見直しされている。また、全国レベルでのインストラクター養成コースもあり、講師陣の能力はとても高いと感じた。システムチックに構成された、現実のコンボイ走行を想定しての実際

的な内容なので、参加者も講習の意味が理解しやすく、それが習熟度にも影響する。とても効果の高いプログラムである。このプログラムを終了しないとクラブ主催の各種トリップに参加できないというのも、十分にうなずける話である。

講習はとにかく走る、走る、走る。習うより慣れる。一日では走りきれないほどの道があるので飽きることはない。コンボイを組んで無線で交信しながら四駆ドライビングを「楽しむ」。

大きく掘り下げた穴にわざと入ってスタックさせる。空転をさせればさほど車は前ではなく下に沈んでいくことを実地で体験できる。また前進、後退を繰り返して脱出させる技も習う。



対角線スタックをした後続車をスナッチ・ストラップを使って救出。スタックも初めてなら、他車を牽引するのも初めてという参加者ばかりで、四輪駆動車の能力に感心していた。

