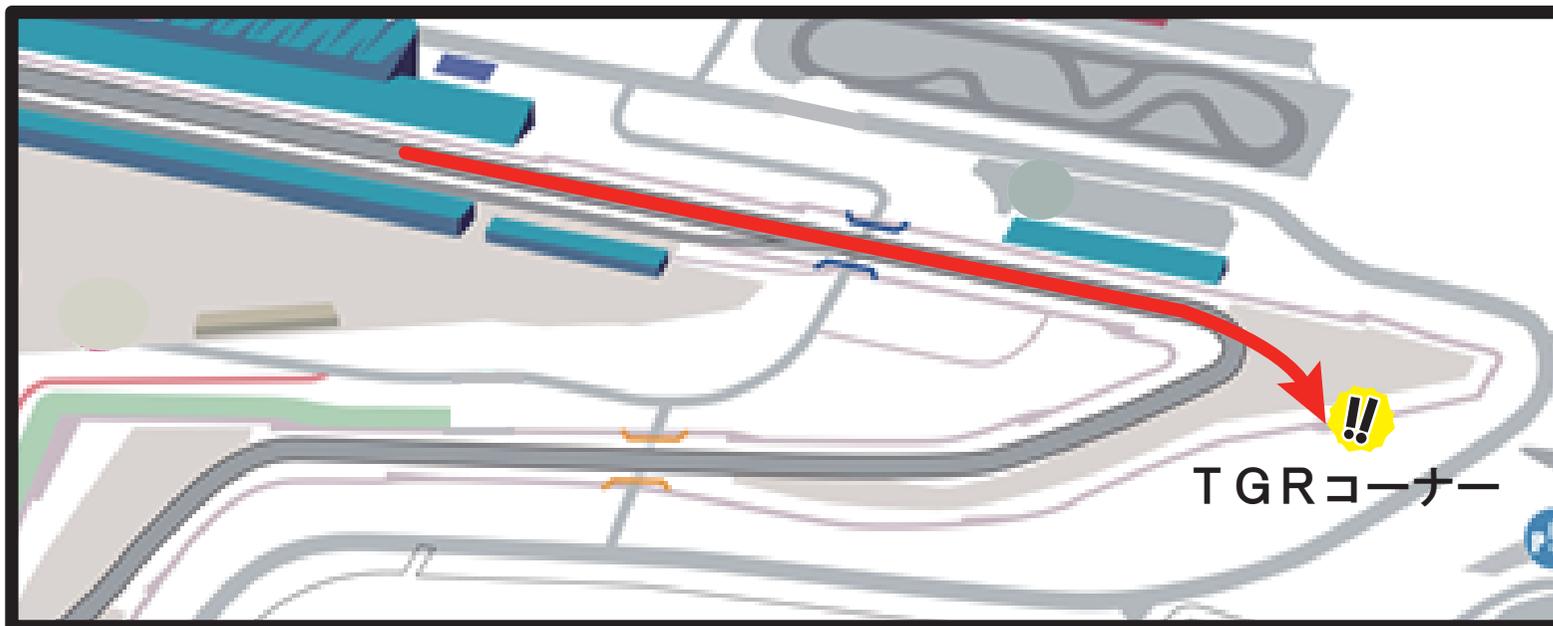


最近、レーシングコースの4輪スポーツ走行におきまして、
主にフェード現象によるブレーキトラブルが要因となったTGRコーナーでの衝突事故が立て続けに発生しております。
ブレーキトラブルは**コースインより全開走行で【6～8周目】**に多発しており、
事故が発生した場合、ご自身のお身体や車両へのダメージも大きく、サーキット施設に対する破損も甚大で
大規模なものとなります。
その復旧工事のため、以降のスポーツ走行は中止せざるを得ず、
当日ご来場いただいた他のライセンス会員の皆様にも「走行を断念いただく」など、
事故による影響はご自身だけでなく様々なところへ波及します。
走行前のブレーキ整備や走行方法でも事故は未然に防ぐことが可能です。
是非、ご一読ください。



サーキットでのブレーキトラブルについて

フェード現象



ブレーキパッドには種類によりローター適正温度があり、パッドの性能を十分発揮するためには使用条件温度に適したブレーキパッドを選択することが重要。ローターの適正温度を超えると『フェード現象』が起きる。

通常の走行では【250℃】、ワインディングでは【400～500℃】、サーキットでは【800℃】近くまで、ローター温度が上昇することがある。

一般的な純正ブレーキパッドの適正温度が300度までとなるので、サーキットでの全開走行を続けると『フェード現象』の危険性が出てくるため、サーキット向けのブレーキパッドを装備することが重要。

※車両重量が重かったり、ハイグリップタイヤを履いていたりすると、ローター温度は上がる傾向がある。

ベーパーロック現象



ブレーキフルードには、性能を示す値として、【ドライ沸点】と【ウェット沸点】がある。

ブレーキフルードは空気中の水分を吸収する性質を持っており、新品時は【ドライ沸点】

を参考にし、半年位使用し水分を含んだときは、【ウェット沸点】の値を参考にする。

規格が低いブレーキフルードや、古いブレーキフルードを使用していると、沸点が低い

ためブレーキオイルに吸収された水分が熱により気化し、『ベーパーロック現象』が起きる。

サーキット走行であれば、ドライ・ウェット沸点が高い、ブレーキフルードを選び、定期的に交換することが重要。

規格	ドライ沸点	ウェット沸点
DOT3	205℃以上	140℃以上
DOT4	230℃以上	155℃以上
DOT5.1	260℃以上	180℃以上

ドライ沸点 ……水分が入っていない状態での沸点
ウェット沸点……水分が入ったときの沸点

※ブレーキトラブルを防ぐために、**ブレーキパッドやブレーキフルードの交換は重要**です。

ブレーキを冷ます導風ダクトや、放熱性の高いブレーキローターを導入することも効果があります。

コースインより全開走行を続け【6～8周目】にフェード現象が発生する事例が多数あります。

2～3周アタックしたら、クーリングラップを入れてブレーキを冷ますのがベスト。

クーリングラップ中は、後続車両に走行ラインを譲りましょう。