

きどころイントラの 教本に載っていないワンポイント座学

2026 年 9 月 6 日

第 14 回 ブレークコードの持ち方について

ブレークコードの持ち方(握り方)については、あまり教本で詳しく解説されていませんが、

【パラグライダーのコントロールにおいて、**非常に重要**なテクニックの一つ】です。

たかが握り方と侮ってはいけません。全然違います。大違いなんです。

それぞれ**メリット**と**デメリット**がありますので、よく理解して自分の上達段階に見合った持ち方を選びましょう。



① 吊り革握り

初心者が最初に覚える事が多い、電車の吊り革を持つような『**トグル下部を持つだけ**』の握り方です。

メリット: 一番握りやすく、一番トグルを離しやすい。

デメリット: ブレークの引きしろが一番長くなるので、思い切りブレークを引いてもあまり引けない場合がある。ブレークのテンションがダイレクトに伝わらない。多少握力が必要なので長時間飛ぶと疲れる。



② 一回通し握り

多くのパイロットが好んでいる『**トグルの中に手を通してトグルの上部を握る**』握り方です。スクール生はこの握り方が自分に合うかどうか、早めに斜面で試して下さい。いきなり山飛びで試さない様にしましょう。

メリット: 手を開いてもブレークが離れないので、テイクオフの A ライザーを離す時にブレークも一緒に離してしまうミスを防げる。手に巻き付くので握力が少なくてすむ。

吊り革握りより 10cm ほど引きしろが短くなり、テイクオフの取りやめやランディングのフルブレークが効きやすくなる。

ブレークのテンションがダイレクトに伝わるので、グライダーコントロールレベルが上がる。

デメリット: 吊り革握りよりフライト中の手の位置が高くなるので、最初は変化(引きすぎない様)に注意。ブレークをやや離しづらいので、レスキューを投げたり、何か物を掴む時に注意。



③ 半巻き握り(ハーフグリップ)

『吊り革握りから手首を一回転させてグリップとラインを巻く』握り方です。近年のパラグライダーは安定性が増して、ブレークが重く、曲がる位置が下位になる傾向があるので、注目されつつあります。

メリット: 吊り革握りより17cmほど引きしろが短くなり、近年のグライダーをセンタリングコントロールしやすい。

デメリット: ブレークのテンションが掌の親指と反対側に集中するので、痛くなりやすい。フルグライド(ブレークを全開放)にする時は、プーリーを掌の中に通す様な形になる。ブレークを離しづらいので注意。



④ 一巻き握り

『一回通し握りから手首を一回転させてラインを手巻く』握り方です。大幅に引きしろを短くできますが、引きすぎな側面があるので要注意です。

メリット: 吊り革握りより25cmほど引きしろが短くなり、しっかりブレークを引きたい時に有効。ランディングのフルブレーク時や、テイクオフの取りやめなど立ち上げた機体を落とす時に使用したり、曲がりにくい機体を旋回側だけ使用したりする。

デメリット: 巻いた瞬間から大幅にブレークを引いていることになるので、引き過ぎによる失速に注意が必要。普段の引き具合を数秒間続けるだけで失速状態になりやすい。巻いた後はブレークを非常に離しづらくなるので注意。



⑤ グリップバー

オプション販売されていたり、一部のメーカー(機種)でも採用されています。操作に関しては素晴らしい利便性がありますが、デメリットもやや大きいです。

メリット: バーに3~4本の指を掛けて一番微細なコントロールしやすい。

デメリット: バーがラインに絡みやすい。



⑥ その他

コンペティターや拘り派の方はオリジナルな握り方を開発します。その殆どは上記の握り方を少し変形させたもので、ラインに指先を触れた形にする方が多いです。そうすることでブレークテンションの僅かな変化も感じ取れると言います。

釣りの名人が釣り糸から僅かなアタリを読み取るのに似ていますね。他に**コレハ!**と思う握り方を知っている方は是非教えてください。

