

第 15 回 正しいブレークの引き方(前半)

残念ながらブレークを正しく引けてない方が多いです。ざっくり6割程の方が何かしらの問題を抱えています。正しいブレーク操作は**適切な機体操作**に重要なのはもちろん、**安全なテイクオフやランディング**にも繋がります。

気付いていない事、知らない事を理解して、正しいブレーク操作を身に付けましょう。



①ブレーク操作の基準はライザーです

まず重要な前提として、**【ブレーク操作の基準はライザー(プーリー～カラビナ～お尻)】**であり、多くの方が**【自分の身体を基準】**として覚えているという残念な間違いをしています。

これは「肩の高さにして」、「胸まで引いて」、「腰まで引いて」というインストラクターのアドバイスによる弊害とも言えます。インストラクターは「**初心者にとって分かりやすい指示**」を優先しているため、どうしてもそういう発言が多くなってしましますが、誘導を卒業した頃から**本当は違う**という事を理解してください。

では**何故自分の身体を基準にしてはいけないのか**?いくつかの理由があります。



1. **空を飛ぶ主役は機体(キャンピー)であり、パイロットではありません**。パイロットは機体が上手く飛ぶための重りであり、誘導役です。機体は風の動きで暴れるので、上手に宥めながら機体が気持ちよく飛んでくれるように誘導してあげる事で、人馬一体のより良いフライトが可能になります。**機体の一部(ライザー)を基準に意識することで、主役にとってどんな操作がされているか理解**しましょう。
2. そもそも**パイロットの体格は様々で、「肩の高さ」も個人によってバラつき**があり、容易に **30cm 前後の差があり不正確**です。同様に「**バンザイ**」も**不正確**です。
3. **機体のブレーク操作はライザーを基準に設計されています**。もちろん機体が変わればブレーク操作も変わりますが、そんな時こそ**ライザー基準なら変化にも気づき、順応しやす**くなります。
4. **ハーネスを変えるとカラビナの高さや身体の姿勢が変わります**。体を基準にしていると**ハーネスを変えた時に基準が狂った事に気づき難いので危険**です。



②正しいブレーク操作の位置を確認しよう

ブレーク操作の練習で役立つのが**シミュレーター**です。たかが「ぶら下がるだけ」と侮ってはいけません。他にも**テイクオフの姿勢**、**ランディングの姿勢**、**ハーネスセッティング**、**緊張緩和**、**腕が鈍る事の防止**など、実は**上達効果が非常に高い**です。

今回は以下、ブレーク操作の説明です。

1. フルグライド

トグルの付け根が**プーリーに着いた位置**。無風の時の**最良滑空速度**になる事が多い。ブレークラインは風になびいて弧を描く。必ずしも**手を思い切りバンザイした状態ではない**。手を伸ばし過ぎるとプーリーを越えて逆に引いている状態になる事がある。横斜め上に上げるの(タイタニックのポーズ)も良くない。



2. ニュートラル(コンタクトポイント)

フルグライドから **10cm 程引いてブレークが直線に近くなり、軽いテンションを感じる位置**。概ね手は耳の高さ。普段はこの位置で飛ぶ事が多い。



3. クォーターブレーク

フルグライドから **20cm 程引いてブレークにしっかりしたテンションを感じる位置**。概ね手は肩～胸の高さ。**最小沈下速度**になる事が多い。



4. ハーフブレーク

フルグライドから **40cm 程引いてブレークに重めのテンションを感じる位置**。概ね手は脇腹の高さ。トグルの付け根がカラビナの上辺りになり、**360度旋回の引き具合**になる事が多い。両手をこの高さ以下の位置を**数秒間続けると風が乱れている時に片翼失速**になる事がある。



5. フルブレーク

フルグライドから **80cm 程引いてブレークに重いテンションを感じる位置**。概ね手は腰～お尻の高さ。**着地直前に使用する**事が多い。**数秒間続けるとほぼ失速**するので注意。



つまり、正しいブレーク操作の軌道は**ライザーの外側に沿って、上からプーリー、ライザー、カラビナ、腰横、お尻後ろ**になります。

横から見ると**プーリーからカラビナまでは脇を引き締めて肘を降ろすように真っ直ぐ下に引いて、カラビナから下はお尻の後ろに払うような弧**を描きます。

次回の【正しいブレークの引き方(後半)】では、**テイクオフ**、**ソアリング**、**ランディング**の3場面に分けて操作を詳しく解説します。