

JHF 教員更新講習会 愛媛 (報告)

2011年10月23日

たくさんの方にご参加をいただき無事に開催できました。

参加者数 36名

参加地域 四国以外に、滋賀、岡山、鳥取、広島

内容は次の通りです。



フライト実技

■課題■

HG テイクオフ／引き込み飛行、手放し旋回／ランディング

PG テイクオフ／片翼つぶし、ピッチング、ローリング／ターゲット（半径10m）／グラハン（スラローム）

（感想・補足）

前日の強い雨も上がり、風は少し強めですがソアリングも可能なまずまずのコンディションで飛べました。飛ぶ気「満々」の人がいる一方で、飛ぶ気の「無い」人もいて少し残念に思いました。また自己採点については全体的に甘いと感じています。例えば、テイクオフでもたつく人、片翼潰しでなく翼端折の人がいたりレベル差が大きいです。みんな自己採点では4点をつけています。

PG ツリーラン実技

■課題■

電線や大木に引っかかって完全に宙吊りの状態から、単独で10～20分以内に地面まで降りる。

（感想・補足）

実際に何人かにシュミレーターでやってもらいましたが（元消防隊員も）、ハーネスからカラビナをはずすのに「力」が必要で、なかなか外せません。途中で休憩をする人までいましたね。

それらの方法はとても女性では無理な方法です。そこで、今回の更新講習会では**女性でも簡単に行える方法**を提案しました。（資料は徳島県連で行ったものです。）

講習の後、何人かと話をすると間違っていて覚えている人がいました。資料やビデオをみて、実際に何回か練習をして習得してください。

オートロック（ガンダーヒッチ）は後から気づいたのですが「youtube」に[参考動画](#)がありましたので紹介しておきます。

マッシャーはもともとテープスリングの方法です。ロープを使用するときは、メインロープの太さより同じか細いロープを使用してください。例えばメインロープが6mmダブルの場合はマッシャーは6mm以下を使用してください。また、あまり細いと強度不足となります。



写真の様にマッシャーの巻き方のバリエーションを試すのも良いでしょう。
(なお、マッシャーの説明はJHFのDVDに説明がありますので見てください。)

HG ワークショップ

フライト実技のランディングを見ていると、最後までベースバーを持っていてフレアーのタイミングのほんの1～2秒前に「パツ」とアップライトに持ち替え、フレアーをかけるスタイルをとるパイロットが多いようです。

競技選手でもこのスタイルが主流になってきました。

飛びなれたパイロットは、この一瞬にスタンディングポジションに持ち替えてフレアーと言うのが出来ますが フライトの間隔があいた場合や、ランディングの状況、ハーネスの不具合によっては対応が間に合わない場合も起こります。

持ち替えが遅れた場合、サーマルコンディション、河川敷、段々の田んぼなどのランディングの状況によっては ベースバークラッシュがただのボディランディングではすまない場合があります。

着陸時に、フライト姿勢のままクラッシュする場合とランディング姿勢をとってクラッシュする場合との違いは 頭から衝突するのと膝、腹部から、顔面へと衝突するのとの違いがあります。

フライト姿勢のままのクラッシュは、振り子状態の衝撃を頭部で受けることになり、重大事故につながるリスクがあります。岩石の河原、田んぼの段差等に頭から突っ込めば命の危険も考えられます。

◆セミ スタンディングポジションとは？

正しい調整が出来ているハーネスで、起き上がり、耳の位置近くを持ってフレアが出来れば、無風時でも走らないで 着地できます。これがスタンディングポジションですが、一般的にはアップライトでの操縦とはスタンディングポジションでの 操縦のここのように考えられています。

起き上がらないのですが、膝を曲げて中間的な姿勢でのアップライトの操縦（肘がまがって両手の幅に余裕のある位置）だと スピード操作も左右のコントロールも出来る部分があります。この位置がセミ スタンディングポジションです。

速度以外はほぼベースバーと同じ操縦が出来るのが利点で、ファイナルアプローチからの直線飛行で持ち替えると ベースバーからアップライトに直接持ち替えるよりも短時間にスムーズなフレア持ち替えが出来ます。大きな利点はプロン姿勢より重心が下半身側にあるためクラッシュ時に直接、頭に衝撃を受けないことです。

いまさら練習ゲレンデに行ってもらえないと諦めることはありません。高度100m以上であれば、どんな状況でもセミスタンディング ポジションでコントロール出来るので着陸をイメージして練習すればよいだけです。

一発勝負でランディングで試してみるのとは、今の持ち替えよりさらにリスクなランディングになることは、明らかです。普段から技術の維持に留意して練習を続ける事が、安全な飛行を楽しむ秘訣であることは言うまでもありません。

フライトトレーニングの知識 (SIVなど)

■課題■

- PG: 片翼つぶし、ピッチング、ローリング、スパイラルのシラバスを実際に作成し理解を深める。
- HG: ハイスピード練習、高速時のヨーイングの抑え方などのシラバスを実際に作成し理解を深める。

マヌバートレーニングと言っていたのが、最近はSIVトレーニングと呼ばれるようになっていきます。シラバス作成は5～6人を1グループとしグループディスカッションでまとめて最後に結果を発表する。

(感想・補足)

同じテーマでもグループがちがうと、ちがった視点でディスカッションされとても良かったと思います。発表では説明の仕方もあるようなパターンがありました。練習生を説明するつもりでやってもらうともっと良かったと思います。

事故の例と原因分析

■高齢化について■

- ・ 高齢化の弊害としては、
本人が思っている以上に**身体**や**頭**が**動かなくな**っています。しかし、そのことを指摘すれば**反感**をかけてしまいます。よって運動能力がなくなっている事を、**気づかせる**ことが大事です。(体も硬くなっていますが、頭も硬くなっています。)
- ・ フライト機材の選択
今まで**ベストな機体**でも**年齢**と共に**合わなくな**ったりします。特に今まで**バリバリの競技者**などは**コンペ用グライダー**に乗りたがります。
- ・ 気づかせる方法の1例として
[2枚の絵の違いを見つける](#)
[あなたの体力年齢は？](#)
5点着地(頭で理解しても体が動かない)

■動画サイトの事故ビデオを利用しよう■

「youtube」などの動画サイトで事故のビデオがUPされています。これを飛ばない日の座学に利用してはどうか=>ビデオを見て原因と対策をディスカッションしました。

(感想・補足)

事故の話は出来るだけイメージし易い具体的な事例が良いので、教員が見たり聞いたりした事故がリアリティーがあって良い。(次回は各教員からの「ヒヤリ・ハット」をテーマとしたい。)

今回の受講者の平均年齢は53歳です。高齢化は重要なテーマです。高齢化としては、ランディングアプローチでホワイトアウト・ブラックアウトした例を聞きました。この方は普段から血圧の薬を常用していたようです。これからは練習生の持病や薬の服用などの把握が必要性と実感した。