

ブレード・ワークについて、1サイクル中のフェイズごとの重要性としては、キャッチ6:ドライブ5:フィニッシュ4:フォワード3といった感じだ(あくまで個人的な基本ポリシーである)。ここではその中の、フィニッシュでのブレード・ワークの良否についての観察・評価の説明である。(本項の内容は、隣接する他項と重複するが、ここでは特に水の挙動に着目し、またネット上の動画から参考になるものを抽出している。)

1 フィニッシュの諸要素

Motion Factors in Finish

フィニッシュでのブレードの動作は、(他のブレードとのタイミングももちろん不可欠だが)、1枚のブレード単位で簡単に言えば、以下の3要素がある。(クルーの視座(座標)に立って…)

1. 水平移動(ドライブ)の減速～停止～方向転換
2. 水中から空中への垂直移動(上昇)。
3. スクウェアからフェザーへのブレード面の回転

2 観察の対象物

観察・評価するための対象物は2つある。「ブレード」そのものと「水(+空気)」である。「ブレード」は言うまでもないが、「水」も無意識のうちにも観察しているはずだ。なお、「空気」とは、ブレード前縁やネックから巻き込んだり、背後に生じたりする空気・空隙である。見えにくいこともあるが、重要な意味を持つ。

前項3要素の動きの適否は、結果として(主に)水の挙動の違いとなる(他にも、フィニッシュ後の高さ/クリアランスなど)。

「水の挙動をよく観察できていないな」と感じることが多い。

3 観察の方法

フィニッシュは短時間の現象なので、肉眼では正しく見えるようになるには多くの観察を経験を積み必要がある。しかし現代は、市販ビデオカメラでも高速度撮影ができ、また再生時の超スローやコマ送りが容易である。またインターネットで、[rowing, blade, slow-motion]などで検索すれば、参考になる動画を見つけるのも容易である。まずはそれらでブレードと水の挙動を把握し、正しいイメージを養い、そして次第に肉眼で見ても適切に評価できるようにしていこう。

4 水の挙動による評価

以下、いくつかの典型的な現象を観察していこう…

(1) 背後の空隙: ドライブ終盤で徐々に上昇させてしまうと、ブレード背後に凹み(空隙)ができ、ブレードはさらに「スリップ」しやすくなり、下縁を回りこんで巻き上がる上下流や、前縁からの空気の巻き込みが大きくなる。



(2) ブレードが適切な上昇速度を持たないまま水中でフェザーすると、ひっかからずに抜けやすくなるが、それはそのまま水に対しブレーキをかけながら抜いていることになる。ブレード背後

に続く引きずったカーテンや、さらにひどければスプラッシュとなる。背面で水を引き鶴場合は、前面はきれいである。

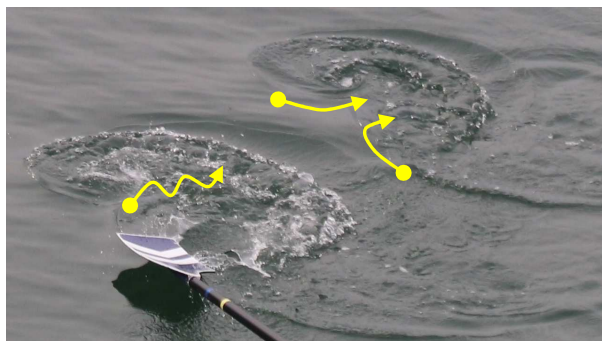


(3) ブレードのフェザリングが強すぎる(速すぎる)と、ブレードで水を持ち上げる。力強く見えても、エネルギーを無駄に捨てている。持ち上げた水が落下し、上下の乱れが残る。



なお、スクウェアブレードのままでも、後方に水を跳ね飛ばす状況が起き得る。

(4) まとめ: フィニッシュの評価は、「上下の水の動きを最小限にする(エネルギーを損失させない)」ことに尽きる。水を持ち上げない、跳ね上げない、沈みこませない。(特に背面からのスプラッシュはなくし、前面からも最小限であること)そして「フィニッシュ後、水塊が上下に暴れず、きれいにゆっくり後方に流れていく」(ネックと前縁から生じた渦が大人しくきれいに巻いている)ことである。ブレード・ワークの無駄な挙動はほとんど、水面に色々な痕跡を残す。それを丁寧に読み解くことが大切である。



水を上下に暴れさせず、きれいな巻き渦を後方に流そう。

補足: シャフト部分のカーテン(すだれ上の飛沫)は、シャフトがどのくらい深く潜っていたかの目安になる。力漕中、深く潜らせたシャフトのほとんどが進行方向に動き、オールロックに近い部分ほど大きな抵抗を生じ、同時にドライブの負荷を「軽く」もしている。



6 適切なフィニッシュ動作の習得のポイント

「超スローワーク」で習得し、次第にノーマルな速度でできるようにしよう。