

## 3-04b ピンの傾きとブレード・ピッチの変動

## 1 ブレード・ピッチ（カバー角）

●ブレード・ピッチの調整では、特にソールピン、つまりオールロック（クラッチ）の回転軸の傾きと、オールロックの固有角の調整が重要です。これらの3つの要素の調整と、ドライブ中のブレード・ピッチの変化についての基本を、詳しく説明します。

（3-04の最初に述べた要素のうち、①と②についての説明です。）

## 2 ソールピンの前傾

●ソールピンの軸が垂直に立っていれば、オールがキャッチの位置でも、ミドルでも、フィニッシュでも、どこに回してもブレードのピッチ、つまりブレードの伏せた角度は同じで変化しません。しかし、ソールピンを前傾させるとどうなるでしょうか？ 前傾というのは、ソールピンをボートの進行方向とは逆の方向に傾けることです。（ちなみに、反対に進行方向に傾けるのを後傾と言います。）ソールピンを前傾させると、その影響はミドルの位置で確実に効いてきます。たとえばソールピンを $2^\circ$ 前傾させればミドルのブレード・ピッチは $2^\circ$ 増えます。しかし、キャッチやフィニッシュでは、ピンの前傾方向からずれるために影響が減ります。

このようにソールピンの傾きは、ドライブ中のブレードのピッチを変化させることが重要です。

●通常、ソールピンの前傾角はほとんどゼロに近いけれど、ここでは詳しく説明しませんが、様々な理由でわずかにつけるか、逆にわずかに後傾させる場合もあります。

## 3 ソールピンの外傾

●ソールピンを艇の左右方向で艇から離れる方向に傾けることを、「外傾」と言います。内側への傾きは内傾です。外傾の影響は、キャッチ側で最も大きく作用し、ミドルでは影響せず、そしてフィニッシュでは逆に作用します。たとえば、外傾を $2^\circ$ つけると、キャッチでは約 $1.4^\circ$ ブレード・ピッチが増え、ミドルでは $0^\circ$ 、フィニッシュでは $1.3^\circ$ 減る、といった状況になります。

●通常、ソールピンの外傾角は、ゼロかわずかに外傾させます。内傾にはしません。

## 4 オールロックの固有角（ブッシュの調整）

●オールロックには、ソールピンの軸に対して、オールのフェイス（スリーブが押し付けられる面）が少し傾く構造になっています。これが、オールロック固有のピッチです。この固有のピッチは、キャッチからフィニッシュまで一貫して同じ値で作用することになります。

●一番ポピュラーなオールロックは、ブッシュ（インサート）を交換する機構で、 $2^\circ$ から $8^\circ$ まで調整できます。通常、オールロック固有のカバー角は $5^\circ$ 前後に設定します。

