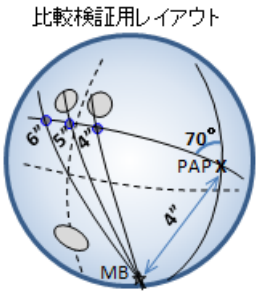
第３回：フレアの謎

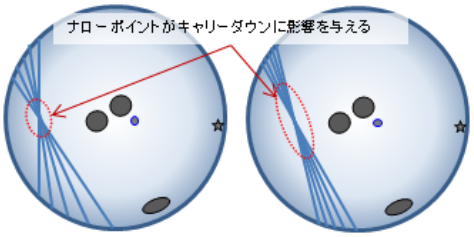
フレアを理解しないとレイアウト・アレンジの原理が分からなくなるので、もう暫く基本原理の話にお付き合いください。

英単語 Flare の意味は「広がり」で、ボウリングボール的にはローリングトラックの移動幅の状態を指しています。フレアが変わるとボールの軌跡はどうなるか？YouTube に実験ビデオが公開されています。「情報大陸 番外編その１ レイアウトによる違い」です。これを見ると「Pin-PAP 長＝C/A アングル」でフレア幅が変わり、フックのタイミングが変わる事が分かりますが、見栄えの良いストライクアングルにアジャストしているので、レイアウト検証的に惜しいです。また、我々が目視可能なフレア検証には盲点があり「ドライゾーンのトラック跡は見えない」という事があります。オイルが付かないので確認できない訳です。



フックが遅れる理由はフレア幅減少と思われがちですが、フレアが大きくても小さくてもオイル上では曲がらないので、フレア幅自体の影響は少ないと考えられます。ドライゾーン突入時点で、トラックが重ならない程度の幅があれば十分な筈です。

一方で、ナローポイントに発生するオイル付着量という問題があります。ナローポイントって変な造語ですが、トラックフレアが交差する部分で、トラック円周上に２カ所発生します。ナローポイントは、フレアが大きければ狭くなり、フレアが小さければ広くなります。ここに付着したオイルはキャリーダウン（オイルが伸びる現象）や、フックの遅れにも影響します。この辺りの検証を KEGEL 社が行っていて、「Breakdown and Carrydown – Then and Now」（2012）で公開されています。ウレタンボール時代の筋状のキャリーダウンは存在せず、点線状の物になります。



MB を積極的に利用すると、オイルゾーンとドライゾーンのフレア比率を変える事ができ、ある程度のナローポイント調整もできます。

- スピンタイムの謎：前編（詳細は第 9 回で解説）

Mo 氏は「ドリル角や VAL 角で、ブレイクポイントからロールへのリアクションが変わる」と解説しています。これに影響を与えている要素としてスピンタイムを示していて、ボールの回転し易さを表現した物です。ブレイクポイントとはスキッドからフックに移る位置で、レーン縦方向のオイルが切れてきた辺りからの曲がり始める位置を言っています。

一方、日本の専門誌や Web では「ドリル角や VAL 角でブレイクポイントを変える」的な解説が多く見つかりますが、外出しアングルから戻ってくる横方向位置を示しているようです。同じ用語でありながら異なるポイントを指していて、注意が必要です。この講座では、USBC アカデミーの PL-31 原理解説に倣って前者の縦方向位置で解説します。

次回は代表的二つのレイアウト法と、必須とも言える道具の代替を解説します。

(C) Red Eye 2016-2017