

ハイパーTの選択

トライアルは、オリンピックの公開競技にも選択される程、激しい運動量を要求され、発汗量も多い過酷なスポーツです。だから、トライアル用のヘルメットは、運動能力を妨げないためにも出来る限り軽量で、しかもコンパクトであることが不可欠です。

トライアルの本格派を目指すハイパーTは、旧JISではB種であったAT-Sより更に100グラム程軽く、バイザー付きでも1キロ前後、しかも、通常のオープンフェイスより1回りコンパクトであることをターゲットとして開発されたモデルです。但し、その安全性能に付いては当初、新しいJIS規格(TB133:2000)のクリアーを前提としました。



国際整化を視野に改訂された新JISは、2輪乗車用として適切な保護範囲が設定され、耐衝撃吸収性の1回目の落下高さは大幅に引き上げられ、あご紐に付いても、従来の静的荷重試験から動的荷重試験へと改められるなど、厳しくなった面は多々あります。しかし、帽体の強さを確認する耐貫通性試験に関しては、旧JIS-C種で3キロのストライカーを3mの高さから落下させていたのが、1m低い2mへと、大きく緩和されました。この緩和により、旧JIS-C種適合品からの軽量化は、技術革新を伴わずとも帽体の強度を引き下げれば容易に出来る、そういう側面もあります。事実、旧JISではB種であったAT-Sも、新JISならそのままクリアーします。



上記のような側面を持つ新JIS規格をベースに進められていたハイパーTの開発ですが、ヨーロッパから送られてきた1個のヘルメットがきっかけとなり、大きな変更を余儀なくされました。写真にある、帽体部が引き剥がされたようなヘルメットがそれです。送り主であるライダーの話によると、4輪車に激突しそうになって転倒したところ、車と地面の間に挟まれ、引きずられてしまったそう。ところが、奇跡的にも頭には外傷がなく、助かったとのこと。ヘルメットは、その礼状と共に送られてきたものです。尚、このライダーが乗っていたのはスクーターだそうです。

ハイパーTは、スタイリッシュで、軽くコンパクトになることから、街を走るスクーターのライダーも被るようになるはず。だが、同じスクーターに乗るヨーロッパのライダーが助かったのは、帽体が頑丈に出来ていたからこそです。このような事例を目の当たりにしたら、軽量化が必須とはいえ、耐貫通性能の要求が緩和された新JISだけの帽体では不安になりました。このまま発売したら悔いを残す。そこで、急遽、難問への挑戦を決意しました。完成品重量の1キロ前後はそのまま、帽体の強度は3キロ・3メートルの試験をクリアーするよう引き上げることにしたのです。

トライアル用の要件である1キロ前後の重量はそのまま、強度は3キロ・3メートルをクリアーするよう大幅に引き上げるといのは、言うまでもなく至難です。だが、火事場の馬鹿力でしょうか、アライの持つあらゆる技術を投入し、数種の先進素材を丁寧に組み込むなどして新しいLC帽体を開発し、何とかターゲットをクリアーすることができました。

以上のように、数々の曲折を経ながら開発されたのが新しいトライアル用モデル、ハイパーTです。
軽量、コンパクト、快適、しかも安全性に妥協なし。
 トライアルの枠を飛び越えたオープンフェイスの登場です。

3m

耐貫通性

2m

改正JIS規格



ハイパーT

