

SNELL M2010 と SNELL M2005



世界的に最も厳しいとされるヘルメットの安全基準SNELLが、新しいM2010規格として昨年10月にリリースされました。

レースなどでの事故ヘルメットを検証しながら設定されるスネル規格は、オートバイ用ヘルメットとしての最低限の条件を要求する世界各国の強制規格(米国ではDOT、欧州ではECE=R22、日本ではPSC-A0004「乗車用ヘルメットの基準」など)よりも厳しい要件を課し、それに認証されたヘルメットは、強制規格プラスαの条件を満たしたスネル規格品として販売することができます。



ところが、長年の実績をもとに設定されてきたスネル規格は、充分以上の安全要件を満たしながらも、その試験方法の差異により、アメリカや日本の強制規格取得の上に満たすことは可能であっても、欧州のECE=R22規格取得ヘルメットにおいて、その条件を満たすことは不可能に近いものとなっていました。



この矛盾を是正し、欧州のECE=R22規格取得ヘルメットでも、その厳しい試験条件を満たせば取得できるよう改正されたのが新しいSNELL-M2010規格です。今までのSNELL規格改正では、それまでの規格より安全要件を厳しくする方向で改正されましたが、今回は、M2005年規格の延長線上にない新しい規格となりました。ユーザーにとっては、M2005、M2010それぞれの長所(メーカーにとっての厳しい条件)が分かれる規格ともなったので、今までのスネル規格切り替えと異なり、少なくとも2012年3月末までは、両規格が並行運用されることになりました。



SNELL-M2005規格の長所

SNELL-M2005では、サイズ毎の人頭型の重量が同一であったので、衝撃吸収性試験において課すエネルギー量が1回目150J(ジュール)(落下速度7.75m/s)2回目110J(落下速度6.63m/s)、合わせて260Jと一定でした。

SNELL-M2010では、サイズ毎に人頭型の重量が異なり、試験条件も落下速度で要求される。1回目の落下速度はM2005と同じ7.75m/sで、2回目はサイズ毎に異なる速度で試験が行われます。そこで課される総エネルギー量は、(50-51)で171J。(52-53)で198J。(54-56)で226J。(57-

59)で246J。(60-61)以上のサイズで260Jと、(57-59)サイズまではM2005年規格の方が厳しいエネルギー量において試験されるのです。

SNELL-M2010規格の長所

衝撃吸収性試験において、人頭型内の加速度計の最大許容数値がM2005規格の290Gから、(50-51)から(57-59)サイズ以下では275G。(60-61)では264G。それ以上の特大サイズでは243Gと、厳しくなりました。

そのため、SNELL-M2010規格では、比較的帽体が破壊されにくい平面型アンビル試験と、ヘルメットに強い衝撃を与える半球形アンビル試験とのバランスにおいて、M2005規格よりも、柔らかな緩衝ライナーと、M2005規格同等以上の頑丈な帽体が必要となる傾向にあります。



アライは、以前より頑丈な帽体と、柔らかなライナーの組み合わせにより、基本設計をしてきたので、SNELL-M2010規格取得においても、新しい技術を組み合わせることにより、ヘルメットのサイズを大きくする、あるいは重量増につながることなく、MZやRX-7RCをM2010年規格品として販売開始しています。

また、アライのM2005規格品での実績は、レースでの転倒例を検証する中でも、自信をもってお奨めできるものです。

アライのスネル規格品ヘルメットは、今後しばらくM2005規格品とM2010規格品を並行販売させていただきます。

M2010への切り替えは、基本的には新製品発売に合わせて行なう予定です。

アライのSNELL規格品M2005、M2010どちらもご安心の上お求めください。