

ARAI NEWS

Actual Story From Inside.

TAIRA-V 誕生秘話



新しいTAIRA-Vができました。

このTAIRA-Vにはラバイドをさらに進化させたフォームの新帽体を採用しています。今回は、この新しい帽体はどうして生まれてきたのかをお話しさせていただきます。

もともと帽体というのは、受けた衝撃を面に分散し、その衝撃エネルギーを緩衝ライナーに伝える役目を持っています。その衝撃も転倒した際にゴツンと強く打つものから、時には他の車やオートバイがヘルメットの上に乗っかってしまい押しつぶされるような強い衝撃が加わることもあります。ですから帽体というのは出来るだけ頑丈でなければならぬのです。これは当り前の話です。

こうした衝撃エネルギーを吸収して、頭に対するショックを柔らげる役目をするのが発泡スチロール製の緩衝ライナーです。この緩衝ライナーはある程度やわらかい方が衝撃を吸収しやすく頭に対す

るショックも少なくなりません。

ここで問題があります。もし帽体が頑丈でなければ、衝撃によってライナーは簡単に潰されてしまうので、ある程度固くしなければなりません。だからといって帽体を頑丈にすればライナーを柔らかくして理想のヘルメットに近づけることは出来ませんが、その分重量が増えて重くなってしまうのです。

かといってアライでは軽量化のために、帽体をやわらしてライナーを固くするよ様な妥協はしません。そこでまず、素材面でSF1など、強くて軽い素材と独自の成型方法コンプレックス製法を組み合わせたものを採用することで、帽体の強度を上げながらも軽量化に努めてきました。今度のTAIRA-Vでは、素材

面だけではなく形状にまでさかのぼり、強度を出す方法を検討したのです。帽体のアールを徹底的に分析し、応力を効果的に分散させ、かつ剛性を高める形状とほとんどなんものだろうか、その実験と開発を積み重ねたのです。その結果として、形状による強度を大幅に引き出し、従来でも充分剛にやさしいと云われていたライナーをさらに一段と柔らかくしながら、しかも軽量化に成功したのです。

TAIRA-Vは、外見上それほどの変化は見られないかもしれませんが、それはちょうど車にたとえれば、最新機種が外見上大きな変化はなくても、細かい段差をなくしたり、角のアールを工夫したりして大幅にCD値や空気抵抗係数を下げている様に、TAIRA-Vの帽体も無数の実験の積み重ねによる強度アップが図られているのです。

そしてこうした安全性の問題以外にも

TAIRA-Vにはトップレーサーからの貴重なアドバースが数多く採用されています。

例えば、極端な前傾姿勢を取るレース時のストレートでも、確実な上方視界を確保するためのかぶり角度や、タンクに当たって邪魔になることがないアゴ部のフォーム。振り向きざまに相手の動きを瞬時に判断しなければならぬ後方への視界をよりよくするために、実際に必要な窓の開口部の左右下側を広げたこと等です。また300キロ近い超高速ストレートでも、風圧でシールドが開いてしまうようなアクシデントを防止するシールドストッパーも新たに整備して、安心して後ろを振り向くことが出来るようになりました。

アライでは、開発期間が一応終了してから、実戦テストとして、平選手には今年の初めからかぶっていただいています。彼は初めてテストで走った時から、視界やかぶり心地に満足して、前傾姿勢でもアゴの先の部分がタンクにあたらなくて良いと、大変お気に入りでした。いくら自信を持っていても、新しいヘルメットには、多少の心配はつきものですが、平選手が何の注文もないくらい気に入ってくれるとは驚きでした。ただ、唯一注文がでたのがデザインのこと、ですから日本GPでかぶったのとは、ちよつと雰囲気が違うようにみえるかも知れません。新しいTAIRA-Vは、強く、軽くそして速く走るための要素を詰め込んだヘルメットです。

ご期待下さい。

