



F-1技術の生きるARAI

モータースポーツの最高峰といわれるF-1も様々な話題を残して1994年シーズンが閉幕しました。**Arai**はF-1ドライバーの中にも数多くの愛用者がいます。1994年を例にしても、全出場ドライバーの過半数を僅に越える25名ものドライバーが**Arai**の愛用者です。**Arai**がF-1ドライバーのヘルメットを作り続けるのは、様々な理由があります。

まず第一は軽さの追求です。

F-1は、コーナーリングスピードの高さと、急激な加速、減速により、首への負担が非常に大きくかかるスポーツです。ドライバーは、少しでも、首への負担がかからない軽いヘルメットを要求してきます。中には、安全性能には、目をつぶってもいいから軽くしてくれというドライバーさえいる程です。安全には決して妥協しない**Arai**では、そういったドライバーには、他のメーカーと交渉してみても、とアドバイスします。その軽さを要求されるF-1用ヘルメットですが、衝撃吸収性に関しては、**Arai**では、2輪用のラバイドEなどスネル規格品と同等にしています。安全性を確保しながら軽さを追求していくわけですから、開発過程で築き上げられる新技術は、すぐに2輪用市販ヘルメットにフィードバックすることができるのです。その安全性能に比して世界でも最も軽いとおもわれる帽体構造SuperCLcは、F-1ドライバーの要求により生まれた技術なのです。

次にフィット感。ヘルメットを外にさらけ出し、異次元のスピードで2時間も

走り続けるF-1では、そのフィット感も大切な要素になります。2輪のGPレースなどでは、頬を締めたギチギチのきついサイズを使用することによりヘルメットの振れを防ぐ例が多いようですが、F-1の場合は異なります。彼らが理想とするのは、多少ゆるめで、しかも風や横目によりヘルメットが振れないフィット感です。ウレタン材を厚くしてきつめにするだけではすまない特殊なノウハウが必要となります。そこで生きたのが**Arai**が長年培ってきたノウハウの数々です。今年大活躍の片山右京選手が、日本でF3000レースに出場していたとき、初めて**Arai**を使用して、それまで鈴鹿のシケインで毎週ヘルメットの位置を直していたのに、**Arai**に変えた途端、どんなコースでもヘルメットと頭が一体になって、ヘルメットにまったく気を使う必要がなくなったと驚かれたエピソードもあります。このF-1用のフィット感は、2輪のツーリングライダーに合い通じるもの、FVのフィット感など、まさにF-1用ヘルメットそのままのフィット感なのです。

そして、ベンチレーションシステム。

F-1のコクピットの中は灼熱地獄と言われます。ヘルメットのベンチレーションも大切な要素になりますが、ヘルメットが空カパーツの一部にもなってしまうF-1では、2輪用で大きな効果をもたらしたディフューザーシステムのような大きな付加物をヘルメットに取り付ける事ができません。そこで、作られたのが、F-1用ヘルメットの頭頂部の2ヶ所に取り付けられているGPダクトです。頭頂部

前部で空気を取り入れ後部で排出するシステムは、2輪のディフューザー並みとはいきませんが、大きな効果をもたらせます。そこで、



F-1用のGPダクトを近々発売予定の新型ヘルメットには、オプションとして取り付けられるような準備も進めています。せっかくのF-1で培った技術。市販向けに生かさなない手はありません。

ところで、今年はクラッシュが非常に多い年でした。**Arai**専用ドライバーの中では、バリチェロ選手が顔面から突っ込み、その衝撃の強さに心配されましたが大事に至らずに済みました。ヴェンドリンガー選手は、マシンに乗ったままヘルメットだけをボールに激しく打ちつけ、一時はその安否がきずかわれましたが、F-1マシンを再びドライブできるまで回復できるようになりました。この両ドライバーの例に関しては、**Arai**としてもお役にたてる部分があったと安心することができました。しかし、悲しむべき事に、ローランドラッツェンバーク選手は全身打撲と首の損傷によりその尊い命が犠牲になってしまいました。ご冥福をお祈りします。