

# NEILPRYDE NEW 2010 BOOM



## 圧倒的な快適さを生み出す、人気のニュー・ブーム 2010



### NEILPRYDE 2010 BOOM LINE UP

モデル	アジャスト 径 (cm)	アジャスト 径 (mm)	ロックシステム	RDM Mast Shim	税込価格
<b>X3 S-CURVE</b>					
140-190	50	28	Twin pin lever	○	¥28,350
160-210	50	28			¥29,400
180-230	50	30			¥29,400
200-250	50	30			¥30,450
225-275	50	30			¥30,450
<b>X3 New School</b>					
140-190	50	28	Twin pin lever	○	¥28,350
160-210	50	28			¥29,400
<b>X6 S-CURVE</b>					
140-190	50	28	Twin pin lever	○	¥48,300
160-220	60	28			¥48,300
180-230	50	30			¥48,300
200-250	50	30			¥49,350
225-275	50	30			¥49,350
<b>X6 New School</b>					
140-190	50	28	Twin pin lever	○	¥48,300
160-220	60	28			¥48,300
<b>X9 S-CURVE</b>					
140-190	50	28	Twin pin lever	○	¥94,500
160-220	60	28			¥98,700
180-230	50	30			¥117,600
200-260	60	30			¥123,900
225-285	60	30			¥136,500
260-320	60	30			¥150,150

### 最大の特徴 "S カーブ" が コントロール性を大幅にアップする

2010ブームの最大の特徴はブームカーブにある。ハースライン取り付け位置の後方付近が浅く内側にカーブしており、これを"Sカーブ"と呼んでいる。セイルに掛かるパワーによってブームがたわもつを防ぎ、常に安定したセイルの性能を保ってくれる。この性能はレーサーにとって最も重要なスピードに大きく貢献し、ウェイブやフリースタイルなどのアクションでは、セイルを手のひらで掴んでコントロールしているようなダイレクト感を得ることに繋がる。ニールプライドのブームには素材別に3種あるが、それぞれの素材なりに、このコンセプトが活かされている。また、フロントジョーは、マストへのフィッティングに優れた従来通りの形状に加え、より使いやすいレバー形状を採用。ラージサイズのレーシングエンドはプーリーの位置が工夫され、カニガムへの対応が向上している。

### フルカーボン・ハイブリッド・アルミの3種が幅広いニーズに対応

ニールプライドブームには、フルカーボンでモノコックボディのX9、アルミ本体(新工法)+カーボンエンドのハイブリッドX6、アルミ(新工法)のX3の3種が用意されている。素材の違いは価格に現れるだけでなく、使用感の違いを生む。フルカーボンのX9はたわみに強く、ダイレクトなコントロール感とハイパフォーマンスを生む。アルミのX3はカーボンに比べればソフトな手応えになり、いわゆる「遊び」があることで使用感を優しくする。そしてハイブリッドのX6はそれら2種の中間にある。セーリング技術や好みに合わせてセレクトできるようになっている。Sカーブではなく、フロントからややワイドなカーブになっている "New School" ブームもX3とX6にラインナップされている。

### チームライダーの山田昭彦選手に ニューブームの印象を訊く

○2010ブームの第1印象は？  
 山田●仕上げが凄く綺麗で高級感がある印象でしたね。あと、触ってみて感じたのは、軽さとセーリングする時に握る場所が細く感じられてとてもフィット感がいい。  
 ○セーリングの印象は？  
 山田●200cmベースを8.6㎡に使ったんですけど、新しいブームは3mm程内側にカーブしている "Sカーブ" になっているんですけど、最初見た目ではストレートっぽくて、あまりカーブしているようには見えなかった。でも、プレーニングに入った時には1~2cm程内側にカーブしているように感じられて、今までのブームよりもセイルに無駄なパワーが掛からなくて凄く踏ん張る必要がなく、より前に走らせてくれる感覚が得られました。  
 ○新しいエンドは？  
 山田●カニガムのシートがエンドの外側に入っていくので、セイル自体がシートに当たることがなく、セイルの動きを邪魔せずスムーズに機能してくれるように感じられる。特に225cmベースのエンドは更にワイドになっているので、よりその効果を感じられて、リーチの動きのスムーズさや安定性を感じられますね。225cmベースは、9.5㎡、10.0㎡、10.7㎡に使います。260cmベースは、ニールプライドに関しては12.0㎡しか使わないので、フォーミュラに乗る人だけ。他社のセイルを使う人には必要なケースもあるようですけど。  
 ○他ブランドのPWA選手達がニールプライドのブームを使ってる理由は？  
 山田●やはり軽さと硬さですね。仕上がりの良さや、スピードに繋がる性能の高さを



選んでいると思います。  
 ○細かい部分は？  
 山田●フロントジョーのレバーの形状が変わって更に使いやすくなりましたね。レバーの周りを面取りしてあって引っかかって痛くないし、シートを止めるクリートの他にも簡易クリートみたいなのがあって、シートを押しつけながらレバーを倒せば、ズレがなくてしっかりと止められる。些細なことだけど、ずっと使いやすくなりました。



左/2009以前の140cmベースモデル(下)とカーブを比較すると "S" 字を描いているのがよく判る。このカーブがセイルを活かしパフォーマンスを向上させる。右上/新しくなったレバーの内側に簡易なクリートがある(○部分)。右下/カニガムのシートはブームパイプに沿うようにプーリーへ向かい、セイルの動きを妨げない位置となる。

