

JP SLALOM VIII & FORMULA productbook 2012



SLALOM - VIII



PRO EDITION

税込価格	Boardname ■ = New Shape	Length cm / ft.	Width cm / inch	Vol. Liters	W.(+/- 6%) kg / lbs	Fin Box	Fin	recomm. fin JP Slalom-III	Sail Ideal	
¥266,700	Slalom VIII 56 PRO	235 / 7'9"	56 / 22.0"	81	t.b.a.	TB	no fin	28-30	4.7-6.2	S,M,L Riders
¥266,700	Slalom VIII 66 PRO	240 / 7'10"	66 / 26.0"	108	t.b.a.	TB	no fin	32-40	6.2-7.8	
¥273,000	Slalom VIII 78 PRO	240 / 7'10"	78 / 30.7"	130	t.b.a.	DTB	no fin	44-50	7.0-9.5	
¥273,000	Slalom VIII 59 PRO	235 / 7'9"	59 / 23.2"	96	t.b.a.	TB	no fin	30-36	5.5-7.0	XL,XXL, XXXL R.
¥279,300	Slalom VIII 68 PRO	235 / 7'9"	68 / 26.8"	118	t.b.a.	TB	no fin	36-44	7.0-8.6	
¥279,300	Slalom VIII 84 PRO	235 / 7'9"	84 / 33.1"	140	t.b.a.	DTB	no fin	46-52	7.8<	
工法/仕上げ	56と59カーボン補強付きウッド構造, 66と68はカーボンデッキ, 78と84カーボンデッキとボトム スーパー限定仕上げ すべてのボードはレースデッキ装備									

ボードの付属品: フットストラップ4、タトルボックス用ネジ TB=タトルボックス DTB=ディーブタトルボックス

SLALOM - VIII

全てのレーサーに勝利をもたらすボード

2年前JPは『1セイラーに3本』というコンセプトのスラロームVIを発表しました。このボードを使い、アントワン・アルポーF192は今まで以上に見事な圧勝で、昨年のPWAスラロームチャンピオンに輝きました。マイカ・ブザイナスも同じ年に4位となりました。アントワンとマイカの動きによって、JPはPWAのコンストラクターズ・ランキング1位となりました。

2011年は同じ状況ではありません。いくつかの大会でアントワンは非常に不運でした。シルトを前に何年も連続して獲得していたタイトルを手でできないことが確定、2位に甘んじる結果となりました。

これによって、ワーナーとJPスラロームチーム全員は、今まで以上にVIIの開発に力を入れました。やはり『1セイラーに3本のボード』というコンセプトのボードです。皆、このボードでタイトルを奪い返せると確信しています。

体重の重いセイラーのための3本と軽いセイラーのための3本です。

体重の重いレーサーのための3本と軽いレーサーのための3本から構成されています。新しいモデルもその流れを継承していますが、2つの異なるラインとそのコンセプトは更にステップアップしています。

59と68、84のサイズはアントワンや体格の大きいパワフルなレーサーのためにデザインされています。妥協のない、前に突き進むレーシング向けマシンです。長いレグを走らないダウンウインドの、ワールドカップのようなレーシングのフォーマットでその性能を理想的に発揮するボードです。最大限の加速でトップスピードに一瞬で到達し、ジャイブでも失速せず、スピードを落とすことなく走り抜けます。それは他の選手に囲まれても集団を抜け出すことができるボードです。このボードのプライオリティはそこにあります。このボードはとてもアクティブで強さがなければ乗りこなせませんが、他を圧倒する信じられない程のパフォーマンスを発揮します。

一方56と66、78のサイズは違います。このラインのボードは軽量でそれほどパワフルでないセイラーのために、また人口が増えているロングディスタンスの大会にスラロームボードで参加したいセイラーのために開発しています。

このラインのボードは、ボード長が長めでスリムに(特にレイル回り)なっています。これによってボードはパワーが弱まり、乗りやすくなります。

トップスピードを保ちながら、よりリラックスして乗れるので、セイラーの体力を奪いません。ボード長が長くなったおかげで、ジャイブしやすく乗りやすくなったからです。このラインのボードは挑戦的でなく乗り手を選びませんが、もちろん純粋なレーシングマシンであり、勝つためのボードなのです。

両ラインともに新しいテイルシェイプとなり、テイルが若干ワイドになったおかげでトルクと加速が増し、加えてまっすぐで快適かつパワフルに乗れるスタンス、改良されたレースデッキが組み合わせられています。

78と84はボード全体にフラットVが入り、リフトとパフォーマンスを最大限に高めています。66と68ではボードの中央部にコンケーブが多めに入っているため、快適で安定した乗り心地を実現します。また56と59はダブルコンケーブがテイルのフラットVに向けて入っています。

すべてのサイズは個々にチューニングされ、異なる大きさや位置にテイルカットアウトを採用しています。このためそれぞれのボードで完璧なレイルの長さや水のリリース位置を持ち、コントロール性とスピードを最大に高めています。

JPではボードの構造を改良し、可能な限り軽く、サイズが大きくなるほど硬くしました。

-56&59はデッキとボトムにカーボンの補強を

-66&68はフルカーボンデッキ

-78&84はフルカーボンデッキとボトム

まとめ

それぞれが異なる3本からなる2ラインは、タイプの違うレーサーやレーシングのフォーマットに対応します。勝つために作られたボードなのです。

Board/Sail/Fin Recommendation

Boards:		SLALOM - VIII					
sizes		56	66	78	59	68	84
race sails		<6.2	6.2 - 7.8	7.0 - 9.5	5.5 - 7.0	7.0 - 8.6	>7.8
TuttleBox Fins							
SLALOM III							
Size	Length	Area (m ²)					
28	11.0"	190	<5.5		28		
30	11.8"	211	5.1 - 6.2		30	5.5 - 6.2	
32	12.6"	230		6.2	32	5.5 - 6.7	
34	13.4"	248		6.2 - 7.0	34	6.7 - 7.0	
36	14.2"	265		7.2 - 7.0	36	7.0	6.7 - 7.0
38	15.0"	304		7.0 - 7.8	38		7.0 - 7.8
40	15.8"	330		7.8	40		7.8 - 8.6
42	16.5"	349			42		8.6
44	17.3"	368		7.0 - 7.4	44		8.6
46	18.1"	387		7.8 - 8.5	46		7.8 - 8.6
48	18.9"	405		8.5 - 9.5	48		7.8 - 9.5
50	19.7"	425		9.5	50		8.6 - 9.5
52*	20.5"	443			52		>9.0

* = Deep TuttleBox Finbase

技術的な情報:

JPスラロームボード56、59、66、68はタトルフィンボックスと35mmネジと合わせて使用します。通常のJPタトルフィンでも使えます(ディーブタトルフィンでは使用できません)

JPスラロームボード78と84はディーブタトルボックスと50mmネジと合わせて使用します。このサイズは両タトルフィンと合わせて使うこともできます。

-50mmネジと合わせた通常のJPタトルフィンとディーブタトルフィン
-35mmネジと合わせたディーブタトルフィン(理想的な組み合わせ)

56 - 66 - 78 / 59 - 68 - 84

FORMULA



PRO EDITION

税込価格	Boardname ■ = New Shape	Length cm / ft.	Width cm / inch	Volume Liters	Weight (+/- 6%) kg / lbs	Fin Box	Fin
¥315,000	Formula 100 Power	229 / 7'6"	100 / 39.4"	170	t.b.a.	DTB	no fin
¥315,000	Formula 100 Speed	229 / 7'6"	100 / 39.4"	170	t.b.a.	DTB	no fin
工法/仕上げ	プロエディションはレースデッキを含むバイアックス・カーボン・ウッド スーパー限定仕上げ						

ボードの付属品: フットストラップ4+チキンストラップ2 DTB = ティーパトルボックス

再勝利

2009年秋に最初のJPフォーミュラーをご紹介して以来、アントワン・アルポー-FRA192はすぐに2010フォーミュラー・ワールドでタイトルをとり、開発チームもその直後に新しいバージョンに取り組み始めました。フォーミュラーボードは世界中のあらゆるコンディションで、セイラーの体重やセイリングスタイルに制限なく、機能を発揮するということを絶えず念頭に置いて開発をしています。

レーシングボードの開発で焦点を絞ることは簡単です:とにかく速いこと、そしてどんなコースでも乗りやすいことです。

あらゆるコンディションやセイラーに対応するボードをつくらうと努力を続けましたが、いろいろなプロトタイプをつくった後、あるひとつの状況で機能を最高まで高めれば、それは相反する状況ではあまり機能を発揮しないということを知りました。セイラーがそれぞれの身体の大きさやセイリングスタイル、レースが行われるロケーションによって選んで使うことができる2本のボードをつくること。それが意味のあることだと悟ったのです。

フォーミュラー・パワー

ただちにリフトし、微風でもプレーニングするパワフルなボードをつくりました。このボードシェイプによって生まれるパワーは、湖やハーバーなどでよくある、微風やガスティなレースコンディションに最適です。こういったロケーションでは、風のシフトに従い、もっとも鋭い角度でただちに風上の上ったり、または下ったりできなければなりません。

スクープロッカーラインに広いフラットの部分を組み合わせ、ノーズエントリーを低い位置にしてレイルを長く取ったので、グリップ力が高く、パワフルにアップウインド時にリフトします。

このボードはアグレッシブにセイリングする上り角度をとりたいセイラーに適しています。

フォーミュラー・スピード

このボードはスラロームとフォーミュラーを組み合わせたデザインで、スムーズで楽にセイリングできるフォーミュラーボードでありながら、スピードでレースに勝つための要素を備えています。風がコンスタントに入る海のように開けた場所に適し、セイラーがスピードアップするために必要な広いスペースがレースコース上にあり、上マークまでのリードを広げられるようなコースです。ダウンウインドでは他にないスピードで下ります。セイリングしやすく、抵抗を感じさせることなくチョップを切るように走ります。信じられないほどのコントロール性を持ちます。

ノーズエントリーが高い位置にあり、フラットな部分が少ないので、自由でスピードのあるセイリングが実現します。ルーズな乗り

心地なのでコントロールしやすいボードでもあります。

角度で競うのではなく、最高速とコントロール性で勝負したいセイラーに適したボードです。

シェイプ

両ボード共に基本スペックであるボード幅とボード長は変わりません。スクープロッカーラインに違いがあるだけです。

両ボード共にノーズ部分に強めにVが入り、角度をつけたタックペベルを装備しています。これによって、特にダウンウインドで乗りやすく快適なセイリングが実現します。ダウンウインドのコースで、スピードを落とさずうねりやチョップを乗り越えていくためには、スムーズなエントリーが不可欠です。このボードは飛び出しのスピードをそのまま保ちます。

カットアウトまで全体にまっすぐで鋭いエッジが入り、フィンで生み出されたリフトが長いレイルラインに伝わり、ただちにアップウインドのドライブが生まれます。

前足下のレースデッキとフルレイルの組み合わせは、セイラーが強くプッシュすることを可能にし、ボードと足の密着感を際限なく高めます。

ジョイント部分をメインにデッキにコンケーブを入れたので、リグが水面近くに保たれ、その結果ボードをフラットに保ちやすく、またコンスタントに角度を持たせることもできます。

まとめ

2本のボードはフォーミュラー世界チャンピオンのアントワン・アルポーとマイカ・ブザイナス、ピーター・ビジルによってテストされ、ワナー・ニガーによってシェイプされました。2本のボードはあらゆるコンディションやセイラーをカバーし、勝利へと導きます。どちらを選ぶか、それはセイラー自身が決めることです。