「ＥＳＣＡ　ＯＢ会」会報　Vol.４

発行日 2016 年 9 月吉日

Vol.　４発行のご挨拶

自転車は人間を動力として用いる便利な道具です。
徒歩によるよりも、より早くより遠くへより楽に移動できます。
運転免許証は不要、誰でも気楽に利用できる道具です。

しかしながら、「誰でも気軽に便利に」には反面のあることも確かです。
いま加速度的に増加している、自転車により発生する交通事故。
自転車が加害者となって歩行者を死傷させる事故のことです。

わたしたちが歩行していると、後方から人の間を縫うように追い抜いていく自転車。
正面から対向して、歩行者を蹴散らすように来る自転車。
時には自転車備え付けの警音ベルを威嚇するように鳴らされることもあります。
都市部で怖いのは、スクランブル交差点で歩行者用の青信号を利用して通過する自転車です。
このような光景を見たとき、自転車は車道も歩道も走れる便利な道具だなあと感心します。
しかし交通規則では許されるのでしょうか、規則以前にマナーというか行儀作法の意識だとも思います。

学生時代にサイクルツーリングを経験したみなさまにおかれましては、自転車の安全利用に向ける意識も高いことを存じ上げております。
わたしたちは、自転車を安全に楽しむために、豊富な知識と経験を有効に活用することができると考えます。誰でも気軽に便利に使える自転車を「安全に」用いる模範になりたいですね。
まず身近なところでわたしたちが手本となる走り方をしていけば、初めは一人ひとりによる地域の小さな波紋でも、いつか社会の大きなうねりとできるかもしれません。

ESCA　OB 会報も第４号発行の運びとなりました。前号発行から約１年を経過しました。
活動短信を眺めてみますと、本会の規約第１条にありますとおり「サイクリング活動を通じてサイクリストの交流を深めること。そして正しく、安全なサイクリングにより交通安全の一助となることを目的とします。」として自転車文化に触れ交通安全を推進しつつ各行事に参画しています。

ESCA　OB 会員の皆様も多岐多様なご趣味をお持ちだと思います。
今回は、３.「備前焼　ながさき」取材レポートとして取り上げてみました。
サイクリングのテーマを何か一つ決めて自転車生活を拡げていくのも楽しいかと存じます。

シリーズ記事の【自転車あれこれ】では、日本に入って来たフランスの自転車工房ルネ・エルスの中から入荷台数も少ないオーダー・メイドのデモンターブル型を紹介します。
※　démontable とは、ルネ・エルスのカタログ・モデルの名称

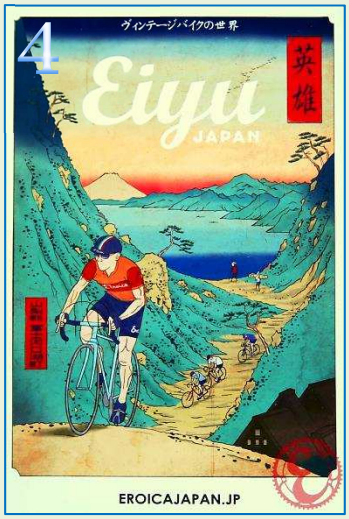
démontable　　※　ウィキペディアの抜粋ですが、星野にて加筆修整したもの
直訳するとフランス語で分割可能という意味です。
自転車のフレームのトップ・チューブとダウン・チューブ二箇所の中間で分割して小さく持ち運べるようにしたもの。
1ヶ月近くバカンスを取る事が一般的なフランスで、自動車のトランクルームへ収まるように工夫したのがデモンターブルの始まりとされています。

我が国では、現在の折畳み自転車のような簡易的な遊び車と捉えられがちです。
実際に跨って走ってみますと、フレンチ・ランドナー文化の基本を押さえた走る自転車に仕上げていました。

ESCA　OB 会　事務局
大湖　茂
星野　成人

【目　次】

1. Vol.　４発行のご挨拶
2. 活動短信
3. 「備前焼　ながさき」取材レポート
4. 第４回　L ‘英雄:Eiyu Japan 参加記
5. 自転車あれこれ「島田浩治氏のルネ・エルス」



☆活動短信

◎自治会　自転車講習会　講師１名
開催日：2015 年 07 月 26 日（日）
会　場：桜公園

夏休みが始まり保護者と学童に交通安全教育を実施。
・婦人用車を使った「発進」動作
　※跨って脚をついての正しい発進姿勢
・右折／左折／停止など合図の勧め
・歩道走行の時、安全速度（７キロ）直ぐに止まれる
　制動距離の実演
・数十頁の自治会交通安全資料（星野製作）配布　etc･･･

◎ 第２回「自転車セミナー」　一般財団法人　日本自転車普及協会　　サポート１名
テーマ「ツールで勝利したジャパンメイド」
開催日：2015 年 08 月 06 日（木)）18　：00 ～20　：00
会　場：自転車総合ビル 6 階 601 会議室
参　考：一般財団法人日本自転車普及協会ＨＰより「平成 27 年度活動報告」
http://www.bpaj.or.jp/file_upload/100662/_main/100662_01.pdf

沼 勉（ぬま　つとむ）講師のサポートとして和文／英文によるプレゼンテーション資料作成と当日の画面遷移操作を行ないました。

プロ・ロード選手の冠を頂いたエディ･メルクス･シリーズから始まったツール・ド・フランスなど本場ヨーロッパに通用する自転車作りについて貴重な講話が披露されました。
日本の自転車文化がテーマになったため著名な自転車関係者も多数、来訪され盛況でした。
毎年、興味深いセミナーが開催されていますので、是非ＨＰをご覧ください。

◎信州秋葉街道ツーリング　参加２名
開催日：2015 年 09 月 19 日（金）～22 日（日）
行　程：　ＪＲ茅野→杖突峠→分杭峠→地蔵峠→青崩峠→ＪＲ中部天竜
参　照：「備前焼　ながさき」レポート

普段と違い脇道（林道）を行かず、秋葉街道を起点の茅野市から終点の浜松市まで全制覇する計画でした。
贅沢に三日間のゆったりした行程で写真を撮りながら景勝地に立ち寄りしました。
今回は、古備前の窯元を見つけて貴重な焼き物も購入しました。
最終日は、夕暮れ迫る天竜佐久間ダム近傍の駅にて輪行しました。
※　自転車ツーリング編を引き続き次号にも掲載します。

◎東京サイクリング協会（TCA）「関東甲信越ブロックサイクリング大会 in 大島」
開催日：2015 年 10 月 31 日（土）～11 月 02 日（月）
会　場：伊豆大島
参　考：神奈川県サイクリング協会ＨＰより「ＫＣＡニュースＮｏ.１０５」
http://web-kca.com/pdf/KCA_NEWSno105(201603).pdf

ESCA OB 会事務局大湖はスタッフとして参加しました。
移動バスでのガイド、本部の電話番、サポートカー運転など充実した三日間でした。

◎第４７回全国サイクリングクラブラリーin 福井
事務局大湖、星野をはじめ ESCA　OB 会員多数参加
開催日：2015 年 10 月 17 日（土）～18 日（日）
会　場：福井市天菅生町「すかっとランド九頭竜」

【主管サイクリングクラブウインディ様（京都）より】
北陸新幹線が２０１５年３月に金沢まで開業し、関東方面からのアクセスも格段に向上して今 北陸が賑わっています。
新しい交通手段をフルに活用し、サイクリングフィールドを広げると共に、サイクリストの交流の輪をさらに広げ楽しい大会にしたいと思っております。

◎L’英雄オフィシャルイベントの Ferro, Mari e Monti in Boso　参加１名
開催日：2015 年 11 月 01 日（日）
行　程：千葉県富津市の金谷港フェリーターミナル隣接の浜金谷公園を基点に、
海沿い及び富津市と鴨川市に跨る田園・里山を計約６０ｋｍ

L’英雄と同じくヴィンテージ自転車中心のファンライドになります。
ルート途中には、日本の棚田百選にも認定されている大山千枚田もあり、風光明媚な景色と適度なアップダウンの変化が満喫できるコースでした。
毎年５月に富士山麓で開催されている L’英雄に加え、本大会のように都心から近く気軽に参加出来るヴィンテージ自転車のイベントが増えつつあるのはファンの一人として大変喜ばしいことと思います。

◎南信州ツーリング　参加２名
開催日：2015 年 11 月 07 日（土）～08 日（日）
行　程：岡谷(天竜川左岸　岡谷辰野線　伊那生田飯田線)→飯田（大平街道　飯田峠）

初日は、川沿いの河岸段丘に緩やかなアップ＆ダウンを繰りかえす自転車向きのワインディング・ロードを飯田まで走りました。
翌日、飯田から林道鳩打線を経て大平宿から妻籠宿に至る予定だったところ、残念ながら雨天のため飯田峠頂上まで走って飯田駅に戻り輪行。
濡れた落葉と紅葉による綺麗な眺望を堪能しました。

◎「クラブサイクリスト交流会」
開催日：2016 年 02 月 20 日（土）～21 日（日）
会　場：伊勢志摩方面

東西のクラブサイクリストが共に走り交流します。
初日はかなりの降雨量で風も強く難儀しました。
マドガードにマッドフラップを装着した全天候型ランドナーの有難味を実感しました。

◎第７回「渡良瀬ミーティング」
開催日：2016 年 04 月 10 日（日）
会　場：渡良瀬遊水地

わたしたちサイクリストは、
・右側通行をしません、自転車は車道の左側を走ります
・歩行者を最優先します
・夜間、暗所では必ずライトを点灯します

渡良瀬ミーティングは、関東甲信越のサイクリング協会を中心に様々なサイクリストが渡良瀬遊水池に集まるイベントです
ESCA　OB 会事務局大湖は、「サイクリスト誓言」を主唱し参加者全員でこれを確認しました。
参考：神奈川県サイクリング協会ＨＰより「ＫＣＡニュースＮｏ.１２６」
http://web-kca.com/pdf/KCA_NEWSno106(201607).pdf

◎第１回　ＳＷ渡辺捷治氏を囲む会　参加２名（主催者として）
開催日：2016 年 4 月 16 日（土）～17 日（日）
行　程：武蔵五日市・秋川周辺　自走にて集合

初日は、ESCA　OB 会の星野と岩淵、渡辺さんの３人で五日市の里山を走りました。
渡辺さんと自転車を交換して乗車。宴会にて自転車談義が深夜まで続きました。
翌日は、午後から風台風でした。午前中「ＳＷの直進安定性の良さと前に進む掛かり具合を手放し運転で感じて下さい。」
僕も！私も！となって皆で渡辺さんの白の自転車を試乗して楽しみました。

◎「東西クラブ合同ラン」　合計４クラブでの合同ランを開催しました。
開催日：2016 年 05 月 7 日（土）～8 日（日）
会　場：福島県いわき市

・いわきサイクリングクラブ様
・サイクリングクラブ ウィンディ様（京都）
・北大阪サイクリングクラブ様
・ヨコハマミナトサイクリングクラブ様

◎「L‘英雄」(Eiyu Japan)
開催日：2015 年 05 月 14 日（土）～15 日（日）
会　場：西湖　いやしの里　根場（ねんば）地区
参　照：第４回　L‘英雄:Eiyu Japan 参加記

◎「銚子センチュリーライド」千葉県サイクリング協会（ＣＣＡ）
開催日：2016 年 05 月 29 日（日）
行　程：成田から出発し九十九里海岸沿いに銚子犬吠埼へ。
内陸部の多古町を経由し再び成田へ戻る反時計回り１６４ｋｍの周回コース

ESCA　OB 会事務局大湖はスタッフとして参加しました。
受付、チェックポイントでの通過確認、エイドステーションでの飲食料提供などいろいろ学び楽しかったです。

◎「第二回 輪行研修会」東京サイクリング協会（ＴＣＡ）
開催日：2016 年 06 月 26 日（日）13：00～15：30
会　場：東京都足立区「舎人地域学習センター」
参　考：東京サイクリング協会ＨＰより「ＴＣＡニュースＮｏ.２９０」
http://tokyo-cycling-association.com/news/pdf/No_290=4.pdf

第一部「自転車の分解・組立」
第二部　「輪行の注意点・マナーについて」
ESCA　OB 会事務局大湖は分解組立の講師として参加しました。
※分解組立は縦型、横型荷姿の二種を二名の講師によりご紹介しました。

備　前　焼　　ながさき

今回の秋葉街道ツーリングでは、「やきもの」の窯元を訪ねてみました。
備前焼「ながさき」は、“峠のやきもの”として長野県下伊那郡大鹿村から地蔵峠を上った安功露頭の手前にあります。
※　露頭　関東から九州までを貫く我が国最大の中央構造線の大断層が良好に露出した所のこと

この窯元は、古備前の技法を取り入れた野趣溢れる作品を生み出しています。
窯焚きを担当されていた弟さんは、惜しくも２０１５年早春にご逝去されました。その後は、現存の作品のみ販売を続けているそうです。
「数も少なく恥ずかしい限りです」、「自転車の脚休めとして気軽にお越しください」・・・
作陶の姉さんは、ごく控えめに来窯のお礼を述べられました。弟さんのご冥福を心よりお祈り申しあげます。

※　取材した内容は、ご本人の了解を得て掲載しました

☆特長のある古備前とは

古備前は、桃山時代以前の技法です。
ながさきでは、陶芸用語で水簸（スイヒ）「水で漉してなめらかな土」にせず荒削りな作風にしています。
焼成中に薪の灰が掛かって粒々なった一見すると胡麻（ごま）に感じる仕上がりも、土そのものの良さから生みだされています。
通常一週間ほど窯焚きする備前焼に対して１６～１７日間を掛けて焼き上げます。
１年に１回、火の用心から雪が降る厳冬期の１月中頃に窯焚きして今年で２３回になったとのこと。

窯は、２メートルほど地下に潜らせた「穴窯」を用います。煙突を設けて個性的な古備前窯に仕立てたそうです。縦・横・高さ：１．７×１．９×４（単位：m）。
使用する薪は、裏山や馴染みの林業主から大量に集めてきた赤松の廃材を用います。
その量は、直径約２０センチに束ねたものが二千束も必要になるそうです。鋸や斧で「薪」にするだけでも重労働ですね。

☆燃焼非効率な窯焚き

この窯では、棚を設けて前からのみ薪を入れて焼き上げます。
３人交代で８時間ずつ昼夜を問わず火加減の番をして焚き続けるのだとか。

一般的な備前焼では、前からだけではなく火の回り具合を覗き穴から確認しつつ横からも薪をくべます。この効率良く作品が出来上がる手法は「邪道です。」と言って居られました。

４月～１１月に作り貯めた１，２００個から作品となるのは、精々６割ほど。

焼き上がり具合に影響が出るので棚の全てに作品を置き、その物が焼き加減に関係してくるのだとか。作品重視の窯焚きを心掛けていますとのこと。

☆作陶のこと

作品は、姉さんの長崎　操（ミサオ）さんが「手ひねり」で備前の３倍ほど手を掛けます。

ろくろを使う場合は、足で蹴る昔ながらの方法でやっているそうです。

この窯の作品は厚みのあるもので、スマートで端正な備前焼と一線を隔した仕上がりです。

飲み物の味を引き立て、花瓶の活け花にも良く作用するとか。

生前に弟さんは「釉薬を塗らない備前焼によりミクロの気泡が生じて味わい良くなるのでは。」とお客さんに説明されていたそうです。実際に使ってみると、コーヒーやビールも美味しく感じて不思議に思います。

備前焼と言えば、稲の藁を巻いて緋色のたすきを掛けたような色合いを出す火襷（ヒダスキ）、ぐい呑みなどを置いて焼き、火のあたらない部分に赤い色を表現する牡丹餅（ボタモチ）などの手法があります。ながさきでは、原則としてこれらの手法を用いることなく偶然性による少量多品種の「選ぶ愉しみ」をして貰えたら・・・との思いがあるそうです。

☆非売品について

鉄の箱に入れていた土で焼き上げたところ、黒備前風に仕上がったとのことでした。

特別な出来の思い入れある作品は、手離さずにお店に飾られています。

同行の岩淵さんと二人それぞれ気に入った作品を購入し、頂いた林檎と一緒にフロント・バッグに丁寧に収めて再び峠路を進みました。

二人ともサドル・バッグも装着しており「積荷にゆとりのある旅行車」ならではの愉しみです。

（取材文と写真：ESCA　OB 会事務局　星野　成人）

第４回　L ‘英雄:Eiyu Japan 参加記

去る５月１４日～１５日に山梨県の富士河口湖町で開催されたヴィンテージ自転車のファンライド・イベントL’英雄（Eiyu Japan）2016に参加してまいりました。

当大会は本場イタリアのL’Eroica（エロイカ）・オフィシャルイベントです。日本での開催は今年で４回目となります。

現在開催している国は、本国イタリアのほか日本、米国、英国、スペイン、オランダ、南アフリカ、ウルグアイと拡がりを見せており、人気を得て開催国・参加者数ともに増加傾向にあります。各国に共通して人間の健康や生態系の環境保全というエコ志向の高まりがあって、旧車(伝統様式の自転車)の魅力見直し気運、あらゆる年代の人が各々マイペースで参加できる気軽さなどがその背景にあるのではないでしょうか。いずれにせよ旧車世界の認知度が向上し裾野が広がるのはファンの一人として大変喜ばしいことだと思います。

１４日（土）は、翌日の走行本番を前にしたお楽しみディということで、参加者の愛車コンクールや新旧自転車・部品・ウェアやオフィシャルグッズの販売会、前夜祭・チャリティーオークションなど盛り沢山のプログラムが提供されました。

１５日（日）は、朝6：30から受付開始、８時からの開会セレモニーの後、参加者は8：30から順次出走です。ショートライド（36km)、ミドルライド（68km)、ロングライド（93km）の3つのコースがあり、私は昨年と同じロングライドに出場しました。

スタート＆フィニッシュは西湖の西端にある「いやしの里根場（ねんば)」です。ここから精進湖、本栖湖の湖畔を廻ったあと、富士ケ嶺、鳴沢方面へと登り、船津体内樹形から河口浅間神社へと下り、河口湖畔から最後の登坂を経て西湖へ戻るルートです。

昨年は伊Masi Specialのコルサ(ロードモデル)で走ったので、今年は仏車にしようと思い自分より一回り近く年上の1951年製Peugeot PH8を駆り出しました。前２枚・後３枚の６段変速、メカはFDがSimplexのロッド式(チェン・ガードを兼ねるフルシェット・キャルター)でRDはSimplexのタケノコバネ式、ブレーキはBebo Sportサイドプル、タイヤはMichelinの旧タイプ700x28C白と、相当に古色蒼然の仕様です。

酷使のためか途中でRDが不調に陥り、ロー・ギアにシフトできず実質４段変速になりました。
※編集部注：スライド・シャフト式RDはアジャスター・ボルトがないので変速範囲を調整できません。
前48T×36T、後15T×19T×24Tですから老脚に鞭打つ状況となりましたが、古いタイヤ使用ゆえ最も警戒していたダート路でのパンクやバーストに見舞われず、幸いにして全行程を100%乗車して完走することができました。

当日は気温２０度前後と快適なコンディションでした。天気はやや曇りでしたが、時折雲間から見える富士山や周辺の雄大な景観を満喫しました。また途中二か所あるエイドステーションでは、地元のボランティアの方々の手作りのおにぎりや味噌田楽、ほうとう、山菜や芋の煮っ転がしなども堪能しました。大会終了後は、西湖湖畔の日帰り温泉で心地よい疲れを癒し軽食を取ってから車で帰路につきました。

来年の当イベントについては、2017年5月14日（日）が大会開催日となるようです。自転車の参加基準詳細は、Eiyu Japanのホームページをご参照頂ければと思います。http://eroicajapan.jp/regulation
基本的にはマウンテンバイクやクロスバイク以外の自転車であれば、かなり許容範囲は広いというのが印象です。
例年イタリアのヴィンテージロードが多いものの、今年の出場車にはカーバイドランプを装備した1920年代のフランス製や昭和の少年憧れであったフラッシャー付き国産自転車まで非常に多彩な顔触れが参加しました。
※　編集部注：カーバイドランプ:carbide lampは、一世紀前の頃の灯火です。
カーバイド（炭化カルシウム）：CaC_2に水などを加えると、化学反応により発熱を伴いながら激しく作用して可燃性のアセチレンガス：C_2H_2が発生します。　$CaC_2 + H_2O = Ca(OH_2) + C_2H_2$
当時は、裸火のロウソクに比べて安全で明るい物でした。
石油ランプも同時代からありました。より明るく煤汚れの始末の少ないカーバイドランプが好まれる傾向があり、当時は、広く車や船舶にも使われました。　写真参照:左より星野蔵のルーカス社のカーバイド&オイル・ランプ

L'EROICA協賛イベントで購入した
マイヨーで参加しました

ヴィンテージまたはそれ風であればロード、スポルティーフ、ランドナーを問わず大丈夫ですし、ショートライドのカテゴリーであればプロムナードやポーターなどでも参加可能です。
皆さんもお手持ちの往年の旅自転車で参加し楽しんで頂けましたら幸いに思います。
（文と写真：ESCA　OB会員　加茂　太郎）

自転車あれこれ　島田浩治氏のルネ・エルス

ヨコハマサイクリングセンターシマダ店主　故島田さんの自転車を紹介します。
雑誌サイクル・スポーツ誌に掲載されたのは、１９７８年１０月号になります。
当時、島田さんから「面白い自転車が届いたので遊びに来てよ！！」と出向いて試乗させて頂きました。それがフランス社交界で「自転車の宝石」と呼ばれたルネ・エルス、しかも本家本元のデモンターブルでした。
「１２．３kgかな？少し重いかな。」なんて照れながら「普段乗っているのより大きめだけれど跨げるよ。乗りなよ！！」
わざわざ店に天吊りして有るのに店員を使わず本人が降ろして跨らせてくれました。見ていた奥様が、「お父さん、危ないから店長に任せなさいよ！！」なんて・・・
この時に「本当は（分割部分のレバーを）深曲がりのクイックに交換したいのだけれど・・・」
島田さんでも、僕らみたいに、そんな些細な処が気になるのか！！と感じたことが思い出されます。

記憶では、雑誌の仕様と違っていてシート・チューブ：５２０㎜　チェン・ステー：４２０㎜だったと思います。タイヤは、ウォルバー・スーパーランドナーです。
３５Ｂナロー（実質３２Ｂ）の太さですからワインマン６１０になります。その方が７５０よりも小振りでフォルムが良いから。
有名なレイノルズ社のマンガン・モリブデン鋼材№５３１ではなくビチュー社のスーパー・ビチュー（旧名称：デュリフォルト）。柔らかい少し軽量なフレーム・チュービングで分割式により堅牢さを重視するデモンターブルに採用した点で珍しい自転車だと思います。

気になった点があって質問してみました。
・ハンドル・バーの取付け角度が上水平になるまで送りセッティングになっていること。
・ブレーキ・レバーが下バー水平より上がっていたこと。
　何か国産マスプロ車みたいな格好なので聞いた所「ルネ・エルスが組んだままにしてあります。」とのこと。

　ルネ・エルスは、スーっとスムースに走りました。やや太いタイヤなのに、まるで競争用のチューブラー・タイヤみたい。それでいて店の前の歩道から車道の段差に移る時の安定感は、ランドナーの良さが活きています。「これぞ本当の旅行用自転車か！？」
　小一時間、約２０キロメートルほど乗り回してみました。
　何時かは、デモンターブル車を作るぞ！！３５年後に実現することとなりました。この味付けも含めて今回のスペシャル・メイドで実現したいと考えてＳＷ：渡辺捷治製作所により適いました。
　偶然ですが、島田さん／渡辺さん／星野の背格好がほぼ一緒なので大変参考になっています。
　右の写真は、僕が主催した【第１回　ＳＷ渡辺捷治氏を囲む会】でのワンシーン。

　島田さんのオマージュ【尊敬する方や作品に思いを寄せて、雰囲気を採り入れながら創作する意】として伝統的な仕様を取り入れつつ、本家を超える機能・性能を追求したいと考えて作りました。
　現在なら軽量化するために下記の方法が望ましかもしれません。
・ブロック・ダイナモにせずバッテリ・ライトのみにする。
・分割部分をカンパニョーロのクイック・シートビンで締め込みせずヘキサゴン（アーレンキー）・ボルトにする。
・フォールディング・バイク・ブームの部品を簡単に流用してジョイント変速ワイヤーに。昔あった筆者所有の珍品である一体型部品･･･写真右
　これより一般的なスポーツ自転車と同様のダウン・チューブに変速レバーを取付けする。

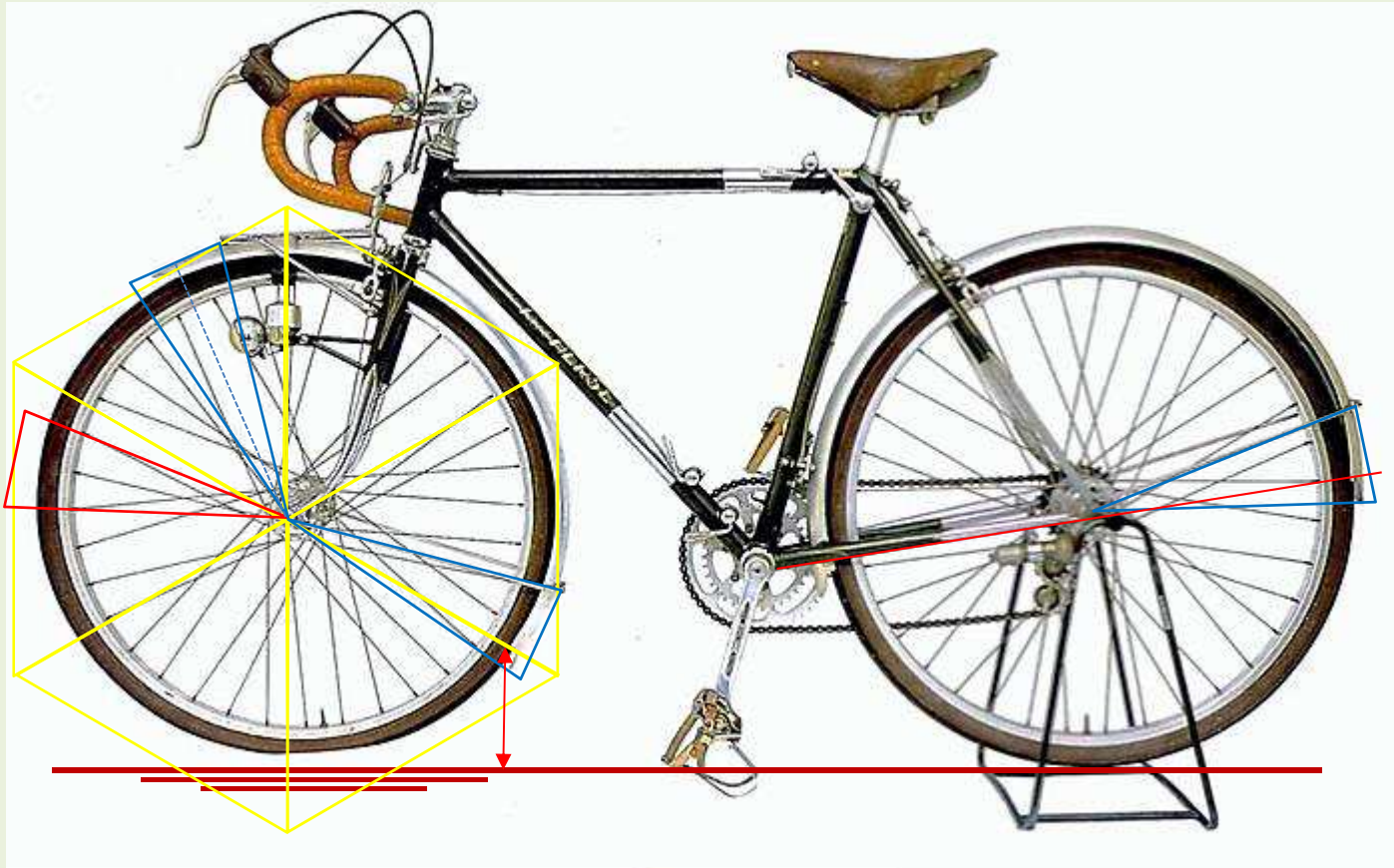
　ＥＳＣＡ・ＯＢ会員諸氏の皆様のために少しだけ自転車のフォルムの個人的ノウハウを披露させて頂きます。
　旅行車の「機能美」も含めた格好良さの一つは、泥除けの長さになります。
　実線の赤の△：スポーク２本分の角度による長さ。△内の点線：その内、スポーク１本分です。
　これを泥除けの先端と後端の各部分に回転させて揃えてみますと興味深いことが判ります。
　以下、写真の説明です。

・前泥除けの後端（黄色の角度）から見た高さ：地面との隙間（赤数学）は、地面と垂直な垂線から 60 度回転した所が六角形から見て取れます。
　三角関数の矢高 versine60 度(１—cos θ)にガード・クリアランス：泥除けの直径を掛けます。
　この６５０Ｂ×３２Ｃの場合だと 345×(1—0.5)=172.5（㎜）となります。
　この後端の先端からスポーク２本分の角度による長さだけ上にステイを取付けます。
　※ルネ・エルスの場合、泥除け:マッド・ガードにマッド・フラップを付けないことが殆どです。
　　付ける場合であっても泥除けの長さは、一緒にします。

・前泥除けの前端は、キャリアの前／泥除け上に砲弾型ランプを付けるキャンピング車やグランド・ランドナーとなれば、また違って来ると思います。
・後泥除けは、チェン・ステーの延長線に後端の切り欠きを揃えます。
前泥除けと揃えるため同じくスポーク２本分の角度による長さだけ上にステイを取付けます。

この補助線を追加したデモンターブルの下記写真を見て貰ったらルネ・エルス氏が何を考えて組んで来たか？　この点を垣間見れると思います。
この法則は、フランスのパリの工房に出向いて初めてオーダーをした、その美しいまとまり具合から日本にフレンチ・ランドナーを広めたと言われる沼勉氏の１９６７年に製作したランドヌーズ（注：ルネ・エルスの商品名）にも見て取れます。
個々人で車種によりアレンジしつつ参考として頂けましたら幸いです。

（文と写真：ESCA　OB 会事務局　星野　成人）



当時　雑誌表紙を飾った
ルネ・エルス