

# Foreword

【序文】

ポール・フレールは人生において20冊以上の本を書き上げ、世界中の自動車雑誌に数千もの記事を發表した。しかし、自動車の世界において、傑出した人物のひとりである彼のことを書いた者はまだ誰もいなかった。このことを鑑みて私は、彼への本当の敬意を払うために、ギャップを埋めたいとの思いで決意を固めた。彼の人生において節目となる時をさかのぼって並外れて非凡な個性を持った彼の生涯と、仕事を彩る興味深く面白いすべてのストーリーの徹底的な調査を始めた。

私は、彼を知り、彼と共に働き、彼と共に運転し、彼と共に生きた多くの人々と話し合った。彼らは、彼の自動車に対する情熱は強烈であり、この分野における能力は世界的に認知されており、失敗には寛容で親切だったという3つの点については皆が口を揃えて同感であると語った。そして、彼は晩年に2回も酷い事故にあったにもかかわらず百歳を越えても生きようとする元氣と活力を最後まで持っていたのである。

この本に収められた彼の人生を追った500枚も



の写真は、単なるスナップショットではない。それぞれの写真の中の写っている人物や被写体には、それぞれの物語があるし、言葉で説明するには長い時間を必要とする微妙なノスタルジーを感じさせる雰囲気を持っている。情熱はいつも幸福を生み出すものだが、瞬間であっても写真を見ることで、彼と幸福な時を共有する喜びを広げられる。私たちは、彼の誠実な微笑みや輝く眼を見ることができなくて、とても寂しく思うのである。

セルジュ・デュボア



Paul Frère Obituary  
on RTL News



Belgian News Channel  
La Une on day of  
Paul Frère's death

## 目次

### 第1部 1917年～1940年 若きとき

第1章 フレール家の人々 ..... page 8

### 第2部 1935年～1960年 **ドライバーとしての日々**

第2章 自動車レースとの最初の出会い ..... page 14

第3章 飛翔のとき、1950年から1952年 ..... page 20

第4章 ポールは自分の名を上げた ..... page 24

第5章 ミッレミア、最初の挑戦 ..... page 28

第6章 偉大なドライバーたちの中で ..... page 32

第7章 スタードライバーの仲間入り ..... page 47

第8章 悲劇、1955年ル・マン24時間レース ..... page 59

第9章 栄光との出会い ..... page 74

第10章 1956年ベルギーグランプリ ..... page 82

第11章 聖杯を探す旅 ..... page 90

第12章 1960年ル・マン24時間レース ..... page 140

第13章 ポールのスピード記録への挑戦 ..... page 174

### 第3部 **ジャーナリストとしての日々**

第14章 テスト、著述、そして過ぎ行く日々 ..... page 181

第15章 自分で所有した車 ..... page 199

### 第4部 **賛辞** ..... page 204



Cover photo by : André Van Bever © Nicole Englebert  
1955 : Start of the Series Production Cars Grand Prix at Francorchamps  
(sports category). Paul Frère is at the wheel of an Aston Martin DB3S.

1917

-

1940

## 第1章: フレール家の人々

2003年の終わりに書かれたポールの弟のジャン・フレールの文章からの抜粋。

私の父、モーリス・フレールは、商業工学を学んでいたソルヴェ大学でロベール・シンプと友達になった。モーリスは、グルーネンダールにあったロベールの家を頻繁に訪れ、そこで1892年に生れた末の妹のジャルメーンと知り合った。2人は、1914年7月14日に結婚したのだが、それは、8月4日に勃発した大戦でのベルギー侵攻の3週間前のことだった。

私の父は、市民防衛隊の隊員で、実際はあまり役に立たない準軍事訓練を受けていた。父は、海岸へ退却せよとの命令を受けたときに夜会服のズボン



© Famille Frère

モーリス・フレール

をはいていたので行軍には適してはいなかった。ジャルメーンは、フィラールトにいた。夜会服のズボンを履いた父がダンケルクに着くと部隊は解散するように命じられ、そこから脱出するようにといくらかの現金を支給された。

父は、当時流行っていた赤痢にかなり苦しんだ。そのとき父は、友人のガエターノ・ファッチを思い出した。ファッチは、おチビちゃんたちと呼ばれていた2人のイタリア人姉妹の叔父だった。彼女たちは、2人ともドイツ語を学ぶためにハンブルクに行っていたのだ

が、その友情は1912年に始まっていた。父は、イタリアのプレシアにあったファッチ家を訪ね、そこで面倒をみてもらった(イタリアは、1915年まで大戦に参戦しなかった)。彼女たちはその後長年にわたってポールとその家族を歓迎してくれた。

ソルヴェ大学商業学部の創立者だったエミール・ワックスワイラーは、父と

年上のフェルナン・ファンランゲホーヴァをアシスタントとして雇った。イーベル、デ・パンヌ、そしてフランス国内のル・アーブルに避難していたベルギー政府は、ワックスワイラーを信用して、彼に対してベルギーが中立を破りドイツに好意的だと非難していたイギリスとの友好関係を修復するという特命を与えた。

ワックスワイラーは、アシスタントである父を探し出して、ロンドンに来るように頼んだ。彼らの共同作業は、1915年か1916年にワックスワイラーがロンドンの路上で自動車事故により死亡したことで突然に終わってしまった。その間、ベルギーにいたジャルメーンは、農民に変装して中立国のオランダに行き、そこから船でイギリスに渡りロンドンに居た夫と合流した。

ワックスワイラーの死後、フレールのロンドンにおける使命はほとんど終わっていた。ベルギー政府は、ル・アーブル郊外のサン＝タドレッシに拠点を構えていた。外務省のトップだったフェルナン・ファンランゲホーヴァは、この小国の政府に経済部門が不足していると強く考えていたが、この国そのものが、大局的に見れば、経済的には土壇場に立った小さな存在でしかなかった。彼は、政府内で人を集めてチームを作ろうと決断し、モーリス・フレールをロンドンから呼び戻した。

このような状況で、兄ポールは、1917年1月30日にル・アーブルで誕生した。

第一次世界大戦の終了後、同盟国は、和平会議のためにヴェルサイユに集まった。経済部門もこの会議に参加することになり、父は、表向きは経済研究サービスと呼ばれた諜報部の長となった。そこで、一家はパリとヴェルサイユの間に位置するシャトーのひとつに居を構えた。私は転居して3週間後の1919年11月15日に体重4.4kgで生れた。



ポールはギヤボックスが壊れてリタイアした。クラスはマグネートの故障で止まった。フェラーリのワークスマシンに乗ったアスカリとファリーナが、1位と2位を獲得した。そして、エキュリー・フランコルシャンチームのマシンに乗ったベルギー人のドライバー、ロジェ・ローランは6位でフィニッシュした。

ポールの次のレースは、ワルキエ子爵夫人によってエントリーされた1500ccのシムカ・ゴルディーニに乗って出たオランダ・グランプリだった。ポールは、リエージュ・ローマ・リエージュ・ラリーに参戦したクラスがスケジュールを間違えていたので、その代役だった。しかし、彼は100周のレースの20周目で、ギヤボックスの故障でリタイアした。

ゴルディーニをドライブしたポールは、ロベール・マンゾン、モリス・トランティニアンそしてジャン・ペーラの3名のドライバーが走る、「魔術師」という渾名を持つアマデー・ゴルディーニによって運営されるチームと初めて接触した。数年後、彼らは全員一緒にゴルディーニ・フォーミュラ1チームとなった。

© The Klemantaski Collection



© Stefan Warter



© Stefan Warter

2007年3月5日ポールは、ホンダ・シビック Type Rのテストを彼のお気に入りの道がある自宅近くのアルプ=マリテーム県ヴァンスの近くの高地で行うように依頼された。彼は、このテストをシャシー開発の責任者で、日本から特別にこのために派遣されたエンジニアの秋本 功と一緒にいった。2人はニースを出発して、カーニュ=シュル=メールを通り、海拔1000m程のヴァンス峠を目指した。ポールは水を得た魚のようだった。見晴らしの良い高原を横切り、速くスポーティに(ほかの言葉で表現するなら漫然とではなく)走った。彼らはクルセゲルに行き、そこからブレーキを酷使用する下り坂を走った。

彼らは、Le Plan-du-Peyronを前にした海拔1100mのグレオリエールという古い山村まで登り坂を飛ばした。秋本は、いくつかのコメントを黒い手帳に

書き留め、お互いの車に対する印象を比較するまでもっとテストを続けることにした。

2人は、ときどき言葉の壁を破るためや技術的な誤解を避けるために手や足を使わねばならなかった。その後、グレオリエールにあるカフェ・サン・ユベールで素晴らしい朝食を摂った。

この休息の間に、彼らは、シビック Type Rに関してスポーティな特性と日常の足として使える柔軟性に関して意見の交換を行った。ニース空港に戻るまで、空いた道路を使ってテストを続けた。トルクが豊富な3速ギヤで、シビックは非常に快適なことを秋本は発見した。日本へと飛び立つ前に秋本は尋ねた。「ポール、あなたはいつも今日みたいに速く運転するのですか?」。彼は、「今までゆっくり走る方法を学んだことがなくてね」と返した。

ポールの最後の著書(共著)は2008年に出版された。この本は、彼が非常に好きだったメーカーのスポーツカー、ホンダ・シビック Type Rに関する本だった。



# MAZDA SPEED

1992年2月

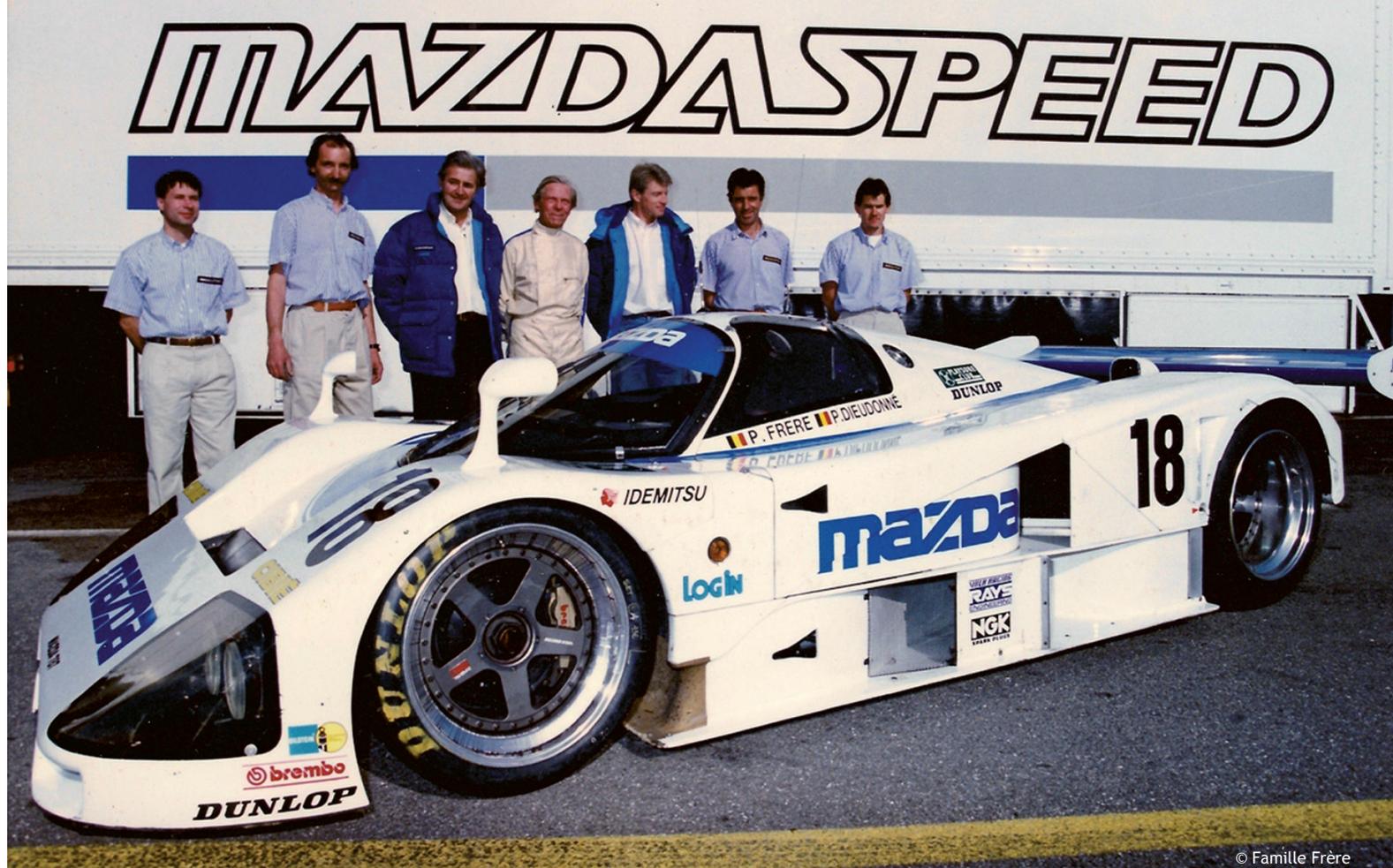
ポール・フレール氏75歳の誕生日

プレゼントは

「ポール・リカール・サーキット  
におけるマツダ787の試乗」

ユージュ・ド・ショーナック氏の回想

「マツダがロータリーエンジンという  
革新的な技術を導入したとき、誰もが  
そのエンジンが高速で長距離を走れる  
ものとは思わなかった。そして日本  
車のレース界での存在感は希薄だっ  
た。それだけにマツダ787Bの勝利は  
素晴らしいインパクトを与えてくれた。  
なぜなら誰もが期待していなかった  
からだ」



© Famille Frère

(右下の写真)

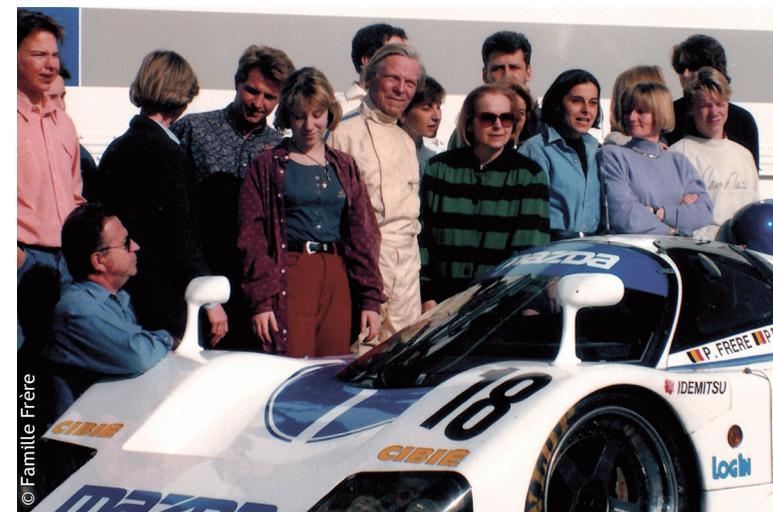
787を囲むポールさんのご家族。娘のマリアヌさんを  
除きすべてのご家族を助手席に乗せてサーキット  
を周回したが、ポールさんは75歳になってもこのよ  
うなクルマのハンドルを握ることができることをみん  
なに示せたことを心より喜ばれた。

(左下の写真)

ポール・フレール、ピエール・デュドネ、そしてORECA  
を1972年に設立したユージュ・ド・ショーナックの3氏。  
ユージュ・ド・ショーナック氏はコピー・小早川さんからポ  
ールさんへの誕生日プレゼントである、ル・マンで優  
勝した787Bに非常に近いクルマ(787)によるこの  
イベント実現のためのキーパーソンでもある。



© Famille Frère



© Famille Frère



© Mazda

1991年の三代目RX-7国内市場導入時の伊豆におけるプレス試乗イベント時の写真。ポールさんを囲むのは、ジャッキー・イクスさん（ル・マンで6回優勝!）、寺田陽次朗さん（ル・マン挑戦29回）、山口京一さん、小早川



© Mazda

2000年に、三次試験場で米国『ロード&トラック』誌の企画により1991年ル・マン優勝車マツダ787Bのハンドルを握るポールさん。

## ポール・フレールさんをしのぶ

小早川 隆治

元マツダエンジニアで現在はRJC会員、フリーランスモータージャーナリスト

初めてポール・フレールさんご夫妻にお会いしたのは1976年、4年間のアメリカにおける技術駐在から帰国して海外広報に移籍した私の最初の業務として、日本の著名な自動車ジャーナリストでポール・フレールさんの友人でもあったジャック山口（山口京一）さんのおすそめを受けてご夫妻を広島にお招きしたときだ。そのころマツダでは第一次エネルギー危機直後のロータリー車の燃費問題に起因した北米市場における苦戦をカバーすべく、欧州市場の拡大も視野に入れて後輪駆動の初代323の開発が山場をむかえていた。マツダにお越しいただいたポール・フレールさんからは、開発中の323、さらには欧州マーケットに対する幾多の貴重なご意見を頂戴するとともに、三次試験場におけるポールさんの目も覚めるような運転技術にすべての関係者が頭を下げた。加えて輸出市場向けは水平基調のグリルに変更することにしたのは、奥様のスザンヌさんから323のフロントグリルデザインに対する貴重なご意見があったからだ。

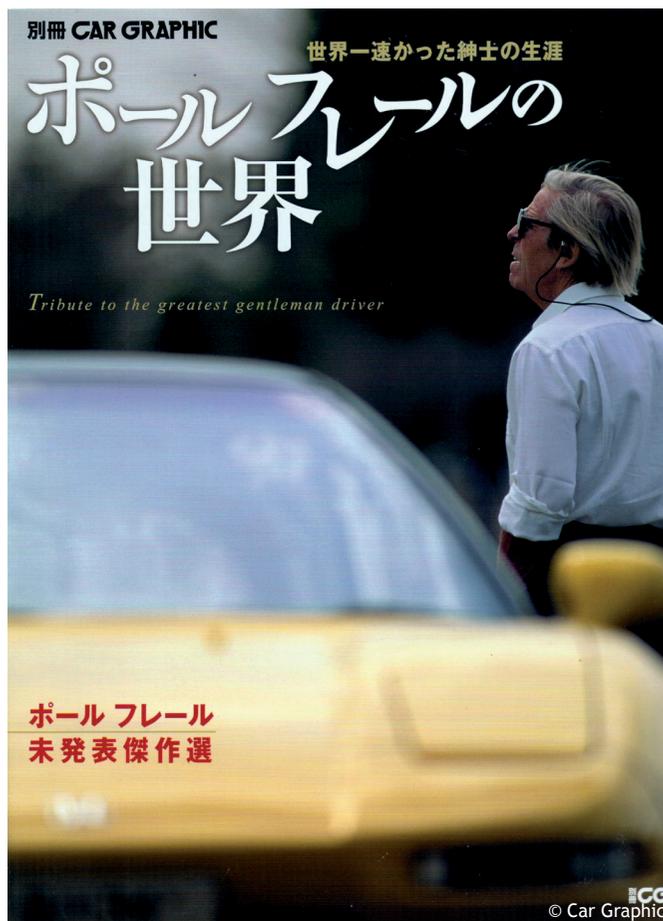
以来スザンヌさんの体調が長距離旅行に適さないようになるまでは毎年のように必ずご夫妻で日本に来ていただき、後輪駆動626、2世代目の前輪駆動323、同じく前輪駆動の626、さらには2世代、3世代RX-7など、開発中の多くのモデルに対する貴重なご意見をいただくことができた。ポールさんが開発段階における欧州現地テストの大切さを繰り返し主張されことを受けて、マツダはいくつものチームを欧州に派遣、そのたびに南仏の厳しい山間路はもちろんドイツのニュルブルクリンク・サーキットなどにおけるテストも含めて数多

く参画いただくことができた。ご夫妻で来日の折には広島に加えて各地の史跡にもご案内し、お二人それぞれお好きだった各種の日本料理も味わっていただいた。

1980年代初期からはマツダとアドバイザー契約も結び、開発技術者を対象にしたドライビングスクールも開催していただくとともに、三次試験場内のグローバルサーキットの一部にポールさんご推奨の南仏の山岳道路を再現した。私が1980年代半ばに開発に復帰、担当することになったRX-7プロジェクトに関しても素晴らしいインプットをいただくことができた。私が当初から開発を担うことになった三代目RX-7は、「RE Best Pure Sports」（ロータリーエンジン車でなければ実現できないベストピュアスポーツカー）を商品コンセプトとし、重量軽減、低重心化、ヨー慣性モーメントの低減などを徹底、セクシーなデザインとともに馬力あたり5kg以下のパワートゥーウェイトレシオの実現を目指した。ポールさんには三次はもちろんニュルブルクリンク・サーキットなどで試作車を評価いただき、目標とする性能を実現することができた。

ポールさんの一連の提言は大変素晴らしいもので、欧州のドライビングコンディションにおける動的特性の点でマツダは日本車の中で際立つものとなった。さらには今日マツダが標榜する“Zoom-Zoom”（運転する楽しさ）はポールさんからの貴重なアドバイスがその原点となっているといっても過言ではない。

非常に幸いなことにポールさんの来日プログラムにはすべて私に関与、私の家族もいろいろなチャンスに



## PF先生を偲ぶ

小林 彰太郎

僕はむかしから、状況の許す限り全速でかっ飛ばすのが癖(悪癖?)だったが、他人(ひと)と少し違うのは、車に関する本を読むことも運転と同じくらい好きだったことだろう。新橋内幸町に海外出版貿易という小さな洋書屋があって、その書棚にある車関係の洋書を、ポケットに金があれば片っ端から買い込んだ。なかでもおおいに参考になったのは、『The Autocar』のスポーツ・エディター、Sammy Davis の著わした『Car Driving as an Art』という教則本だった。当時の僕は、なんとか他人より速く走ってやろうと日夜考えていたが、教えてくれる先生がいないので、運転はまったく自己流だったと思う。だからこの本を貪るように読んで猛練習したのである。

その数年後だったと思うが、同じ海外出版貿易で、Paul Frèreという未知のベルギー人ジャーナリストの著した『Competition Driving』という本を発見した。さっそく買って息もつかずに読了し、深い感銘を受けた。それは1960年ルマン24時間レース優勝を頂点として、モータースポーツ全分野にわたる10年間の実体験を背景に、確たる理論に基づいて書かれたドライビングのバイブルだったからだ。年季の入ったCG(Car Graphic)読者ならご存知のように、この名著は1966年に『ハイスピードドライビング』として二玄社から翻訳出版された。翻訳は、大学で知り合って以来無二の親友となった武田秀夫君(後に第1期ホンダF1の足回り設計者となる)と筆者である。以来版を重ねて、二玄社の隠れたるロングセラーになっている。

しかし書物で理屈は理解できても、読んだだけで操縦が上手くなるわけではない。そんな折も折り、新着の英国誌『The Motor』を見たら、このポール・フレール(PF)がサーキットを使って講習会を主宰しているではないか。長い話をまとめると、PF先生はCGのたっぴの希望を容れて、愛妻のスザンヌさんとともに1969年春に来日された。そして2週間にわたり鈴鹿サーキットを舞台として、日本初の本格的なレーシング・スクールを開催されたのである。これにはわれわれCG編集部員も全員参加して、2日間手とり足とり(?)親しく教えを受けた。このPFレーシング・スクールの記事はCG誌1969年6月号に詳しい。

いまとは違って、鈴鹿サーキットにはまともな洋食を食べられる場所がなく、あるものといっちはうな井と寿司のみだった。意外なことに夫婦はお二人ともこれが大好きで、ついに丸2週間というもの寿司とうな井だけで過ごし大いに満足された。スザンヌさんは和食がすっかり気に入って、フランスでは手に入りにくいこまごました品々を買って帰られた。以来彼女のハンドバッグには、いつも小さな醤油のビンが潜んでおり、レストランなどへ行くと肉などにそれをひそかに取り出して使う。そしてこちらと目が合うと、悪戯っぽく微笑むのがいかにも可愛らしかった。

鈴鹿の講習会の後PF夫妻は10日間滞在、その間にホンダ、日産・プリンス、いすゞ各社のほか、国産のYS11ターボプロップ機に乗って広島のマツダにお連れして、サーキットやテストコースで最新型生産車とレー

## ポール・フレールの 戦績



- 1948年 ベルギー24時間レース: 950 cc MGで、1100 cc クラス3位
- 1950年 量産車 GP (Spa): 750 cc パナール で小型車クラスの1位
- 1951年 量産車 GP (Spa): 750 cc パナール で小型車クラスの1位
- 1952年 量産車 GP (Spa):4.9 リッター オールズモビルで ツーリングカークラスで1位  
 国境GP (Chimay): 2リッター HWMで1位、ラップレコードを樹立  
 ベルギーおよびヨーロッパGP: 2リッター HWMで5位
- 1953年 ミツレミア: 5.3リッター クライスラーで2リッター以上のツーリングカークラスで1位  
 アイフェルGP (Nürburgring):2リッター HWMで2位  
 量産車 GP (Spa): 5.3リッター クライスラーで1位  
 ル・マン24時間レース: 1.5 リッター ポルシェで1500 ccクラス1位
- 1954年 量産車 GP (Spa): 1.9リッター アルファロメオで 2リッタークラス1位、5.3リッター クライスラーで2リッター以上のクラス1位
- 1955年 スパ GP: 2.9リッター アストンマーチン DB3Sで1位  
 量産車 GP (Spa): 2リッター アルファロメオで2リッタークラス1位  
 ル・マン24時間レース: 2.9リッター アストンマーチンDB3Sで総合2位 (3リッター クラス1位)  
 ベルギー F1 GP: 2.5リッター フェラーリスーパースクアロで4位
- 1956年 ミツレミア:850 cc ルノードーフィンで 1リッター ツーリングカークラス4位  
 デイリーエクスプレストロフィ(Silverstone): 3.4リッター ジャガーでプロダクションカーレース 3位  
 スパ GP:2リッター フェラーリで2リッタークラス1位  
 ベルギー F1 GP:2.5リッター ランチア-フェラーリ D50で2位  
 ランス12時間レース: 3.4リッター ジャガー-D-Typeで2位  
 ローマ GP: 2リッター フェラーリで2リッタークラス3位  
 ツールド・フランス: 1.3リッター アルファロメオで総合7位と1.3リッタークラス2位  
 セブリング12時間レース: 850 cc ルノードーフィンで1リッター ツーリングカークラス3位
- 1957年 ミツレミア: 850 cc ルノードーフィンで1リッター ツーリングカークラス1位  
 ランス12時間レース:3リッター フェラーリ250 GTで1位  
 ル・マン24時間レース: 3.4リッター ジャガー-D-Typeで総合4位
- 1958年 ニュルブルクリンク 1000 km: 1.5リッター ポルシェで1.5リッタークラス2位  
 スパ GP: 3.9リッター アストンマーチン DBR2で2位  
 ル・マン24時間レース: 1.5リッター ポルシェ RSK 1.5でクラス1位 (総合4位)  
 ランス12時間レース: 3リッター フェラーリ250 GTで1位  
 レオポルドヴィル GP: 3リッター フェラーリ250 TRでラップレコード
- 1959年 ル・マン24時間レース: 2.9リッター アストンマーチン DBR1 で総合2位  
 ツーリストロフィ: 3リッター アストンマーチン DBR1で4位
- 1960年 南アフリカ GP: 1.5リッター クーパークライマックスで1位  
 ブリュッセル GP: 1.5リッター クーパークライマックスで5位  
 ニュルブルクリンク 1000 km: 1.6リッター ポルシェで1.6リッタークラス2位  
 スパ GP: 1.6リッター ポルシェ RS60で1位  
 ル・マン24時間レース: 3リッター フェラーリ250 TRで総合優勝

## 謝辞

著者は、ポール・フレールを自動車の世界におけるレジェンドとしての記憶を不朽のものとするこの本を出版することを助けてくれたすべての人々に感謝したい。

特に、エチエンヌ・ヴィザール、ポールと親しい関係で30年以上も疲れも見せずに働いたモニター・オートモビル誌の元編集長である彼は、私の計画を最初から応援してくれてポールとつながりを持った多くの人々を紹介してくれた。

ピエール・デュドネ、ドライバーにしてジャーナリストでありポールの精神的な息子であった。ピエールにとってポールは、主人であり友人であり、彼の父ジャンとポールは少年時代からの友人同士だったのだ。彼は私の本の序文を書くことを即決で同意してくれた。

クリストフ・ガッシュ、国際的なモータースポーツに関する博識な歴史家で、彼はこの本を書くために彼の住所録を使わせてくれ、私にタイムリーなアドバイスをくれていつも私を勇気づけてくれた。

ジャン＝リュック・ドクラエ、2004年にヘイゼルスタジアムで開催されたポール・フレールに素晴らしいオマージュを捧げたブリュッセル・レトロ・フェスティバルの主催者だった。彼は、ベネディクト派の修道僧のような根気で私の書いた全文章を読み直してどんな小さな間違いも直してくれた。ポールもきっと賞賛してくれるだろうと私は確信している。

小早川“コビー”隆治、マツダの技術主査を務めた後にジャーナリストに転じた。彼はポールの偉大な友人であり、私に彼が撮ったポールの写真や彼が書いた記事をすべて使うことを許可してくれた。

フレディールセル、ENBにおけるポールの義理堅いチームメイトであった元レーシングドライバーである。彼は、ポールと共に過ごした日々の精神的なつながりに関して教えてくれた。

河村 昭、彼は、2009年に完全にポール・フレールに捧げられた150ページもの別冊カーグラフィック「世界一速かった紳士の生涯、ポール フレールの世界」を編集した。彼は親切にもこの号の記事の中から私の本のために引用させてくれた。

ニコル・エンゲルバール、彼女は亡き夫のアンдре・ヴァン・ベヴェルが撮影した写真を表紙に使わせてくれた。翻訳者デイヴィッド・ワルドロン、彼は、自動車の世界に関する微妙なニュアンスを理解し、私の書いたフランス語の文章を英語に翻訳してくれた。

クリスティーヌ・ベッカー、ベルギーの有能な元ドライバーで、ポールとは子弟関係にありポールの称賛者であった。ポールによるドライビングの科学を長い時間をかけて解説してくれた。

ウルフガング・ウルリッヒ博士、20年もの間アウディの競技部門のボスを務め、ポールの偉大な称賛者である。私が彼に賛辞を書くことを依頼したとき、即時にイエスと言ってくれた。

### 写真のクレジット

この本の中に使われた写真のほとんどは著作権が確認されている。しかし、いくつかは撮影者が確認されていないものがある。もし、撮影者がそれに気づいたら、著者に連絡を取りたい。

## 著者

1954年生まれベルギー人、セルジュ・デュボアは、広告の世界でアーティストとして訓練を受け、その後ジャーナリストそして作家となった。彼の若いときに持っていたモータースポーツへの情熱は、長い間の夢であった作家となることによってほとんど突然に再浮上することになった。彼の著作となった初めての2冊、2010年の『Les Seigneurs de la Piste』と2013年の『Pilotes des Sixties』は、ドライバーがまだ大衆、すなわち若者にとって英雄であった栄光の時代にクルマの熱烈な愛好者だった人たちの心に火をつけた。

[www.sergioleone.be](http://www.sergioleone.be)



「1973年、ポール・フレールは、私をベルギー・グランプリに招待してくれました。そのころ、私はドライバーのポートレートにガッシュという不透明な水彩画の具で描いていたのです。ポールは、私がエマーソン・フィッティパルディを描いた絵を買ってくれ、グランプリが終わってからエマーソンのモーターホームで彼に贈呈しようと私を招いてくれたのです。私はまだ19歳で、ポールのとてもやさしい気持ちが忘れられない記憶として残っています。ポールは、その時をフィルムの上に永遠に残すために自分でシャッターを押してくれたのです」



2014年1月著者と一緒仕事をする次女マルティン・フレール

## 訳者あとがき

「袖振り合うも多生の縁」ということわざがあるが、私が、この本の翻訳を引き受ける事になったのは、本の間にはさんだままになっていて撮られた事も忘れていたボラロイド写真を全くの偶然に見つけたのが縁であった。

ポール・フレール先生と私が並んで写っていたその写真は、1997年秋に鈴鹿サーキットで行われた「ラ・フェスタNSX」でのパーティでお会いした先生との記念であった。私は、NSXのオーナーではないが、同日に開催されていた「ホンダ・スポーツ・ミーティング」に参加していて、同じ建物の中で行われていたNSXのパーティに誘われた時に撮られた写真だった。

私の記憶の中に残っていたその同じ日に鈴鹿サーキットの元ボーリング場で展示されていたホンダコレクションに並んだホンダのF1マシン等を撮影していたら、上原繁LPLに引率されたポール・フレール先生御一行が来られ、先生がRA271に乗り込んで喜々とされていたお姿を私が撮影したカラースライドの事を思い出した。倉庫に仕舞った膨大なスライドの中から数枚を見つけ出し、それからJPEGファイルを作った。ベルギーのホンダS800クラブの友人から先生の娘婿のリュック・ド・プリンス氏のメールアドレスを教えて貰って、メールに添付してそのJPEGファイルを送ったのだった。

その日の内に返事が来て、私の住所を聞いてきた。私の住所を送ると、航空便で送られてきたのが、完成したばかりの英語版のこの本であった。今まで見た事がない写真を数多く含まれたこの本を少し読んでみたが、なかなかのマニアックな内容であった。数カ月後、アムステルダムからパリに行く途中にブリュッセル郊外に住むリュックさんと先生の次女のマルティンさんのお宅を訪問する事になり、その時に、この本を日本で出版し、日本におけるポール・フレール先生のファンに読んで欲しいと相談されたのであった。

私自身、若い時からの大ファンであったし、初めてお会いした1982年のル・マン24時間レースのマツダの昼食会で少しお話をさせていただいた時には、スーパースターと初めて会って舞い上がってしまった記憶がある。私自身、この本を日本語で読みたいと思う人間なので、その依頼を引き受けて帰国した。

その後、紆余曲折があって、まずは私自身で翻訳してサンプルを作ってみなければ何も物事が進まないと感じ、本1冊全部を翻訳する事を決意して著者のセルジュ・デュボア氏に会って翻訳と日本語版の出版に関して話し合う事になったという次第である。

それから本業の医師の仕事が終わってからの時間を使って半年以上掛かったが、翻訳に取り組んだ時間は、苦しくもあり楽しい時であった。

ベルギーは、オランダ語系のフラマン語を話す北部のゲルマン系の人々とフランス語を話す南部のワロン系の人々、それに一部にはドイツ語を話す人々からなる国であり、原著はフランス語で書かれていた。翻訳に関しては、人名や地名をできるだけ元の発音に基づいてカタカナ表記する事に努めたが、フランス語系の人名や地名の表記に関しては、陣内マドレーヌ美深子、Lisa Hardon、Lieve Swinnen等の友人達それに娘のマリー・裕季子の助けを借りて、200ヵ所以上の訂正を行った。一度出版されてしまうと、間違いを発見したり指摘されても修正するのは不可能だからだ。

ポール・フレール先生は、「いつもクルマがいた」という自叙伝を書かれている。何度も読ませていただいたが、この自叙伝にも書かれていなかったエピソードが満載されたこの本を書いた著者セルジュ・デュボア氏の努力に感嘆しながら翻訳を行うのは、喜びながらの行とでも言うべき日々であった。

翻訳していて、この記述は真実なのだろうか?と疑問に感じた事もある。例えば、1956年のミッレミアにポールは850ccのルノー・ドーフィンで参加しているが、このドーフィンに5速ギヤボックスが使われていたという記述である。1957年のミッレミアでも5速ギヤボックスの記述がある。1956年から生産が始まったドーフィンは縦置き3速ギヤボックス314が標準で、4速ギヤボックス316が使われたのは、1957年に登場したドーフィン・ゴルディーニからで、5速ギヤボックス353がルノーの生産車に用いられたのは、1966年のR8ゴルディーニ1300からだった。いくらルノー公団のワークスチームでも1956年の時点で5速ギヤボックスを持っていたというのは、ポール・フレール大先生でも誤った記事を書いたのに違いないと私は思っていたのである。ニュージーランドで友人にこの疑問をぶつけてみたら、「ドーフィン用の5速ギヤボックスなら、この棚に在るよ!」と言って見せてくれたのが、イタリアのモデナに在るコロッティ社製のギヤボックスだった。疑いはこれで氷解したという次第である。オークランド郊外のこの謎のガレージには、マクラレンM12のシャシーとトヨタ7の5リッターV8気筒エンジンが鎮座していた。

デュボア氏とメールをやり取りしながら、翻訳を続ける自分を鼓舞する言葉が浮かび、それを挨拶に使う事にした。映画「スターウォーズ」シリーズでの名台詞「May the Force be with you!(フォースの共にあらんことを!)」をもじって「May Paul be with us! (ポールと共にあらんことを!)」とお互いに送りあい、この翻訳は完成したのであった。

翻訳した第一稿を使ってパイロット版を作るにあたって山部美穂子・石井義光氏の協力で、前に進むことができた。

日本語版には、小林大樹氏のご厚意により、故小林彰太郎先生が、別冊CGポールフレールの世界「世界一速かった紳士の生涯」に書かれた賛辞を収録することができたり、上原繁氏、由良拓也氏、クロード・F・サージ氏から寄せられた賛辞を収録することができた。大内誠氏よりヤマハOX99-11の素晴らしい透視イラストレーションを提供していただいたことで、原著には無い付加価値を与えることができたと考えている。

本書で描かれた過去のレースやイベントをもっとビジュアルに感じるために、スマートフォンで文中のQRコードを撮影するとYouTubeの動画にジャンプする仕掛けを作ったり、ホンダのホームページで紹介されたポール・フレールの世界も楽しんでくださることを希望します。

紆余曲折を乗り越えて最後に本として完成させるまでに多大な協力をしていただいた田島安江、前原正広、小林謙一の三人に多謝したい。

2019年4月 宮野 滋



## 伝記 ポール・フレール

偉大なるレーシングドライバー&ジャーナリストの生涯

2019年6月30日 初版発行 限定1000部

著者 セルジュ・デュボア

翻訳 宮野 滋

発行者 宮野 滋

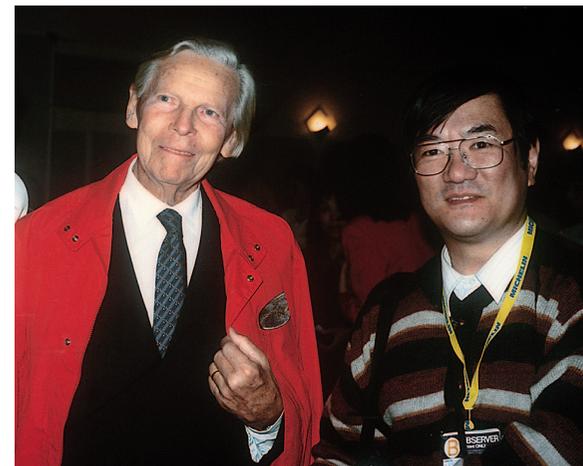
発行所 有限会社 宮野ビル  
〒860-0848 熊本市中央区南坪井町3-7 宮野ビル5F  
TEL 096-352-9443

発売所 グランプリ出版  
〒101-0051 東京都千代田区神田神保町1-32  
TEL 03-3295-0005 FAX03-3291-4418

DTP 山部 美穂子/前原デザイン室  
編集 システムクリエート  
印刷・製本 株式会社西日本新聞印刷

©2019 Printed in Japan  
ISBN978-4-87687-365-4 C2053

※本書の一部あるいは写真などを無断で複写・複製（コピー）することは、法律で認められた場合を除き、著作者及び出版社の権利の侵害になります。個人使用以外の商業印刷、映像などに使用する場合はあらかじめ小社の版權管理部に許諾を求めてください。落丁・乱丁本は、お取り替え致します。



1997年秋

### 訳者略歴

宮野 滋 (みやの・しげる)

1953年1月17日熊本市生まれ66歳。熊本市在住

1978年久留米大学医学部卒業

学生時代より自動車の世界に魅せられて、一時期CAR GRAPHICやCar Magazine誌にクラシックカーの記事や写真を発表していた。ギネスブックのイギリス一周燃費記録にチームを作って挑戦を続け、6枚の認定証を獲得して四冠達成。臨床医を続けながら、翻訳出版を行った。

