

リンドバーク「ザ・スピリット・オブ・ セントルイス」完訳挑戦顛末記

岩見 雅夫（精密 33）



1. 映画「翼よ、あれがパリの灯だ」

「リンドバークって知ってますか？」とたずねると、若い人だと大抵は「ロックグループでしょ」と答えます。60 歳を越えた年配の人になると「大西洋を一人で飛行機で横断したひと」といったような、期待した答えが返ってきて、ほとんどの方が映画「翼よ、あれがパリの灯だ」の主人公と付け加えます。ことほどさように、80 数年前愛機のライアンNYP「スピリット・オブ・セントルイス号」を駆ってニューヨークからパリまでの、大西洋横断単独無着陸飛行に成功し、時代の寵児となった米国人飛行家としてのリンドバークは、当のロックグループの名前の元になった人物であるにもかかわらず、航空好きを除くいまの若い人にはあまり馴染みがなく、一方高齢の方々のあいだではよく知られていて、「翼よ、あれがパリの灯だ」というタイトルも極めてよく浸透しているという印象を受けます。しかし 80 有余年という歳月のしからしむるところか、日本ではマスコミからはすっかり忘れ去られて、若い人たちがその名を目にし、耳にすることがほとんどなくなり、高齢者の記憶の中、あるいは航空ファンのあいだにだけ生き続ける存在になってしまったかのようです。

この映画「翼よ、あれがパリの灯だ」
(原題 ザ・スピリット・オブ・セントル

イス) は、1957 年ワーナー・ブラザーズ社/ビリー・ワイルダー監督の作品で、ジェームス・スチュワートが主人公のリンドバークを演じ、日本でも同年に公開されました。私はこの映画を 1958 年に見ましたが、その年に精密工学科を卒業して工作機械メーカーに就職したばかりの新米設計技術者だった私の記憶には、この飛行機を製作したライアン社の工場の突貫作業のシーン、特に機首部を覆うアルミ板に、回転ブラシを押しつけて同心円状の模様を並べてつけていく工程が、「あの模様はああやってつけるのか」という発見を伴って印象深く残っています。

ところで、私がリンドバークの名を知ったのはいつのことか、全く覚えがありません。この映画を見たときには少なくとも、ひとりで大西洋横断飛行に成功した飛行士であることは知っていたはずですが、それ以上のものではなく、飛行に至るまでの経緯や飛行の状況などはこの映画を見て初めて知ったと言え、それだけに大きな感銘を受けた記憶があります。

2. 原作との出会い

この映画を見てから 10 年以上がたった 1970 年頃、偶然本屋の棚に「翼よ、あれがパリの灯だ」とタイトルを付けられた上下 2 巻の文庫本を見つけ、映画と同じ題名の本がある、面白そうだと早速

買い求めました。この時初めて、この本はリンドバーグ自身が書いた作品、*The Spirit of St.Louis* を翻訳したもので、映画はこの作品をもとにして製作されたこと、映画の邦題はこの文庫本の訳者の手になるものだったということを知りました。

ところが、この訳本を読み出してはみたものの、上巻の半分も読まないうちに、とても読み続ける気にはなれなくなってしまいました。かなり著名な翻訳家の訳として出版されていたにもかかわらず、学生アルバイトのお粗末な下訳をなんのチェックもせずにそのまま活字にしたとしか思えないひどい訳文でした。一体原文ではどう書かれているのか、これでは原文で読んだ方が早いのではないかといった思いが交錯し、結局読むのを止めて、会社出入りの洋書屋に原書を発注しました。入荷したのは今も同書に挟み込まれたままになっている納品書によれば、1972年5月末のことでした。

こうして手にした原書ですが、さほど英文読解力があるわけでもない私にとって、すらすら読み進むのは難しいことでした。それならいつそのこと辞書を片手にノートに訳文を書き出しながら読んでいってみようと思いはみたものの、仕事の忙しさにかまけて長続きせず、翻訳ノートも原書もいつしか本棚の片隅に眠る存在となってしまう、長い間すっきり忘れ去っていました。

3. 完訳への挑戦

ところが2003年自宅を改築した折りの引っ越し騒ぎで、このノートと原書が再び目に触れることになり、こうした経

緯を思い出すことになりました。定年退職後10年たった頃のことです。余暇時間は十分あります。この*The Spirit of St.Louis* をじっくり読んでみたい、完訳してみたいという思いが湧いてきました。

話は変わりますが、昭和30～40年代、我が国の工作機械業界はまだ諸外国の技術文献・資料を読んで技術を吸収し、欧米に追いつき、追い越そうとしていた時代でした。私もその当時は、日常業務のかたわら英語やドイツ語の技術文献類の翻訳を時間外に寮や自宅で数多くやられました。いまでも翻訳というものに興味があり、趣味としてその関係の本を読み漁っているのはその名残といえます。

また、私が生まれ育った秋田県能代市には戦前から戦中にかけて、東雲原（しのめはら）飛行場と呼ばれた飛行場がありました。このためもの心ついた頃から飛行機に親しみ、間近で見た「テンカー（点火）」「テンカー」と声を掛け合いながらプロペラを手で回して、複葉機のエンジンをかける情景が脳裏に刻まれています。その後陸軍の飛行場となったため、小学校6年の終戦の年まで、一式戦闘機「隼」や二式戦闘機「鍾馗」、百式司令部偵察機「新司偵」といった当時の新鋭機の爆音を聞き、その姿を見て育ちました。こうした生い立ちのせいで、飛行機、特にプロペラ機が好きで、航空に関する程度の知識は持っていました。

もちろん、リンドバーグのこの本は単なる技術書ではありません。この記録的な大飛行の発想から、計画、資金集め、飛行機的设计、製作、試験飛行、そしてこの大飛行の実施と成功に至るまでを、

自分の生い立ちや飛行家としての生活のなかで出会ったエピソードの数々を随所に織り交ぜながら書き上げた、記録文学にして自己の半生記とも言うべきものであり、立派な文学作品なのですが、その中心にあるのは飛行機と飛行そのものです。そして描かれる時代は1920年代で、現代を扱った文学作品のように、辞書にはない俗語や隠語の類が出てきて困惑することもないはずです。だったら自分の手に負えないことはないだろうと思ったわけです。いまから6年ほど前の2004年1月のことでした。

まずリンドバーグの人となりを知ろうと、参考文献を集めて読みだしたのですが、その過程でリンドバーグがこの *The Spirit of St. Louis* を、多忙な生活の中で寸暇を見出しては書き続けること十数年、氣にいらないうちは書き直した草稿は6種類にもおよび、なかには10回も書き直した箇所があるほどの、心血を注いで書き上げられた作品であり、海や空や雲の描写の美しさ、睡魔や嵐との闘いのリアルさが絶賛され、出版翌年の1954年にはピューリッツア賞を受賞していたことなどを知りました。

それにひきかえ、現在入手できる同書唯一の邦訳版は、表現が稚拙で原著が持つとされる美しさ、リアルさを損なっているばかりか、訳し洩れや誤訳・珍訳が随所に目につくのは非常に残念（というよりは腹立たしいと言いたいくらい）に思われました。あら探しの視点に立って読めば、それはそれで面白いとは言えるのですが、リンドバーグの作品を読もうと思ってこの訳本を買った人にして

みれば、たまったものではありません。そういうこともあって、なんとかこの力作、秀作をきちんとした翻訳で蘇らせたという思いを一層強くさせられました。

4. 翻訳作業にかかる

実際に翻訳に取りかかったのは、2004年3月に入ってからでした。1日1頁平均のペースで翻訳を進めることにし、約500頁の本文訳了の目標は余裕を見て2年後の2006年2月末と決めました。そしてなにかの集まりで近況報告をするときなどの機会をとらえては、自分はいまこんなことをやっていると言官して、後には退けないようにしました。結局この目標は途中病気入院する事態があったりして達成できませんでしたが、3ヶ月遅れの同年5月21日大西洋横断飛行成功79周年の日に、なんとか本文を訳し終えました。

翻訳作業は訳文をパソコンのテキスト・エディターに直接打ち込んで行く方法をとりましたが、こみいった文章になるとそれでは対応しきれず、紙に書き出して主語はどれ、この代名詞はなにを指しているのかなど、しるしをつけたり、訳文を書き出したり、頭の体操をすることも紙数にして80枚近くに上りました。

本文訳した後、著者あとがきや付録、用語解説などを訳し、さらに全文を読み直し修正を加え一応脱稿としたのはそれから更に約1年が経った2007年2月末のことでした。その後訳語の統一、脚注づけなどの編集作業や、数回に及ぶ読み直しと細部修正を経て、2008年春にやっと印刷一歩手前までこぎつけました。4年

半強かかったことになります。リンドバークが、この前人未踏の完全な無着陸大西洋横断飛行を、思い立ってからわずか8ヶ月で成し遂げたことを思うと、ずいぶんのんびりしたペースで、内心忸怩たるものがありますが、締め切りにせかされることのない、作品と翻訳作業両方の面白さを終始楽しみながらの仕事でした。

ただ、タイトルをどうするかということでは頭を痛めました。前記の訳本の「翼よ、あれがパリの灯だ」という書名は、映画のお陰で我が国では極めてよく知られていて、インターネット上の発言などを見るとリンドバークがパリの上空でこの言葉を実際に口にしたと信じ込んでいる人も数多く、著名人の発した名言集にこの言葉を取り上げる向きも少なくありません。このようにこのタイトルは我が国ではすっかり定着していると言えますが、自分の訳稿にこれをそのまま用いることには抵抗がありました。自分の訳ではないということと、本書全編がリンドバークの技術者らしい理知的な筆致に貫かれているのに、情緒的なこのようなタイトルを付けるのはどんなものかなという思いがあったからでもありました。そのため結局この訳稿のタイトルは、英語の原題（乗機の名前）をそのまま仮名書きにした、「ザ・スピリット・オブ・セントルイス」とすることにしました。

5. 翻訳は終わったもの

さて、翻訳はこうしてなんとか完成しました。当初どこかの出版社から出版して貰うことを夢見ていたのですが、おいそれと簡単には行きそうにありません。

そこで取りあえず、ワープロで書籍形態にレイアウトした文書ファイルをPDFに変換してCDに収録し、非売品の私家版として出すという便法を取ることにしました。これなら全て自分の手作業でできて費用もかかりませんし、翻訳権の問題もクリアーできます。ただ、このような発行形態では、パソコン環境が整っていて、しかもディスプレイ画面で文書を読むことに抵抗を感じない方にしか読んで貰えないわけで、普遍性に欠けるのですが、たまたまこの年2008年にできた健康保険の「後期高齢者」なるカテゴリーに、私が仲間入りすることになる誕生日10月8日を皮肉を込めてターゲットにしたいという思いがあり、この形での発行に踏み切ったわけです。

CDによる発行となりますと、ページ数の制約はなくなりますので、地図や写真それに解説的なことを付け加えたり、さらにはリンドバークの偉業達成後を中心とした生涯についても簡単に触れたりしておきたくなり、それらを全て参考資料として巻末に収めることにしました。

組版スタイルは、この種の単行本では縦組みが一般的ですが、技術的内容も多く、数値データも頻出すること、さらには脚注も入れたかったため、横組みとすることにしました。ワープロソフトでページ・レイアウトを設定し、翻訳原稿のテキスト・ファイルをそれに流し込んで文書ファイルを作成し、PDFファイルに変換してCDに焼き付け、CD盤面デザイン、ケースジャケットの作成・印刷、ケースへの装填といった作業を続けて、取りあえず30部ほど作成し、身内と知

人のごく限られた範囲の方々に 10 月上旬に進呈しました。

6. CD 化その後

CD 化を思い立ったのは、2008 年春のことでしたが、それから 10 月までの半年は編集作業や解説作成などに費やされ、肝心の訳文の中身を掘り下げてチェックすることができませんでした。それまで何度か読み直しはしているからまあ大丈夫だろうと思ったわけです。しかし発送してしまってからやはり心配になり、11 月に入ってから冷静に第三者の目になって読み直してみますと、訳文に関してはすんなりと読み進めないところや、おかしなところ、明かな誤訳などが見つかり、編集に関しても誤植や脱字などテクニカルなミスがあって、これではならじと改訂版を出すことにしました。これが紙に印刷した本でしたら、こんなことはとてもできず、正誤表などで対応するしかないのですが、電子出版（といえるか疑問ですが）ではパソコンでの作業が全てですので、簡単に全部作り替えることができます。ただ、一人で全ての編集作業をやるものですから、修正漏れやレイアウト上の細かいミスをなかなか根絶できず、本を一冊作ることの難しさを思い知らされました。結局 2009 年春に第 3 版を出して、この CD 化プロジェクトは打ち止めとしました。

これまで、50 人ほどの方に差し上げましたが、手にとって読める、形のある本ではない上、かなり特殊なジャンルの作品ですので、完読された方は 2 割くらいではないかと思われます。その方達から



原書とその翻訳を収めた CD

は「面白くて一気に読めた」「翻訳臭さがほとんどなく、読みやすかった」といった感想を頂戴し、当初意図した日本語としてまでも、最後まで読み通せる翻訳に、少しは近づけることができたのではないかなと自画自賛しております。

最後に、同窓諸兄弟の中にリンドバークや航空に関心がお有るか、あるいはこの一文を読んで興味を持たれるかして、この翻訳を読んでみたいと思われる方がおられましたら、下記アドレスにメールでご連絡下さい。CD をお送り致します。その頃にはリンドバークの最初の著作である、偉業達成直後に書かれた「WE」の翻訳を付録として追加し、さらにこれまでリンドバークの陰に隠れて、ほとんど紹介されることのなかったスピリット・オブ・セントルイス号の設計者ドナルド・ホールに関することも参考として書き加えた第 4 版になっているはずです。

■いわみ・つねお