ドレイド DORADE

Dorade, the great racer is once more to ocean racing.

20世紀の名艇、再び外洋レースへ

4月、カリブ海はヨットレースシーズンを迎える。
「アンティグア・クラシックヨットレガッタ」、
「セントマーチン・ハイネケンレガッタ」、
「セントバース・フレンチレガッタ」……。
カリビアンブルーの海を舞台に繰り広げられたこれらのレースで、
いずれもクラス優勝したのが、
今回紹介するクラシックヨット〈ドレイド〉だ。

文=永井 潤　写真=矢部洋一　構成=西 朝子

text by Jun Nagai, photos by Yoichi Yabe, edit by Tomoko Nishi

special thanks to Fusanori Nakajima, Nick Jeffery Yacht Publicity and Panerai

「アンティグア・クラシックヨットレガッタ2012」で180ftガフスクーナー〈エレーナ〉（元設計は米国のN.G.Herreshoff、1911年）の風下を走る53ftの〈ドレイド〉

〈ドレイド〉のデッキ回り。2本見えるベンチレーターが「ドレイド・ベンチレーター」または「ドレイド・ボックス」だ

歴史に名を残すフネ

セーリング史上に名を残すヨットはいくつかあるが、歴史的に考えると、やはりアメリカズカップの発祥となった〈アメリカ〉（全長101ftガフスクーナー）や、ジョシュア・スローカムが乗り込み、初めて単独世界周航に成功した〈スプレー〉（全長37ftガフリグスループ、後にケッチに改造）は外せない。また最近は、プロモーションの効果もあってか、Jクラスボートの〈エンデヴァー〉（全長130ftスループ）などがよく知られていると思う。

ここで紹介する〈ドレイド（Dorade）〉も、実は、記念碑的存在とでもいうべきヨットである。実際『ウェキペディア』にも載っているし、書籍も何冊か出版されているくらいなのだ。〈ドレイド〉がなぜそれほどに重要かと言うと、1930年から21世紀に入るまで、ヨットのあり方というものを強力に牽引した、あのスパークマンズ&スティーブンス、通称S&Sの偉大なヨットデザイナー、オーリン・J・スティーブンスが21歳の時に手がけた初作品だからである。

〈ドレイド〉は1929年にニューヨークで建造された、ディープキールの53フィートヨールだ。進水の翌年にはバミューダレースに出場、そして翌1931年のトランスアトランティックレースの優勝を皮切りに、ファストネットレース、トランスパックレースなど、数多くのオーシャンレースに優勝した。「近代的」という言葉がフィットするかどうかはわからないが、少なくとも新しい合理的な考え方による、近代外洋オーシャンレーサーのプロトタイプともいうべきボートだったのである。

おしなべて、時代を築き上げた成功者というのは、それまでの常識を覆すイノベイターでもある。S&Sもその例にもれないが、彼らの作品の中でも真に革新的だったのは、おそらく1956年から58年にかけて、バミューダレースで3連勝した38.5フィートの幅広センターボーダー〈フィネストリー〉だったと思う。

しかし、〈ドレイド〉は〈フィネストリー〉とは若干異なるコンセプトを持っていた。軽めで細身の抵抗の少ないハルと、底部にバラスト重量を配した低重心キールという組み合わせは、現代から見ても一理ある考え方である。これを推し進めていくと、前のアメリカズカップクラスや、ラジコンの競技ヨットとなる。

さらに、効率の良いマルコニーリグを採用、エリア調整の容易なヨール構成とした点など、外洋オーシャンレーサーとはどうあるべきかを、柔らかい若い頭で考え抜いた、当時としては革新的なボートだった。

もう一つ細かい点をあげると、水の入らない水切り箱のついたベンチレターも、このヨットの設計時に考案された。今でも「ドレイド・ベンチレーター」、「ドレイド・ボックス」にその名を残している。

上：レース中の写真を見ると、デッキ上はレース仕様に考え抜かれているのが分かる。ライフラインも当時の形態を保っている
下：木造のスパーに真ちゅう製のウインチとロープ。クラシックな雰囲気は大切にしている

〈ドレイド〉が、その後の外洋レーサーに大きな影響を与えたのはいうまでもないだろう。実際、マルコニーリグは、当時、アメリカズカップでこそ使われていたものの、一般的なヨットでは少数派だった。しかし〈ドレイド〉以後、ガフリグはほとんど造られなくなった。

偉大なヨットデザイナー

〈ドレイド〉のデザイナー／ビルダー／スキッパーであるスティーブンス兄弟は、兄がオーリン二世（1908–2008）、弟がロドリックJr.（ロッド　1909–1995）である。日本ではスティーブンスではなく、ステファンスと紹介されたこともある。

兄弟はニューヨークの裕福な家に生まれ、バカンスごとにニューイングランドのケープコッドに出かけては、父親からヨットの手ほどきを受けた。セーリングに夢中になった兄弟は毎週のようにヨットレースに参加し、ハイティーン時代は

左：ここがコクピットに相当するところ。セットされているテーブルを外すと、中央付近にティラーが現れる
右：メインキャビンからスターン方向を見たところ。ボートサイズ53ftに対して、細身の船型が分かる

主として6メーター級に乗り、トップセーラーやトップデザイナーとディスカッションを重ねたそうだ。

兄のオーリンは、マサチューセッツ工科大学（MIT）に進学したが、病気のため1年間しか通うことができなかった。しかし、ヨットへの情熱は失せることがなく、造船所で製図工としてアルバイトをしながら実地経験を積み、独学でヨットデザインを勉強していった。

1929年、オーリンはヨット・ブローカーのドレイク・スパークマンと組んでS&Sを起業。ほぼ同時に、父親から53フィートヨールの発注を受けた。兄オーリンが中心となりデザインしたボートは、弟ロッドの建造管理の元、ニューヨークで建造された。これが〈ドレイド〉である。蛇足だが、ドレイド（dorade）とは鯛の一種だそうだ。

ボートは兄弟が乗ってきた6メータークラスの影響を受け、ディープキールにスリムなハル、前後バランスのよい長めのオーバーハングを持つ、それほど重くないボートだった。それは、蒸曲（むしまげ）フレームを採用するなど、当時としては洗練された構造をしていたことも影響している。弟のロッドは、建造面だけでなくデッキレイアウトもスーパーバイズしたとそうで、ドレイド・ベンチレーターが開発されたのも、彼によるところが大きい。

〈ドレイド〉の名前を一躍有名にしたのは、1931年に出場したトランスアトランティックレースでの優勝だ。同レースに参加した大型の9艇に2日以上（修正時間では4日以上）の差をつけて勝利。この時〈ドレイド〉は、ニューポートからプリマスまでの3,000マイルオーバーの距離を17日と1時間で走っているが、そのコースレコードは12年間破られることはなかった。

〈ドレイド〉は、当時一般的だったメキシコ湾流に乗ってイギリスに向かうコースを避け、ただ1艇、ニューファンドランドの南岸をかすめるまで北上し、強い北風をつかんで疾走したという。

日本のヨットデザイナーの草分けである、〈どんがめ〉の渡辺修治氏は、その著『どんがめ物語』で以下のように述べている。

「外洋ヨットのスキッパー兼デザイナーの私にとって、強風下の北大西洋を走る〈ドレイド〉は、外洋ヨットの理想の姿であり、このヨットを設計し、自ら艇長として指揮をとるオーリン・スティーブンスの自信は、天分に恵まれたヨットデザイナーが到達した、うらやむべき境地と思われた」

〈ドレイド〉は次いで1931年、1933年とファストネットレースを連覇した。そのときすでに6回開催されていた同レースで、アメリカ艇が勝利したのは1回しかなく、〈ドレイド〉の帰国時にはブロードウェイで凱旋（がいせん）パレードが行われたそうである。さらには、バミューダレースにも勝った。

オーナーのマット・ブルックス。アメリカの高名な山岳ガイドで、2010年に〈ドレイド〉を購入した

当時、世界各地のレースに参戦するためには自力航海しなくてはならなかったため、同艇は必然的にロングクルーズを数多く敢行している。その結果ブルーウォーター賞をも受賞するなど、レースにクルーズに、輝かしい成功を収めた。

驚くべきことに、1931年当時の〈ドレイド〉の姿が『ユーチューブ』にアップされている。ぜひ「Dorade Trans Atlantic Race 1931」で検索していただきたい。

1930年代の外洋レース界は、トラディショナルな帆船色の強いボートも多く、ようやくヨットデザインを専業とする人も現れてきたところだった。当時、セールボートを総括するルールは、イギリスのRORCが、Jクラスボートのユニバーサルルールをモディファイした規則を定めたばかりという状況だった。一方、アメリカのCCAルールもRORCルールとよく似ていた。メータークラスのボートの特長を取り入れた〈ドレイド〉は、時代のルール下で有利だった。

〈ドレイド〉は若い兄弟が全精力を注いだ意欲的なボートだったが、彼らが世界各地のオーシャンレースへの参戦を決めたとき、当時の識者からは、細くて危ないとか、勝てるわけがないとか、酷評されたであろうことは想像に難くない。イノベイターは、常に批判の矢面に立たされるものである。

その後、S&Sというよりもオーリンの作風は、スタビリティをより重視してボート幅もそれほど狭くなくなるなど、バランスに優れた方向に向かい、長年にわたって世界のヨット界をリードしてきた。

特にアメリカズカップでは、1937年に最後にして最速のJクラスボートといわれる〈レインジャー〉をデザインし、自らタクティシャンとして乗艇し（弟ロッドもクルーとして乗っていた）、防衛したのを皮切りに、12メーター級が使われなくなるまで、トップデザイナーとして君臨

ミズンからもステースルを展開したパワフルなリーチング。強烈な造波がスピードを物語る

コンパニオンウエイを下りて右はナビステーション、左にはギャレーがある。ステップの向こう側に見えるのはフラッグ類だ

レストアチーフのジョー・ラフボロー。ラフボロー・マリーン社の設立者の一人であり、自らもクラシックヨットを所有するレストアのベテラン

してきたことはご存じの通りだ。

オーリンの功績を一言で表現するなら、「ヨットデザインをアートからサイエンスに引き上げた点にある」と言える。IMSクラスのVPPが生まれたり、アメリカズカップクラスの本格的な開発が行われ出した20世紀末、ヨットデザイン界をそのようなことが可能なレベルにまで引き上げたオーリンの功績は、決して忘れ去られることはないであろう。

オーリンは2008年に死去したが、晩年に至るまで、多くの舟艇・船舶設計者の尊敬を集め、後年は重鎮として重職を務めた。

21世紀も現役の貴婦人

その後の〈ドレイド〉であるが、1935年に次のオーナーの手に渡ったのち、代々の所有者に大事にされて、今日にいたっている。

1998年、イタリア人オーナーによって何回目かのリストアを施されたとき、当時92歳のオーリンはクルーとして乗り込み、3レースに出てそのうち2つに勝ったという。

そして2006年、所有はアメリカ人のエドガー・カトーに移り、拠点は地中海から生まれ故郷のニューヨークに戻ることになった。カトーは大がかりなリストアを決意。当時77歳だった〈ドレイド〉を、年々レベル高くなってきているクラシックヨットレガッタに対応させるため、トップセーラー、セールメーカー、エンジニアなどのエキスパートの協力を得て、誕生当時の最新鋭のレーシングヨットを彷彿(ほうふつ)させる姿を甦(よみがえ)らせた。

ミュージアム・オブ・ヨッティンが主催したクラシックヨットレガッタの際には、98歳のオーリンが乗り組み、セールのコンビネーションなどをサゼスチョンし、あわや優勝という走りを見せたという。

現在の〈ドレイド〉の所有者は、アメリカの高名な山岳ガイド、マット・ブルックスである。

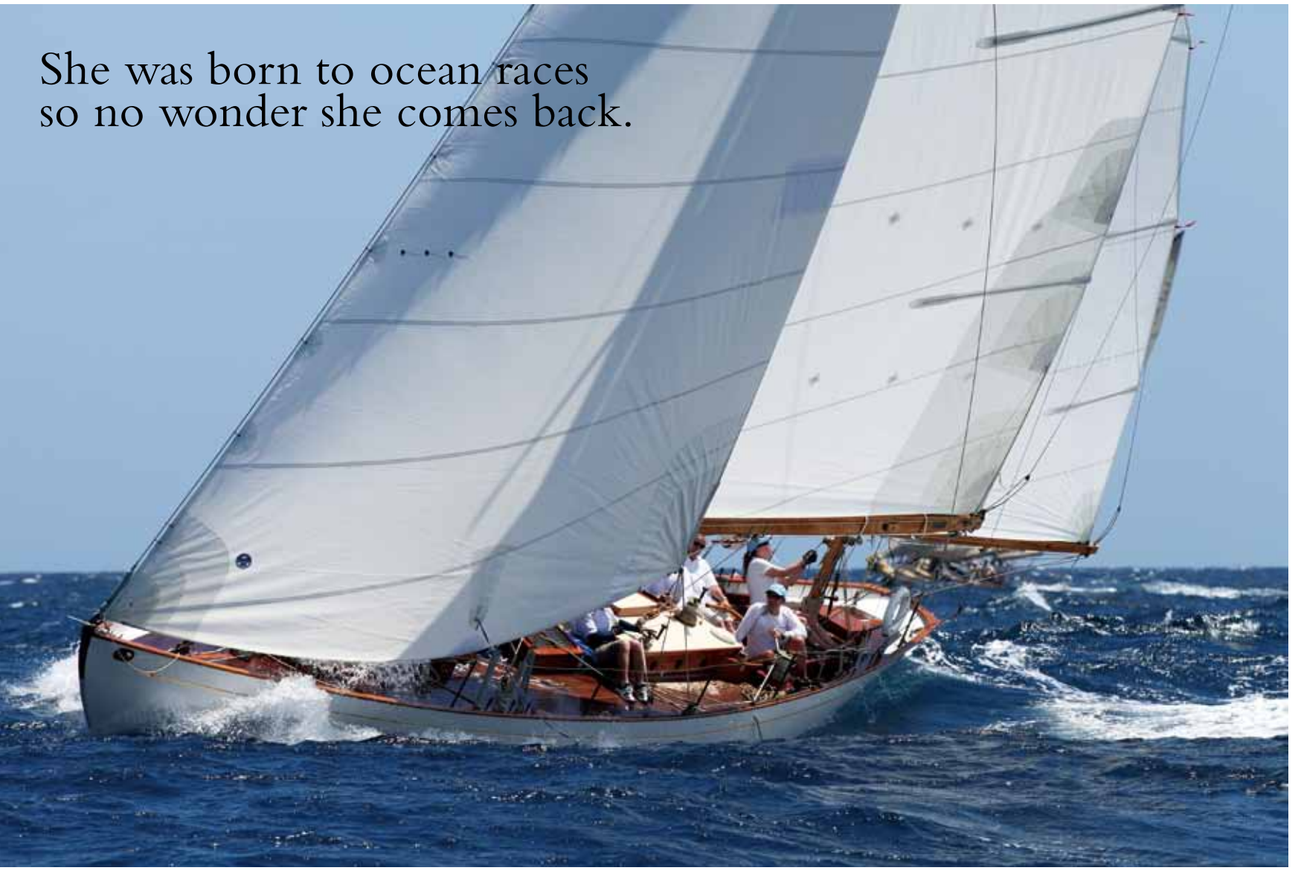
マットはこの83歳のオールドレディにさらなる改装、チューニング、チームトレーニングなどの準備を行い、姿だけでなく、実際に誕生当時並みの活躍をさせる、というアイデアを思い付いた。つまり、クラシックボートレースにとどまらず、20世紀初頭に勝利したすべてのレースにエントリーし、すべての優勝は望めないにしても、最大限の好成績を収めるというものだ。特に2015年の大西洋横断レースはタイミング的にもパーフェクトだという。

マットのプランは、決して荒唐無稽(こうとうむけい)な話ではない。〈ドレイド〉のレコードを見れば、水線長39フィートのボートとして十分なパフォーマンスを持っていることは明白だし、最新のテクノロジーを必要な部分に適用・装備すれば、あとはハンディキャップ次第だからだ。

改装は2010年より始められており、順調に進んでいるようだ。今年の3月より参加し出したいくつかのレガッタで期待通りの好成績を上げているのが、その証拠である。齢80歳オーバーの老艇、しかも記念碑的な名艇を、現代のレースシーンで甦らすという、ある意味で前代未聞なプロジェクトから、しばらく目が離せそうもない。

※〈ドレイド〉復活のプロジェクトの詳細はhttp://dorade.orgに詳しい

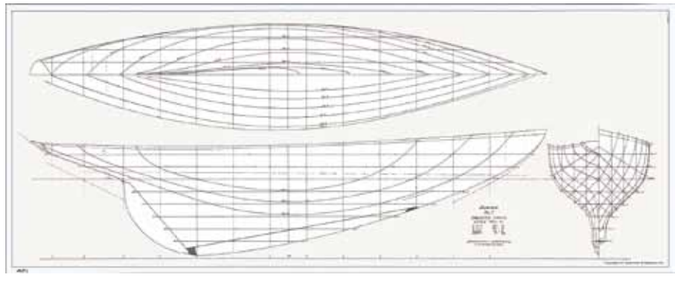
全長52.6ftに対して全幅10.3ftと細長いが、よく浮いていて波にも強そうだ



1967年4月、12メーター級の新艇〈イントレピッド(INTREPID)〉の進水式に出席したオーリン・スティーブンス(当時58歳)。同艇はアメリカ時代のアメリカズカップ黄金期を飾った名艇である

〈ドレイド〉のディープキールは、特に底部に重量物を配したものだった。今回のレストアではプロペラアパーチャーがあったものを塞いだことがわかる。またバウは典型的なスプーンタイプだ

S P E C I F I C A T I O N S

Dorade Specification

○全長：52.56ft ○水線長：38.90ft ○全幅：10.33ft ○吃水：8.27ft
○船体重量：1.679t ○風上航セール面積：144m² ○風下航セール面積：251m²