

イタリアの飛行機パイオニア時代とダンヌンツィオ

—— 1909年9月のブレッシェ国際飛行競技会を中心に ——

洪 江 陽 子

要 旨

本稿では、イタリアの詩人ガブリエーレ・ダンヌンツィオが第一次大戦以前の飛行機パイオニア時代に、飛行機とどのような関わりをもったのかを概観し、考察する。

イタリアの飛行機時代の幕開けは1908年頃である。翌年4月にウィルバー・ライトがローマを訪れ、パイロット候補者に飛行訓練を行った。9月にはブレッシェ近郊で、イタリアでは初めての国際飛行競技会が開催された。この大会はイタリアが飛行機の分野で発展を始める契機となった。

ダンヌンツィオは、ブレッシェ大会で飛行機に乗せてもらう機会を得た。詩人の飛行機への関心は熱狂的なものとなり、この新しい乗り物を表す単語をラテン語から導入することを提唱した。飛行家が主人公の小説を書き、この航空機についての講演会も開いている。

飛行機小説には、主人公がグライダーの滑空練習を経て、エンジン付きの飛行機を製作する場面がある。アメリカやフランスにはあっても、自国にはないと感じた狭義の飛行機パイオニア時代を描くことによって、ダンヌンツィオは現実を補完しようとしたのではないと思われる。

キーワード：ダンヌンツィオ、飛行機、航空、ライト兄弟、20世紀

はじめに

1903年12月17日、アメリカ合衆国ノース・カロライナ州キティ・ホークの砂丘の海岸において、オーヴィル・ライト（1871-1948）が複葉機フライヤーで12秒間、36メートルを飛んだ。ウィルバー（1867-1912）とオーヴィルの兄弟は初の有人動力飛行に成功した。この日、4回目の挑戦ではウィルバーが、260メートルの距離を飛行した。滞空時間は59秒であった。

イタリアではこの初飛行から100年を迎えた2003年、自国の航空パイオニアを描いた記念切手シートが発売された（【図1】）。切手の意匠は、イタリア王国で初めてパイロット免許を取得したマリオ・カルデラーラ（1879-1944）、パイロットでありイタリアの航空初期の時代に関する著作¹⁾で知られるマリオ・コビアンキ（1885-1944）、航空技術者ジョヴァンニ・バッティスタ・カプローニ（1886-1957）、同じく航空技術者アレッシンドロ・マルケッティ（1884-1966）の4人である。彼らの肖像が各人の関わった代表的な飛行機を背景にして描かれている。4枚の切手が切手シートの右側に縦に並び、左側の台紙部分を飾っているのが、本を読むガブリエーレ・ダンヌンツィオ（1863-1938）の大きな肖像画である。ここからは、詩人が飛行機初期の時代と



【図 1】2003年に発行された切手シート

深いゆかりがあることがうかがわれる。

ダンヌンツィオは、動力飛行が実現する前の1903年秋頃、ギリシア神話のイカロスをモチーフとした「波に浮かぶ翼」(*L'ala sul mare*)という詩を書いている。イカロスは、父親ダイダロスに蠟で固めた翼を作ってもらい、大空へと羽ばたいたが、あまりにも高く飛んで太陽に近づきすぎたために蠟が溶けて墜落死したと伝えられる。ダンヌンツィオの詩では、波に漂う翼 (*un'ala*) を目にした“詩人”が、蠟が見えたことから、それがイカロスの翼であると断定し、このように問う。「誰があの翼を捨てるのだろうか？ ばらばらになった羽をしっかりと結び直して、無謀な飛行 (*folle volo*) をもう一度試みるのは誰だろう」²⁾。

ダンヌンツィオは、古典主義者であると同時に、科学技術によって生み出される新しい可能性にも敏感な文化人であった。飛行機にも早くから興味を示し、1914年7月末に勃発した第一次大戦では、詩人は「飛行家」(*aviatore*)となる。

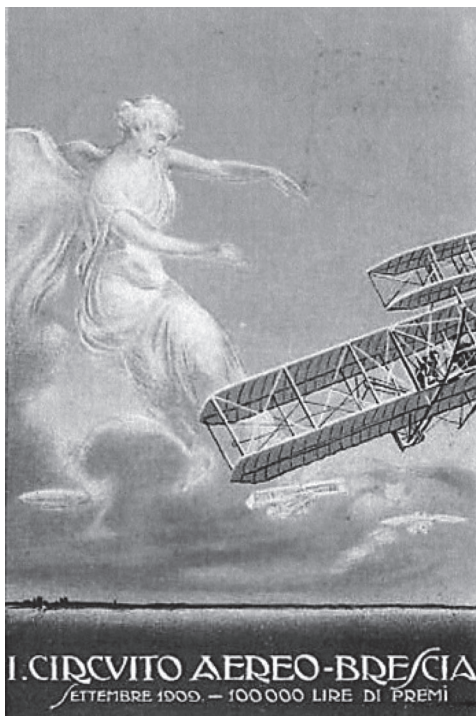
イタリアは、大戦勃発から約10ヵ月後、1915年5月にオーストリア＝ハンガリー帝国に宣戦を布告して参戦した。ダンヌンツィオは52歳という年齢にもかかわらず、参戦キャンペーンに大きく貢献した詩人として特別に遇され、王立陸軍・海軍のさまざまな作戦に関与し、両軍の航空隊で活動した。ただし、彼はパイロットであったことはなく、年下のパイロットの操縦する飛行機に乗って、主に偵察将校として飛んだ。

詩人が企画・参加した対オーストリアの航空作戦のうち、最も有名なものは、1918年8月9日に敢行された「ウィーン飛行」である。この日の明け方、北イタリアのパドヴァ近郊サン・ペラージョ飛行場から、第87飛行中隊のアンサルドSVA機11機がオーストリアの帝都ウィーンへ向けて飛び立った。ダンヌンツィオ少佐のために複座に改造された一機は、ナターレ・パッリ大尉(1895-1919)が操縦していた。ウィーンに到達した7機は、800メートルの上空から、爆弾ではなく、40万枚のビラを撒いた。任務を終えた飛行機はお昼過ぎにサン・ペラージョに帰りつく。アルプス越えを含む、距離にして1000キロメートルを超える、7時間以上にわたる飛行であった。

本稿では、ダンヌンツィオが大戦中に「飛行家」となって軍事行動を行うことを念頭に置いて、その前史を歴史的・社会的コンテキストのなかで跡付けたい。

大戦以前の、いわゆる「パイオニア時代」と呼ばれるこの時期、イタリア航空界にとって、そしてダンヌンツィオにとって重要なイベントとなったのは、1909年9月に北イタリアのブレッシャ近郊モンティキアーリで開催された国際飛行競技会である（【図2】【図3】）。第一回目の国際的な飛行競技会は、8月にフランスのランス近郊で催されたが、それに続く、イタリアでは初めての大会であった（以下、「ブレッシャ大会」「ランス大会」と記す場合がある）。ダンヌンツィオはこのとき、二人の飛行家（以後、ダンヌンツィオに関する場合を除き、「操縦士」の意味で用いる）の飛行機に乗せてもらった。アメリカ人のグレン・カーティス（1878-1930）とは秒単位の名ばかりの飛行に終わってしまったが、知り合いであったカルデラーラは8分ほどの飛行を実現してくれた。

この飛行競技会を中心に据え、当時の飛行機の発達の状況を具体的に把握しながら、ダンヌンツィオがどのような飛行家たちと関わりを持ったのか、飛行機に関してどのようなことを述べているかを追っていきたい。第一章では、飛行機時代の幕開けを簡単に振り返る。第二章では、ブレッシャ大会の様子を近年刊行された資料や当時の新聞報道から再構成する。第三章において、この大会の後にダンヌンツィオが発表した小説を考察し、詩人の飛行機に関する動きを概観する。



【図2】ブレッシャ国際飛行競技会のポスター



【図3】カーティスとダンヌンツィオ

1. 飛行機時代の開幕

(1) フランスとアメリカ——動力飛行の始まり

20世紀初頭、「人間が飛行する時代」はすでに始まっていた³⁾。気球や飛行船といった「空気より軽い航空機」は全盛期を迎えていた。気球の飛揚は1783年が最初で、次の世紀に入ってエンジンとプロペラで操縦可能な飛行船が登場する。軟式飛行船の飛行は、蒸気エンジンの搭載によって1852年に成功した。この後、1885年のガソリン自動車の誕生が飛行船の発展に寄与する。ガソリン・エンジンを用いたパイオニアの一人がブラジル人アルベルト・サントス＝デュモン(1873-1932)であった。彼は1901年10月19日には半硬式の飛行船6号機でエッフェル塔を周回飛行して話題を呼ぶ。硬式飛行船は、ドイツのフェルディナント・フォン・ツェッペリン伯爵(1838-1917)が1900年7月にLZ-1を初めて飛行させた。大戦ではイギリスへの爆撃にツェッペリン飛行船が使われる。

一方、「空気より重い航空機」も長い間夢見られてきた。イギリスのジョージ・ケイリー卿(1773-1857)は飛行の原理を明らかにし、グライダーを製作した。動力飛行が成功に至るにも、小型のガソリン・エンジンが不可欠であった。ライト兄弟は既存の自動車用ガソリン・エンジンから軽量のエンジンを設計・製作して自作の飛行機に用いた。

彼らに影響を与えた先駆者として、グライダーによる飛行を自ら実験しながら研究を進めていたドイツの技術者オットー・リリエントール(1848-1896)がいる。また、フランス人ルイ・ピエール・ムイヤール(1834-1897)の著作も大きな感銘を与えた。フランスにいた頃から飛行に興味を持っていたムイヤールは、青年期をアルジェリア、一時帰国をはさんで、その後をエジプトのカイロで過ごした。彼は仕事の傍ら鳥類を観察し、グライダーの実験を行った。1881年にパリで出版されたムイヤールの『空の帝国』(*L'Empire de l'Air*)は、1893年に英語に翻訳された。その翻訳者、フランス系のアメリカ人オクターブ・シャヌート(1832-1910)は土木エンジニアで、ライト兄弟の直接の協力者となる。

アメリカのオハイオ州デイトンで自転車屋を営んでいたライト兄弟は、先駆者の成果を参考にしながらグライダーの研究から始め、「たわみ翼」の実用化などによって操縦の安定性を高めた。自製の機体とエンジンで彼らは1903年12月、有人動力飛行を実現した。

しかし、このニュースが世界的に知られるまでには時間がかかった。ヨーロッパに大きく伝わるのは1905年であり、実演によって業績が認められるのは1908年のこととなる。

この間にフランスでは、飛行船から飛行機に関心を移したサントス＝デュモンが、箱型風式の飛行機でヨーロッパ初の飛行を成功させていた。1906年10月22日、彼はパリで自製の複葉機14bisにより、2～3メートルの高さで、60メートルほどの距離を飛び、11月12日には、21秒、220メートルの距離を飛んだ。エンジンは技術者レオン・ルヴァヴァスール(1863-1922)の会社が製造したアントワネットを搭載していた。1904年に設立されたアントワネット社は、エ

ンジン製造と飛行機の製作を行った。

陸軍大尉フェルディナン・フェルベ（1862-1909）は、リリエンタールの影響を受けてグライダーを製作し滑空実験をした。ライト兄弟の情報は早い時期から入手して紹介し、グライダーから動力飛行への移行を試みたが成功には至らなかった。軍から休暇をとり、アントワネット社で飛行機の設計を学んだが、1909年、ヴォワザン機を買い入れた。

ガブリエル・ヴォワザン（1880-1973）と弟シャルル（1882-1912）の兄弟は、グライダーの研究を進めるなかで、1905年、飛行機製作会社をパリ近郊に設立した。彫刻家レオン・ドラグランジュ（1872-1910）やフランス育ちのイギリス人アンリ・ファルマン（1874-1958）の飛行家としてのキャリアは、ヴォワザン機の購入から始まっており、彼らはそれを改良しながら飛行の経験を積んだ。ファルマンは自身で設計・製作を行うようになる。ルイ・ブレリオ（1872-1936）もガブリエル・ヴォワザンと協力した時期を経て、別の協力者たちとブレリオ機の設計・製作に乗り出した。

これらパイオニアたちの一部は、直接、イタリアの航空界の発展に貢献を果たす。ダンヌンツィオもこのような動きをある時点からは同時代人として追っていたはずで、のちに彼らへの言及が見られる。

(2) フランス——ウィルバーの飛行から英仏海峡横断飛行、ランス大会まで

互いに競争しながら飛行機の開発を行ってきたフランスの航空界が新しい段階に入るのは、1908年である。翌年のブレッシャ大会はこの潮流のなかで開催され、またダンヌンツィオの作品とも関わってくるので、やや詳しく史実を追いたい。

1908年の夏、ウィルバー・ライトがフランスで飛行を披露した。5月末に来仏したウィルバーは、8月8日からル・マン郊外で、ライトA型による公開飛行を開始した。飛行機の性能の良さや巧みな操縦技術は、フランスの飛行家たちを驚嘆させた。年末まで続いた飛行では新たな記録が作られていき、12月18日には115メートルの到達高度記録を作った。最終日の31日には123キロメートルの距離を2時間20分飛行して、飛行距離と滞空時間で新しい記録を打ち立てた。年明けにはポーに場所を移し、3月まで展示飛行が続けられた。1月にはアメリカからオーヴィルも合流したが飛行はしなかった。

この間にシャルル・ド・ランベール伯爵（1865-1944）や気球家ポール・ティサンディエ（1881-1945）などはウィルバーに飛行の訓練を受けた。また、フランスの飛行機製作会社がライト兄弟とライセンス契約を結んだ。

1909年5月にライト兄弟は帰国するが、兄弟がヨーロッパに与えた衝撃は大きく、彼らから得た学びによって、はやくもこの同じ年にフランスの航空界は著しい飛躍を遂げる。

7月25日朝、ブレリオは、初の飛行機による英仏海峡横断を達成した。単葉機ブレリオXIでカレー近郊の村を飛び立ったあと、途中、エンジンの不調に見舞われたが、37分後、38キロ離

れたイギリスのドーヴァーに着陸した。ブレリオは、同月、左足に重い火傷を負っており、それがまだ痛むのを押しての挑戦であった。

この英仏海峡横断飛行は、ノースクリフ卿アルフレッド・ハームズワース（1865-1922）が社主であったイギリスの日刊紙《デイリー・メール》の企画によるもので、1000ポンドの賞金が懸けられていた。

海峡横断飛行の成功は、ブレリオを一躍スターの座に押し上げた。彼が時の人となってまもなく、次の大きな航空イベントが催される。8月22日から29日まで北部の都市ランス近郊ベテニーで開催された世界初の国際的な飛行競技会である。「シャンパーニュ大航空週間」という名称で、主催は地元のワイン醸造業者であった。

「国際的」と銘打っていても、やはり航空先進国である本国の出場者が多かった。出場者約20名の一部の名を挙げておくと、フランスからは、ブレリオ、ファルマン、ドラグランジュ、ドランベール、ティサンディエ、フェルベ（F de Rue という偽名）、ユベール・ラタム（1883-1912）、ウジェーヌ・ルフェーヴル（1878-1909）、アルフレッド・ルブラン（1869-1921）、ルイ・ポーラン（1883-1963）、アンリ・ルジェ（1876-1956）などである。イギリスからはジョージ・コックバーン（1872-1931）、アメリカからはグレン・カーティスが出場した。

27日、アンリ・ファルマンはファルマン III で、180キロメートルの距離を3時間4分56秒で飛んだ。これは飛行距離と滞空時間の世界記録であった。28日、速度を競うゴードン・ベネット杯⁴では、カーティスがブレリオをわずかな差で破った。複葉機カーティスは、平均時速75.48キロという新記録を出した。最終日の29日には、ラタムが単葉機アントワネット IV で155メートルの高さを飛び、到達高度の世界記録を更新した。

飛行速度で勝利を取めたカーティスは、自転車レーサー、自転車製造販売からオートバイ製造に転じ、またオートバイのレーサーとしても名を成した人物である。1907年1月にはフロリダのレースで時速219.35キロメートルというオートバイの世界速度記録を作り、「世界最速の男」と呼ばれた。1904年に飛行船用の軽量エンジンの製造を相談されたことがきっかけでカーティスは航空に関心を持ち、飛行機の操縦や機体の設計も行うようになった。1909年3月には飛行機製作会社をしている。彼の設計した一機の「エルロン（補助翼）」がライト兄弟の「たわみ翼」の特許に抵触するとして、兄弟がカーティスの会社に対して提訴するのがこの同じ8月である。兄弟にとってカーティスはすでに最大の脅威となっていた。

大会にはフランス飛行クラブの創設者であるアンリ・ド・ラ・ヴォー伯爵（1870-1930）の飛行船ゾディアック III も来て会場を盛り上げた。観客はのべ20万人を越え、大会は成功に終わった。ただし、すべてが順調に終わったわけではなかった。最終日、ブレリオは大きな事故に見舞われた。ブレリオ XII は飛行中にプロペラが壊れ、荒い着陸をしたあと、エンジンから火が噴き、機体が焼けてしまったのである。ブレリオは脱出してからも無事であったが手に火傷を負った。このため予定されていたブレッシャ大会への参加が危ぶまれたものの、キャンセル

はなされなかった。

(3) イタリアの飛行機時代の始まり

イタリアの飛行機時代⁵⁾は、アメリカとフランスで達成された成果を学ぶところから始まった。この国の空を初めて飛行機で飛んだのは、フランス人レオン・ドラグランジュである。1908年春のことであった。5月にローマ、6月にミラノ、7月にトリノで、各都市、数日間にわたって、ヴォワザン機で飛行を披露した。5月27日のローマでの飛行には、ヴィットリオ・エマヌエーレ三世(1869-1947)も臨席した。ドラグランジュは同じくローマで5月30日に2~3メートルの高さで15分、13キロメートルを飛んでヨーロッパの滞空時間と飛行距離の記録をぬりかえた。飛行家をイタリアに呼んだ中心人物であったトリノの技術者カルロ・モントゥ(1869-1949)は、地元で開催されたとき、イタリア人で初めての乗客飛行者となった。

ドラグランジュの来伊は新たな動きを促した。彼はガブリエル・ヴォワザンやヴォワザン社の技術者クロヴィス・トゥーヴノを伴っていたのだが、イタリア王立海軍のマリオ・カルデラーラ⁶⁾中尉はヴォワザンに会社で修業させてもらえないかと頼み込んだのである。

カルデラーラはリヴォルノの海軍士官学校在学中に飛行に興味を持ち、自身でも研究を進めていた。ヴォワザンは彼の頼みを受け入れ、カルデラーラは一時的に海軍を離れてパリで飛行機の設計を学んだ。1909年3月には複葉機カルデラーラ・ゲービーの飛行を成功させた。

その頃になるとイタリアでも大きな動きが出てきた。1909年に入り、民間のローマ飛行家クラブは陸海軍と共同で複葉機ライトA型(以下、ライト機と記す)の購入を決定し、あわせて、イタリア人パイロットの養成をウィルバー・ライトに依頼した。すでに飛行機の知識と経験を備えていたカルデラーラが、パイロット候補として呼び戻された。カルデラーラは、ライト兄弟のニュースがヨーロッパに伝わり始めた1905年に彼らに手紙を書き、兄弟と手紙のやりとりをしていた。1908年にウィルバーがル・マンに来たときに対面を果たしていた。

ウィルバーは1909年4月1日から28日までローマに滞在し、15日から27日にかけてローマ近郊チェントチェッレで飛行技術の指導を行った。初日の15日には30~40メートルの高さでおおよそ10分間飛んで集まった人々を驚かせた。

この数か月前、ポーに滞在中のウィルバーに会いに行ったのは、陸軍のマウリツィオ・マリオ・モリス少佐(1860-1944)である(1909年3月末に中佐に昇格)。1894年6月に自費で気球を飛ばした経験を持つモリスは、気球や飛行船に興味を持つ者が作ったイタリア航空協会が1903年10月にローマで発足したときのメンバーで、同年、陸軍特技兵旅団の指揮官となった。この協会の後身で、特に飛行機に関心を持つ者が集ったローマ飛行家クラブが1909年2月に正式に設立されると、彼はその会長に就任する。機体の購入とウィルバーの招待はこのクラブが主導しており、軍からも援助はあったが、資金の多くは会員の寄付によるものだった。モリスはドラグランジュの飛行を見たあとから陸軍に飛行機購入を提案するも軍事面での有用性が不

確定であるのと予算を理由に断られていた。

ウィルバーは滞在期間中、60回以上の飛行を行い、招待のお礼としてクラブの会員を乗せて飛ぶこともあった。同乗者のなかには、元首相で、大戦勃発後の1914年11月に外務大臣に就任するシドニー・ソンニーノ（1847-1922）や、ダンヌンツィオの義兄ルイーギ・ディ・ガッレーゼ公爵（1862-1920）もいた。4月24日にはヴィットリオ・エマヌエーレ三世がチェントチェッレを訪問した。同日、映画カメラマンが飛行機に乗り込み、空からの撮影が行われている。

ウィルバーはこの期間、カルデラーラに飛行の訓練を施した。他にもう一人、陸軍工兵隊に所属する技師ウンベルト・サヴォイア中尉（1884-1954）も訓練を受ける立場にいたが、サヴォイアの訓練はカルデラーラにゆだねられた。カルデラーラは、1910年5月10日にパイロット免許1号を取得する。2号がサヴォイアである。

サヴォイアは、第一次大戦中、1916年から、ロドルフォ・ヴェルドゥツィオ（1881-1958）と共にアンサルドSVA⁷を設計する。1918年8月のダンヌンツィオの「ウィーン飛行」に用いられる複葉機である。詩人は大戦後、ローマ～東京間飛行を企画し、結局彼は参加しなかったが、計画は1920年に入って実行された。このとき、2月にローマを飛び立ち、補給地を経由しながら長距離飛行に耐えて5月に東京へたどり着いたのが、アンサルドSVAであった。その時の出発地がこのチェントチェッレ飛行場である。

ダンヌンツィオはイタリア航空史に足跡を残す詩人となるわけだが、彼が航空界と最初に接点を持ったのは、1909年であった。詩人は5月21日から6月24日までローマに滞在した際にチェントチェッレを訪れ、構想中の小説『イエスかもしれない、ノーかもしれない』（*Forse che si forse che no*）のための取材をした。カルデラーラとはこのときに知り合っている。詩人が書いたカルデラーラ宛ての手紙は二通残っており、一通では「翼をもつ友よ」と呼びかけている。別の手紙ではナポリに行ったことを報告したあとにナポリ湾を飛行機で飛んでみたいと述べている⁸。また、出版者のエミリオ・トレヴェス（1834-1916）への6月2日付の手紙⁹では、「飛行機（l'aeroplano）の研究は、私の小説に役立つ。小説では、すばやい本質的な描写で、現代の生活に新しく生命を宿した装置を描きたい」と書いている。同じ手紙で「病の飛行機がしだいに治っていく格納庫に通っている」とあるのは、チェントチェッレではライト機が修理中であったことを指している。

5月6日、カルデラーラの飛行訓練中、風にあおられた機体がバランスを崩し、10メートルの高さから地面に衝突した。カルデラーラは負傷し、機体は大破した。サヴォイアらによって組み立て直され、修理された機体がブレッシャ大会へと向かうのである。

2. ブレッシャ近郊モンティキアーリでの国際飛行競技会

北イタリアのブレッシャは自動車レースの町として知られていた。その歴史は1899年にまで

さかのぼり、特に1904年から1907年にかけては大規模な自動車レースが開催された。だが、1908年の自動車レースの開催がボローニャに決定したのを背景に、国内では初となる国際飛行競技会を誘致することになった。

大会の会場は、ブレッシェの近郊モンティキアーリに設けられた。モンティキアーリとゲーディの間あたりに位置する広大な野原に格納庫が建てられ、1909年9月8日から20日にかけて飛行競技会が開催された¹⁰⁾。

2009年に開催から100周年を迎え、その前後から、この大会を回顧し紹介する書籍が相次いで出版された。本章ではこのような文献や当時の新聞記事を参照しながら、この大会がどのようなものであったのかを見ていきたい¹¹⁾。ダンヌンツィオは10日、11日、12日に来場した。時代の最先端の乗り物は、ジャーナリズムやイレデテンティズモの問題も映し出しており、それらも詩人のこの後の動きと関係してくることから合わせて考察する。

(1) 大会と《コリエーレ・デッラ・セーラ》

多くの新聞記者がこの大会を取材しにやって来たが、ここでは、ミラノの日刊紙《コリエーレ・デッラ・セーラ》(以下《コリエーレ》)¹²⁾と大会の関係を確認し、飛行機が当時においてどのようなものであったかを観察する。

英仏海峡横断飛行の企画が《デイリー・メール》の主催であったことに表れているように、飛行機の初期の発展は発行部数を伸ばそうとする新聞メディアとともにあった。《コリエーレ》は、1909年9月初めに刊行された公式ガイドや賞金の面で大会に協力していた。コリエーレ・デッラ・セーラ賞は、20キロメートルを最短時間で飛んだイタリア人飛行家に与えられる賞として設けられ、これはカルデラーラが獲得する。

編集長ルイーダ・アルベルティーニ(1871-1941)は大会の名誉委員会委員であった。1909年7月16日の日記には「メルカンティのしつこい頼みに負けて、ブレッシェでのイタリアの飛行機に5000リラの賞金を出すことにした」という一文が見られる¹³⁾。

メルカンティとは、イタリア旅行協会の総務部長アルトゥーロ・メルカンティ(1875-1936)である。彼は飛行大会を決めた中心人物の一人であった。大会の話が浮上した1908年秋の時点でイタリアの空を飛行機で飛んでいたのはドラグランジュだけであったが、メルカンティはドラグランジュをミラノで迎え、その後にはル・マンへ足を運んでウィルバーの飛行を目にし、飛行機に将来的な可能性を見ていた。

アルベルティーニもブレッシェ大会を訪れ、後述するようにダンヌンツィオと会っているが、詩人の初飛行を同紙で伝えたのはルイーダ・バルツィーニ(1874-1947)である¹⁴⁾。花形記者のバルツィーニは、1907年にバリの日刊紙《ル・マタン》が主催した前代未聞の企画「北京〜パリ間大陸横断自動車ラリー」では、ローマの貴族シピオーネ・ボルゲーゼ公(1871-1927)の特注のイータラ車に乗り込み、記者として取材していた。

このボルゲーゼ公も、ブレッシャ大会の名誉委員会委員に名を連ねていた。冒険家であるボルゲーゼ公の関心は幅広く、1903年にローマで設立されたイタリア航空協会、1909年に発足した飛行家クラブの会員であった。1908年にはローマでドラグランジュを迎え、翌年4月のチェントチェッレではウィルバー・ライトの操縦する飛行機の乗客となっていた。

自動車もまだ富裕な上流の人々のものであり、ましてや木と布でできた空を飛ぶ乗り物は、まだあまりにも新奇な存在であった。

(2) カフカ「ブレッシャの飛行機」

9月11日、この大会には、オーストリア帝国のプラハからフランツ・カフカ（1883-1924）も飛行機を見に来ている。カフカはその体験を「ブレッシャの飛行機」(Die Aeroplane in Brescia) というレポタージュにまとめ、地元プラハのドイツ語日刊紙《ボヘミア》9月29日号に発表した¹⁵⁾。

カフカは友人マックス・プロート（1884-1968）とその弟オットー（1888-1944）と一緒にガルダ湖の北にあるリーヴァ・デル・ガルダの町で短いヴァカンスを過ごそうとしていた。到着後の9日、ホテルで読んだ新聞《センチネッラ・ブレッシャーナ》で、ブレッシャの飛行競技会開催を知った三人は、すぐに行くことを決めた。誰も飛行機を見たことはなかった。

カフカが来たのと同じ日、ダンヌンツィオの他に、作曲家ジャコモ・プッチーニ（1858-1924）も観客として会場にいた。有名詩人と有名作曲家をカフカはこのように描いた。「ガブリエーレ・ダンヌンツィオは小柄で弱々しげで、委員会委員長のオールドフレディ伯爵の前では、気弱げに足踏みしているように見えた。栈敷席から手すりごしにプッチーニの特徴のある顔がのぞいていた。酒好きにおなじみの鼻をしている」¹⁶⁾。大会の委員会委員長オラツィオ・オールドフレド伯爵（1875-1931）はそれ以前の自動車レースにも関わっていた地元の名士であった。詩人は伯爵と何を話していたのだろうか。

(3) ブレッシャ大会に来た飛行家たち

大会の様子を見る前にどのような飛行家たちが来たのかを確認しておこう。

8月末に終わったランス大会からは、グレン・カーティス、アンリ・ルジェ、ルイ・ブレリオ、アルフレッド・ルブランの4名の飛行家が移動してきた。

カーティスが自転車、オートバイから飛行機へと転じたように、アンリ・ルジェも自転車レースから自動車レースに転向し、さらに1908年に飛行機に関心を持った。ブレッシャ大会へはヴォワザン複葉機（エンジンはE. N. V.）で出場し、大活躍をする。9月20日に198メートルの高度を飛び、ランス大会でラタムが出した155メートルの高度記録を塗り替える。

ランス大会最終日に事故のあったブレリオもやって来た。英仏海峡横断飛行をやり遂げた飛行家は、時代のヒーローであった。ダンヌンツィオの一番のお目当ては彼であった。ブレッシャ

には XI と XII の二機が持ち込まれた。

そのブレリオの仲間がルブランである。ブレリオが英仏海峡横断飛行に挑戦するときには、サポート役を務めた。ルブランは気球操縦の名手として知られたが、飛行機にも関心を広げ、ブレリオ機を買い入れた。ブレッシャ大会でも単葉機ブレリオ XI で飛んだ。

ブレリオの英仏海峡横断飛行で用いられ、この大会でもブレリオとルブランの機体に搭載されていたのがアンザーニのエンジンである。エンジン製造で名高いアレッサンドロ・アンザーニ (1877-1956) はこのブレッシャ大会には飛行家として参加した。ミラノ生まれのアンザーニは、最初は自転車のレーサーであったのが、オートバイ・レーサーとなり、数々の記録を打ち立てた。そこからエンジン開発の道に進む。1906 年からパリ近郊に会社を構え、フランス在住であったが、彼の作ったエンジンが英仏海峡横断飛行に使われていたことはイタリア人にとって誇りであった。

彼のヴォワザン・アヴィス複葉機は、ヴォワザン北イタリア会社 (A.V.I.S.: Ateliers Voisin Italie Septentrionale) が、ブレッシャでライセンス生産で製作した機体であった。エンジンはアンザーニである。飛行機は地面からまったく離れなかったというわけではないようだが、11 日、木に衝突し、機体損傷のためにそれ以降は競技に参加できなかった。

結論から言えば、アンザーニをはじめとするイタリア人は、マリオ・カルデラーラを除いて、ランス大会からやって来た飛行家たちとは勝負にならなかった。

そのカルデラーラにしても災難続きであった。8 月 15 日に会場入りしてライト機を組み立てていたところ、18 日深夜に突然、激しい雷雨を伴った嵐がこの地を襲ったのである。7 つの格納庫が飛ばされ、そのひとつに収容されていたカルデラーラのライト機は破壊されてしまった。ローマにいたサヴォイアらがブレッシャへ駆けつけて、機体を組み立て直し修理した。機体は 9 月 3 日に試験飛行され、これで間に合うと思われた翌日、4 日の試験飛行中にエンジンが故障し、衝撃の影響で機体全体にダメージが及んだ。

9 月 7 日、ライト兄弟の機体をライセンス生産するフランスの飛行機製作会社から、アリエル・ライト複葉機が届く。だが、カルデラーラにとっては操縦の勝手が違った。大会の開幕日の 9 月 8 日、カルデラーラは離陸のときにバランスを崩し、左翼の先が地面に突き刺さる形で墜落する。幸いカルデラーラは無傷であったが、機体は損傷を受けた。

もとのライト機が修理をされて乗れる状態になったのは、12 日のことであった。エンジンは取り換えられ、新たにイタリア製のレブスが搭載されていた。この日にカルデラーラは試験飛行をし、夕方、ダンヌンツィオを乗せて飛んだ。詩人の初飛行にはタイミングも幸いしたということになる。

カルデラーラに災難をもたらした 8 月 18 日の嵐にも一つだけ耐えた格納庫があった。ボローニャ出身のマリオ・コビアンキの格納庫である。彼は機体を組み立てるため、整備工と 6 月に現地入りして 1 番の格納庫をわりあてられていた。プロペラを買いにパリへ行って留守にして

いる間に嵐が来ていた。だが、被害に遭わなかった彼の複葉機は、エンジン音がうるさいばかりで飛ばなかった。

ボローニャで蒸留酒製造業を営む裕福な家庭に生まれたコビアンキは、自動車レースに参加しにアメリカに行き、そこでライト兄弟の飛行を見る機会を得た。帰国後、自身で飛行機を設計し、製作をフランツ・ミレル（1880-?）に依頼した。機体はコビアンキ I と名づけられ、エンジンはミレル製作のものを使用していた。

ミレルは、1908年頃、トリノにイタリア初の飛行機製作会社を作ったメッシーナ出身の技術者である。1909年5月18日にはボローニャのドゥーゼ劇場で「空で高く舞おう」（Libriamoci in alto）と題した講演会を行った。ブレッシャ大会には、二機の飛行機の製作者として関わった。一機は、コビアンキ I であり、もう一機は、コビアンキの友人リッカルド・ボンツェリ（1875-1943）が設計した単葉機アエロクルヴォである。クルヴォ（＝カーブした）という名前の通り、丸みを帯びた大きな翼が特徴的であった。依頼した飛行家は、パドヴァの男爵レオニーノ・ダ・ザラ（1888-1958）である。ダ・ザラも自動車レースから飛行機への転身組であった。トリノで地上走行をして、少し遅れてやって来た。しかし、飛行機が飛ぶことはなかった。

自動車レーサーとしての輝かしい経歴を持つアレサンドロ・ウンベルト・カーニョ（1883-1971）も飛行機の分野へ進出する（飛行家としてはウンベルト・カーニョとして知られる）。だが自動車の大会のように順調には行かなかった。イータラのエンジンを搭載したヴォワザン・アヴィス複葉機は9月16日によく初めて飛んだが、まもなくエンジンが止まり、荒い着陸をして一部装置が損傷した。

参加の申し込みはしたものの会場に来ることができなかった出場者もいた。マリオ・ファッチョーリ（1885-1915）である。彼の父アリストティデ（1848-1920）は、ボローニャ生まれの技術者で、1899年のフィアット創業時のメンバーであった。技術部門の初代責任者となったが、まもなく会社を去り、自動車エンジン製造の会社を始めた。のちに新会社 S.P.A. (Società Piemontese Automobili) を任せられ、航空エンジンを作るようになった。

1909年1月13日、彼が設計・製作し、彼が作った S.P.A. エンジンを搭載したイタリア製の三葉機ファッチョーリ n.1 がトリノ西郊ミラフィオーリで5メートルほどの高さを数十メートル飛んだ。だが着陸に失敗し、操縦していた息子は無事であったが、機体は壊れてしまった。これを作り直した新しい複葉機は試験飛行中に大破したため、大会への参加は叶わなかった。

(4) 飛行大会に見られるイレデンティズモの問題

最後の一人、グイード・モンケル（1873-1945）は、飛行機とは別の意味で、この時代を強く意識させる人物である。彼はオーストリア帝国下のトレンティーノに生まれたが、大会にはイタリア人として参加していた。カフカは「トレントの人で、イタリアの旗をつけていた。オーストリア国旗より親しいからだ」と彼の格納庫について記している¹⁷⁾。

モンケルは手広く事業を展開し、1902年、印刷工場のオーナーとなった。そこでは、チェーザレ・パッティステイ（1875-1916）が編集していた社会主義の日報《イル・ポポロ》を印刷していた。

モンケルの飛行機（エンジンはレプス）は大会が始まってからようやく到着したが、一度も飛ぶことなく終わった。この年の11月頃からジョヴァンニ・カプローニ¹⁸⁾の協力を得て、多くの改良が加えられ、1910年1月10日、モンケルの妻の名前がつけられたエロディエは初飛行を達成した。

のちに有名な航空技術者となるカプローニがこのプレッシャの大会に来ていたかどうかは不明であるが、時期的には来ていてもおかしくはない。1909年9月の時点では飛行機的设计・製造に着手していた。4月にはローマヘライト兄弟に会いに行っている。

プレッシャ大会に来たカフカらが滞在していたリーヴァは、この時点ではオーストリア領の最西端であり、カプローニが生まれたアルコの集落マッソーネはそこから数キロのところに位置する。これらの地域は、第一次大戦後にはイタリア領下に入る。

イタリアは1882年以来、ドイツ、オーストリアと三国同盟を結んでいたが、一方で、「イレデンティズモ」いわゆる「未回収のイタリア」の問題も抱えていた。イタリアが自国の領土と主張する地域がオーストリア支配下に残されており、リーヴァやアルコもそのなかにあった。イタリアが領有を望んでいた地域は、大まかには、現在のイタリアのトレンティーノ＝アルト・アディジェ地方、フリウリ＝ヴェネツィア・ジュリア地方にあたる。さらに当時はオーストリア領であり、現在はクロアチアなどに属するアドリア海沿岸の地域もイタリアの領土であると主張する声が強かった。ダンヌンツィオはその急先鋒であった。

1914年7月末に第一次大戦が始まり、イタリアが中立の立場を維持していたころ、ダンヌンツィオは、イタリアはフランスやイギリス側についてオーストリアと戦い、領土奪還を目指すべきだと主張した。この問題は実際に1915年にイタリアが対オーストリアの立場で参戦するひとつの大きな理由となる。モンケルはオーストリア側にとどまるが、カプローニはイタリア側で戦争を戦い、その中でダンヌンツィオと出会うことになる。だが今は、1909年9月へ戻ろう。

(5) 大会クロニクル——ダンヌンツィオの初飛行を中心に

ダンヌンツィオは9月10日金曜日に自動車でマリーナ・ディ・ピサから、モンティキアーリの広大な会場へと駆けつけた。常に金欠状態にあった詩人は、小説を書くのにどうしても取材が必要だからと出版者のトレーヴェスに懇願し、いつものように前借りをして旅費を工面した¹⁹⁾。詩人の到着以前までさかのぼって大会の状況を簡単に見ておこう。

大会を終えたランスからは特別列車が運行され、飛行家や飛行機、観客をのせてプレッシャへとやって来た。3日にはヴィットリオ・エマヌエーレ三世が突然会場を訪れ、カルデラーラやアンザーニを激励した。

初日の8日は4万人の観客が来たと言われている。《コリエーレ》は「ブレッシャ大会第1日目。プレリオ、カーティス、ルジェの飛行。カルデラーラは新たなる事故」²⁰⁾という見出しで開幕を伝えた。プレリオは本調子ではなかったが、観客のために飛行を披露した。カルデラーラの事故とは、夕方に起こったライト・アリエル機の墜落破損である。

9日は、「大会2日目 ルジェとカーティスの幸福な飛行」²¹⁾とある。ルジェは高度部門に挑戦して、116メートルの高さまで行く。アンザーニは何度も挑戦して少しだけ飛んだ。

10日は強風が吹き、飛行機はほとんど飛ばなかった。観客の興味はプッチーニなど会場にいる有名人へ向いた。そこにダンヌンツィオがやって来た。パルツィーニの報告²²⁾によると、詩人は各格納庫を訪ねて、飛行機をひとつひとつ見せてもらい、メモを取った。ルジェに乗せてくれるよう頼むがやんわりと断られる。プレリオにイカロスの話をして興味のない反応をされてしまうが、単葉機を見て感激する。

詩人へのインタビューからは、彼が関心を持っているのは *gauchissement* 「反り」、*fuselage* 「飛行機の胴体」、*mise a point* 「調節」といったフランス語の専門用語をどのようにイタリア語で表すかという問題であることがうかがえる。

11日はカフカがやって来た日である。前日ではなくて幸いであった。カフカがカーティスの格納庫をのぞいたとき、飛行家は《ニューヨーク・ヘラルド》紙を読んでいたが、そのあと50キロメートルの飛行時間を競うブレッシャ・グランプリに挑み、49分24秒（公式記録は51分52秒）で飛んだ。プレリオ、ルジェ、ルブランの飛行もカフカは目にすることができた。

12日、ルジェもブレッシャ・グランプリに挑むが、50キロを1時間13秒で飛び、11日のカーティスの記録に及ばなかった。そして、この日の競技が終わった夕方、ダンヌンツィオは観衆が注目する中、初飛行を遂げた²³⁾。ただ、カーティスはしぶしぶ引き受けたのか、カーティス機による飛行は、飛行というよりジャンプに近かったようである。感想を求められた詩人は「これは神聖なことだ（È una cosa divina!）」と言いながらも、興奮が途中で打ち切られたことが残念で「もう一度飛ぶことしか考えられない」と述べた。その時、誰かがカルデラーラはまだ格納庫に戻っていないことを教えてくれて、ダンヌンツィオは彼のもとへと急いだ。こうして、イタリア製エンジンの搭載されたライト機で、詩人は8分ほどの飛行を堪能することができた。飛行後、詩人はこのように述べた。

繰り返すが、本当に神聖な感覚だ。飛行家になりたいものだ。飛行機について私が文句を言っていた欠点など存在しない。着陸のときの衝撃は不快でエンジンの騒音は邪魔なものだと思っていたが、そうではなかった。着陸の衝撃など軽やかで、甘美で、飛び跳ねる感じだ。着地するとき勢いはあったが、突風のために、私は気が付かなかった。エンジン音は際限のない空間の広がりの中に消えてゆく。エンジンはもうろうとさせるような音ではなく、まるで、その音はすべての力を集中させて、喜びの一要素となっているようだ。

飛行のすべての感覚が新しい。[...] 強い快樂は、軽さの感覚にある。飛行では重さが感じられない。離陸すると肉体がなくなったように思える。軽く、エーテルのようで、変容したように感じる。[...] 地上何百メートルまで上がってみたいものだ。たとえようもない陶醉があるに違いない。すべてをなげうってでも航空に身を捧げたいものだ。飛ぶことを人生の目的としている者たちが羨ましい。

ダンヌンツィオが「神聖な」という言葉を繰り返しているのは、飛行が人間の制約を超える体験に感じられたからであろう。この時に味わった強烈な感覚は詩人の身体に忘れがたいものとして記憶されたのだと想像できる。同日には、イタリア航空クラブからカルデラーラに対してパイロット免許1号が発行されることが決定された²⁴⁾。

競技が休みとなった13日、ブレリオ、ルブラン、カーティスは会場を去り、外国勢ではルジェだけが残った。14日もメンテナンス作業のため、競技は行われなかった。

15日、アンリ・ド・ラ・ヴォー伯爵の飛行船ゾーディアク III のクルーズ飛行が始まった。バルツィーニの16日の飛行体験が、「飛行船での2時間」²⁵⁾ という文章にまとめられる。16日はカーニョが少しだけ飛んだ日である。17日と18日は悪天候で飛行はなかった。

18日の出来事を伝える19日付《コリエーレ》のスポーツ欄では、ベルリンで開催されている飛行競技会でオーヴィル・ライトが乗客飛行で新記録を出したニュースが先に書かれている。ブレッシャ大会については「雨のため飛行機は飛ばず。ダ・ザラの試み」²⁶⁾ という見出しである。19日、カルデラーラは、20キロの飛行時間を競うコリエーレ・デッラ・セーラ賞を獲得する。

最終日の20日には国王の会場訪問があった。ルジェは、198メートルの高度に到達する。カルデラーラは、50キロのブレッシャ・グランプリでカーティスに続く記録を出した。

こうしてルジェによる記録更新で大会のフィナーレは飾られたものの、大会の後半は概して盛り上がり欠ける雰囲気であったようである。カルデラーラ以外の国内参加者たちは、地上から離れること自体に苦戦していた。

ダンヌンツィオは、11日付のナタリー・ド・ゴルベフ(1879-1941)への手紙で、この競技会は大会としては「失敗(fiasco, four)だ」という感想を述べている²⁷⁾。天候に恵まれなかったことや大会運営の問題もあって、成功とは言い難かったようである。

アンジェロ・ローディは『軍事における航空初期の歴史 1884-1915』のなかで、大会を総合的にこのように評価している。

たしかにイタリアで初めて開催された飛行競技会であったブレッシャ大会は、フランスのベテニーで8月に開催された、25名の飛行家が参加した大会に比べ、飛行家の競技会として輝かしいものではなかった。だがそれでも、当初掲げられていた目的を達成することはできた。すなわち、数多くの観客に、外国において飛行機がどのような発達を遂げている

のかを正確に知る機会を与えるということである。特に、最新の飛行機という乗り物に対するイタリア人の無関心を揺り動かし、重航空機の将来性に政府が真剣に検討するよう注意を喚起し、さらに軍事・民間の目的に飛行機を活用するための研究を促すのに役立った²⁸⁾。

大会こそがイタリアの飛行機時代の始まりであったのだろう。この大会で飛行できなかったイタリア人もこの後に著名な飛行家になる。コビアンキはフランスに行き、ルイ・ポーランから訓練を受けた。ボルデノーネで1910年夏に設立された初の民間飛行学校で同じ年の11月にイタリアのパイロット免許24号を取得する。

1909年秋にはトリノ近郊カメリの飛行場の建設が始まった。ヴォワザン北イタリア会社の技術者トゥーヴノらが関与し、翌年1月に飛行学校を開設する。2月にここでヴォワザン機による初飛行を行ったのは、カーニョであった。

ナターレ・パッリは、のち1915年にカメリ飛行場でパイロット免許を取得し、1918年のウィーン飛行でダンヌンツィオを乗せてSVA機を操縦する。この歴史的な作戦の実行も、パイオニア時代からの歴史的な連なりのなかに位置づけられる。

3. ダンヌンツィオと飛行機

(1) Velivolo の提唱

1909年9月11日、《コリエーレ》の編集長アルベルティーニは日記に「ミラノに少し滞在したのち、ブレッシャの飛行場へ出発」と記し、13日にこのように書いた²⁹⁾。

ブレッシャですばらしい二日間を過ごしてミラノへ戻る。飛行機の飛行や、気のおけない人たちとの会話を楽しんだ。特にダンヌンツィオとは、《コリエーレ》社で少し言葉を交わして知り合っていたが、私が思っていたのとは違うダンヌンツィオであった。彼の会話は、シンプルで、気取ったところがなく、親しみやすく、堅苦しすぎない。私には非常に礼儀正しく、借金や差し押さえなどの悲惨な状況を隠さずに話してくれた。

ダンヌンツィオとアルベルティーニの長い付き合いは実質的にここから始まった。この後の挨拶の手紙のやりとりを経て、ダンヌンツィオは執筆中の長篇小説『イエスかもしれない、ノーかもしれない』より飛行競技会の場面の一部を1909年11月28日の同紙に掲載することになった。小題は「パオロ・タルシスの勝利」(La vittoria di Paolo Tarsis)と「ジュリオ・カンビアーゾの死」(La morte di Giulio Cambiaso)である。小説に先立って、飛行機を意味する新しい単語として velivolo を使うことを詩人は提案した。

今や、輝かしいラテン性を持つ語彙 *velivolus*, *velivolo* という語がある。オウィディウスやウェルギリウスの使用例もあり、我々の辞書にも掲載がある。その説明によれば「帆を使って進み、飛ぶように見える」ことを意味する。この単語は軽やかで滑らかで速い。舌をもつれさせたり、歯を浮かせたりしない。発音は容易で、*veicolo*「乗り物」とも音声的に近い。教養層にも非教養層にも受け入れられるだろう。古典的ではあるが、驚くべき適切さによって最新の機械の本質と動きを表現している³⁰⁾。

バルツィーニのインタビューで語っていたように、飛行機の発達に伴って登場してきた物の名称をどうイタリア語で表現するかは詩人の大きな関心事のひとつであった。小説には彼が古語からひねり出した単語が多く使われていた。この *velivolo* と、「飛行機の胴体」を表す *fusoliera* が代表例である。

後述する講演会では、飛行機を表すのに広く用いられている *aeroplano* という単語は、飛行機にはたわみがあり、帆の動きで進むのに *plano*「平面」という語が入っているのはおかしいと詩人は主張している³¹⁾。

(2) 飛行機小説としての『イエスかもしれない、ノーかもしれない』

長篇小説『イエスかもしれない、ノーかもしれない』は1910年1月、トレーヴェス社から刊行された。ダンヌンツィオは早くから小説の発表を公言していたが、執筆はなかなか進まなかった。1909年8月に着手し、9月にブレッシャ大会へ取材に赴いたあと、翌年1月初めまで集中して取り組んだ。飛行体験は小説執筆の原動力となった。

飛行家パオロ・タルシスが主人公であるこの小説は、飛行と複雑な恋愛模様が結びついて展開する。この作品については単独であらためて取り上げたいと考えており、ここでは、飛行機パイオニア時代との関係に限定して何点か考察したい。

飛行家としてのパオロと親友ジュリオ・カンビアーゾの物語の導入部分³²⁾では、イカロスが墜落したのは地中海であることが確認される。そして、「誰があの翼を拾うのだろうか？ ばらばらになった羽をしっかりと結び直して、無謀な飛行をもう一度試みるのは誰だろう」というダンヌンツィオの詩が、「民族の詩人」(*il poeta della stirpe*)の叫びとして引用される。そこから、飛行の歴史が荘重、重厚に、かつ多くの史実を省略した形で語られる。いずれも名前は出てこないが、初めに登場するのは「新しいダイダロス」と呼ばれるレオナルド・ダ・ヴィンチ(1452-1519)である。次にリリエントールが「ドイツの蛮族人」という呼ばれ方で続く。そこから1903年12月の初飛行へとつながる。

地中海の明るく輝く西風ではなく、大西洋の風が絶えず吹き渡るなか、大空での勝利への

希望が再び生まれ育った。寒さの厳しいある冬の朝、大海に向って開いた湾を臨む寂しい砂丘でついに奇跡が起きたのだ。

奇跡を起こしたライト兄弟は「根気強く挑戦を続ける二人の物静かな兄弟、穏やかなオハイオ州の息子」である。このあとは「今や、ラテン人〔＝イタリア人〕が反撃に立ち上がった」(Ora i Latini venivano alla riscossa.) とパオロたちの物語が始まる。この文脈においては、「ラテン人」にはフランス人は含まれていない。

航空先進国フランスの功績が省略されているのは、ダンヌンツィオが“イタリアのパイオニア時代”を描きたかったからであろう。あくまでもイタリア人が、飛行機的设计、製作、操縦をゼロから自分たちで工夫しながら学び、成功する、という過程が必要なのである。おそらくダンヌンツィオには、そのような狭義の意味でのパイオニア時代がイタリアには存在しなかったという認識がある。

しかし同時に、ダンヌンツィオが描く“イタリアのパイオニア時代”がこれまでの成功例、特にフランスの大きな影響下にあることは以下に見る通りである。

パオロにカンピアーゾという仲間がいることは、ライト兄弟やヴォワザン兄弟を彷彿とさせる。彼らは海軍士官であったのを辞して世界中を旅し、その過程で飛行に興味を抱いた。海軍の経歴は、こちらはカルデラーラを想起させる。

二人が飛行に関心を持ったのは、エジプトのカイロで、レオン・ドルンという鳥類学者と出会ったのがきっかけであった。エジプトといえば、ルイ・ピエール・ムイヤールが連想される。彼の著作『空の帝国』はダンヌンツィオの蔵書に残されている。

帰国した二人は、「本当にダイダロスが作ったような、エンジン付きでない」³³⁾ 簡単な機械を作る。彼らはこのグライダーで滑空の練習をした。

ダンヌンツィオが1909年11月末の《コリエーレ》で *velivolo* という語の提唱を行ったとき、以下のようなことも述べている。「今は亡きフェルベ大尉」とは、ブレッシャ大会が終わった直後の9月22日に飛行中、事故で死去したフェルディナン・フェルベのことである。

先駆者のオットー・リリエントール、ライト兄弟、オクターヴ・シャヌート、今は亡きフェルベ大尉は、エンジン付きでない、本当にダイダロスが作ったような装置によって、鷲や秃鷹の滑空を真似るところから始めた³⁴⁾。

小説に飛行機製作の詳しい描写はないが、ダンヌンツィオは、グライダーを経てエンジン付きの飛行機へと至る過程を主人公たちに体験させたかったのではないだろうか。

パオロらは試行錯誤を重ねて、アルデアという名の単葉機を製作する。アルデアは、彼らの拠点のあるラツィオ州の場所の名であり、形が似ているアオサギのラテン語名でもある。パオ

ロたちは、モンティキアーリで開催される飛行競技会に参加し、アルデアに乗って飛ぶ。小説での競技会は、戦争の会戦に立ち向かうことに例えられ、工廠や要塞のような雰囲気のある場として描かれる³⁵⁾。参加者など風景以外の要素は、ほとんど別ものようになっている。

カンビアーゾは高度の記録に挑もうと飛ぶが、イカロスのように墜落して死んでしまう。この親友の後を追うように、小説の最後で、パオロは無謀な挑戦に走る。彼はラツィオからアルデアに乗って離陸し、ティレニア海へと出る。海上を飛びながら、彼もまたイカロスと同じ運命を覚悟する。だがどうにかサルデーニャ島北東の岬の海岸へとたどり着く。

ラツィオからサルデーニャまでの距離は135マイル(海里)と書かれており³⁶⁾、250キロメートルと換算できる。1909年8月のランス大会でファルマンが出した記録は180キロメートルで、この記録は彼自身によって、同年11月3日に210キロメートルに更新された。パオロはこれを超える距離を飛ぶ。

このティレニア海横断飛行が、英仏海峡横断飛行へのオマージュであるのは、すでに指摘されている通りであろう³⁷⁾。ブレリオの名は出てこないが、パオロはこのフランス人飛行家の姿を追いつけている。

ダンヌンツィオは、1909年9月11日の夜にナタリー・ド・ゴルベフに書いた手紙で、ブレリオが好きだ、ブレリオと飛びたいと書いている³⁸⁾。一緒に飛ぶ願いは叶わなかったが、飛行家への思いは作品に込められた。詩人は、9月10日夕方にブレリオの格納庫を訪れる前に記者バルツィーニに、飛行家の横断飛行の報告を読んだときの感激を述べている。「私が“イカロスの飛行”の悲歌を書きながら想像していたのと同じ印象が書かれている」と³⁹⁾。ブレリオ本人にもこのことは伝えられた。詩人の言う悲歌とは、後述するように、『アルキュオネー』収録の「ディティランボIV」(*Ditirambo IV*) (1903年10月)を指すと思われる。

1909年7月26日、横断飛行に成功した翌日の《ル・マタン》第一面にブレリオによる手記「どのように私は海峡を横断したか」(*Comment j'ai traversé la Manche*)が載った。この離陸から着陸までの報告をダンヌンツィオは小説に利用している。完全な逐語訳ではなく、少し編集もしているが、イタリア語に訳して、物思いにふけるパオロの頭に響かせている⁴⁰⁾。一部を見てみよう。以下は、ブレリオが飛び立ったときの光景である。少しずつ高度を上げ、声援をくれるルブランのいる砂丘を越えて海に出る。右手に駆逐艦が航行しているが、そこから上がる煙のせいで太陽が霞んで見えるという内容である。続いて挙げる小説の翻訳ではルブランの名は省略されている。

Me voilà soulevé. Je pique droit devant moi, m'élève progressivement de mètre en mètre; je franchis la dune d'où Leblanc m'envoie ses souhaits. Je suis à présent au-dessus la mer, laissant à ma droite le contre-torpilleur dont la fumée opaque obscurcit le soleil.

[Eccomi in aria. Filo dritto verso il mare; mi sollevo a grado a grado; supero la duna, odo

l'augurio amichevole; vedo le acque sotto di me; lascio alla mia destra la torpediniera che col suo fumo denso mi oscura il sole.]

小説では、報告が二つに分けられている。前半が終わると、パオロはブレッシャ大会で会って話をした「フランス人」とその妻の様子を思い出す。ここにはダンヌンツィオがブレッシャ大会でとったブレリオ夫妻に関するメモが生かされている⁴¹⁾。

ブレリオ手記の引用が再開されると、後半冒頭には、「私は広大な海の真ん中でたった一人だった」⁴²⁾ という旨の一文がある。船に乗っている船員たちが歓声を上げていたという記述もある。このような描写は、ダンヌンツィオの詩「ディティランボ IV」のイカロスの場面を思い起こさせる。海に飛び立ったイカロスは「私は一人だった、広大さのなかで一人、翼を持っていた」⁴³⁾ と語る。そして航行する船から船乗りたちの叫ぶ声が届いてくる。

小説でパオロが「英雄」の報告を思い出したあと「だがそれは、私がすでに知っていることの物語であり、私がすでに見たことのある光景であった」⁴⁴⁾ という一文が添えられるのは、ダンヌンツィオが詩人としてすでにこのような詩を書いていた自負の表れであろう。小説でパオロがティレニア海を横断飛行するときにも、彼は果てしなく広がる海の上を孤独に飛び、船からは船員たちの声が聞こえてくる。パオロの海上飛行は、ダンヌンツィオがかつて想像で書いたイカロスの詩と、ブレリオの手記の上に成立しているのである。

パオロは陸地が見え始めた頃にオイル漏れで左足を火傷するが痛みをこらえて着陸する。ブレッシャ大会での9月10日のバルツィーニによるインタビューの終わりには、「ダンヌンツィオはエンジンを前にして、ブレリオの驚異的なエピソードを思い出した。飛行中、外れた排気管のせいで火傷を負うも、酷い痛みで英雄的に耐えたというエピソードである」と書かれている⁴⁵⁾。

英仏海峡横断に挑戦するとき、ブレリオは左足に重度の火傷を負った状態であった。後日、《コリエーレ》に掲載された火傷の経緯を取材した記事⁴⁶⁾によると、ドゥエー⁴⁷⁾での競技中、ブレリオが飛行を開始して5分でエンジンのチューブが壊れ、熱い液が足に滴ってきたが、45分間その痛みを耐えた、とのことである。記事では「8日から10日前」と書かれているが、7月3日の事故のことではないかと思われる。パオロがサルデーニャ島着陸時に負う足の火傷までもブレリオを模倣しているのである。

この他にも、ペーター・デメッツが指摘するように⁴⁸⁾、ブレッシャの大会にいるパオロが飛んでいる機体から火が上がるのを目撃する場面は、ランス大会でブレリオに起きた事故を下敷きにしているのであろう。この小説におけるブレリオの存在感は圧倒的である。

最後のティレニア海横断と並んで印象的な飛行の場面は、恋人イザベッラを乗せてのピサ上空飛行である。「アルデアはキリストの空を、ミラーコリ（奇跡）の野原の上を旋回した」⁴⁹⁾。「ミラーコリの野原」(prato dei Miracoli)には、ピサの大聖堂、洗礼堂、鐘楼など白大理石の

建築が並ぶ。現在のこの場所の名称「ミラーコリ広場」(Campo dei Miracoli)は、ダンヌンツィオがこの小説で「ミラーコリ」と呼んだことに由来する。

1909年10月18日の早朝、シャルル・ド・ランベール伯爵は高さ300メートルのエッフェル塔の上空を複葉機ライトA型で飛んだ。この時期、ダンヌンツィオはマリーナ・ディ・ピサの家にこもって小説を執筆していた。鐘楼、いわゆる「ピサの斜塔」の上空を飛ぶイメージは、エッフェル塔の上空飛行を意識したものではないだろうか。

虚構で描かれたピサ飛行は、まもなく現実化された。マリオ・コビアンキは、1911年1月22日、ピサの飛行競技会に招かれたとき、ピサの斜塔の上空をファルマン複葉機で見事に飛行して観客を興奮させた。56メートルの高さの斜塔の少し上を飛ぶ写真が残っているが、高度600メートルまで上がったという。コビアンキはこの時インタビューで、パオロ・タルシスのことを思い出している⁵⁰⁾。

(3) 北イタリアでの講演会ツアー

ダンヌンツィオは、1910年、興行師ピラード・フラッティーニによる提案から、「空の支配に向けて」(Per il dominio dei cieli)という題を掲げ、講演会のツアーを行った。初回は2月21日夜にミラノのリーリコ劇場で開催された。

講演会では、小説では直接には触れなかったフランスの航空界に言及している。翼を広げたコウモリのような形の飛行機で動力を使った浮揚をしたクレマン・アデル(1841-1925)を先駆者として紹介したあと、ファルマン、ポーラン、ラタム、ルジェ、ブレリオなどの名を挙げている。《コリエーレ》によると、このような発言があった⁵¹⁾。

昨日まで飛行機というものは、あまりにも多くの人たちに、単なる精巧で危険なおもちゃだと、サーカスの見世物の道具だと考えられてきた。だが今日では、そのおもちゃが町から町へ、地方から地方へと行き、屋根の上を飛び、塔や鐘楼を周回しているのが見られる。何百メートルもの距離を、500から1000メートル、いやそれ以上の高さですっと飛び続けることができるのである。飛行機は戦争ための実用的で有用な道具であることがはっきりした。[...] 飛行機は、先日、レッジョやメッシーナが地下に住む悪魔に一瞬のうちに破壊された、その同じ速さで、ひとつの町を破壊するのに十分な量の焼夷弾を運ぶことができるだろう。

「レッジョやメッシーナ…」とは、1908年12月28日、レッジョ・カラブリアとメッシーナを襲った大地震のことである。

気球が登場した後から、空からの攻撃の可能性については議論がなされていた。このように予見したのは、ダンヌンツィオだけでない。ただ、軍人の間でも戦争における航空機の使用に

については意見が一致していなかった時期であることを考えれば、詩人の先見性を認めることはできるだろう。一般的には、このような意見を現実感をもって受け入れることは難しかったのではないだろうか。

引用の前半に述べられているように、飛行機はほんの数年の間に著しい発達を遂げていた。達成された記録は次々と塗り替えられていった。ダンヌンツィオはこの前の箇所で、「最近のロサンゼルス（ロサンゼルス）の飛行、あの地面から山の高さまで、1420メートルの高度まで飛んだ飛行を覚えていない人がいるだろうか」と言っているが、これは1910年1月12日にルイ・ポーランがアメリカのロサンゼルスで開催された国際飛行競技会において、ファルマン III に乗り、1269メートルの到達高度記録を出したことを指している。

ダンヌンツィオは別の箇所で、イタリアでも飛行機に対して関心を高めなければならないと呼びかけるとき、ミラノからジェノヴァ、トリノ、ジェネローズ山やモッタローネ山の頂上までも、飛行距離を競う大会を開こうと提案している。これは軽く口にしただけで、本気であったとは思われない。だが、ジェネローズ山やモッタローネ山を含む、2000メートル級のアルプス山脈の横断飛行は、この年の9月に達成されるのである⁵²⁾。

講演の内容は同一で、会が開かれる都市ごとに挨拶文を変えながら、ツアーは続けられた。このとき詩人はブレッシャ大会にゆかりのあった人々を訪ねている。2月22日には、トリノ近郊ヴェナリア・レアーレへ赴いて、アリストイデ・ファッチョーリ製作の、息子マリオの操縦する複葉機ファッチョーリ3の飛行に立ち会った。ブレッシャ大会に参加できなかった親子はその後も研究開発を続けていた。同機は同月12日に初飛行を成功したばかりであった。マリオはこの年10月にカメラでパイロット免許を取得する。

この日の夜、トリノのヴィットリオ・エマヌエーレ劇場で行った講演で、詩人は一家の功績を称えた。24日はベルガモのヌオーヴォ劇場、25日はヴェネツィアのフェニーチェ劇場で、27日はヴェローナのフィラルモニコ劇場で講演会が開かれた。

ダンヌンツィオがパドヴァ近郊ボヴォレンタにレオニーノ・ダ・ザラ男爵を訪ねたのはその翌日である。男爵はブレッシャ大会後、1909年11月5日に国内で初めての民間飛行場を開設していた。1918年8月の「ウィーン飛行」の計画にも関わる。

月が変わって3月1日夜の講演会はヴィチエンツァのオリンピコ劇場で開かれた。この時にはアルメリコ・ダ・スキオ（1836-1930）に敬意を表している。ダ・スキオは、1905年6月17日に飛行を遂げたイタリア初の飛行船イタリアのデザイナーである。伯爵もブレッシャ大会へ足を運んでいた。

3日はボローニャのドゥーゼ劇場である。アリストイデ・ファッチョーリが同地の出身であることから、その活躍ぶりを讃えた。また、気球で北極飛行に挑み命を落としたスウェーデンの探検家サロモン・アンドレー（1854-1897）に詩を捧げた、この都市に住むジョヴァンニ・パスコリ（1855-1912）にも言及した。

6日はパルマのライナッハ劇場, 8日はマントヴァのソチャーレ劇場, 12日のジェノヴァのリド・デイ・アバロまで続いて講演会ツアーは終わる。

当初, 3月1日にはオーストリア領トリエステのポリテアマ・ロセッティで講演会が行われるはずであったが, 当局の介入で中止となった。この都市に住む作家シルビオ・ベンコ(1874-1949)によれば, 詩人のミラノでの講演会は, 当局に「イレデンティズモの演説」として伝わっていた⁵³⁾。アドリア海の覇権という両国間の問題が触れられていたからである。詩人はオーストリア当局にとってすでに要注意人物であった。

2月25日の《コリエーレ》は, 前日のベルガモ講演の報告に加え, トリエステでの中止を伝えている。同じ紙面にはピサでの講演会予告も予告されているのだがこれは実現しなかった。ジェノヴァでの講演会が催された会場の格が低かったことや聴衆が少なかったことを理由として, ダンヌンツィオがツアーを打ち切ったためである。このような行動は借金問題と関係しており, 深刻化したこの問題を背景に, まもなく債権者のいないフランスでの“自主亡命生活”が始まる。1910年3月25日に隣国へ行った詩人が, 大戦への参戦キャンペーンを展開するために帰国の途につくのは, 1915年5月3日である。

(4) ルイ・ポーランへの讃辞

ダンヌンツィオは自主亡命生活中も頻繁に新聞や雑誌に話題を提供した。フランスに行ってもなく, 1910年4月27日にはシャルル・ド・ランベール伯爵のライト機の旅客となった。この頃, イギリスでは《デイリー・メール》が1万ポンドの懸賞金をかけた, 距離340キロメートルのロンドン~マンチェスター間のエア・レースが行われていた。

挑戦したのは, イギリス人クロード・グラハム=ホワイト(1879-1959)とフランス人ルイ・ポーランの二人で, 両者とも複葉機ファルマン IIIに乗っていた。28日の早朝, ポーランがこの勝負に勝利する。このとき, ダンヌンツィオは《ル・マタン》紙からコメントを求められた。4月30日の同紙の「飛行とフランスの栄光に捧ぐ」(A la gloire de l'Aviation et de la France)という記事に詩人のポーランへの讃辞を読むことができる。

ダンヌンツィオは, ポーランの飛行を“folle envolée”と言い, 《コリエーレ》は紹介記事で“folle volo”と訳している⁵⁴⁾。詩人は自分が作品のなかで用いた言葉を現実で用いることがよくあるが, これはその一例と言えるだろう。

詩人は「ラテン人」として, 同じ「ラテン人」のポーランの勝利を喜び, 誇りにしている。この“ラテン人同士による結束”は, 第一次大戦が勃発してイタリアが中立を宣言したあと, 詩人がフランス側に立った参戦を呼びかけるときに強調する概念である。

最後に彼は飛行機について次のようにまとめた。「私が確信しているのは, 今日我々が祝うのは勇敢さのゲームではないということだ。平和, 戦争, 美, 支配, いずれにおいても市民生活の根本的な変化が約束されたことを祝しているのである」。変化はたしかに起ころうとしてい

た。飛行機の登場は戦争の形態を変え、詩人はそれを詩にする。

(5) リビア戦争（イタリア・トルコ戦争）

1911年9月28日、ジョヴァンニ・ジョリッティ首相（1842-1928）率いる政権は、オスマン帝国に宣戦布告し、翌日から軍事行動を開始した。オスマン帝国領トリポリタニア、キレナイカを植民地として獲得するための戦争であった。戦争は1912年10月まで続き、一応はイタリアの勝利に終わる（イタリア領下でトリポリタニアとキレナイカはリビアと呼ばれるようになる。イタリアでの通称にしたがって「リビア戦争」と呼ぶ）。

アルベルティーニが編集長を務める《コリエーレ》はジョリッティの政策には批判的であるのが常であったが、この時は路線を転換して戦争支持に回った。バルツィーニは同紙の特派員としてアフリカ北部に渡った。

フランスにいたダンヌンツィオは戦争が始まると、イタリアの様々な過去の栄光や英雄を列挙して描きながら、目の前の戦争を支持する詩を《コリエーレ》に寄稿する（1911年10月8日～1912年1月14日）。詩は第三面の文化欄全面を使って掲載された。

リビア戦争でイタリア軍は飛行機と飛行船を用い、ダンヌンツィオはこのことへ反応を示した。全部で10篇作られた詩のうち、11月23日に掲載された第5作目「ディアーナの歌」（La canzone della diana）は飛行機からの小型爆弾投下に言及している。

1911年10月15日、この戦争のために編成された陸軍航空大隊は船でトリポリへ着いた。約40名のうちの11名がパイロットであった。9機の飛行機は、ファルマン複葉機が2機、他は単葉機で、ニューポールが3機、ブレリオ XI とタウベが2機ずつであった。

カルロ・マリア・ピアッツァ大尉（1871-1917）は10月23日、ブレリオ機でトリポリ南西のザンズール・オアシスへと飛び、敵軍の偵察を行った。リッカルド・モイゾ大尉（1877-1962）もニューポール機でそれに続いた。11月1日には、ジュリオ・ガヴォッティ少尉（1882-1939）がタウベ機を操縦しながら、トリポリ南東のアイン・ザラのオアシスなどで、全部で4発の手榴弾を投下した。

ダンヌンツィオは、「空に投石具のシュツという音が聞こえる／空に青白い鷹が通り過ぎる／ジュリオ・ガヴォッティが爆弾を持っている」⁵⁵⁾と書いた。同じ詩には次のような一節も見られる。

ああ、ピアッツァ君、モイゾ君、
ガヴォッティ君、君たちに敬礼だ！
とりわけ、危険な風の中、軽い要塞〔＝飛行機〕から身を乗り出して、
敵の不意をついて新たな攻撃を仕掛けたガヴォット君に⁵⁶⁾。

リビア戦争が始まる直前、9月17日から20日にかけて、「ボローニャ〜ヴェネツィア〜リミニ〜ボローニャ」というコースでの飛行競技会が開催され、ピアッツァ、モイゾ、ガヴォッティは、軍に所属しているため特別枠の参加ではあったが、優秀な成績を収めてすでに名を知られていた。

1911年1月、コピアンキがピサの斜塔の上空を飛行したのを追うように、2月19日、カーニョはファルマンIIでヴェネツィアにおける初めての飛行機による飛行を披露していたのだが、この二人も、トリノのカルロ・モントゥ大尉率いる「民間義勇兵飛行小隊」(Flottiglia di aviatori volontari civili)に参加してキレナイカへと赴いた。

飛行機そのものが驚異であったベル・エポックの時代、飛行機が初めて歴史的名所の上空を飛び、都市から都市へと飛ぶことが話題となった時代は、終わりに近づいていた。

おわりに

ダンヌンツィオは、1909年9月、ブレッシャの飛行競技会で、ライト兄弟のライバルであったカーティスと、ライト兄弟の教え子であったカルデラーラに飛行機に乗せてもらった。ライト兄弟の初飛行から百年を記念して発行された切手シートに描かれたダンヌンツィオに、ライト兄弟とのそのようなつながりを深読みすることも可能である。

これまで見てきたように、詩人は飛行機に夢中であった。彼は英仏海峡を横断飛行したブレリオのファンであった。カーティスとカルデラーラの乗客となった飛行体験は彼の飛行機熱に拍車をかけた。飛行機の登場する小説を書き、ふさわしい航空用語を古語から導入しようと試みた。講演会を行い、飛行機がもたらす可能性のある新しい状況を予見した。

だが、ブレッシャ大会の結果が示していたように、イタリアにおける飛行機の時代は始まったばかりであった。ダンヌンツィオが小説のなかで、主人公が仲間と共にグライダーの滑空を学び、その後にエンジンのついた飛行機を自分たちで製作するという過程をわずかながら挿入しているのは、アメリカやフランスの先駆者たちの経験を、自国のものとして描きたかったからではないだろうか。それは、他国の先駆者から多くを学ぶ必要のあった現実の裏返しであったと言える。

ブレッシャ大会はイタリアの航空界にとって大きな刺激となったが、国内に航空産業を生み出すのは難しかった。そのことは、リビア戦争の期間を通じて、イタリア陸軍が採用した機体のほとんどが外国製であったことに示されている。

イタリアは、第一次大戦でオーストリアに宣戦布告後、1915年8月、アイゾヴィツァ（現在はスロヴェニアの村落）にある軍の飛行場へ爆撃を行う。このときはカプロニ爆撃機が用いられた。国家は大戦を背景に飛行機開発に莫大な予算を注ぐようになり、そこに航空産業が生まれる。その大きな波に乗るのが、すでに頭角を現していたカプロニである。1917年10

月、イタリア陸軍の飛行機部隊がカッタロ（現在はモンテネグロの都市）にある海軍基地に爆弾投下を行ったとき、ダンヌンツィオはカプローニ機に乗って作戦に参加した。別の飛行機には《コリエーレ》の記者が同乗飛行して作戦取材していた。

反オーストリア・親フランスという姿勢、飛行機への関心はすでに大戦以前のダンヌンツィオに見られたものであった。大戦はこれらを尖鋭化させる。リビア戦争時、戦争を支持する詩を書いた詩人は、大戦では国家的な営みにさらに踏み込む。参戦キャンペーンに従事したあとには、軍隊でメディアに注目されやすい活動を行った。飛行家になりたいという詩人の夢は、戦争によって実現する。ダンヌンツィオは大戦において、詩人という特異的な立場で、メディア、軍、航空産業とのつながりを深くし、“folle volo”と形容される飛行を、自身のものとして現実化することになる。

注

- 1) Cobianchi, Mario, *Pionieri dell'Aviazione in Italia 1908-1914*, Vaccari, Modena, 2009 [edizione tratta dall'originale del 1943, a cura di Fiorenza Longhi]. この著作はイタリアの飛行機黎明期に関する基本文献となっており、本稿も同書に多くを負っている。
- 2) D'Annunzio, Gabriele, *Versi d'Amore e di Gloria*, vol.II, edizione diretta da Luciano Anceschi, a cura di Annamaria Andreoli e Niva Lorenzini, Milano, Mondadori, 2001 [I ed., 1984], p. 579. 「無謀な飛行」はダンテ『神曲』の地獄篇第26歌125行に由来する。この詩を収めた詩集『アルキュオネー』(Alcyone)は1903年12月、詩集シリーズ「空と海と陸と英雄の讃歌」(*Laudi del cielo del mare della terra e degli eroi*)の第三集として、トレヴェス社から刊行された。
- 3) 主に以下を参照した。和田博文『飛行の夢 1783-1945 熱気球から原爆投下まで』藤原書店、2005年。根本智『パイオニア飛行機物語』オーム社、1996年。K. マンソン『初期の飛行機』福島勉雄訳、野沢正監修、鶴書房、1971年。木村秀政(監修)『航空機 第一次大戦まで』小学館、1981年。『航空史シリーズ(1) ライト兄弟一世紀』デルタ出版、1999年。デヴィッド・マカルー『ライト兄弟 イノベーション・マインドの力』秋山勝訳、草思社、2017年。ナンシー・ウィンターズ『空飛ぶ男 サントス・デュモン』忠平美幸訳、草思社、2001年。村岡正明『航空事始 不忍池滑空記』東京書籍、1992年。
- 4) ゴードン・ベネット杯のスポンサー、ジェームズ・ゴードン・ベネット(1841-1918)はアメリカの《ニューヨーク・ヘラルド》の相続者で、パリに移住して同紙のパリ版を創刊、発行した。また、自動車レースや飛行船レースのスポンサーとしても知られる。飛行機のレースはランス大会で行われたのが第一回目であった。
- 5) イタリアの航空初期全般については主に以下を参照した。Lodi, Angelo, *Storia delle origini dell'aeronautica militare 1884-1915*, volume I, Edizioni Bizzarri, Roma, 1976.
- 6) カルデラーラに関しては以下に依拠する。Calderara, Ludovico- Marchetti, Attilio, *Mario Calderara. Aviator and Inventor. The First Italian Pilot pupil of Wilbur Wright*, LoGisma, Firenze, 2003.
- 7) SVAは、“Savoia-Verduzio-Ansaldo”の頭文字である。サヴォイアとヴェルドゥツィオの名のあとに、会社名のアンサルダが入っている。のち、サヴォイアの作った会社に参加して、1922年にサヴォイア・マルケッティ社をつくる技師アレサンドロ・マルケッティも、ウィルバー滞在中のチェントチェッレで飛行に立ち会っていた。
- 8) Calderara- Marchetti, *op. cit.*, p. 134.
- 9) D'Annunzio, Gabriele, *Lettere ai Treves*, a cura di Gianni Oliva, Garzanti, Milano, 1999, pp. 357-358.

- 10) 位置は少しずれるが1915年、ここに飛行場が作られる。変遷を経て、1999年に「ガブリエーレ・ダンヌンツィオ空港」と改称された。
- 11) 出場者の経歴やランス大会に関する記述も含め、以下を参照した。Annamaria, Andreoli (a cura di), *Aeroporto Gabriele D'Annunzio. Montichiari Brescia 1909-1999*, Camera di Commercio, Industria, Artigianato e Agricoltura di Brescia, Brescia, 1999; Demetz, Peter, *The Air Show at Brescia, 1909*, Farrar, Straus and Giroux, New York, 2002; Della Bora, Luigi, *Circuito Aereo Internazionale di Brescia-1909*, Fondazione Negri, Brescia, 2009; Ferrari, Massimo (a cura di), *A Brescia oggi si vola. Le vicende del Circuito Aereo di Montichiari tra cronaca e storia*, EDUCatt, Milano, 2012; Ciampaglia, Giuseppe, *Arturo Mercanti. Straordinario precursore del ciclismo, dell'automobilismo e dell'aviazione*, I. B. N. E editore, Roma, 2014; Cobianchi, *op. cit.*, pp. 20-32. また、以下のウェブサイトも参照した（最終閲覧日2020年3月6日、以降に挙げるウェブサイトも同様）。<http://www.thefirstairraces.net/>
- 12) 発行部数は1906年時点で15万部であった（Barié, Ottavio, *Luigi Albertini*, UTET, Torino, 1972, p. 143.）。本稿で引用する同新聞の記事は、以下のアーカイブに依る。<https://archivio.corriere.it/>
- 13) Albertini, Luigi, *I giorni di un liberale. Diari 1907-1925*, a cura di Luciano Monzali, il Mulino, Bologna, 2000, p. 113.
- 14) 1907年6月10日に清の北京を出発したイータラが数々の苦難を乗り越え、8月10日にパリに到着するまでの記録は以下の本に収められている。ルイジ・バルツィーニ『大陸横断ラリー in 1907 北京～パリ 限界を超えた1万マイル』樋口あやこ訳、マール社、2006年。バルツィーニは1908年、アメリカで、オーヴィル・ライトの事故時の飛行に立ち会っていた。9月17日、フォート・マイヤーでアメリカ陸軍へのデモ飛行中、機体が墜落し、同乗していたトーマス・セルフリッジ中尉（1882-1908）は死去した。1908年9月19日付「オーヴィル・ライトの悲劇の飛行。大事故を間近に見て」（Il tragico volo di Orville Wright. Assistendo alla catastrofe）。
- 15) カフカ「プレシアの飛行機」は池内紀訳『カフカ小説全集4 変身ほか』（白水社、2001年）に所収（322-329頁）。Demetz, *op. cit.* にはカフカ、プロート兄弟のことが詳しく述べられている。河野収「カフカと飛行機」『同志社外国文学研究』1992年3月、93-105頁。また、柴田元幸（編訳）『紙の空から』（晶文社、2006年）に収められているガイ・ダヴェンポート（1927-2005）「プレシアの飛行機」は、カフカの記事に想を得た短篇小説である。
- 16) 前掲『カフカ小説全集4 変身ほか』326頁。
- 17) 同上書、323頁。
- 18) カプローニに関しては以下を参照した。Lonati, Pietro- Pacelli, Mario, *Gianni Caproni e l'aeronautica militare italiana*, Graphofeel edizioni, Roma, 2014.
- 19) 内田健一「ダンヌンツィオのカリカチュア」『ダンヌンツィオに夢中だった頃 生誕150周年記念展（東京・京都2013-14）と研究の最前線』、2015年、206-219頁。
- 20) 1909年9月9日付、“La prima giornata del Circuito di Brescia. Voli di Blériot, Curtiss e Rougier— Nuovo incidente a Calderara”。
- 21) 1909年9月10日付、“I felici voli di Rougier e di Curtiss”。
- 22) 10日のインタビューは「飛行機に囲まれたダンヌンツィオ」（D'Annunzio fra gli aeroplani）という題で11日の新聞に掲載された。Oliva, Gianni (a cura di), *Interviste a D'Annunzio (1895-1938)*, Rocco Carabba, Lanciano, 2002, pp. 162-166.
- 23) Oliva, *op. cit.*, pp. 167-169. 12日夜のダンヌンツィオの体験は、「飛行の陶酔—ダンヌンツィオの感想」（L'ebbrezza del volo. Le impressioni di D'Annunzio）という見出しで13日に掲載。大見出しは、「カーティスがブレッシヤ・ブランプリを制覇」（Il Gran Premio di Brescia vinto da Curtiss）。
- 24) カルデラーラの免許交付の決定は12日説（Cobianchi, *op. cit.*, p. 30.）と最終日の20日説（Calderara-Marchetti, *op. cit.*, p. 126.）がある。本稿冒頭で紹介した記念切手の発行が2003年9月12日となっ

- ているのは、ダンヌンツィオカカルデラーラ、あるいは双方の出来事に関連しているものと推測する。
- 25) 9月17日付, “Due ore in dirigibile”。この記事にはミラノから来た指揮者のアルトゥーロ・トスカニーニ (1867-1957) も登場する。
 - 26) 9月19日付, “La pioggia impedisce i voli a Brescia. I tentativi di Zara”。
 - 27) D’Annunzio, Gabriele, *Lettere a Natalia De Goloubeff (1908-1915)*, a cura di Andrea Lombardinilo, Rocco Carabba, Lanciano, 2005, pp. 352-353.
 - 28) Lodi, *op. cit.*, p. 83.
 - 29) Albertini, *op. cit.*, pp. 117-118.
 - 30) Laredo De Mendoza, Saverio, *Gabriele d’Annunzio aviatore di guerra. documenti e testimonianze*, Impresa Editoriale Italiana, Milano, 1930, p. 37.
 - 31) *Ibid.*, p. 74; Cobianchi, *op. cit.*, p. 68.
 - 32) D’Annunzio, Gabriele, *Forse che si forse che no*, a cura di Raffaella Castagnola, Mondadori, Milano, 1998, pp. 48-50. Cf. Lorenzini, Niva, “Itinerario attraverso le fonti”, in *D’Annunzio moderno? «Forse che si forse che no»*, a cura di Laura Granatella, Bulzoni, Roma, 1990, pp. 165-171.
 - 33) *Ibid.*, p. 55.
 - 34) Laredo De Mendoza, *op. cit.*, p. 37.
 - 35) D’Annunzio, *Forse che..., cit.*, p. 50.
 - 36) *Ibid.*, p. 155.
 - 37) 作品におけるブレリオの問題の指摘は以下の研究に基づく。D’Annunzio, *op. cit.*, Introduzione, XXVI-XXVIII; Demetz, *op. cit.*, pp. 162-170.
 - 38) D’Annunzio, *Lettere a Natalia De Goloubeff, op. cit.*, pp. 352-353.
 - 39) Oliva, *op. cit.*, p. 164.
 - 40) D’Annunzio, *Forse che..., cit.*, pp. 152-154. ブレリオの原文は同書註より (pp. 414-416)。
 - 41) Cf. D’Annunzio, Gabriele, *Taccuini*, a cura di Enrica Bianchetti e Roberto Forcella, Mondadori, Milano, 1976, LV [pp. 539-548].
 - 42) je suis resté seul, isolé, perdu au milieu de la mer immense とブレリオは書き、小説では Ora sono solo, perduto nell’immensità delle acque cupe と訳されている。
 - 43) Solo fui, solo e alato nell’immensità. (D’Annunzio, *Versi d’Amore e di Gloria, cit.*, p. 596 [vv. 550-551].)
 - 44) D’Annunzio, *Forse che..., cit.*, p. 154.
 - 45) Oliva, *op. cit.*, p. 166.
 - 46) 7月30日付, “Come Blériot si è ferito. Stoicismo degno di Muzio Scevola”。
 - 47) 1909年6月29日から7月18日にかけて北フランスのドゥエーで開催された飛行競技会は複数日にわたるものとしては初めての大会であった。
 - 48) Demetz, *op. cit.*, pp. 167-168.
 - 49) D’Annunzio, *op. cit.*, p. 163.
 - 50) Cobianchi, *op. cit.*, pp. 149-150.
 - 51) 1910年2月22日付, “La conferenza di G. D’Annunzio al Lirico. Per il dominio dei cieli”。同記事を含む講演会に関する記事が以下にまとめられている。Laredo De Mendoza, *op. cit.*, pp. 69-85. Cf. D’Annunzio, Gabriele, *Note per le conferenze «Per il dominio dei cieli»*, in *Altri taccuini*, a cura di Egidio Bianchetti, Mondadori, Milano, 1976, pp. 187-196. また、講演会については以下も参照。Mancuso, Franco, “Volare Necessè Est”. *Gabriele D’Annunzio nella Storia del Volo*, Ianieri Editore, Pescara, 2013, pp. 31-34.
 - 52) ペルー系フランス人ジェオ・チャヴェス (1887-1910) は、1910年9月8日に2587メートルの到達高

度の記録をつくった後、ミラノの国際飛行競技会において、9月23日にブレリオ機でアルプス横断飛行を敢行した。スイスのブリークからシンプロン峠(2008メートル)を越えたがミラノのドモドッソラで着陸時に墜落し、4日後に死去した。バルツィーニは翌年『アルプスを越えた飛行』(*Il volo che valcò le Alpi*)に一連の記録をまとめた。

- 53) Benussi, Cristina- Lancellotti, Giancarlo, Benco- *D'Annunzio. Epistole d'Irredentismo e letteratura*, LINT, Trieste, 1998, p. 53.
- 54) 1910年5月1-2日付《コリエーレ》,「パリ発。ダンヌンツィオ,ポーランの飛行を讀える」(Da Parigi. D'Annunzio decanta il volo di Paulhan)。《ル・マタン》の記事は以下にも掲載。Laredo De Mendoza, *op. cit.*, pp. 86-90.
- 55) D'Annunzio, *Versi d'Amore e di Gloria.cit.*, p. 681.
- 56) *Ibid.*, p. 685.

図版引用元 (引用にあたり縮小)

【図1】

<http://www.ibolli.it/php/em-italia-3011-Ritratto%20di%20Gabriele%20D%27Annunzio%20e%20pionieri%20del%20volo%20italital.php>

(切手シートの実寸は縦14.6cm, 横10.6cm)

【図2、3】

<http://www.thefirstairraces.net/meetings/br0909/events.php>

D'Annunzio in the pioneer era of aviation

Yoko SHIBUE

Abstract

This paper focuses on Gabriele d'Annunzio, the Italian poet, and his involvement with aviation prior to the First World War.

The age of airplanes began around 1908 in Italy. The following year, in April, Wilbur Wright came to Rome to train two Italian pilots and the international air meeting was held in Brescia in September. At this meeting, d'Annunzio had the chance to fly with the American pilot Glenn Curtiss and later with the Italian Mario Calderara, a disciple of Wilbur. After his aerial baptism, he wrote an aviation novel "Maybe yes, maybe no" (1909), introducing the word "velivolo" for flying machines. In 1910 he held lectures on "Domination of Skies."

Airplanes were his passion, but in Italy the aviation industry had not sufficiently progressed. His novel could be interpreted as his ideal for the Italian pioneer era that did not exist in reality. Paolo Tarsis and Giulio Cambiaso met an ornithologist (whose model may be Louis Pierre Mouillard), took an interest in aviation and back in Italy, they began constructing gliders, like the Wright brothers and Voisin brothers.

D'Annunzio's passions and reflections constitute the prehistory of "aviator" d'Annunzio after Italy declared war on Austria-Hungary in the First World War.

Keywords: D'Annunzio, airplanes, aviation, Wright brothers, 20th century