

ダンヌンツィオと飛行家ブレリオの手記

——「ディティランボIV」と小説『イエスかもしれない、ノーかもしれない』をめぐる——

洪 江 陽 子

要 旨

1909年7月25日、フランス人飛行家ルイ・ブレリオは飛行機での英仏海峡横断飛行を初めて成功させ、翌日の新聞に手記を発表した。イタリアの詩人ガブリエーレ・ダンヌンツィオは1903年に発表した詩集『アルチオーネ』でイカロス神話を扱った「ディティランボIV」という詩を書いており、海上飛行を想像で描いていたことから、ブレリオの手記を読んで感銘を受けたようである。

ダンヌンツィオは1909年9月にイタリアのプレッシャで開催された国際飛行競技会でブレリオと会い、その後に刊行した小説『イエスかもしれない、ノーかもしれない』のなかで彼の手記を利用した。ただし、小説内で飛行家の名前は言及されず、手記はダンヌンツィオ風に改作されたものとなっている。それは飛行家である主人公の意識に響く声として作品中に織り込まれ、主人公はその声に促されるように危険なティレニア海横断飛行に挑み、成功する。

本稿は、「ディティランボIV」のイカロスの飛行、ブレリオ自身の手記、小説に現れるダンヌンツィオが改作した手記、そして小説中のティレニア海横断飛行を比較し、ダンヌンツィオが海上飛行に関係する描写をどのように発展させているのかを考察するものである。

キーワード：ダンヌンツィオ、アルチオーネ、イカロス、ブレリオ、1909年

はじめに

イギリスの新聞《デイリー・メール》(Daily Mail)は、1908年10月、飛行機による英仏海峡横断に500ポンドの懸賞金をかけ、その金額は年が明けると1000ポンドに増額された。3人の挑戦者のうち、最初に成功したのはフランス人飛行家ルイ・ブレリオ(1872-1936)であった¹⁾。1909年7月25日、日曜の早朝、ブレリオはアンザーニ3気筒25馬力の小さなエンジンを搭載した単葉機ブレリオXIでフランスのカレー近郊レ・バラックを飛び立ち、海峡を越えて、約37分後、37キロほど離れたイギリスのドーヴァーの草地に着陸した。翌日のフランスの新聞《ル・マタン》(Le Matin)第一面には、ブレリオが飛行を自らの言葉で綴った手記「私はどのように英仏海峡を横断したか」(Comment j'ai traversé la Manche)が掲載された²⁾。

イタリアの詩人ガブリエーレ・ダンヌンツィオ(1863-1938)は1910年の年頭に刊行された小説『イエスかもしれない、ノーかもしれない』(*Forse che si forse che no*)³⁾のなかでこの手記を利用している。ブレリオの名前は言及されないまま、フランス人飛行家の手記は、小説の主人公パオロ・タルシスの意識のなかで響く声として登場し、その情景が彼のなかでイメージ

される。また、小説の終わりで、パオロは自製の単葉機「アルデア」でラツィオ州を出発しティレニア海を越えてサルデーニャ島まで飛ぶという前人未踏の飛行に挑み、辛くも成功するが、この描写はブレリオの英仏海峡横断を連想させる。

フェリックス・フィリップ・インゴールドは『文学と飛行』(*Literatur und Aviatik*)において、この「ティレニア海横断飛行」について、「ブレリオの簡潔な報告書のパラフレーズとして読みうる」とし、その報告書から「ダンヌンツィオは様々な実物教材やいくつかの言い回しをそのまま借用している」と分析した⁴⁾。ピーター・デメッツはこれを敷衍しながら、『1909年、ブレッシャの航空ショー』(*The Air Show at Brescia, 1909*)で「ブレリオの思い出話と、ダンヌンツィオ自身のイカロス詩への言及と、そして、語り手が豊富な文章の素材を巧妙に組み合わせた独創的な〈間接的な内なるモノローグ〉で語られるパオロの思索が微妙に溶け合っている」と評している⁵⁾。

「ダンヌンツィオ自身のイカロス詩」とは「ディティランボIV」(*Ditirambo IV*)のことである。詩人は「空と海と陸と英雄の讃歌」(*Laudi del cielo del mare della terra e degli eroi*)というシリーズのうち、1903年に刊行された第三詩集『アルチャーネ』(*Alcyone*)⁶⁾のなかでオウィディウスの『変身物語』(*Le metamorfosi*)に基づくイカロスをテーマとした詩を書いていた。イカロスに関する詩は全88篇のうち3篇あって、「波に浮かぶ翼」(*L'ala sul mare*)では詩人が海に浮かぶ翼を見てイカロスを想う。「彼ハ余リニ高ク飛ビ過ギタ」(*Altius egit iter*)は詩人がイカロスの幻影と出会う内容である。導入を成すこれらの短い詩の後に、650行にわたる「ディティランボIV」が置かれており、父ダイダロスに翼を作ってもらうに至る背景から、「中ほどの道を飛びなさい」と言う父の忠告を聞かずに、高く飛びすぎて太陽の熱で翼の羽根を接合している蠟が溶けてしまい、地中海に墜落するまでの話がイカロス自身によって語られている。

ラファエッラ・カスタニョーラの注釈によるオスカー版の小説『イエスかもしれない、ノーかもしれない』では、パオロの頭に響くブレリオの手記は、フランス語の原文で紹介されている。終盤のティレニア海横断飛行の文章のなかで「ディティランボIV」と類似する表現には注釈が施されている。

ブレリオの名は小説には出てこないがこの飛行家が大きな存在感を放っていること、また、「ディティランボIV」、ブレリオの手記、小説中のティレニア海横断飛行の間につながりが見られることは、これまでに指摘されている。だが、どのようにブレリオがダンヌンツィオに影響を与えたのかについては検討の余地があるように思われる。インゴールドはカール・フォルメラ(1878-1948)が訳したドイツ語版⁷⁾から引用はしているが表現レベルでの指摘はしておらず、デメッツも具体的な例示には踏み込んでいない。カスタニョーラは注釈において、小説におけるブレリオ手記の原文を紹介するにあたって、ダンヌンツィオは翻訳し引用していると述べているが、ブレリオの元の手記と小説内に登場するものはかなりトーンが違うことには言及

していない。

ダンヌンツィオは翻訳・引用の過程において自分の作品の基調に合わせて手記に改変を施した。この過程を観察したうえでティレニア海飛行を読むと、ダンヌンツィオがブレリオの手記をどのように読んだのかがはっきり分かるように思われる。本稿では、四つのテキストを取り上げ、その共通点と相違点、および発展を観察したい。四つのテキストとは、「ディティランボ IV」(「イカロス詩」と略記)、ブレリオが7月26日の《ル・マタン》に載せたフランス語の報告(「ブレリオの手記」と略記)、ダンヌンツィオが翻訳して『イエスかもしれない、ノーかもしれない』で使った「小説内手記」、上記小説の最後の場面「ティレニア海飛行」である。そのうえでティレニア海横断飛行の位置づけとブレリオの役割を考察したい⁸⁾。(以降、小説『イエスかもしれない、ノーかもしれない』は文中では『イエスかもしれない』と記す。)

1. 1909年9月のブレッシャ飛行競技会とブレリオ

本章では、小説とブレリオ、ブレッシャ飛行競技会でのダンヌンツィオの様子など、手記を考える前提となる事項を確認しておく。

(1) 飛行競技会と小説『イエスかもしれない、ノーかもしれない』

小説『イエスかもしれない』は主に1909年9月から12月にかけて執筆され、1910年の初めに刊行された。ダンヌンツィオは新しい小説を書く構想を1905年頃には出版社に知らせており、タイトルは1907年には決めていたがなかなか書き進めることができなかった。そのようななかで、すでに自動車に関心を抱いていた⁹⁾ 詩人のアンテナは、飛行機という新しい乗り物にすばやく反応した。1909年4月にはウィルバー・ライト(1871-1947)がローマにやって来て、マリオ・カルデラーラ(1879-1944)らに飛行を教授した。このときに購入されたライト機の取材をダンヌンツィオは6月におこなっている。ブレリオが飛行機による英仏海峡横断飛行を成功させたのはその翌月の7月のことであった。

その二カ月後、今度は北イタリアのブレッシャで国内初の飛行競技会が開催される(以下、ブレッシャ大会と記す)。一躍スターの座についたブレリオも大会参加者のひとりであった。この大会は、小説に飛行機を登場させようとしていたダンヌンツィオにとって逃してはならない機会であった。詩人もできれば空を飛んでみたかったのである。

9月10日の夕方に大会会場に着いたダンヌンツィオは、その翌日希望を叶えることができた。アメリカ人グレン・カーティス(1878-1930)との飛行は、飛行というよりもジャンプに近いものであったようだが、カルデラーラは詩人をライト機に乗せて10分ほど飛んでくれた。短い時間とはいえ飛行機に乗って飛んだことは、ダンヌンツィオにとって、かなり強烈な体験だったようである。ブレッシャ大会後の二ヶ月あまりで小説は書き上げられた。

ブレッシャ大会は、小説の舞台にもなっている。この大会に、飛行家である主人公のパオロと親友のジュリオ・カンビアーゾは出場して記録に挑む。だが、ジュリオは高度の新記録を達成後、墜落死してしまう。これはイカロスの墜落を示唆している。仲間を失ってひとりとなったパオロは、大会後のあるとき、かつて彼が読んだ、あるフランス人飛行家の手記を「(状況とは)無関係な雄々しい声」(una estranea voce virile)¹⁰⁾として意識のなかで聞く。それが、ダンヌンツィオが「ブレリオの手記」をイタリア語にした「小説内手記」である。一時的に、その声が途切れたとき、パオロはブレッシャの大会で見たフランス人飛行家の姿を思い出す。そこでの描写には、ダンヌンツィオが大会の会場でブレリオの容貌をメモしたフレーズが用いられている(次節で触れる)。

作者がブレリオを小説に登場させるに至った経緯は推測するしかない。第1部(Libro Primo)のパオロとジュリオがブレッシャ大会に参加する場面では、ブレリオを思わせる「フランス人飛行家」への言及はない。第2部(Libro Secondo)でパオロの意識のなかに声が響いたときに初めて「フランス人飛行家」が出てくる。その間の経緯は不明であるものの、結果的には、『イエスかもしれない』は、ブレリオと彼が書いた手記へのダンヌンツィオの深い思い入れを留めるものとなった。実際のブレッシャ大会の参加者のなかで、それとわかる形で描写されているのはブレリオだけである。詩人は、フランス人飛行家の機体に乗せてもらいたいという希望を実現することはできなかったが、それでもこの冒険家への特別な思いが変わることはなかった。

(2) イカロスの詩とブレリオの手記

ダンヌンツィオがブレリオに抱く思い入れには、自身がかつて作ったイカロスの詩が関係している。ブレッシャ大会取材した新聞記者たちの報告によると、ダンヌンツィオは「イカロス詩」のことを繰り返し語っている。このときに出てくるのがブレリオの名前である。詩人はある格納庫で地元紙《センチネッラ・ブレッシャーナ》(La Sentinella Bresciana)の記者に感慨をこのように語っている。

ああ、何もかもが興味深いこと甚だしい。どうやって起こったのか分からない。私はイカロスに彼の冒険を語らせていたとき、飛行を予言していた。するとある日、つい最近のことだ、ブレリオが彼の海峡横断飛行のことをあるインタビューで語っているのを見たのは…。それは私と同じ印象だった。ある新聞はブレリオの報告の隣に私の詩を載せた。

...Odore dolce e strano
m'illanguidiva, inumidiva l'ali.
Il vol decadde. Vidi undici navi
di prora azzurra fornite di tolda,

甘い奇妙な匂いが私 [= イカロス] を
衰弱させ、翼を湿らせた。
飛行の力が弱まった。私は舳先が青く甲板
のある11隻の船が海を揺り動かすのを

che flagellavano il mar...	見た [...]。
Mi giunse	船乗りたちの叫び声が聞こえた。
l'urlo dei nauti. Veloce volai,	私は速く飛び
oltre passai.	彼らを追い抜いた。

今？ 今を見るためにここに来ている。辛抱強く待っている。私は小説をまだ完成できないでいる。最後の場面はパリ近郊ビヤンクールにある飛行機製作所となるはずだ¹¹⁾。

ここで引用されている「イカロス詩」は途中省略を含むが全 650 行の 558～568 行にあたり、イカロスが高く飛びすぎた直後の節である。「甘い奇妙な匂い」とは、翼の蠟が溶ける匂いを指す。イカロスの落下を予感させる場面を、ブレリオの報告の隣に掲載するのが適切かどうかについては、疑問が残るが、掲載の意図は推測できる。ダンヌンツィオの詩を載せた新聞（どの新聞かは不明）は、船乗りの叫ぶ声がイカロスの耳に届いてきた箇所を出したかったのだろう。ブレリオの手記には、船乗りたちの声援が聞こえたという記述があるからである。

詩の引用のあとに詩人が語ったコメントによると、この時点の構想では、最後の場面の舞台はパリの飛行機製作所になるはずであったようである。だが、実際に書かれた小説では、パオロのティレニア海横断飛行で終わる。ラストの構想はブレッシャ大会以後に変わったことになる。

次にミラノの新聞《コリエーレ・デッラ・セーラ》(Corriere della Sera) を見てみよう。ダンヌンツィオは、同紙の記者ルイーダ・バルツィーニ (1874-1947) に、ブレリオの手記への感慨をより具体的に述べている。バルツィーニは詩人との対話を以下のように語っている。

ブレリオの格納庫に向かうとき、私たちは英仏海峡横断飛行について話をした。ブレリオの格納庫に行くときにはお決まりの話題だ。ダンヌンツィオは、あの驚異的な空の旅の報告を読み、そのときに感じた思いを私に語った。

「『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を、ブレリオの語りのなかに見つけた」。彼は付け加えた。「イタリアではほとんど知られていない詩だが」

まさに。そのぼやきには私も耳が痛い。だが私は学のない生徒がするように少し猫をかぶって異議を申し立てた。彼は続けた。

「海や下の方で逃げてゆく船のイメージは同じだ。空で動く感覚は同じだ」

私は、ブレリオは寡黙な性格で実践派だからインタビューでは詩的な考えは述べていないはずだ、とは詩人には言わなかった。実際、この少し後に詩人がブレリオにイカロスのことを繰り返して述べても、飛行家はどちらかというと無反応であり、別のことを話していた¹²⁾。

ブレリオはイタリアの詩人が自分の手記に感慨を抱くことなど予想もしなかったであろうし、バルツィーニが記事に書いている通り、特に関心もなかったと思われるが、ダンヌンツィオはブレリオが海上飛行を綴った文章のなかに自分の想像と呼応するものを感じたのである。バルツィーニが記している飛行家と詩人の気質の違いは、後述する「ブレリオの手記」と「小説内手記」の読み比べによって明らかとなる。

さらに、週刊新聞《イラストラツィオーネ・イタリアーナ》(L'illustrazione Italiana) に評論家、記者のマリオ・モラッソ(1871-1938)が寄稿した記事によると、ダンヌンツィオは会場に来ていたブレリオの妻アリス(1883-1963)にまでも自分の詩について語っている。以下に引用されているのは全650行のうちの170～174行に当たり、イカロスが飛ぶ前の場面である。「私」(=イカロス)は険しい山頂で鷺を殺そうとする(この後、殺した鷺の翼を使って自分が飛ぶための翼を作ってほしいと息子は父に頼む)。

ブレリオ夫人は夫の二つの格納庫の前で話をされていて、ガブリエーレ・ダンヌンツィオの話に興味深そうに聞いている。イカロスのディティランボの詩によって自分は飛行の先駆者であると詩人は語った。彼は詩を引用する。

Da prima vidi l'ombra vasta	最初のうち私は大きな影が
palpitar su la torrida petraia.	灼熱の岩場の上に揺れ動くのを見た。
Fulvo il macigno, cerula era l'ombra.	岩は黄褐色で影は空色であった。
E dopo udii la romba	そのあと私は空気を打ちつける羽根の轟
delle penne per l'aer verberato.	音を聞いた。

ブレリオ夫人が理解したかどうかはわからない。だがイカロスのディティランボは格納庫から観客席へ、観客席からレストランへと、口伝いに報道室にまで伝わり、電信機は改変された詩を間違ったまま、山や海を越えて伝えたのである¹³⁾。

記事の後半からは、ダンヌンツィオへの注目度の高さが読み取れる。多くの人が著名な詩人の言動を気にしており、詩人の言葉は伝言ゲームのように会場全体に伝わっていった。難解な詩の一節がどの程度理解され、どのように口伝えで広がっていったのかは想像するしかないが、最初の発信者のダンヌンツィオは、自分の感慨をブレリオの妻に伝えたかったのである。

詩人はブレッシャ大会の会場で実際に会ったブレリオと彼の妻の容貌を手帖に書き記している。「ブレリオ—鷺鼻、がっしりとした顎、下向きの口ひげ、まとまらない髪の色が額にかかると—ガリア人タイプ」「妻—力強い、広い胸元、大きくてまっすぐな鼻、微笑むと両頬に深いえくぼ—健康な歯—」というメモ¹⁴⁾は小説で活かされている。

ブレッシャ大会の複数の記事から推測できるのは、ダンヌンツィオは、ブレリオの英仏海峡横断飛行の成功だけに感動しているのではないことである。それ以上に詩人は、海の上を飛んだ飛行家が体験を記した文章のなかに自分が書いた詩とのつながりを見つけ、そのことに感銘を受けている。

2. イカロスの詩から小説『イエスかもしれない、ノーかもしれない』へ

本章では、フランス語で書かれた「ブレリオ手記」とダンヌンツィオがイタリア語にした「小説内手記」の大まかな内容とトーンの違いを確認した上で、「イカロス詩」「小説内手記」「ティレニア海飛行」のなかに見られる発展を考察したい。

(1) ブレリオの手記と小説内手記におけるトーンの違い

小説『イエスかもしれない』の主人公パオロ・タルシスは、ある飛行家が英仏海峡横断飛行をしたときのことを語った文章を思い出す。ここで利用されているのが、ブレリオが飛行成功当日に書いた手記である。だが、「ブレリオの手記」と「小説内手記」は読んだ印象がかなり異なっている。ブレリオ本人の手記は起こったばかりの出来事をざっくばらんに綴ったもので臨場感に溢れている。一方、ダンヌンツィオの作品の一部となった「小説内手記」は張りつめた詩的な雰囲気を持つ。自分の作品内に取り入れるにあたって、作者は翻訳と同時に改作を施しているのである。このことは、小説のフランス語版¹⁵⁾を見るとさらにはっきりする。

付属の【表】は「ブレリオの手記」と「小説内手記」、そして参考としてフランス語版の「小説内手記」を並べたものである（フランス語版はあくまで参考のために載せているので以後言及しない）。左端の段落の数字は便宜的に付したものであるが段落の分け方はブレリオの手記が発表された《ル・マタン》紙に準じている¹⁶⁾。最初の5段落はいわば前置きで、当日の明け方、仲間のアルフレッド・ルブラン（1869-1921）に起こされてから横断の挑戦を決めるまでが語られている。ここで区切りが入り、続く12段落でカレーを飛び立ち、ドーヴァー城前の草地に着陸するまでの一連の出来事が報告されている。

ダンヌンツィオは、前置きの最後の段落から最後のドーヴァー着陸までの文章を利用しているが、逐語訳ではなく適宜編集も加えて短くしており本来の段落は無視している。【表】の左の段落0は、ダンヌンツィオの「小説内手記」の利用が始まる箇所であり、前置きに当たるので0と付している。この番号で言えば、「小説内手記」は飛び立つまで（段落0）、飛び立って安定するまで（段落1～6）、その後着陸まで（段落7～12）までの三つのパートに分かれる¹⁷⁾。（以下、【 】で表の段落を示す。）

「ブレリオの手記」だけではわかりづらいところがあるので、それを補ったかたちでブレリオ本人の行動を追って置く。明け方、試験飛行をしてみると飛行機は調子よく飛び、有利な風も

【表】

	«Le Matin» 掲載ブレリオの手記	小説内手記 (イタリア語)	小説内手記 (フランス語)
0	Nous décidons, Leblanc et moi, qu'un essai préliminaire va avoir lieu. On range la foule tant bien que mal. L'appareil s'élève aisément. La surcharge du cylindre d'air n'en diminue que faiblement la puissance. J'ai une hélice nouvelle qui tire dans la perfection. Je reste une dizaine de minutes dans les airs, agréablement surpris de constater un petit vent frais qui vient de la terre, un vent de marée qui me poussera vers la Manche.	La mia macchina è a ordine, di tutto punto. Il sopraccarico del cilindro d'aria appena appena ne diminuisce la potenza. Ho un'elica nuova che rende a meraviglia. Sento con gioia un soffio che viene dalla terra, un vento di marea che mi spingerà verso lo stretto.	Ma machine est en ordre de tous points. La surcharge du cylindre d'air en diminue à peine la puissance. J'ai une hélice neuve qui tire à merveille. Je sens avec joie un souffle qui vient de la terre, un vent de marée qui me poussera vers le Détroit.
	ルブランと私は試験飛行をすることに。群衆はなんとか整列させられていた。機体はたやすく上昇する。エアシリンダーの過負荷は少しだけ出力を下げる。新しいプロペラは完璧に推進する。私は10分ほど宙にいて、陸の方からひんやりとした微風が吹いてくるのに気がついてうれしい驚きだった。それは私を海峡へと後押ししてくれる潮汐風であった。	私の飛行機は調子よく完璧だ。エアシリンダーの過負荷はわずかにパワーを減らす。新しいプロペラは申し分なく動く。陸から吹いてくるそよ風を感じて喜びを覚える。私を海峡の方へと後押ししてくれる潮汐風だ。	
1	Tout est prêt. Fidèle au règlement, j'ai attendu le lever du soleil. Leblanc m'indique que le disque est apparent au moyen d'un fanion qu'il agite sur la dune. C'est le signal. Une petite émotion s'empare de moi au moment où je prends place dans l'appareil. Que va-t-il arriver? Irai-je jusqu'à Douvres?	Tutto è pronto. Attendo il levare del sole. Il mio amico, agitando un guidone su la duna, mi fa segno che il disco è apparso.	Tout est prêt. J'attends le lever du soleil. Mon ami, en agitant un guidon sur la dune, me fait signe que le disque est apparu.
	すべての準備は整った。規則に従って日の出を待った。ルブランは砂丘の上で旗を振ってディスクが見えると教えてくれた。これが合図だ。操縦席に座るとき不安になった。何が起ころのだろうか？自分はドーヴァーまで行けるのだろうか。	すべての準備は整った。私は日の出を待つ。友人が砂丘の上で旗を振って、ディスクが見えると合図してくれる。	
2	Réflexions rapides qui ne durent pas. Je ne pense plus qu'à mon appareil, au moteur, à l'hélice. Tout est en mouvement, tout vibre. Au signal, les ouvriers lâchent l'appareil. Me voilà soulevé.	Tutto è già in moto, tutto vibra e romba. Al comando, i meccanici abbandonano. Eccomi nell'aria.	Tout est déjà en mouvement, tout vibre et gronde. Au commandement, les mécaniciens lâchent. Me voici dans l'air.

	<p>考えが次々と浮かぶが長くは続かない。私は自分の飛行機、エンジン、プロペラのことだけを考える。すべてが作動し、すべてが揺れる。合図があると作業員は機体を離す。ほら、上がった。</p>	<p>すべてがもう作動し、すべてが揺れてうなりをあげる。合図があると作業員は離れる。そして私は宙に浮いた。</p>	
3	<p>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 de la mer, laissant à ma droite le contre-torpilleur dont la fumée opaque obscurcit le soleil. Dieu ! si tout à coup on allait m'objecter que Phébus n'est pas au premier tiers de sa course !</p>	<p>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.</p>	<p>Je file droit vers la mer; je me soulève degré per degré; je dépasse la dune, j'entends le souhait amical; je vois les eaux au-dessous de moi; je laisse à ma droite le torpilleur dont la fumée dense m'obscurcit le soleil.</p>
	<p>私は直進し、徐々に高度を上げ、砂丘を越える。そこからルブランが祝福の挨拶を送ってくれている。今や私は海の上において、右手に駆逐艦が進む。駆逐艦から出る煙は太陽をかすませている。ああ！もし誰かが急に太陽はその軌道の3分の1のところにはいないと言い出したら、どうでしょうか！</p>	<p>私は海へ向かって突き進み、少しずつ高度を上げる。砂丘を越え、友人からの祝福の声を聞く。自分の下に海が見える。右手に駆逐艦が進む。その濃い煙で私には太陽がかすんで見える。</p>	
4	<p>Je vais, je vais tranquillement, sans aucune émotion, sans aucune impression réelle. Il me semble être en ballon. L'absence de tout vent me permet de ne faire agir aucune commande de gouvernail ou de gauchissement. Si je pouvais bloquer ces commandes, je pourrais mettre les deux mains dans les poches.</p>	<p>Nessun turbamento, nessun mutamento. Tutto è tranquillo in me, intorno a me. Non una bava di vento, e per ciò non una manovra di governo o d'inflessione. Le mani oziose, inerti.</p>	<p>Aucun trouble, aucun changement. Tout est tranquille en moi, autour de moi. Pas une bouffée de vent, et partant pas une manœuvre de gouvernail ou de gauchissement. Les mains inertes.</p>
	<p>私は進む、ゆっくりと進む、何の感情も、何の現実的な印象もない。気球に乗って飛んでいるようだ。風がまったくないので操舵装置や翼を動かすこともない。もし操縦を固定できたなら私は両手をポケットに突っ込んでいたことだろう。</p>	<p>何の邪魔もなく何の変化もない。すべては私の内でも私の回りでも落ち着いている。微風もないので操舵や翼をたたませる必要もない。両手は何もすることがなく動かさぬまま。</p>	
5	<p>Il me semble ne pas aller vite. Cela tient, je crois, à l'uniformité de la mer. Au-dessus de la terre, les maisons, les bois, les routes apparaissent et disparaissent comme dans un rêve. Au-dessus de l'eau, la vague, la même vague, semble-t-il, se présente toujours à la vue.</p>	<p>Non ho il senso del volo. Mi sembra d'essere immobile. Vedo l'onda, sempre la medesima onda...</p>	<p>Je n'ai pas le sentiment de voler. Il me semble être immobile. Je vois la vague, toujours la même vague...</p>

	私はスピードを出していないようだった。その結果、海が単調なのだと思う。陸上では、家、森、道が夢のなかのように現れたり消えたりする。海の上では波が、しかも同じ波が常に視界に現れるように思える。	私は飛んでいる感覚がない。じっとして動いていないように思える。波が見える、それもずっと同じ波だ。	
6	Je suis content de mon appareil. Sa stabilité est parfaite. Et le moteur, quelle merveille ! Ah! mon brave Anzani, il ne bronche pas!		
	私は自分の機体に満足している。その安定性は完璧だ。エンジンは何て驚異的なのだ！ ああ、わが勇ましきアンザーニ、それはひるむことがない。		
7	Mais j'avais mangé mon pain blanc dans la première demi-heure. Ne voulant pas retarder ma marche, j'avais fait mon deuil de l' <i>Escopette</i> . Tant pis. Adviene que pourra ! Pendant une dizaine de minutes, je suis resté seul, isolé, perdu au milieu de la mer immense, ne voyant aucun point à l'horizon, ne percevant aucun bateau. Ce calme, troublé seulement par le ronflement du moteur, fut un charme dangereux dont je me rendis fort bien compte. Aussi j'avais les yeux fixés sur le distributeur d'huile et sur le niveau de consommation d'essence.	La torpediniera è rimasta indietro, non è più visibile. Ora sono solo, perduto nell'immensità delle acque cupe, non veggo all'orizzonte né una linea di terra né un fumo di piroscrafo né un albero di veliero. Nel silenzio, sempre il rombo del motore; nell'immobilità, sempre la medesima onda.	Le torpilleur est resté en arrière, il n'est plus visible. Maintenant je suis seul, perdu dans l'immensité des eaux sombres; je ne vois à l'horizon ni une ligne de terre, ni une fumée de paquebot ni un mât de voilier. Dans le silence, toujours le bruit du moteur; dans l'immobilité toujours la même vague.
	さて私は最初の 30 分でよい時間を過ごしてしまった。進行が遅れないように、私はエスコベット号をあきらめねばならなかった。残念だが仕方がない。なるようになれ！ 約 10 分間、私は一人、孤独で、広大な海の真ん中でどこにいるのかわからなくなっていた。地平線にはいかなる小さな点も見えず、一隻の船も見えなかった。エンジンのうなる音だけが邪魔をするこの静けさは危険な魅惑を持つことが、私にはわかりすぎるほどに分かった。そこで私は目を油ポンプと燃料消費のレベルに集中させた。	駆逐艦は後ろに残され、もう見えなくなった。今や私は一人、暗い海の広大さのなかでどこにいるのかわからなくなっていた。水平線も、地平線も、汽船の煙も帆船のマストも見えない。静けさのなかでエンジンの騒音だけが聞こえている。何も動きはなく、同じ波だけが続けている。	
8	Ces dix minutes me parurent longues et vraiment je fus heureux d'apercevoir vers l'est une ligne grise qui se détachait de la mer et qui grossissait à vue d'œil. Nul doute, c'était la côte anglaise. J'étais presque sauvé.	Quanti minuti passano? Pochi, ma interminabili. Scorgo a levante una linea grigia che ingrossa di continuo. È la costa inglese.	Combien de minutes passent? Peu, mais interminables. Je discerne à l'est une ligne grise qui grossit continûment. C'est la côte anglaise.

	その10分は私には長く思われ、東の方向に海とは異なる灰色の線を見つけ、それがみるみる大きくなったときには、本当に嬉しかった。それは間違いなくイギリスの海岸だった。私はほぼ助かったのだ。	何分経ったのだろうか？数分のはずだが長く感じられた。私は東に灰色の線を見つける。その線はみるみる大きくなる。イギリスの海岸だ。	
9	Je me dirige vers cette montagne blanche. Mais le vent et la brume me prennent. Je dois lutter avec mes mains, avec mes yeux. Mon appareil obéit docilement à ma pensée. Je le dirige vers la falaise, cependant que je ne vois plus Douvres. Ah! diable! où suis-je donc?	Dirigo il volo verso la roccia biancastra. Sono assalito dal vento e dalla nebbia. Attente le mani alla manovra, attenti gli occhi alla rotta.	Je dirige le vol vers la falaise blanchâtre. Je suis assailli par le vent et par le brouillard. Les mains à manœuvre, les yeux à la route.
	私は白い山の方へ向かう。さて風と霧が私をとらえる。私は両手と両目で闘わなければならない。私の飛行機はおとなしく、私の考えに従う。私は崖の方に機体を進めるが、もうドーヴァーが見えない。何てことだ、自分はどこにいるんだ？	私は白い崖の方へ機体を向ける。風と霧に襲われる。両手は操縦に、両目は針路に向ける。	
10	Trois bateaux s'offrent à ma vue. Des remorqueurs, des paquebots? Peu importe! Ils paraissent se diriger vers un port. Je les suis tranquillement. Des marins, des matelots m'envoient des hourras enthousiastes. J'ai presque envie de leur demander la route de Douvres. Hélas! je ne parle pas anglais.	Acciaio e ferro sotto di me: una flottiglia di torpediniere, una squadra di corazzate. Vedo i gesti dei marinai che mi salutano, odo le loro grida fioche.	Acier et fer sous moi: une flottille de torpilleurs, une escadre de cuirassés. Je vois les gestes des marins qui me saluent; j'entends leurs cris affaiblis.
	三隻の船が視界に現れる。牽引船だろうか、定期船だろうか？どちらでもよい。どうやら港へ向かっているらしい。私は落ち着いた気持ちでそのあとについてゆく。水兵や水夫らが私に熱烈な声援を送ってくれる。私は彼らにドーヴァーへの方向をたずねたかったのだが、ああ！私は英語が話せないのだ！	私の下に鋼鉄があった。駆逐艦の小艦隊と戦艦の分隊である。私に挨拶をする水兵らの身ぶりが見え、彼らの叫び声もかすかに聞こえる。	

11	<p>Je longe la falaise du nord au sud, mais le vent, contre lequel je lute, reprend de plus belle. Une anfractuosité de la côte se présente à ma droite, un peu avant le château de Douvres. Une joie folle s'empare de moi. Je m'y dirige, je m'y précipite. <i>Je suis au-dessus de la terre!</i> J'en éprouve à nouveau une douce émotion. Mais sur le sol un homme agite désespérément un drapeau tricolore. Je viens vers terre et j'aperçois le rédacteur du <i>Matin</i>, le bon Fontaine qui, seul dans la grande plaine, s'�gosille. Ah! le brave garçon!</p>	<p>Navi mercantili navigano lungo la costa, con la prua verso la mia sinistra. Comprendo che il porto � prossimo, che Dover à a ostro ponente. Viro da quella banda, ma il vento mi ricaccia in basso. Lotto ancora. Scopro il castello. Volo sul bacino di Dover. Passo fra due corazzate, entro in una specie di avvallamento.</p>	<p>Des navires marchands longent la côte, la proue vers ma gauche. Je comprends que le port est proche, que Douvres est au sud-ouest. Je vire de ce côté, mais le vent me rechasse en bas. Je lutte encore. Je découvre le Château. Je vole sur le bassin de Douvres. Je passe entre deux cuirassés, j'entre dans une sorte de vallon.</p>
	<p>私は崖に沿って北から南へ進むが、私が闘っている風がいつそう激しく吹き始める。右側に、海岸の岩に裂け目が現れ、ドーヴァー城の少し手前だった。我を忘れるほどの喜びが私をとらえる。私はそちらへ向かい、そちらへ急ぐ。私は陸の上空にいる！ 再度心地よい気持ちになる。ところで陸では誰かが一生懸命に三色旗を振っている。陸に近づきル・マタンの編集者、優しきフォンテーヌであるとわかった。彼は一人大きな平原で叫んでいた。ああ、よい奴だ！</p>	<p>商船が船首を私の左手の方に向けて海岸沿いに航行している。私は港が近いこと、そしてドーヴァーは南西にあると理解する。そちらの方向に針路をとるが風で下に押し戻される。もう一度風と闘う。お城が見える。ドーヴァー湾を飛んでいるのだ。二隻の戦艦の間を通り、陥没したようなところへ入る。</p>	
12	<p>Je veux atterrir; le remous est violent. Dès que j'approche du sol, un tourbillon me soulève. Je ne puis rester plus longtemps dans les airs. Le vol avait duré trente-trois minutes; c'était suffisant. Au risque de tout casser, je coupe l'allumage. Et maintenant, au petit bonheur! Le châssis se reçoit un peu mal, il se casse un peu. Ma foi, tant pis. Je venais de traverser la Manche.</p>	<p>La terra � sotto di me; � verde, � concava come la palma d'una mano amica che sia là perch� io mi ci posi. Ma, mentre discendo, un mulinello perfido m'aggira. Impaziente, spengo l'accensione; accelero la discesa; m'atterro con un urto che mi torce l'asse delle ruote e mi scheggia l'elica. Metto il piede su l'erba del regno. Ho traversata la Manica. Ho l'ali intatte.</p>	<p>La terre est sous moi; elle est verte, creuse comme la paume d'une main amie qui serait là pour que je m'y pose. Mais, pendant que je descends, me voilà pris dans un remous perfide. Impatient, j'éteins l'allumage; j'accélère la descente; j'atterris avec un choc qui me tord l'axe des roues et me fend l'hélice. Je mets le pied sur l'herbe du Royaume. J'ai travers� la Manche. J'ai les ailes intactes.</p>

<p>私は着陸したい。だが気流が激しい。陸に近づいてもすぐに旋風でまた持ち上げられてしまう。これ以上空中にとどまることはできない。飛行は33分間続いていて、もう十分だった。すべてを壊す危険を冒してエンジンを切った。いまだ、出たとこ勝負だ！ 着陸がまずく、シャンは少し壊れた。もちろん残念だが仕方ない。私は英仏海峡を横断したばかりなのだ。</p>	<p>陸は私の下にある。緑色でくぼんでいて、まるで私をそこに迎え入れる親しい人の手のひらのようだ。だが降りようとする危険なつむじ風が邪魔をする。私は待てずにエンジンを切り、下降を速める。着陸するときの衝撃で車輪の軸が曲がり、プロペラは欠けた。私は王国の芝生に片足を置く。私は海峡を越えた。私の翼は無傷である。</p>	
--	--	--

(「小説内手記」の引用元は以下の通り。注3のイタリア語版：pp. 151-154. 注15のフランス語版：pp. 202-205.)

吹いていた。海にはブレリオをエスコートする駆逐艦エスコベットが待機していた。飛行は日の出から日の入りまでというルールがあり、駆逐艦からスタート可の合図が出たのを友人ルブランが砂丘の上から確かめ、ブレリオにハンカチ（手記では「旗」）を振って合図を送った。それを見たブレリオはレ・バラックを飛び立つ。駆逐艦とともに進み飛行は安定。30分ほど経過したところで駆逐艦から離れると方向がわからなくなり海の上をさまようが、東の方角にイギリスの海岸が見える。風と霧に襲われ、再び方向がわからなくなったときに船が見え船員たちからエールを送られる。崖に沿って進んでいると岩の裂け目からドーヴァー城が見えた。強い風のなか、一部機体（降着装置とプロペラ）の損傷はあったが城下の草地に無事に着陸する。

「小説内手記」の全体的な傾向として、具体的な動きの省略あるいは簡略化、それに伴って表現の抽象化が見られる。たとえば【段落0】の前置きを読み比べると、ダンヌンツィオは「小説内手記」では試験飛行という状況説明は省略し、ルブランの存在も消して、飛行機の調子とそよ風を感じた嬉しさのみを述べている。ドーヴァー城下の草地で三色旗を振っていた記者シャルル・フォンテーヌ¹⁸⁾、エンジンの名として出てくるアンザーニも「小説内手記」では存在が消えている。また、【段落1】において「ブレリオの手記」は「何が起こるのだろうか」とその時の不安を綴っているが、「小説内手記」ではこのような心情の表現は略されている（逆に【段落8】の小説における「何分経ったのだろうか？」は創作である¹⁹⁾。「ブレリオの手記」の【段落10】で、ブレリオが偶然に船を見つけ、船乗りたちからエールを送られ、彼らに方向を尋ねたいが私は英語が話せないと嘆くくんだりなどは面白いが、このような軽妙さは「小説内手記」には反映されない。

さらなる特徴は、終わりに近づくほど創作の度合いが大きくなる点にある。その最たるものは最終段落の「(陸は) 緑色でくぼんでいて、まるで私をそこに迎え入れる親しい人の手のひらのようだ」といういかにもダンヌンツィオ風の一文である。手のひらの主は女性だろう。だが、自由に創作しているかと思うと、着陸際の破損は事実に基づいて記しているようである。「フ

レリオの手記」の【段落12】では、シャシ（ここでは車輪などの降着装置を指す）が壊れたことしか述べられておらず、プロペラの破損は実際に起こったことであるが書かれていない。ダンヌンツィオはシャシの損傷を「車輪の軸が曲がった」と書き改め、さらにプロペラが欠けたと書き加えている。おそらく、筆が進むにつれて、こう書いて欲しかったという願望の表出が増えるのである。

ダンヌンツィオは「ブレリオの手記」を自作に取り込むにあたり、飛行家の人間らしさが読み取れる箇所は省略し、海峡横断飛行の行為の偉大さを強調している。詩人が理想と考える詩的な手記へと改作しているのである。

(2) ダンヌンツィオのイカロスの詩、二つの手記と「ティレニア海飛行」

ここでは、「イカロス詩」、「ブレリオの手記」、「小説内手記」、そして「ティレニア海飛行」の四つの間に見られる、つながりと違い、発展を考察したい。その際、手がかりとなるのは、ダンヌンツィオがバルツィーニに言ったという「海や下の方で逃げてゆく船のイメージは同じだ。空で動く感覚は同じだ」という言葉である（第1章第2節の二つ目の記事）。さらにダンヌンツィオが「イカロス詩」では描かず、「ティレニア海飛行」で初めて手掛けた着陸の場面にも注目したい。以下、「海」、「空で動く感覚」、「船」、「着陸」の4つのテーマ別に見てゆく。この順番はパオロのティレニア海横断飛行への出発から着陸までと対応している。「ブレリオの手記」【段落1】は、*Tout est prêt* 「すべての準備は整った」という文で始まる。ダンヌンツィオはこれを「小説内手記」で *Tutto è pronto* と訳し、ティレニア海横断のために飛行機に乗り込む直前のパオロについて、同じ *pronto* という語を用いて *In breve fu pronto* 「準備はすぐに整った」²⁰⁾ と描いている。ここから小説の最後までが「ティレニア海飛行」である。

(a) 空と海の広大さ (*immensità*)

ダンヌンツィオの「イカロス詩」の549～551行で、イカロスは自分が高く飛びすぎたことを述懐する。父ダイダロスが息子を呼ぶ声が聞こえるが、イカロスは飛び続ける。

“Icaro!” E fu più fievole il richiamo.

“Icaro!” E fu l'estrema volta. Solo

fui, solo e alato nell'immensità.

「イカロスよ！」呼ぶ声はますますかすかな

なものとなった。「イカロスよ！」それは

最後の叫びであった。私は広大さのなか、

一人、翼を持っていた。

広大な空、その下には地中海が広がっているなか、イカロスが父の忠告に耳を貸さず、一人孤独に飛ぶ。このイメージをかつて想像によって書いていた詩人は、「ブレリオの手記」に *Pendant une dizaine de minutes, je suis resté seul, isolé, perdu au milieu de la mer immense*

「約 10 分の間、私は一人、孤独で、広大な海の真ん中でどこにいるのかわからなくなっていた」（【段落 7】）という文を読んだときに「同じだ」と感じたのだろう。とはいえ、「ブレリオの手記」ではここは危機的な場面である。エスコート役の駆逐艦と離れた飛行家はコンパスも持たずに飛んでいたのも、方角が分からず“迷子”になってしまった。これが「小説内手記」になると *Ora sono solo, perduto nell'immensità delle acque cupe* 「今や私は一人、暗い海の広大さのなかでどこにいるのかわからなくなっていた」となる。フランス語と同じ *perduto* という単語が使われているが状況説明が省かれている分、意志的に選びとった孤独という印象を受ける。「小説内手記」の飛行家は孤高に飛ぶのである。*acque cupe* 「暗い海」の「暗い」もダンヌンツィオが付けたもので、「イカロス詩」609 行の *mare cieco* 「暗い海」を踏まえているのかもしれない。

「イカロス詩」では空について *immensità* 「広大さ」という単語が使われていた。ブレリオは手記で *la mer immense* と海に対して「広大な」と用い、ダンヌンツィオは「小説内手記」で *immensità* と名詞で訳している。この名詞は「ティレニア海飛行」でもパオロが飛行機で飛び立つときに登場する。

Al modo dell'airone liberato, il velivolo corse per un tratto sul suo fumo azzurrigno, poi si levò a gran volo, rapidamente s'inalzò, filò verso il mare. «Ponente una quarta a libeccio!» Gli artieri e i pastori lo videro seguire dall'alto il corso dell'Incastro, oltrepassare la foce, salire salire ancora, colorarsi d'aria, farsi esile come Dauno, perdersi nell'immensità.²¹⁾
 (アオサギが解き放たれるように、飛行機は自らの青灰色の煙の上をしばらくの間走り、大きく浮き上がり、瞬く間に上昇し、海へ向かって突き進んだ。「西、11.25 度南西へ！」職人や羊飼いたちは、飛行機が上空でインカストロ川の流れを辿り、河口を越え、まだまだ高度を上げて、空気に染まり、アオサギのダウノ²²⁾ のようにかすかに広大さのなかに消えていくのを見ていた。)

空へ、同時にティレニア海へと単葉機が吸い込まれていく様子が *perdersi nell'immensità* 「空の広大さのなかに消えていく」と表現されている。これは「ブレリオの手記」の *perdu au milieu de la mer immense* を連想させるが、むしろ「小説内手記」の *perduto nell'immensità* のパリエーションである。ダンヌンツィオは「ブレリオの手記」ではなく、自分が手掛けた「小説内手記」の表現を応用している²³⁾。

(b) 「空で動く感覚」について

ダンヌンツィオは「イカロス詩」と「ブレリオの手記」について「空で動く感覚は同じだ」とバルツィーニによるインタビューで語っているが、詩を読む限り、語り手のイカロスが空や宙

で動く感覚を述べる詩行は見当たらないように思われる。

だが、「空で動く感覚」の一種と言えるであろう、空を飛んで進んでいるのに「動いていないような感覚」であれば、「ブレリオの手記」、「小説内手記」、「ティレニア海飛行」における展開を跡づけることができる。おそらくダンヌンツィオはブレリオの手記を読んで初めてこのような感覚があると知ったのである。その鮮烈な印象を「空で動く感覚」という言い方で表現しているのではないかと推察する。この場合は、「同じ」というよりも、印象深かったと詩人は言いたかったのではないだろうか。

「ブレリオの手記」では離陸後、飛行が安定したあと何もすることがない、進むスピードがゆっくりで景色に変化がないと語られている(【段落4～5】)。ダンヌンツィオは「小説内手記」でブレリオの文章をほとんど逐語訳せず、エッセンスを抽出するように *Nessun turbamento, nessun mutamento* 「何の邪魔もなく何の変化もない」、*Non ho il senso del volo. Mi sembra d'essere immobile* 「私は飛んでいる感覚がない。じっとして動いていないように思える」と言い換えている。ももとの「ブレリオの手記」には *immobile* 「動いていない」に相当する語はなく、飛行しているのに動いている感じがしないというのは、ダンヌンツィオがブレリオの文を読んですくい上げた感覚である。

「ティレニア海飛行」では飛び立ってまもなくのパオロの飛行がこのように描かれている(下線は筆者)。

*Il volatore non vedeva più se non acque acque acque in una infinita e chiara solitudine senza turbamento senza mutamento, in cui gli pareva esser sospeso e immobile su le sue ali adeguate.*²⁴⁾

(飛行家の眼下にはただ海だけが広がっていた。澄み切った無限の孤独のなか、何の邪魔もなく何の変化もない。彼はバランスのとれた翼に支えられ、自分が宙吊りのまま、まったく動いていないように思えた。)

ダンヌンツィオが「動いていないような感覚」を気に入っていたことは、「小説内手記」の【段落7】にある *nell'immobilità, sempre la medesima onda* 「何も動きはなく、同じ波だけが続いている」という一節からも窺われる。*immobilità* は *immobile* の名詞形であるが、このようなフレーズは「ブレリオの手記」にはない。ブレリオがエスコート役の駆逐艦から離れて海上で迷ってしまい、目印になるものが何も見えず、エンジン音だけが響くという場面で、「小説内手記」ではこの表現を創作して加えている。

「ブレリオの手記」にはエンジン音が静けさのなかに響く様子が記されているが、「イカロス詩」でも、(a)「空と海の広大さ」で見たように、イカロスは彼の名を呼ぶ父の声を聞く。静けさのなかに響く音や声の描写と比べると、空での動きは、「イカロス詩」と「ブレリオの手記」

の共通点としては顕著ではない。

(c) 船

(a) 「空と海の広大さ」で「イカロス詩」の549～551行を確認したが、そこで「私は広大さのなか、一人、翼を持っていた」とイカロスが語った直後、彼は雲のなかを通る。すると翼を結びつけていた蠟が溶け始め、飛行の力が弱まり、イカロスは11隻の船を見る。それが、第1章の一つ目の新聞記事で見た詩の場面である。船を追い越したあと、イカロスは船乗りが自分に関してどんなことを話しているのかを想像する。だが孤独に飛ぶイカロスは決して船乗りと言葉を交わすことはない。

「ブレリオの手記」では、飛ぶ方向が再び分からなくなったときに偶然に三隻の船を見つけ、それによって自分が港へ向かっているらしいことを知る。船について行くと船乗りたちから熱烈な声援を送られる（【段落10】）。ダンヌンツィオは、ひとり空を飛ぶ飛行家が航行する船と出会うイメージを「同じ」だと感じたのだろう。しかし、ブレリオが船を思い出すときの船への友好的な筆致は「小説内手記」では再現されない。

「小説内手記」の【段落10】は大きく改変されている。船は「駆逐艦の小艦隊と戦艦の分隊」へと変わり、挨拶をする水兵らの「叫び声もかすかに聞こえる」。その次には航行している商船が登場し、港が近いことを理解する。ドーヴァー湾では飛行機は二隻の戦艦の間を通ることになっていて、まるで映画のワンシーンである。

ブレリオが船と遭遇したのは一回だけであるが、ダンヌンツィオは「小説内手記」でも「ティレニア海飛行」でも、船との出会いを複数回にすることで、飛行家と船上の人々との距離感を示す場面と、港が近いことに飛行家が気づく場面とを別々に分けている。

港の近さを知らせる船の役割は次項で扱うため、ここでは、海上飛行における船が、飛行家の孤高を際立たせる役割を果たすことを確認しておこう。「ティレニア海飛行」の以下の引用文においてパオロは二回、上空から船が航行するのを見つけるが、船に乗っている者と飛行家が言葉を交わすことはない。

Egli scorse una nave che gli intersecava la rotta navigando a ostro levante; la raggiunse in calata verso il clamore che saliva dai marinai e dai passeggeri assembrati in coperta; sorpassò, si risollevò. [...] E il tempo passava, e il tempo passava. E un'altra nave apparve, navigandogli incontro diretta a levante verso la costa d'Italia. [...] Il clamore gli giunse appena appena. Egli volava a grande altezza, e la rapidità gli sferzava il viso entro il camaglio²⁵⁾.

(南東へ航行し針路が交差する船を彼は見つけた。甲板に集まった船員や乗客たちの騒ぐ声が聞こえてくる方へ下降して追いつき、追い越して再び上昇した。[...] 時間が過ぎていっ

た。すると、彼とは逆方向にイタリアの海岸へまっすぐ東へと向かう一隻の船とまた出会った。[...] 叫びがかすかに聞こえてきた。彼はかなりの高度で飛び、その速度のせいで飛行帽に守られたはずの顔も痛めつけられた。)

「ブレリオの手記」は、ひとり飛ぶ飛行家が下の方に船を見るというイメージを実体験としてダンヌンツィオに伝え、それは構図としては「イカロス詩」と同じであった。だが、「小説内手記」と「ティレニア海飛行」のどちらも、船上の人々に自分の存在を示しつつも距離をとる、孤高の飛行家を好む詩人の世界観をあらためて浮き彫りにしている。

(d) 着陸

「ティレニア海飛行」において、パオロは陸が見え始めた頃、オイル漏れのせいで左足に火傷を負う。これは、ブレリオが英仏海峡の飛行に挑戦する少し前、レース中の飛行でそのような事故に遭ったことの模倣である²⁶⁾。パオロはこの火傷の痛みを耐えながら着陸を目指す。

「イカロス詩」では、イカロスは海に墜落して最期を遂げるため、ダンヌンツィオは着陸を描いたことはなかった。「ティレニア海飛行」で初めてその場面を手掛けるにあたり、ダンヌンツィオは「ブレリオの手記」と「小説内手記」を参照している。「ティレニア海飛行」の着陸前の一節を先に見ておこう。

[...] vedeva la terra. La vedeva ingrandirsi, avvicinarsi di continuo, co' suoi monti co' suoi poggi con le sue macchie con le spiagge. Il vento ora l'assaliva a colpi a buffi a rifoli a raffiche. / Lottò, contrastò, assalto per assalto. Scorse per entro l'onda eguale, a proravia, una flottiglia di battelli sottomarini che navigavano con lo scafo immerso in manovra di battaglia. Comprese che Terranova, il Capo Figari, Porto Cervo, Caprera, la Maddalena gli erano a tramontana [...].²⁷⁾

(陸が見えていた。そこにある山、丘、灌木、砂浜が、みるみると大きくなり、近づいてきた。突風、強風、疾風、激しい風が彼を襲った。／彼は次から次へと来る風による攻撃と闘い、これに抗った。前方、波が同じように続く水中に、戦闘時の操縦で船体を潜水して航行する潜水艦の小艦隊を見つけた。彼は理解した、テッラノーヴァ、フィガリ岬、ポルト・チェルヴォ、カプレーラ島、マッダレーナ諸島は北方向にある、と。)

内容面で見れば、この引用文は「ブレリオの手記」に依拠している。陸に近づくにつれて陸が大きく見える様子は【段落 8】にある。風の記述は【段落 9, 11】に見られる。波が同じというのは【段落 5】からの利用である。【段落 10】で、三隻の船を見たブレリオは、「どうやら港へ向かっているらしい」と推測している。

だが「ブレリオの手記」と「小説内手記」の両方と対照すると、表現レベルではブレリオからの直接の借用はせず、自分の言葉で置き換えた「小説内手記」に基づき、こちらを発展させていることが分かる。

具体的に見ると、【段落 8】で、ブレリオが灰色の線が *grossissait à vue d'œil* 「みるみる大きくなる」と書いていたのをダンヌンツィオは「小説内手記」では *ingrossa di continuo* と訳していた。これを「ティレニア海飛行」では、陸が *ingrandirsi..di continuo* のように、*di continuo* 「絶えず」を残して動詞を別の類語に変えている。風との闘いに関しては、「ブレリオの手記」【段落 11】に *le vent, contre lequel je lute* 「私が闘っている風」という表現が見られる。ダンヌンツィオは同段落を大きく改変しており、これを逐語訳せず、*Lotto ancora* 「もう一度風と闘う」と書き換えており、第三文目の *Lottò* はこちらの利用であろう。【段落 5】の波については、*la même vague* 「同じ波」というブレリオの表現をダンヌンツィオは「小説内手記」で *la medesima onda* と訳していたのを、ここでは *eguale* 「等しい」を使って、*l'onda eguale* と変えている。

引用文の後半は、「小説内手記」が下敷きになっている事実がもっとわかりやすい。パオロが潜水艦を見つけるときの動詞 *Scorse* (*scorgere* 「～に気づく」) は、「小説内手記」【段落 8】の *Scorgo a levante una linea grigia* 「私は東に灰色の線を見つける」という文で用いられていた。この直後、パオロが潜水艦の存在によって位置関係を把握するときには動詞 *comprendere* 「～を理解する」が使われている。*Comprese che Terranova [...] gli erano a tramontana* 「彼はテラノーヴァ [...] が北方向にあることを理解した」は、「小説内手記」【段落 11】で飛行家が商船の航行を見たあとの、*Comprendo che il porto è prossimo, che Dover è a ostro ponente* 「港が近いこと、そしてドーヴァーは南西にあると理解する」の一文を土台としている。

この後、パオロは人気のない砂浜に着陸する。出迎える人のいたブレリオとは異なり、彼は飛行に成功しても孤独な飛行家のままなのである。1910年に出版された初版では、パオロが飛行機から降りて、火傷した足を海へ浸すところで終わっている。しかし、ダンヌンツィオは1927年に国家版を刊行するとき、着陸後の描写に少し変更を加えた。初版にはなく、1927年以降の版に見られる加筆された文章のなかに、以下のような一節がある。

Respirò dal profondo. Girò gli occhi verso la grande Àrdea immune. Fu certo dell'aver compiuto, primo e solo.²⁸⁾

(彼は深呼吸した。無事であった偉大なアルデアへ目を向けた。自分が最初に、一人で、確かに成し遂げたのだと思った。)

パオロの飛行機を指す「無事であった偉大なアルデア」という表現は、ダンヌンツィオが「小説内手記」の最後の一文で書いた *Ho l'ali intatte* 「私の翼は無傷である」を想起させる。ダンヌ

ンツィオが最初の原稿を書いた約18年後にこのようにあえて書き換えたのは、「小説内手記」とのつながりを明確化する意図が働いたためではないだろうか。この書き換えによって、フランス人飛行家とパオロの二重性は完成したと言えるだろう。

(3) パオロ・タルシスのティレニア海横断飛行

以前に「イカロス詩」を書いていたダンヌンツィオは、1909年、「ブレリオの手記」を読み、「小説内手記」として作品中に取り込んで、パオロのティレニア海横断飛行で小説を締めくくった。ここでは最後に「ティレニア海飛行」の位置づけと小説におけるブレリオの役割を考察する。

第1章で述べたように、ダンヌンツィオはある程度書き進めたあとに「ブレリオの手記」を小説内に取り入れることを決めたようである。また、ブレッシャ大会の新聞記事の発言からすると、この時点では、詩人は小説のラストシーンに別の案を持っていた。

「ブレリオの手記」を取り込んだ経緯ははっきりしないが、苦肉の策であった可能性は否定できない。ダンヌンツィオは通常、大量の資料を読み込みながら新しい作品を執筆しているが、飛行機は黎明期にあり、専門的にかつ詩人が小説の参考にできそうな資料は乏しかった。それは、たとえば小説に飛行機の仕組みや技術などの記述がきわめて少ないことから窺える。したがって、ブレリオの手記は詩人が利用できる、限られた貴重な資料だったはずである。あるいはもっと積極的に、ダンヌンツィオは1909年9月のブレッシャ大会でブレリオ本人と会ったことで、執筆途中、飛行家を登場させたいと思ったのかもしれない。いずれにしても、ブレリオの手記の採用とパオロの海上飛行への挑戦は連動している。パオロの飛行の成功が小説のフィナーレにふさわしいと判断されて、当初のプロットは変更されたのだろう。

小説におけるブレリオは、理想化された飛行家である。「ブレリオの手記」が詩的で抽象的な「小説内手記」に改作されているのはその表れであり、飛行家の英雄的な側面が強調されている。「小説内手記」の声を意識のなかで聞くパオロは、途中、「敵意と嫉妬と夢に」²⁹⁾ 駆られる。これがラストシーンの命を懸けたティレニア海横断飛行の挑戦へとつながる。パオロの飛行がティレニア海という地中海の海域のひとつで行われるのは、地中海はイカロスが飛んで墜落した海だからでもある。

かつて「イカロス詩」を書いたダンヌンツィオにとって、「ティレニア海飛行」は海上飛行という主題としては二度目、そして散文としては初めての取り組みであった。この点において、作者のダンヌンツィオと主人公のパオロはパラレルに、前者は詩人・作家として、後者は飛行家としてブレリオに挑んだと言える。ダンヌンツィオは「ブレリオの手記」を「小説内手記」として改作する過程で自分の表現へと変換し、「小説内手記」に基づいて「ティレニア海飛行」を描いて、パオロに飛行を挑戦させた。

詩的に改作された「小説内手記」は、作中の「フランス人飛行家」のものであり、ダンヌン

ツィオ自身による想像上の海上飛行は新たに書かれなければならなかった。それがパオロのティレニア海横断飛行である。ダンヌンツィオは手記の書き手としてのブレリオに大きな刺激を受け、奮起して自分も飛行機による海上飛行を描きたいと思ったのではないだろうか。そうであれば、ブレリオは本人のまったく意図しないところで、隣国の詩人が飛行機による海上飛行という新しい時代の一場面を描くのに寄与したことになる。

おわりに

1910年に刊行された『イエスかもしれない』には、この小説が執筆された1909年という時代の刻印がはっきりと押されている。ブレリオの英仏海峡横断飛行とブレッシャの飛行競技会は、作品内で加工されていても、この二つが取材されていること自体がこの年の時代性なのである。新しい航空機の発展は目覚ましく、この時期から関連するイベントは急激に増え、飛行距離、滞空時間、到達高度、速度などの最高記録は一年も経つと完全に塗り替えられていった。

英仏海峡横断飛行に対抗するパオロのティレニア海横断飛行の挑戦もこの時期ならではのものである。ラツィオからサルデーニャ島までの飛行距離は250キロメートルほどと小説では書かれており³⁰⁾、現実の1909年にはこの距離を達成した飛行家はいなかった。だがまもなく、1910年7月のフランス、ランスの飛行競技会でベルギーの飛行家ヤン・オリスラヘルス(1883-1942)はブレリオ機で公式に225キロメートル、非公式では393キロメートルの飛行距離の新記録を出している³¹⁾。

1910年9月、ダンヌンツィオは、『コリエーレ・デッラ・セーラ』の編集長ルイーダ・アルベルティーニ(1871-1941)へ宛てた手紙で飛行機の話に触れ、「ティレニア海横断に挑戦する者はいないのか」と書いている³²⁾。海上飛行独自の難しさはあるにせよ、パオロの飛行が現実のものとなってもおかしくなかった。

パオロのティレニア海飛行の航路とは異なるが、地中海飛行はそれから数年のうちに決行された。『イエスかもしれない』の読者であったフランス人飛行家エドゥアール・バーク³³⁾(1879-1911)は1911年6月、複数の地点を経由してフランスのニースからチュニジアまでを飛ぶ地中海飛行をブレリオ機で敢行して、途中で消息を絶った。その二年後、1913年9月、フランス人飛行家ローラン・ギャロス³⁴⁾(1888-1918)がモラーヌ・ソルニエ単葉機に乗ってフランスのサン・ラファエルからチュニジアのビゼルトまでノンストップで飛行し、初の地中海横断飛行を成功させた。

ダンヌンツィオ自身、1915年5月の第一次大戦へのイタリア参戦後、つまりブレリオの英仏海峡横断飛行から10年も経たないうちに、「飛行家」(aviatore)となって海上飛行を経験することになる。もっとも、詩人は自身が描いたような孤独に飛ぶ飛行家ではなく、操縦者は別にいて仲間とともに飛んだ。

小説『イエスかもしれない』は、飛行機が登場して間もない、急激な発展を遂げる直前の時代の熱を、ダンヌンツィオ自身の「飛行機熱」というかたちで記録した作品なのである。

注

- 1) プレリオの英仏海峡横断飛行については主に以下を参照した。Eliott, Brian A., *Blériot: Herald of an Age*, Tempus, Stroud, 2000, pp. 109-124. R・G・グラント『世界航空機文化図鑑—鳥人間からスペースシャトルまで—』(天野完一, 乾正文訳), 東洋書林, 2003年, 38~43頁。
- 2) *Le Matin*, 26 juillet 1909. 以下のフランス国立図書館の電子図書館ガリカのアークाइヴを参照。<https://gallica.bnf.fr/ark:/12148/bpt6k569134s> (最終閲覧2022年3月15日)
- 3) テキストは以下を使用。D'Annunzio, Gabriele, *Forse che si forse che no*, a cura di Raffaella Castagnola, Mondadori, Milano, 1998. 同注釈者は以下の論文もある。Castagnola, Raffaella, "Immagini in corsa nel *Forse che si forse che no*", in «Rassegna Dannunziana», Anno XV, N. 31, Marzo-Aprile 1997, pp. XVII-XXVI.
- 4) Ingold, Felix Philipp, *Literatur und Aviatik. Europäische Flugdichtung 1909-1927*, Birkhäuser Verlag, Basel, 1978, pp. 93-94.
- 5) Demetz, Peter, *The Air Show at Brescia, 1909*, Farrar, Straus and Giroux, New York, 2002, p. 168.
- 6) cf. 内田健一「ダンヌンツィオの『アルチオーネ』——もうひとつの現実」, 『イタリア学会誌』, 第52号, 2002年, 104~127頁。
- 7) フォルメラー (Karl Vollmöller) によるドイツ語版の初版については以下の通り。D'Annunzio, Gabriele, *Vielleicht - vielleicht auch nicht*, Insel-Verlag, Leipzig, 1910.
- 8) 拙稿「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月のブレッシャ国際飛行競技会を中心に—」(『京都産業大学論集 人文科学系列』第53号, 2020年, 167~196頁)では, 1909年に開催された国内初の国際飛行競技会前後の飛行機の発達と, それに伴うダンヌンツィオの動向を跡づけた。このとき詩人とプレリオの関係も取り上げているが, 第3章第2節で触れた点を発展させたのが本稿である。同時期のイタリアの航空を扱った専門的な論文には以下がある。林優来「リビア戦争におけるイタリアの航空機利用—航空作戦とプロバガンダの視点から—」, 『国際武器移転史』第9号, 2020年, 61~86頁。林優来「イタリアにおける航空機技術の転機 1904-1909」, 『早稲田大学イタリア研究所研究紀要』第8号, 2019年, 51~82頁。また, 以下の本ではプレリオの英仏海峡横断飛行の他, 飛行家ダンヌンツィオの活動も簡潔にまとめられている。ジョルジョ・エヴァンジェリスティ『飛行伝説—大空に挑んだ勇者たち』(中村浩子訳), ヴィレッジブックス, 2004年。
- 9) ダンヌンツィオは1908年にフロレンティア社の赤い自動車 (Florentia 35HP) を購入している。『イエスかもしれない』は, 車種は明記されていないがパオロが恋人を乗せて赤い車を運転する場面で幕を開ける。
- 10) D'Annunzio, *Forse che si forse che no*, *op. cit.*, p. 151.
- 11) 以下より引用。Gatta, Costanzo; Mazza, Attilio, *Gabriele d'Annunzio: il sogno del volo*, Edizioni Clanto, Brescia, 2009, pp. 33-34. 引用の記事は9月11日付, タイトルは「ダンヌンツィオ・デー」(D'Annunzio's Day)。署名はScudoで, これは《センチネッラ・ブレッシャーナ》の編集長マルツィアーレ・ドゥコス (1868-1955) のペンネームである。記事内の詩の2行目冒頭が *mi illanguiva* となっているのを修正した。『アルチオーネ』「ディティランボIV」のテキストは以下を使用。D'Annunzio, Gabriele, *Alcyone*, a cura di Federico Roncoroni, Mondadori, Milano, 1995 (2009), pp. 586-622.
- 12) Oliva, Gianni (a cura di), *Interviste a D'Annunzio (1895-1938)*, Rocco Carabba, Lanciano, 2002, pp. 164-165. 記事タイトルは「飛行機に囲まれたダンヌンツィオ」(D'Annunzio fra gli aeroplani)。インタビューは9月10日になされ, 翌日の新聞に掲載された。

- 13) Ferrari, Massimo, "Il Circuito aereo come evento mediatico", in *A Brescia oggi si vola. Le vicende del Circuito Aereo di Montichiari tra cronaca e storia*, a cura di Massimo Ferrari, EDUCatt, Milano, 2012, pp. 21-46. 引用記事 (p. 43) の詩の1行目の *vidi* は同書では記されていないため補った。記事の最後に「ブレッシャ, 9月11-12日」と記されている。
- 14) D'Annunzio, Gabriele, *Taccuini*, a cura di Enrica Bianchetti e Roberto Forcella, Mondadori, Milano, 1965, p. 543 (Taccuino LV).
- 15) D'Annunzio, Gabriele, *Forse che si forse che no*. Traduit de l'italien par Donatella Cross, Calmann - Levy, Paris, 1910. 翻訳者のドナテッラ・クロスは、ナタリー・ド・ゴルベフ (Nathalie de Goloubeff, 1879-1941) のペンネームである。
- 16) 紙面では「私はどのように英仏海峡を横断したか」という見出しがあり、「ルイ・ブレリオ」「ドーヴァー, 7月25日」と記されたあとに文章が始まる。
- 17) パート内での改行はない。全三パートの、二つ目と三つ目の間で、パオロは飛行競技会の会場で見たフランス人飛行家とその妻の姿を思い出す。
- 18) ブレリオと《ル・マタン》の記者フォンテーヌの関係については以下の書に考察がある。Wohl, Robert, *A Passion for Wings. Aviation and the Western Imagination 1908-1918*, Yale University Press, New Heaven and London, 1994, pp. 61-63.
- 19) 時間の経過はブレリオの手記に混乱が見られるので、ダンヌンツィオは触れないようにしている可能性がある。
- 20) D'Annunzio, *Forse che si forse che no*, *op. cit.*, p. 355.
- 21) *Ibid.* 一文目の *sul suo fumo azzurrigno* の関連として, *nel fumo azzurrigno* という表現が, ブレッシャ大会でパオロが飛行機で飛び立つときに用いられている (*Ibid.*, p. 70)。ダンヌンツィオのブレッシャ大会の取材メモには *nel fumo azzurrino* というフレーズが残されている。cf. D'Annunzio, *Taccuini*, *op. cit.*, p. 544 (Taccuino LV).
- 22) ダウノとはパオロが飼っていたアオサギの名である。パオロはティレニア海に飛び立つ前, ダウノを空へ解き放っている (D'Annunzio, *Forse che si forse che no*, *op. cit.*, pp. 354-355)。
- 23) 引用文一文目の最後, *filò verso il mare* 「(飛行機が) 海に向かって突き進んだ」も「小説内手記」で用いた動詞 *filare* 「速く進む」の主語と時制を変えたものである。「ブレリオの手記」の【段落3】で *Je pique droit devant moi* 「私は直進する」と書かれていたのを, ダンヌンツィオは「小説内手記」で *Filo dritto verso il mare* 「私は海に向かって突き進む」と言い換え, それを「ティレニア海飛行」に利用している。
- 24) D'Annunzio, *Forse che si forse che no*, *op. cit.*, p. 356. 引用の前半は (a) の項で見た海の広大さの新しい表現である。
- 25) *Ibid.*, pp. 356-358.
- 26) 拙稿, 186頁。ブレッシャ大会のバルツィーニによるインタビューでダンヌンツィオはブレリオの火傷のエピソードに言及している (Oliva, *op. cit.*, p. 166)。
- 27) D'Annunzio, *Forse che si forse che no*, *op. cit.*, pp. 359-360.
- 28) *Ibid.*, p. 361.
- 29) *Ibid.*, p. 153.
- 30) *Ibid.*, p. 155. 文中では135マイル(海里)と記され, 250キロメートルと換算できる。
- 31) 木村秀政(監修)『航空機 第一次世界大戦まで』小学館, 1981年, 106~107頁。
- 32) Di Tizio, Franco, *D'Annunzio e Albertini. Venti anni di sodalizio*, Casa Editrice Ianieri, Chieti, 2003, p. 34.
- 33) 1912年7月2日付のフランスの新聞《ラントランジジャン》(L'Intransigeant)に掲載されたインタビューで, ダンヌンツィオ(1910年3月よりフランスに居住)は, 小説を読んだバーグが訪ねてきてくれたことを語っている。

- 34) ギャロスは大战時、戦闘機のパイロットとなる。Cf. 吉田城「ブルーストとコクトー：飛行の詩学」『仏文研究』30号、京都大学フランス語学フランス文学研究会、1999年、145～164頁。

※追記：本稿を書き終えたあと、ダンヌンツィオは「小説内手記」の後半部と「ティレニア海飛行」の執筆にあたって、1909年7月26日の《コリエーレ・デッラ・セーラ》に掲載されたブレリオのインタビュー記事も参照していることが判明した。この関わりについてはあらためて取り上げることにしたい。

D'Annunzio and the aviator Blériot's account of flight:

“Dithyramb IV” and *Maybe Yes, Maybe No*

Yoko SHIBUE

Abstract

French aviator Louis Blériot crossed the English Channel in a monoplane on July 25, 1909. His account of the flight appeared in *Le Matin* the following day. Italian poet Gabriele D'Annunzio made use of an altered version of the aviator's account in his novel, *Maybe Yes, Maybe No* (1910).

D'Annunzio did not translate Blériot's realistic text verbatim. Rather, he adapted and converted the copy into poetic text, D'Annunzio style. In the novel, an unnamed French aviator's heroic account of crossing the Channel resounds within the protagonist, aviator Paolo Tarsis's mind, urging him to cross the sea from Lazio to Sardinia. Flight over the Tyrrhenian Sea was a feat that had yet to be accomplished.

D'Annunzio, who wrote “Dithyramb IV,” a poem about Icarus, seems to have been inspired to once again compose an overseas flight scene, this time in prose set in the modern world. The description of Paolo's crossing of the Tyrrhenian Sea reflects what he learnt in the process of adapting Blériot's account to his style. There is, for example, a sense of “immobility” in the air, and then what happens before landing. Regarding words and expressions, the author referred to his own adapted version of the account, not Blériot's original.

Paolo, like Icarus in “Dithyramb IV,” flies in solitude in the vast sky and never talks to people on the ship. This preference for being alone among aviators is also characteristic of the poet.

Keywords: D'Annunzio, Halcyon, Icarus, Blériot, the year 1909

