

第一次世界大戦における飛行家としてのダンヌンツィオ

—— カプローニ爆撃機との関わりを中心に ——

渋 江 陽 子

要 旨

1914年7月末に始まった第一次世界大戦に、イタリア王国は翌年5月、オーストリア＝ハンガリー帝国に宣戦布告して参戦する。かねてからそのような形での参戦を主張し、参戦キャンペーンに大きく貢献した詩人ダンヌンツィオは、特別な地位を得て王立陸軍・海軍を行き来し、とりわけ両軍の航空隊でさまざまな作戦に参加した。詩人は新しい乗り物としての飛行機に魅了され、新しい兵器としての飛行機に大きな可能性を見出していた。爆撃機を開発していた技術者カプローニと出会うと、1917年5月には陸軍参謀総長カドルナへ爆撃機中隊の活用に関する覚え書を提出し、夏から秋にかけては、カプローニ爆撃機によるアドリア海沿岸のオーストリア海軍基地への爆撃を行なった。同機によるウィーン飛行もカプローニとの間で計画されていたが、これは別会社のSVA機によって1918年8月に実行された。

ダンヌンツィオは1888年に発表した論説文『イタリア海軍論』で、将来の対オーストリア戦を想定した海軍の近代化・増強を訴えていたが、実際の戦争において彼の軍事への関心はさらに強まり、爆撃機中隊の活用に関する覚え書では、爆撃機を用いた具体的な戦略が示された。

カプローニはオーストリア生まれであるが、彼の出身地はイタリア側から「未回収領土」と考えられていた地域であり、カプローニ自身もそのような信念を持っていた。このことが、彼がイタリアにとどまり、詩人と出会う背景にあった。

本稿では、まず大戦以前の『イタリアの海軍論』や航空の講演会にさかのぼったのち、ダンヌンツィオの大戦における航空隊での活動を追う。また、カプローニの大戦までの歩みもたどったうえで、1917年以降の詩人とカプローニ爆撃機の関わりを跡づける。

キーワード：ダンヌンツィオ、カプローニ、第一次世界大戦、イレデンティズモ、ウィーン飛行

はじめに

1915年5月5日の朝、イタリア王国の詩人ガブリエーレ・ダンヌンツィオ（1863-1938）はジェノヴァ近郊のクワルトにいた。その55年前、1860年の同日に、ジュゼッペ・ガリバルディ（1807-1882）はその磯から義勇軍千人隊を率いてシチリア島へと出航した。ブルボン王朝の支配する両シチリア王国を制圧し、それをサルデーニャ王国のヴィットリオ・エマヌエーレ二世（1820-1878）に譲った。翌年の3月、サルデーニャ王国主導の下、イタリア王国が成立する。この歴史的な千人隊の遠征の55周年を記念してブロンズ像が造られ、ダンヌンツィオはその除幕式に招待されたのだった。ガリバルディに自らを重ね合わせるかのように詩人が式典の演説で訴えたのは、イタリアの参戦であった¹⁾。

のちに第一次世界大戦と呼ばれることになる戦争が始まったのは1914年7月28日であるが、イタリアは当初中立の立場を宣言していた²⁾。だが、首相アントニオ・サランドラ(1853-1931)(役職や階級は当時、以下同)と外務大臣シドニー・ソンニーノ(1847-1922)は、国王ヴィットリオ・エマヌエーレ三世(1869-1947)の支持の下、1915年4月26日に英仏と秘密裏にロンドン協定を締結していた。それによってイタリアには一カ月以内の参戦が義務づけられていた。

イタリアは1882年にドイツ帝国およびオーストリア=ハンガリー帝国と三国同盟を締結し、更新を続けていたが、オーストリアとは歴史的に複雑な関係にあった。サルデーニャ王国は、1859年、オーストリア帝国との戦争で勝利し、その支配下にあったロンバルディアを譲渡される。翌年、中部イタリアを併合し、ガリバルディの遠征によって両シチリア王国をも吸収するに至った。1861年にイタリア王国が成立したときにはオーストリア領であったヴェネト地方も1866年にイタリアに編入された。だが、1915年の時点でも、イタリア系住民が多数住む地域がオーストリア領に残されていた。領土問題は、イタリアが対オーストリアの側から参戦したひとつの背景を成していた。ロンドン秘密協定では、勝利の暁には南チロル地方(アルト・アディジェ)、トレンティーノ地方、トリエステを含むイストリア半島、ダルマツィア地方の一部などがイタリアに割譲されることが約束されていた。

このような地域の併合を求める「イレデンティズモ」(未回収地回復主義)の動きは根強くあり、ダンヌンツィオはその唱道者の一人であった。彼は英仏側から参戦してオーストリアと戦うことを早くから主張しており、クワルトの演説では、先人が果たせなかった事業を成し遂げるために、参戦を訴えた。翌週にはジェノヴァからローマに移動して、政府と参戦派の新聞メディアを後ろ盾とした強力な参戦キャンペーンを展開した。中立派が多数を占めていた議会は、中立派議員には暴力の行使も躊躇しない「広場の力」、すなわち大衆運動によって転覆し、内乱寸前のような状況下で参戦が決定された。5月23日にイタリアはオーストリアに宣戦布告する(ドイツへの宣戦布告は1916年8月である)。

ここで、5月5日のクワルトの式典に戻ろう。千人隊の記念像の除幕式に、一機の飛行機が空から参加していた。200メートルあたりまで降下すると、ダンヌンツィオへの挨拶文の入った、三色旗のリボンで結ばれた金属製の容器を落としていった。それは、ピアチェンツァの飛行場から飛んできた、エツトレ・クローチェ中尉が操縦するカプローニ単葉偵察機であった³⁾。この飛行機的设计者ジョヴァンニ・バッティスタ・カプローニ(1886-1957、以下は通称のジャンニ・カプローニと記す)と詩人はやがて出会うことになる⁴⁾。

オーストリア=ハンガリー帝国領下のトレンティーノ地方に生まれたジャンニ・カプローニは、1910年、兄とともにミラノに移住し、飛行機的设计・製作者として会社を興した。1914年には三発爆撃機の試作機を開発していた。彼の故郷はイタリア側が領有を求めている係争地であり、カプローニ家も同地はイタリアに属するべきだという考えであった⁵⁾。飛行機開発を

手掛けるカプローニは、活動の拠点を帝国内に移すよう当局に求められていたが、要請に応じず、伊墺が戦闘状態に入ると「脱走兵」と宣告された⁶⁾。

参戦キャンペーンに寄与したダンヌンツィオは、前線で戦うことを強く望み、自由に行動できる許可を得て、軍人詩人として王立陸海両軍を行き来した。伊墺間の戦いは主にアルプスの険しい山岳地帯や丘陵地帯、次いでアドリア海で行われたが、詩人は陸上、海上、そして空から戦いに参加した。彼は、陸海両軍の航空隊⁷⁾での活動に特に力を注ぎ、パイロット免許を取得することはなかったものの、年下のパイロットの操縦する飛行機に搭乗して、偵察士としてさまざまな作戦に携わった。

ダンヌンツィオは1909年9月にブレッシャ近郊で国際飛行競技会が開催されたとき、大会参加者の飛行家に頼んで初めて飛行機に乗せてもらって以来、この新しい航空機に深い関心を寄せていた⁸⁾。

基本的には木材の骨組みに羽布張りであったこの頃の飛行機には、密閉した風防はなく、乗員は吹きさらしで飛んだ。それは天候に左右される、不安定で危険な乗り物であったが、詩人はおそらくそれゆえに魅せられたのである。同時に、参戦を主張した詩人にとって、兵器としての飛行機の発展は、勝利の可能性と直結していた。詩人という特異な立場で飛行機の発達の前線に立ちあつた彼の航空史は、結果的に、カプローニ爆撃機を主とした航空産業の発展の、そのときどきの「最新」の姿を断片的ながら映し出すものになっている。

本稿では、大戦以前のダンヌンツィオの著作や発言との連続性のなかで、詩人の大戦中の動き、とくに航空隊での活動を追っていききたい。飛行機的设计・製造者としてのカプローニについても大戦までの歩みを簡単にたどっておく。1917年の春から、詩人の活動はカプローニ爆撃機を中心としたものになる。5月には、カプローニとともに作成した爆撃機中隊の活用に関する覚え書を陸軍参謀総長ルイジ・カドルナ(1850-1928)へ提出し、夏から秋にかけてはオーストリア海軍基地への爆撃などに関わった。詩人が参加した作戦のなかで最も有名なのは、陸軍の第87飛行中隊によって1918年8月に実施された「ウィーン飛行」である。これはもともとダンヌンツィオとカプローニとの間で準備されていたが、別の会社アンサルド社のSVA機⁹⁾で実行された。

第1章 ダンヌンツィオ、イレデンティズモ、飛行機

(1) 1888年『イタリア海軍論』

イタリアはオーストリア帝国からの独立戦争を戦った末、1861年に王国を成立させた。だが、イタリア語系住民の多い地域がオーストリアの支配下に残されており、それはイタリア側からは「未回収地」とみなされた。イタリアはその奪還のために、1866年の普墺戦争の際にプロイセン王国側で参戦する。イタリア海軍はアドリア海のリッサ海戦でオーストリア海軍に大

敗を喫するが、普墺戦争全体ではプロイセンが圧勝したことで、ヴェネト地方がイタリアに割譲された。1870年には普仏戦争に乗じて、イタリア軍はフランス軍が守っていたローマ教皇領を占領し併合する。それでも未回収地は残っていた。だいたい現在のトレンティーノ＝アルト・アディジェ地方およびヴェネツィア・ジュリア地方にあたる。さらに、現在ではクロアチアやモンテネグロとなっているイストリア半島やダルマチア地方といったアドリア海沿岸部も、かつてヴェネツィア共和国支配下にあったことから、イタリアの領土だという声があった。

ダンヌンツィオはこの問題について若い頃から発言していた。20代のローマでの新聞記者時代、海軍の若手将校と話す機会を得たのを契機に、1888年に論説文『イタリア海軍論』(*L'Armata d'Italia*)を著した¹⁰⁾。ここで論じられているのは、次の対オーストリア戦を見据えた海軍の近代化と増強である。その根底には、次こそは自分たちの手で領土を回復しなければならないという強い思いがあった。海軍の軍拡に関しては、従来の大型艦艇に加えて、当時最新の兵器であった水雷艇および魚雷への大きな期待が語られている。詩人のオーストリアへの敵対感情、好戦的な資質、そして最先端の乗り物や兵器への関心はすでにこの論説で示されている。

オーストリアとの領土問題は、その後膠着したまま27年の時が流れた。ダンヌンツィオは国家的な詩人、文化人として認められ、新聞雑誌メディアにおいて目立つ地位を獲得していた。水雷艇や魚雷の発達も進み、大戦では海軍による小型艦艇を使った作戦に詩人は参加する。そして、四半世紀の間には、飛行機という新しい航空機が出現していた。

(2) 1910年、講演会「空の支配へ向けて」

ダンヌンツィオは、1909年9月に初飛行を遂げる以前から飛行機に関心を示していたが、初飛行を経験したあとは、これにのめり込むようになる。1910年には「空の支配に向けて」(*Per il dominio dei cieli*)と題して、飛行機の可能性を説く講演会を北イタリアの複数の都市で開いた。講演の読み上げ原稿は著作としては残されていないものの、新聞報道によって雰囲気や大まかな主張を知ることができる。

2月22日付《コリエーレ・デッラ・セーラ》(以下、《コリエーレ》と記す)に掲載されたミラノにおける講演会の報告「リーリコ劇場でのダンヌンツィオの講演」(*La conferenza di G. D'Annunzio al Lirico*)によると¹¹⁾、飛行機は戦争に有用な道具であり、一瞬のうちに「ひとつの町を破壊するのに十分な量の爆薬や焼夷弾を運ぶことができる」(*può recare tanto peso di materia esplosiva e incendiaria da distruggere una città*)と述べている。

詩人が戦争と言うとき、その相手国の想定は明らかである。各国が飛行機の有用性を認め、その製造だけでなく一般の人々の関心を高める取り組みを始めているとして、アメリカ、イギリス、ロシア、ドイツ、フランスの状況を手短かに紹介したあと、「我らが最愛の [= 憎むべき]

同盟国] (la nostra diletta alleata) へと話は移る。ウィーン、ポーラ (現クロアチア、プーラ)、セバーニコ (現クロアチア、シベニク) の空では飛行機が飛んでいると報告し、ポーラやセバーニコが接する「ヴェネトの海」、つまりアドリア海は自分たちにとって「沈黙の深淵」(l'abisso del silenzio) になっていると話す。すると、観衆のなかの血の気の多い若者が「オーストリアを倒せ！」(Abbasso l'Austria!) と叫ぶ。詩人の主張は、イタリアでも関心を高め、「新しい兵器で武装する」(armarsi della nuova arma) よう促す必要がある、というものである。

イレデンティズモの運動を活性化させる内容が含まれていたことから、「未回収地」のトリエステで予定されていた講演は、オーストリア当局に中止を言い渡された。

「ひとつの町を破壊するのに十分な量の爆薬や焼夷弾を運ぶ」飛行機というのは、早すぎたヴィジョンであったが¹²⁾、詩人は、爆弾を落とすという飛行機の軍事利用に言及しており、大戦では軍事と軍事戦略に足を踏み入れる。彼はオーストリアの軍事施設を爆撃する作戦に参加し、その一部の作戦は彼自身が立案した。

現代から考えれば、飛行機と戦争が結びつくのは当然のように思われるが、飛行機の軍事利用を考える人はまだ多くはなかった。新しい航空機の登場後しばらくは、その性能も高くはなかったことから、兵器としての可能性について懐疑的な見方が強かった。だが、1914年7月末に短期決戦の見込みで始められた戦争が長引くなかで、兵器としての飛行機の開発と運用は本格化し、急激に進むのである¹³⁾。飛行機は、最初は偵察任務に限定されていたのが、偵察機、戦闘機、爆撃機と用途別の機種が生まれてゆく。

大戦に先立つ時期、イタリア陸軍においては飛行機よりも飛行船に期待を抱く勢力の方が強かった。そのなかで強固な飛行機支持者であったジュリオ・ドゥーエ¹⁴⁾ (1869-1930) と技師ジャンニ・カプローニが出会ったことで、最初のカプローニ爆撃機(戦後の社内呼称でCa. 30)の構想が生まれた。1914年10月には、試作機(Ca. 31)が完成し、これを改良した機体(Ca. 32、陸軍呼称でCa. 1)が、翌年夏から戦争に投入された。

1915年5月の参戦の時点でイタリアが保有していた飛行機は、陸軍がブレリオ、ファルマン、ニューポールといったフランス製の飛行機約70機、海軍が飛行艇約15機であった。この後の戦争の期間を通じて、イタリアは約12000機の飛行機を生産することになる。

歴史的に見れば、この戦争における飛行機の著しい発達さえも、その後の巨大な発達の萌芽にすぎなかった。爆撃機の運用とその効果も限定的な域にとどまるものであった。しかし、当時においては、爆撃機は最先端の兵器であった。ダンヌンツィオがかつて講演会で述べた「爆弾を運ぶ飛行機」が国産のカプローニ爆撃機として現れたとき、彼がそれに期待をかけたのは自然な流れであった。

(3) 1915～1916年における飛行家ダンヌンツィオ

イタリアが参戦したとき、ダンヌンツィオは52歳という年齢であったが、自らも前線で戦うことを志願した。陸軍騎兵隊の軍曹で兵役を終えていたが陸軍省のはからいで予備中尉となり、ノヴァーラ槍騎兵の将校としてアオスタ公エマヌエーレ・フィリベルト(1869-1931)率いる第三軍に配属された。あわせて、陸軍でも海軍でも行動することが許された。

ここでは、陸海両軍の航空隊における行動を中心とした、戦争前半における詩人の主な動きを追っておく¹⁵⁾。初期の有名な「トリエステ飛行」と「トレント飛行」は、同志へのメッセージの入ったビラを落とすという宣伝色の強い飛行であったが、この時期に彼はカプローニ爆撃機を知る。これが、戦争後半に中心となる爆撃機による、より直接的な軍事行為へとつながってゆく。

a) 1915年夏、トリエステ飛行

5月24日の戦闘初日から飛行艇による爆弾投下が行われたヴェネツィアに、ダンヌンツィオが到着したのは7月半ばである。7月20日(1866年のこの日にリッサ海戦が行われた)の深夜に、彼はピエロ・オルシーニ中佐(1869-1923)の指揮する駆逐艦〈インパヴィド〉に乗艦し、アドリア海を見回った。予想していたようなオーストリア軍の艦艇との遭遇はなかったが、これが詩人の初めての軍事であった。飛行はこの後のことである。

詩人がヴェネツィアのサンタンドレア要塞を基地とする海軍航空隊を訪れたとき、彼はジュゼッペ・ミラッリヤ大尉(1883-1915)と知り合い、トリエステへの飛行が計画されていると聞いて自分も参加したいと頼み込む。海軍の上層部から危険な作戦への参加は認められないと断られるが、サランドラ首相に手紙を書いて飛行の許可を得¹⁶⁾、初飛行にこぎつけた。

前日に試験飛行を行なったあと、8月7日の午後、他3機の飛行艇とともに、ダンヌンツィオはミラッリヤの操縦する飛行艇FBA(Franco British Aviation)に乗ってトリエステの空を飛び、未回収領土の地に住むイタリア人へのメッセージの入った袋を落とす。港へ爆弾も投下している。

8月17日に潜水艦〈イヤレア〉が機雷で沈み行方不明になったため、ヴェネツィアの飛行中隊全体でパンザーノ湾への空からの捜索を行ったときは、詩人もそれに参加した。25日にもミラッリヤ大尉とヴェネツィア・ジュリア地方のグラードを飛ぶ。

このような飛行経験を経て、ダンヌンツィオは翌月、飛行機偵察士の免許を得る。

b) 1915年秋、トレント飛行とカプローニ機との出会い

トリエステ飛行の反響が大きかったことから、陸軍航空隊からも声がかかった。9月20日(1870年のこの日、イタリア王国軍はローマを攻略した)には、ダンヌンツィオはアジアーゴ飛行場から出発して、トレンティーノ地方の都市トレントへと飛んだ。機体は、フィアット

100 hp のエンジンを備えた複葉機ファルマン MF 1914 で、操縦士はエルマンノ・ベルトラーモ大尉（1888-?）である。15 時 50 分に離陸、トレントでは激しい対空砲火に遭い、高度 3500 メートルまで一時上昇した。寒さのなか、メッセージの入った袋を落下させて 17 時 30 分に飛行場に戻った。

9 月末頃からは、第三軍の本部が置かれたチェルヴィニャーノを訪れている。奥領の同地は、宣戦布告の翌日、5 月 24 日にイタリア軍が占領した地であった（～1917 年 10 月）。詩人はヴェネツィアで家を借りていたが、この地でも滞在先を確保した。10 月 1 日にはウディネの最高司令部でカドルナ将軍と会い、一緒に食事をしている。

ダンヌンツィオがチェルヴィニャーノに滞在中、上院議員で《コリエーレ》の編集長ルイージ・アルベルティーニ（1871-1941）も最高司令部を訪問している。アルベルティーニの 10 月 14 日のウディネでの日記には、ポルデノーネのラ・コミーナ飛行場で詩人、記者ウーゴ・オイエッティ（1871-1946）らと「カプローニ機に乗って（私の人生で初めて）1000 メートル以上まで上がって快い飛行をした」という一文が記されている¹⁷⁾。このカプローニ機とは、エンジンの大きさから Ca. 300 hp と呼ばれた（陸軍呼称で Ca. 1、社内呼称で Ca. 32）、全幅 22 メートルで 4 人乗りの複葉爆撃機を指す。

ダンヌンツィオがカプローニ機に乗ったのはこの時が初めてであったが、以前から関心は持っていたようである。《コリエーレ》の記者であり、最高司令部付の義勇兵将校となっていたオイエッティが 8 月 6 日に詩人に残したメッセージには「数日前にカプローニがここに来ていた。もう行ってしまって、私は会えなかった¹⁸⁾」とあり、カプローニが二人の間ですでに話題に上がっていたことがうかがえる。オイエッティは、「ウィーン飛行」のアイデアを考えて旧知の詩人に伝えた¹⁹⁾とされる。

ダンヌンツィオが友人アンニーバレ・テンネローニ（1855-1928）に宛てて書いた 9 月 28 日付の手紙には「待ち望んでいるような強力な飛行機ができるまで、ウィーン飛行を諦めたりしない²⁰⁾」とあり、この計画は次第に表立って語られ始める。

10 月 17 日のメモ帳には、トレント飛行の際の操縦士ベルトラーモが詩人を訪ね、ベンチで隣り合って座ったときの様子が記されている。カンポフォルミドはウディネ近郊の飛行場である。

飛行機、仲間、上官、運や不運について話す。地図でカンポフォルミドとウィーンの距離を見る。我々の夢だ。おととい、ポルデノーネでバルビエーリ大佐は 300 hp のカプローニ機でも作戦遂行は不可能だと教えてくれた。我々は議論し、こだわり、欲し、希望を抱き、夢を見る²¹⁾。

100 hp のフィアット A.10 エンジンを三基備えた同機の航続距離は約 450 キロメートルで、

ウィーンまでは往復で約 900 キロの距離を飛ばなくてはならなかった。

記念として二人の写った写真をベルトラーモに送るとき、詩人は「カンポフォルミド 1915 年 10 月」の下に「DONEC AD METAM: Vienna!」（目的地ウィーンまで!）という言葉を書き添えた。ベルトラーモとダンヌンツィオがともに帝都に行くことはなかったが、「ウィーン飛行」は詩人の目標となる。

c) 片目の失明と復帰

1915 年 12 月 23 日にはミラツリャとダルマツィア地方のザーラ（現クロアチア、ザダル）への飛行が予定されていた。だが 21 日、若き飛行士は試験飛行中の墜落事故で帰らぬ人となる。そして翌月にはダンヌンツィオ自身も事故に遭う。

1916 年 1 月 16 日、海軍のルイージ・ボローニャ大尉（1888-1921）の操縦する複座の飛行艇ローナー L. 161 でトリエステへの偵察飛行の途中、キャブレターの調整に問題が発生し、グラード近辺で緊急着水を余儀なくされる。着水時の衝撃が大きく、ダンヌンツィオは頭の右側を機体の前方にぶつけたが、ひどい痛みをこらえてヴェネツィアの基地まで飛行して戻った。眼の不調を覚えながらも、翌日にはボローニャと再びトリエステの上空を飛び、対空砲火を浴びながら、メッセージを書いたピラを落とした。その後もミラノでの演説を行うなど、療養生活が不可避となるまでの一カ月、予定通りの活動を続けた。その間にもうひとつ大きな出来事が起こる。

オーストリア軍の飛行機が 2 月 14 日にミラノとモンツァに爆弾を投下した。その報復として 18 日、陸軍の飛行中隊の複数のカプローニ爆撃機 Ca. 300 hp がボルデノーネ近郊のアヴィアーノヤラ・コミーナの基地からルビアーナ（現スロベニア、リュブリャナ）の軍事施設の爆撃に向かった。任務を終えた帰りに、敵の戦闘機フォッカー A. III による襲撃に遭う。ある一機に乗っていた操縦士ルイージ・バイロ大尉（1882-1916）と偵察士兼機銃手アルフレード・バルビエーリ中佐（1869-1916）は亡くなり、副操縦士オレステ・サロモーネ大尉（1879-1918）は頭部に重傷を負いながらもイタリアの領土内に戻り、ウディネのゴナルス飛行場へ着陸した。

ルビアーナ爆撃はもともと 21 日に予定されており、ダンヌンツィオも参加する手筈になっていた。詳細は不明だが、詩人は日時の変更を知らされてなかったようである²²⁾。彼の代わりに乗り込んでいたのが、前年 10 月にカプローニ機でウィーンに行くのは無理だと教えてくれたバルビエーリ中佐であった。もし詩人が乗っていたら、おそらく最初で最後のカプローニ爆撃機による作戦行動ということになっていたはずである。

その頃には網膜剥離のため視野が欠けるようになっていたダンヌンツィオは、右目は失明し、安静にしなければ左目も失うという医師の診断により、2 月 23 日からヴェネツィアで両目に眼帯をしてベッドの上で過ごす。（暗闇のなかでカードに書かれた文は編集されて『夜想

曲』(Notturmo) という作品として 1921 年に出版される。) 9 月まで静養し、その間の 3 月 23 日に初めての戦功銀勲章が授与されることが決まった。

9 月 13 日、ダンヌンツィオは、片目は眼帯のまま復帰し、ルイージ・ボローニャの操縦する飛行艇に乗ってパレンツォ(現クロアチア、ポレチュ)にあるオーストリア海軍の飛行艇基地への爆撃に参加した。バジーリオ・ディ・マルティーノによれば、ヴェネツィアの 12 機の飛行艇によって行われたこの作戦は、オーストリア＝ハンガリー海軍航空部隊の実動力低下を目的とした、より複雑な対航空戦力作戦の一環であって、同じ日の午前中には、第 4 飛行グループのカプローニ機 26 機がトリエステの飛行艇基地を爆撃していた。このような状況において詩人は海軍の航空隊を去り、巨大なカプローニの三発機で飛ばうという決意を固めたのではないかと、ディ・マルティーノは推測している。三発機は「集団的想像力の世界では、イタリアの航空力が増していることの最も明白な表現となっており、イタリアの航空力ももはや質量ともに相手側のそれと張り合えるようになっていた²³⁾」。

パレンツォの飛行時のメモを読むと、ダンヌンツィオは片目での見え方を気にしている。そのことに関係してか、一時期航空を離れ、10 月から 11 月にかけては第三軍第 45 歩兵師団の連絡将校となり、ヴェリキ山とファイティ山の占領に関わった。その戦功によって 11 月に二つ目の戦功銀勲章を受け、大尉に昇格する。

第二章 カプローニ社と爆撃機の発達

(1) ジャンニ・カプローニと大戦までのカプローニ社の歩み

カプローニは、1886 年 7 月 3 日、当時オーストリア領であったトレンティーノ地方アルコのマッソーネに生まれた²⁴⁾。1908 年にドイツのミュンヘン工科大学で土木工学の学位を、1909 年にベルギーのリエージュ大学で電気工学の学位を取得する。リエージュでは、のちにジェット機を開発するルーマニア人のアンリ・コアンダ(1886-1972)と知り合っている。航空先進国であったフランスに滞在したとき、複数の飛行機製作者に学び、その実験に立ちあう機会を持った²⁵⁾。

その後、彼は一度故郷へ戻り、兄や友人の協力を得ながら地元の作業場で試作機の製作を開始した。だがそれを飛ばすには広い敷地が必要であった。兄フェデリーコ(1881-1965)はミラノのボッコーニ大学を 1906 年に卒業しており、それがこの都市との縁となった。ミラノ郊外に広がるマルペンサの野原の使用許可を陸軍から得ると、兄と仲間とともに 1910 年 4 月イタリアへ移住し、マルペンサで「カプローニ兄弟航空会社」(Società d'Aviazione Fratelli Caproni)を始める。

だが、以下で追っていくように、カプローニは設計者として研鑽を積み、才能を開花させる一方で、会社経営の難しさに直面し続けた。出資者は入れ替わり、それに伴って会社名は幾度

も変更されている。飛行機の需要は軍隊と物好きな富裕層に限られていた。陸軍が持つフランス製の飛行機の修理を請け負い、飛行学校を開いて収入を得る期間が続く。ようやく陸軍が国産飛行機に目を向け、カプローニの会社と陸軍の本格的な取引が始まろうかというとき、カプローニは財政破綻に陥り、会社を手放すことを余儀なくされる。爆撃機が誕生したのは、その後のことである。

a) カプローニ複葉機、単葉機時代

1910年5月27日、全幅10.5メートルのカプローニ複葉機Ca. 1（社内呼称、エンジンはミレル25 hp）は、マルペンサの地でウーゴ・タバッキの操縦で初飛行を遂げるが、着陸に失敗して壊れてしまう。これを作り直したCa. 2（レブス50 hp）による8月12日の飛行も同じ結果となった。試みはまだ始まったばかりであったが、年末、カプローニらは、陸軍当局より土地を明け渡すように求められ、翌年春に近隣のヴィッツォーラ・ティチーノに移った。

1911年2月に技師のアゴスティーノ・デ・アゴスティーニと出会い、1911年春、「デ・アゴスティーニ&カプローニ航空会社」(Società de Agostini e Caproni)を設立し、飛行学校を開いてパイロット養成も行った（72人の卒業生、1913年に閉校）。飛行機の設計としては複葉機を手掛けてきたが、単葉機の設計も始め、1911年6月13日には最初の単葉機Ca. 8（エンジンはアンザーニ25 hp）がスイス人エンリーコ・コビオーニの操縦で約40分間飛んでいる。だが会社の経営は安定せず、デ・アゴスティーニは事業から手を引く。1911年12月には飛行愛好家カルロ・コミッティがパートナーとなって、社名は「ヴィッツォーラ・ティチーノ・カプローニ航空会社」(Società d'Aviazione di Vizzola Ticino, Ing. Caproni & C.)に変わる。

1912年3月、コビオーニの操縦する単葉機Ca. 12（アンザーニ60 hp）は国内記録のほか、330キロを3時間5分30秒で飛ぶという世界記録を出す。1912年6月から7月にかけてウィーンで行われた航空展示会では、カプローニの単葉機は受賞にはいたらなかったが、高い評価を受けた。そこで知り合った技術者レイジー・ファッカノーニがコミッティと入れ替わって、社名は同年9月から「カプローニ&ファッカノーニ航空会社」(Società ingg. Caproni e Faccanoni)へと変更される。

1913年1月23日にはロシア人操縦士ハリトン・スラヴォロソフ（1886-1941）によって複座単葉機Ca. 16（ノーム80 hp）が同乗者を乗せて200キロを1時間56分30秒で飛ぶなどの世界記録を打ち立て、2月から3月にはミラノ・ローマ間の飛行を成功させた。この年の春から秋にかけてカプローニの状況は大きく変化する。

b) ドゥーエとの出会いと爆撃機

1913年春に実施された陸軍の軍用機コンペティションでは、カプローニ社の2機は事故が生じたために基準を越えられず、さらに、イギリスのブリストル80 hpタイプの飛行機12機

を陸軍から受注していたのが、仕様が契約書と異なるという理由で納品できなくなった²⁶⁾。このような出来事によってカプローニの会社は存続の危機に瀕した。ここで軍が助け船を出し、カプローニはそれに乗る。1913年秋、陸軍省が工場を買い取り²⁷⁾、カプローニは技術部長として雇われて、設計師の仕事を継続することになった。陸軍が技師の才能と経験を買っていたのに加え、ジュリオ・ドゥーエ少佐の後押しも大きかった。

1911年にイタリアがオスマン帝国に対して始めたリビア戦争において、イタリア陸軍は飛行機を使った偵察や爆弾投下を行なったが、ドゥーエはこの作戦に関与していた。1912年7月に飛行士大隊ができたとき、彼は副司令官となり、翌年には司令官に任命された。その職務のなかでドゥーエはカプローニと出会う。1913年4月のコンペティションのとき、ドゥーエが「飛行船と戦うための強力な新しい飛行機」を要望し、それをカプローニは日記に書き留めている。グレゴリー・アレジはこれが爆撃機の始まりだと認めている²⁸⁾。

1913年秋頃、カプローニは、出力を高めるために三機のエンジンを搭載した、爆撃用の複葉機の計画を陸軍省に提出し、ドゥーエは、その実現に尽力した。結果的に試作機の予算は下りたのだが、ドゥーエは航空監察局からの承認を得る前に爆撃機の製作許可を与えていたことが発覚する。飛行船の可能性を重視する監察局長マウリツィオ・マリオ・モリス大佐（1860-1944）とドゥーエの間のかねてからの対立と確執がこの背景にあった。さらに、陸軍による審査が行われる前、1914年12月9日付《コリエレ》に「新しい大型軍用飛行機」(Un nuovo grande aeroplano militare) という記事が出る。この短い文章では、テストパイロット、エミリオ・ペンズーティ（1890-1918）の操縦するカプローニ爆撃機 Ca. 300 hp が上院議員カルロ・エステルレ（1853-1918）や航空イベントの企画者アルトゥーロ・メルカンティ²⁹⁾（1875-1936）などの産業界の人々の前で試験的に飛行したことが報じられ、爆撃機の性能が紹介されている。

このようなことが問題となり、ドゥーエは1914年12月、飛行士大隊の司令官を解任され、歩兵師団に異動となる。同じ12月、まだイタリアは中立の立場を保っていたが、陸軍はカプローニ爆撃機 Ca. 300 hp を12機発注した。

1915年3月、エステルレを社長とする共同運営の「イタリア航空機製作会社」(Società per lo Sviluppo dell'Aviazione in Italia) が設立され、カプローニは技術相談役となった。彼らはヴィットォーラ工場を国から借り受けて、最初の12機の生産を開始した。

(2) 第一次大戦とカプローニ爆撃機³⁰⁾

カプローニ爆撃機 Ca. 300 hp の最初の1機は7月にラ・コミーナ飛行場に到着し、2機が8月前半に続いた。このうちの2機が、8月20日、アイゾヴィツァ（現スロヴェニア、アイシュヴィツァ）にあるオーストリア軍の飛行場に爆弾を投下した。特に損害を与えたわけではないようだが、このようにしてカプローニ爆撃機の使用が開始されたのだった。

1916年1月までには150機のオーダーが入った。3月、中央の100 hpのエンジンをより強力な150 hpのイゾッタ・フラスキーニ V4Bに置き換えて、Ca. 350 hp（陸軍呼称でCa. 2、社内呼称なし）が誕生して5月に初飛行を遂げたが、これは9機しか作られなかった。

次のシリーズの構想が1916年前半から始まり、これは翌年に150 hpのイゾッタ・フラスキーニ V4Bを3基搭載したカプローニ爆撃機Ca. 450 hp（陸軍呼称Ca. 3、社内呼称Ca. 33）として結実する。これは最も設計が成功した爆撃機であった。航続距離を約600キロメートルにまで延ばしたこの機体を陸軍は270機購入した。

1916年7月には、陸軍呼称でCa. 4と呼ばれる三葉三発機Ca. 600 hpも開発され、その後改良が加えられていた。カプローニは、イストリア半島先端ポーラとウィーンへの飛行を目指して、この全幅30メートルの巨大な爆撃機を準備していた³¹⁾。1917年1月には36機を受注するが、カプローニと陸軍の間で条件に折り合いがつかなかった。

ここにダンヌンツィオが登場する。三葉三発機Ca. 600 hpのプロモーションとして、カドルナ将軍に爆撃機中隊の活用に関する覚え書を提出するのである（影響力のほどは不明だが1917年6月までには陸軍への納入が決定される）。ポーラやウィーンへの飛行もここで言及されているが、実際には、1917年後半に詩人がポーラの他、ダルマツィア地方のカッタロ（現モンテネグロ、コトル）へと飛ぶのは、Ca. 450 hpによってである。

陸軍呼称Ca. 5となる複葉三発機Ca. 600 hp（200 hpのフィアット A. 12を三基搭載、社内呼称Ca. 44など）も、1916年末から開発され、1917年3月に初飛行している。これは翌年にはカプローニの会社では255機作られ、広く用いられたが、後述するように、詩人との関わりにおいては結果を残さなかった。

「イタリア航空機製作会社」は1916年にヴィッツォーラ・ティチーノ工場の拡張としてタリエード工場の建設を始め³²⁾、翌年11月には社名は「イタリア・カプローニ会社」(Società italiana Caproni)へと変わっている。

第三章 詩人とカプローニ爆撃機

ダンヌンツィオとカプローニの関係は1917年の春から1918年にかけて密接になる。それはカドルナ将軍へ宛てた爆撃機中隊の活用に関する覚え書、ポーラ飛行、カッタロ飛行として形に残った。それに対して雷撃機の運用やウィーン飛行は実現には至らなかった。カプローニ機によるウィーン飛行は構想に終わったが、帝都への飛行はSVA機によって実行された。

(1) ヴェニエーロとカプローニ社

1909年にスイスのチューリッヒ工科大学を卒業していた詩人の三男ウーゴ・ヴェニエーロ・ダンヌンツィオ（1887-1945、以下ヴェニエーロと記す）は、1914年から陸軍の砲兵将校

となっていたが、1916年に技術監督将校としてタリエードの飛行場に派遣された³³⁾。同年9月8日付の《コリエーレ》編集長アルベルティーニ宛ての手紙では、「ローマの後はミラノに行つて、ヴェニエーロと新しい「カプローニ機」を訪れようと思っている³⁴⁾」と詩人は記しているのので、この頃には息子はカプローニの工場で働いていたようである。その彼が父親と技師カプローニをつなぐ役割を果たす。この後のダンヌンツィオとカプローニの協力関係を考えれば、ヴェニエーロの着任にあたっては、何らかの事前の協議が関係者の間でなされていたと推測される。ダンヌンツィオには「ウィーン飛行」という目標があり、カプローニ機に希望を見出していた。カプローニは、自社の爆撃機を支持する強力な、その分我の強いプロモーターを味方に引き入れたのだった。

ダンヌンツィオとカプローニは、1916年後半には連絡を取り合っていたようである³⁵⁾。カプローニの日記を参照しているグレゴリー・アレジによれば、1917年1月25日の午後にミラノのヴェニエーロの家で詩人と技師は会っている³⁶⁾。このときのミラノ滞在について、ダンヌンツィオは2月9日付のオイエッティ宛の手紙で「今回のミラノ行きでは、カプローニ三葉機でウディネまで飛んで降り、そこから再度発つて、トレンティーノの鉄道の連結地点の爆撃を試しに行くつもりだった³⁷⁾」と書いている。だが、ミラノでは詩人は体調を崩しており、それどころではなかった。

1月中旬から休暇をとっていたダンヌンツィオは、休暇明けの4月末、希望により、最高司令部直属の第4飛行グループに属す第8飛行中隊（爆撃機中隊）に偵察士として配属される。第4飛行グループはエルネスト・ラ・ポッラ少佐（1872-1951）が指揮官を務め、ラ・コミーナの飛行場を基地としていた。

(2) 1917年5月、ダンヌンツィオの爆撃中隊の活用に関する覚え書

ダンヌンツィオが愛人のオルガ・レーヴィ（1885-1961）に宛てた4月28日付の手紙には「ヴェニエーロとカプローニ技師が到着した。我々は文書を作成中だ。テーマは航空で戦争に勝利する方法だ³⁸⁾」という近況報告が見られる。この頃、三人は、ヴェネツィアとウディネで「今後の作戦における爆撃中隊の活用に関して。陸軍参謀総長カドルナ將軍殿への航空大尉ガブリエーレ・ダンヌンツィオによる覚え書」(Dell'uso delle squadriglie da bombardamento nelle prossime operazioni. Note del Capitano aviatore Gabriele D'Annunzio a S. E. il Generale Cadorna, Capo di Stato Maggiore dell'Esercito) の草案を作っていた。これは1917年5月11日付で提出される³⁹⁾。

エウジェニオ・ディ・リエンツォは、覚え書には大戦後にまとめられる二つの異なる理論が並置されていると指摘する⁴⁰⁾。それは、航空部隊を完全に独立した軍隊ととらえる戦略爆撃支持者であるドゥーエと、航空部隊は陸海軍に従属すると考える戦術爆撃支持者のアメデオ・メコッツィ（1892-1971）の理論である。大まかには、前半部では、戦場から離れた後方の基地や

工場、都市を爆撃する戦略爆撃についての意見が、後半部においては、戦場での戦術爆撃についての意見が述べられている。少し具体的に見てみよう。

ダンヌンツィオは、ほぼゼロから始まったイタリア航空は試行錯誤や苦難の時を経て発展を遂げ、巨大な爆撃機の製作は世界的に優位性を獲得していると述べる。最初の提案は連合国との連携を取り、中央同盟国側、なかでもドイツの生産力を低下させるというものである。具体的にはエッセン工場への爆撃が挙げられる。

我々の三葉三発機（600 hp）〔陸軍呼称で Ca. 4 となる〕であれば、ここ 5 カ月間の試行で結果が出ているように、3000 メートルの高度で飛び、乗組員や爆弾・武器などの合計で 3000 キロの重さに耐えられ、100 機あれば 100 トンから 120 トンの爆弾を落とせると説明する。

次に範囲をイタリア戦線に限定し、先に述べたまさにその三葉機であるカプロニ爆撃機の性能を紹介する。

このような三葉機はもう一年も前からロンバルディアの空を飛んでいる。操縦は容易く、従順で、頑丈である。翼幅 31 メートル、高さ 6.5 メートル、長さ約 13 メートル、表面積 200 平方メートル、空虚重量 3600 キロ、最高積載量 3 トン。積載量 3 トンのとき、2000 メートルまで上昇するのに 32 分だが、2 トンであれば 19 分で 2000 メートルに上昇する。現在のところ最高高度は 4500 メートルである。最大積載時での時速は 121 キロメートル、2000 キロであれば時速は 131 キロメートルとなる。爆弾投下後の帰路は時速 140 キロメートルかそれ以上でだろう。必要なものを積んで 8 時間飛ぶとして、1 トンかそれ以上の爆弾を運べる。よって、ウィーンへ飛ぶ場合、爆弾は 1000 キロであるが、ポーラであれば 2000 キロ投下できる。

三葉機は 6 月前半には一部完成し、まもなく 36 機ができあがると述べる。彼が提案する爆撃目標は、「リッサ海戦での勝利という小さな栄光を抱え込んでいる」戦艦の基地であるアドリア海沿岸のポーラ軍港である。

同時に彼は、すでに準備のできている飛行機と人員を活用すべきだとも説く。遠くない地上への爆撃には、機尾の銃座に 3 挺の機関銃と機首に 2 挺の機関銃を備え、敵の戦闘機からの攻撃に強い 450 hp が最適である。「1000 キロの積載量（乗員、ガソリン、武器、爆弾）では、平均時速は 140 キロメートル。約 20 分で 3000 メートル、約 35 分で 4000 メートルにまで上昇する。最高高度は 5300 メートルで、最大積載量の 1300 キロを積んでいた。4 時間から 5 時間飛行できる。爆弾懸架装置には 75 キロの爆弾 2 個と 25 キロの爆弾 10 個を積める」。同機を 50 機使って、トレンティーノ地方のボルツァーノとブレッサノーネ間を攻撃し、山間の鉄道や道路の切断を図る作戦を説明する。

以上が前半部にあたり、後半部は、陸軍のイゾンツォ攻勢が差し迫っている状況から、大編

隊を組んで空から地上軍を支援する提案へと移る。自身も、自国の飛行機が一機飛んでいるのを見て、兵士たちが元気になる場面を何度も見たと書く。補給路攻撃による敵の消耗への協力、地上からは見えない敵砲兵隊の観測、オーストリアの飛行中隊がこちらの砲兵隊に接近するのを阻止すること、敵へ「弾幕砲火」で一斉に爆撃することなどが述べられる。攻勢に先立って爆撃中隊を特定の飛行場に集めておくと同時に、二個の爆撃中隊は海の方に待機させて、カルソや沿岸部への夜間襲撃をするなどの細かい意見も出されている。発注されていた250機の450 hpのうち、タリエード飛行場では45機が数週間前から待機しているという現状報告をしたのち、攻勢の数日前の夜から敵の兵站基地を攻撃するべきだ、昼間であれば8機の爆撃機に対して少なくとも12機の護衛が必要である、という具体的な意見・要望に戻る。最後は、銃弾に当たって亡くなった偵察士を乗せて飛び、自身も銃弾に倒れた操縦士ウーゴ・ニウッタ少尉(1889-1916)の勇敢さを讃えて締め括られる。

この覚え書は、ダンヌンツィオの軍事への関心という意味では、1888年の『イタリア海軍論』の延長線上に位置づけられる。だが、当時とは異なり、戦争はまさに起こっている現実そのものであった。この文書は、もともとは三葉三発機Ca. 4のプロモーションのために作成されたようだが、Ca. 3への言及もあり、また、爆撃機の性能とその活用の提案が示されているだけでなく、現場の要望も盛り込まれている。1917年5月時点での爆撃機をめぐる最前線の記録を詩人は残すことになった。

爆撃機の使用については、カプローニ自身、1915年7月16日にウディネでカドルナ将軍に会って覚え書を渡していた。彼は80機の爆撃機を使ってアスティコ渓谷のオーストリア軍の補給を遮断することを提案し、そのための爆撃機の提供の可能性について伝えている⁴¹⁾。また同じ7月に、ドゥーエも500機のカプローニ爆撃機を使った通信、港、産業施設への爆撃を唱え、カドルナ将軍へ覚え書を送っていた⁴²⁾。したがって、ダンヌンツィオも1917年5月のこの覚え書によって、カプローニやドゥーエの陣営に加わったことになる。

ただし、カプローニらが意見を出した1915年の開戦まもない段階では、爆撃機はまだ用いられていなかったが、それから2年が経ち、ダンヌンツィオが覚え書を提出した1917年5月にはすでに爆撃機の戦術的重要性が認知されており、配備も進んでいた。この間に、戦場から離れた都市への戦略爆撃は徐々に行われ始め、1916年8月にはイストリア半島東側の港湾都市フィウメ(現クロアチア、リエーカ)への爆撃が20機ほどによって初めて実行されている。他方、前線での戦術爆撃としては、この時期から飛行機は、トレンティーノ方面やイゾンツォ川方面の戦闘に地上の歩兵部隊との連携を取る形で用いられるようになる。

ダンヌンツィオは覚え書で、それまで以上の爆撃機の活用を促している。この文書がどの程度の影響力をもちえたのかを推し測るのは難しいが、詩人の望む通り、爆撃機が重用される潮流はこの時期高まりつつあった。彼が覚え書で提案したポーラ爆撃は、夏にCa. 450 hpによって実施され、戦闘においても、歩兵部隊の直接支援に爆撃機は関わってゆく。

(3) 5月のイゾンツォ攻勢と7月の演説

ダンヌンツィオの覚え書は5月11日付であるが、5月12日から第10次イゾンツォ攻勢が始まり(~6月5日)、多数の飛行機が投入された。23日、第三軍の歩兵による攻勢と連動して爆撃機、戦闘機など約130機が10トンの爆弾を投下した。ダンヌンツィオは第25偵察爆撃ヴォアザン機中隊において、ルチャーノ・ビアンキ少尉が操縦するヴォアザン機に偵察士として乗り込み、ファイティ山の歩兵の攻撃を上空から支援した。これによって三つ目の戦功銀勲章を与えられることになる。

1917年7月23日、司令部で行われた勲章授与式のナストロ・アズッロの会でダンヌンツィオは飛行士たちに演説している。「戦友たちよ、勝利の女神は空へ戻り、そこにとどまっている。勝利の女神の翼には、もう昔のような軋む音を立てる羽はついていない。しっかりと組み立てられ武装した我々の飛行機の翼を持っているのだ。最新の兵器、最後に来たものが運命を決め、恐るべき結び目を断ち切るだろう⁴³⁾」。詩人は航空が戦争の命運を握ると考えていたのである。

(4) 8月、ポーラ襲撃など

6月3日付ヴェニエーロからの父親宛ての手紙には、製作中の三葉機は6月末までには15機が完成するはずといった近況報告とともに、もしカプローニ爆撃機Ca. 450 hpに乗るのであれば、腕の確かな操縦士を選ばないといけないという助言が書かれている⁴⁴⁾。優秀なパイロットとして名の挙げられた数名のうち、マウリッツィオ・パリアーノ大尉(1890-1917)とルイーダ・ゴリー中尉(1894-1917)がダンヌンツィオを乗せることになる。彼らは5月11日、許可を得ずにCa. 450 hpでポーラまでの夜間長距離飛行を試み、それを成功させていた(爆撃機は戦闘機に比べ鈍重であったため、視界の良い昼間よりは夜間飛行の方が敵の監視や戦闘機の追跡から逃れやすかった)。この二人に偵察士ジャンバッティスタ・プラテージ中尉が加わって、8月、詩人はポーラやカルソ地方のエルマダ山を飛行し爆撃する。

8月2日から3日にかけて、36機のCa. 450 hpがポーラ海軍基地に約7トンの爆弾を投下する作戦が実行された。天候が悪く、結果としては20機しか目的地には到達できなかったが、3日から4日の夜間にも27機が爆弾を投下しに行った。

この後の6日、詩人はラ・ポッラ少佐に手紙を書いている。オーストリア軍はイタリア軍の飛行船を破壊したり、潜水艦を沈めたりしているのだから、我々はポーラ爆撃を繰り返し、カタロへの爆撃も敢行すべきだと主張した⁴⁵⁾。

8日から9日にかけてもポーラ襲撃は行われ、このとき、作戦遂行後の「エイア、エイア、エイア、アララ！」(Eial Eial Eial Alalà!)という関の声が初めて用いられる。これは、それまでの「イップ、イップ、イップ、ウラー！」(Hip! Hip! Hip! Urrah!)に代えて、ギリシャ・ローマ古典に出てくる表現に基づいて、詩人が前もって作り、仲間の飛行士に提案していたもの

だった。詩人はポーラ飛行によって少佐への昇進が決まる。

19日から数日間は空から前線の攻勢に加わった。19日はエルマダ山で、機体が150メートルまで高度を下げ、ダンヌンツィオが機首の機関銃で敵の歩兵を撃とうとすると、自分にも敵の弾丸が飛んできて、翼にはいくつもの穴が開いた、とオルガへの手紙で報告している⁴⁶⁾。

8月29日、ミラノへ行ったダンヌンツィオはカプローニを訪ねた。カプローニの名前が「山羊」(capro「山羊」+接尾辞-one)であることにちなみ、角のある山羊のイメージと爆撃機の特徴をとらえて、「角突きもせずに(爆弾で)破壊する」(senza cozzar dirocco)というモットーを書いた紙を技術者へ渡した。

(5) 8月～9月、実行に至らなかった二つの「ウィーン飛行」

ダンヌンツィオが所属していた第4飛行グループの他、第11飛行グループもカプローニ爆撃機中隊を擁していた。その基地であったアヴィアーノ飛行場では、一部の将校が、かねてより極秘にカプローニ爆撃機Ca. 450 hpでウィーンへ飛ぶことを計画していた。爆弾懸架装置を外して機体の軽量化を図り、航続距離を延ばすために燃料タンクを増設した2機を、8月末に飛ばす予定であった。ウィーン南のウィナー・ノイシュタット飛行場への爆弾投下が、彼らのねらいだったようである。

しかし、ラ・ポツラ少佐に情報がもれて飛行は中止となった。これには、タリエードで偶然に計画の実行を知ったヴェニエーロがダンヌンツィオに知らせ、ダンヌンツィオが少佐に情報を伝えたという経緯があった。のちにラ・ポツラが著した回想録によると、詩人は「私は30年も前からオーストリアとの戦争を予測してきました。この恐るべき、偉大な作戦に私は自分のすべてを注ぎ込んできたのです。敵の首都を最初に飛ぶ栄誉は誰が得るべきだとお考えですか」と言ったという⁴⁷⁾。

ダンヌンツィオは「ウィーン飛行」の作戦実行を何度も最高司令部に訴えており、ようやく、実際に作戦を執行するときと同じ飛行機とメンバーで、少なくとも9時間の飛行が継続できればよいという条件付きの許可が下りる。9月4日、バリアーノ大尉、ゴリー中尉、プラテージ中尉とダンヌンツィオの4人で、9時間13分、約1000キロの飛行に成功した。詩人はピラを準備して「ウィーン飛行」の許可が下りるのを待っていたが、最高司令部は最終的な実行の許可を出さなかった。ローマ教皇ベネディクトゥス15世(在位1914-1922年)による和平交渉がベルリンで進んでいたためと説明されている⁴⁸⁾。

(6) 10月、カッタロ襲撃

10月4日から5日にかけての夜間には、ポーラに次ぐ海軍基地のあるカッタロへの空爆作戦が実行された。アルマンド・アルマーニ少佐(1879-1970)率いる分遣隊(Distaccamento A. R.)が編成され、カプローニ爆撃機Ca. 450 hp, 14機が用いられた。各7機ずつの2つの小隊

に分けられ、ダンヌンツィオは片方の小隊の指揮官となった。

カッタロはポーラより南のダルマツィア地方に位置するため、出発地は南部プーリア地方のジョイア・デル・コッレ飛行場が選ばれた。夜間のアドリア海を飛行艇ではない機体で約400キロ飛ぶというのは、それだけで危険な行為であった。

このときダンヌンツィオの行動は、ヴェネツィアを出発してミラノへ飛行機を取りに行くところから始まっている。9月23日の日記には以下のような箇所がある。「飛行機の準備ができたという知らせが来る。ジャンニ・カプローニも来た。アヴィアーノの一件のせいで少しまり悪そうだった。私は責めなかった。ホテルまで彼の車で送ってくれた。また迎えに来てくれるらしい。[...]ジャンニ・カプローニが来てタリエードまで連れて行ってくれる。我々はひたすら喋る。私はひとり機首の席に座って飛びたい気持ちになっていた。戦いへ向けて、そしておそらくは平和へ向けて⁴⁹⁾。」

翌日、タリエードから飛び立ち、詩人にとっては懐かしいトスカーナ上空を飛んだ。一度、ローマのチェントチェッレ飛行場に降りて一泊し、翌25日にジョイア・デル・コッレ飛行場に到着した。だが、爆撃機に搭載する爆弾や補給物資が届いておらず、雨や霧の悪天候も続き、ようやく10月4日から5日にかけて実施されることになった。

ダンヌンツィオは、操縦士のパリアーノとゴーリ、機銃手モンタルド・アゴスティーノとともに飛行機に乗り込んだ。海軍との連携で海上に船艇が配置され、投光器の助けがあったが、霧のせいで視界が悪く、コンパスだよりとなった。出発して約一時間後、エンジンの故障のために2機が引き返している。

残りの12機は目的地に到達して、湾の各地で計3トン半の爆弾を投下し、おおよそ4時間ほどのミッションが完了したとされている(1機は別の飛行場に帰着いた)。だが、オーストリア側ではいくらかの爆弾投下が記録されているものの⁵⁰⁾、イタリア側の官報には目的地まで到達した飛行機の数を書かれておらず、カッタロ湾まで行けたのは2機のみであったとする関係者の報告もあるという。ダンヌンツィオの率いる小隊では、自分の乗ったものだけがカッタロにまで行ったと、詩人はのちにアルマーニ宛ての手紙に書いているようである⁵¹⁾。

作戦全体がどのようなものであったかを知るすべはないが、このときの飛行がどのようなものであったのか、その一端を知る手がかりをルポルタージュに求めてみよう。《コリエーレ》の記者ゲルフォ・チヴィニーニ(1873-1954)は一機に同乗して作戦を取材し、このときの様子を文章にまとめている⁵²⁾。戦時の記事を全面的に信用はできないかもしれないが、記者は強い風と濃い霧のなか、真っ暗な海上を飛ぶ不安を率直に語っている。

チヴィニーニたちは、目標上空にようやく到達し、手持ち式の投下用爆弾の大2つと小4つを投げ、250キロの爆弾を投下したのちに帰途につく。だが一時間飛んでも二時間飛んでも陸は見えない。「一体、我々が大地はどこにあるのだ？ 真っ暗な深淵のなかに消え、失われ、沈んでしまったようだ。我々はみな、今や漠然とした不安を心に抱えている。その果てしない神

秘のなかへと消えてしまった戦友たちのことも思う」。駆逐艦の投光器の明かりが見えるがまた霧に包まれる。灯台が見えて安心するが、それはまだ遠くにあり、燃料の心配をする。ようやく陸上に来て霧が濃い。機体が着陸して、歩いて降りようとしたとき、「ここは飛行場じゃない、そこに海がある！」と乗員の一人が叫んだ。それは、地面が見えないほどに霧があたりを覆っていたのであった。

陸地が見えない不安や燃料の心配は、ダンヌンツィオのメモ書きにも見られ、またインタビュー記事でも語られており、心理的なストレスや実際のリスクは大きかったと想像される。詩人はこのような側面に触れつつも「カッタロ作戦は陸上発着の飛行機によって試された最も驚異的な作戦である⁵³⁾」と述べている。メディアには大きく取り上げられ、ダンヌンツィオはこの作戦によって戦功銅勲章を受勲する。

だが、この同じ10月に戦況に大きな変化が起こる。24日に始まるカポレット（現スロベニア、コバリード）の戦いでイタリア軍は大敗し、前線は大きく後退した。最高司令部はウディネからパドヴァへと移る。ラ・コミーナやアヴィアーノの飛行場も数日のうちに撤去された。パドヴァ近郊のサン・ペラージョに急いで新たな飛行場が造られた。

1917年12月30日、ダンヌンツィオとアドリア海をともに飛び、次は彼の企画する「ウィーン飛行」の操縦士となるはずであったパリアーノとゴーリは、ともにこの飛行場を飛び立ったあと戻ってこなかった。後日、彼らの乗ったCa. 450 hpはトレヴィエゾ近郊スゼガーナで敵の戦闘機アルバトロス D. III によって撃墜されたことが判明する。詩人は翌年2月の「ブッカリ作戦」を彼らに捧げる。

(7) 1918年、2月のブッカリ作戦と3月の雷撃機中隊結成

カポレットの大敗によって参謀総長がカドルナからアルマンド・ディアズ將軍（1861-1928）に代わると、最高司令部は敗北によって沈んだ雰囲気をは拭きすべく、宣伝による士気の高まりを重視するようになる。「ブッカリの愚弄作戦」と呼ばれることになる海軍の作戦は、そのような方針のもとで実施された。

それは、コスタンツォ・チャーノ中佐（1876-1939）の指揮下、1918年2月10日から11日にかけての夜間に敢行された。イタリアの魚雷艇 M.A.S. 94, 95, 96 の三隻は14時間かけてアンコーナからイストリア半島東側の付け根に位置するブッカリ湾（現クロアチア、バカル湾）沖へと駆逐艦に牽引されて移動した。それぞれに10名が乗り込み（ダンヌンツィオは、M.A.S. 96 にいた）、10日22時頃、牽引から切り離されて湾内に侵入し、停泊していた商船へ向けて計6発の魚雷を発射した。魚雷防御網が張られており魚雷が商船に損害を与えることはなかったが、オーストリア海軍の防御の脆弱性を突き、詩人のメッセージの入った三本の瓶を残して反撃を受けずに沖に出たことが喧伝された。

メッセージは、「リッサ海戦の小さな栄光」を抱え込んだオーストリア海軍が、この戦争にお

いて大きな動きをしないことを揶揄し、ポーラとカッタロでは空から、今回は海から作戦に参加する詩人を捕まえられないことを愚弄し、挑発する内容である。週刊紙《イッストラツィオーネ・イタリアーナ》(L'illustrazione Italiana)は第一面で前の週の大きな出来事を絵や写真で報じていた新聞であるが、1918年2月24日号は詩人が湾に残した手書きメッセージを載せた。

2発の魚雷を兵装する魚雷艇 M.A.S. は、1915年からヴェネツィアで開発が始まった高速のモーターボートであるが、他方で、航空機から魚雷を投下する航空魚雷も登場しており、魚雷を搭載した雷撃機が詩人の新たな関心の対象となっていた。

ダンヌンツィオの提案によって1918年3月11日、ヴェネツィアのサン・ニコロで海軍航空隊、第一雷撃機中隊が結成され、詩人はその指揮官となった⁵⁴⁾。しかし、彼の意気込みとは裏腹に、雷撃機の運用はなされないままに終わる。特別に魚雷の投下装置をつけられた Ca. 600 hp (Ca. 5) は陸軍の審査後、通常の爆弾懸架装置に取り換えられた。

5月から6月にかけて、フィアットの子会社のイタリア航空会社 (Società Italiana Aviazione) の複葉偵察爆撃機 SIA 9 B が 8 機、中隊に配備された。7月17日、18機の Ca. 450 hp が中心となってポーラ爆撃を行い、6トン以上の爆弾を軍港に投下したが、このときは第一雷撃機中隊からも4機の SIA 9 B が参加した。フィアットのテストパイロットでもある陸軍のフランチェスコ・ブラク・パーパ中尉 (1891-1973) がダンヌンツィオ少佐を乗せていた。

(8) 1918年8月、SVA機によるウィーン飛行

7月のポーラ爆撃には、サン・ペラージョ飛行場から飛び立ってきた第11飛行グループ所属第87飛行中隊の SVA 5 も、カプロネ機護衛のために3機参加していた。アンサルド社の SVA 機を配備したこの中隊が「ウィーン飛行」を実現することになる。8月9日に帝都へ向けて旅立つのは、指揮官アルベルト・マスプローネ大尉 (1884-1964)、アルド・フィンツィ中尉 (1891-1944)、ジーノ・アレグリ少尉 (1893-1918)、ヴィンチェンツォ・コントラッティ中尉 (1894-1918)、ジョルダノー・ブルーノ・グランザローロ中尉 (1894-1948)、ルドヴィーコ・チェンシ中尉 (1895-1964)、ジュゼッペ・サルティ中尉 (1895-1953)、アントニオ・ロカテッリ中尉 (1895-1936)、フランチェスコ・フェラリン中尉 (1896-1964)、ピエトロ・マッソーニ中尉 (1896-1957) である。そして、ポーラ爆撃の準備段階で軍港の写真の撮りに偵察飛行を行っていたナターレ・パッリ大尉 (1895-1919) が詩人をウィーンにまで連れてゆく。

1917年10月のカボレットの大敗はイタリア戦線を大幅に後退させ、ウィーンまでの距離が往復で200キロほど長くなり、カプロネ機での「ウィーン飛行」は難しくなっていた⁵⁵⁾。ダンヌンツィオは他の機体で飛行を実現する可能性を模索していた。最初は複葉機 SIA 7B、次に第一雷撃機中隊に配備された SIA 9B の使用が検討された。SIA 7B は機体として構造的な問題が指摘されており、SIA 9B は1918年5月、試験飛行中に事故を起こして候補から外され

た。

ダンヌンツィオのメモ帳にアンサルド社の複葉偵察機 SVA 機の性能が記されるのは同じ 5 月である⁵⁶⁾。翌月、最高司令部が、公式に SVA 5 による「ウィーン飛行」を決定する。しかし、SVA 機は単座であるため、当初、詩人は参加できないと告げられた。そこで彼はアンサルド社の技師ジュゼッペ・ブレッツィ (1878-1958) に頼み込んで、複座の SVA 機を作ってもらった。だが、完成した複座の機体は、7 月 7 日、試験中の事故で大破し、詩人とともに帝都に行くはずであった操縦士ルイジ・ブーロ大尉 (1892-1918) も亡くなってしまった。新たに機体を作る時間的余裕はなく、ブレッツィは単座を複座に改造して詩人の要望を叶えたのだった。

1918 年 7 月 29 日、最高司令部より飛行の許可が下りる。

8 月 2 日と 8 日、飛行機は一度飛び立ったが、悪天候を理由に引き返した。初日は 14 機が参加したが、3 機が着陸時に損傷し飛行を断念した。

9 日早朝、11 機が帝都へ向けて発った。マズプローネ大尉はエンジンの故障のためすぐに着陸せざるを得ず、フェラリン中尉とコントラッティ中尉もエンジンの不調を理由に国境を越える前に引き返した。サルティ中尉はオーストリアのウィーナー・ノイシュタット飛行場の上空で機体に不具合が起こり、不時着する (機体を燃やし、その後オーストリア軍の捕虜となったが終戦後に帰国)。ウィーンに達した 7 機は上空から、降伏を促すビラを大量に撒いたあと、帰途についた。往復でおよそ 1100 キロの距離に及び、その 8 割はオーストリア領の上空であった。

ビラの文章は、詩人が書いたものとオイエッティによるものと二種類があった。オイエッティが文を書いたイタリア国旗のデザインのビラには、「我々はウィーン上空を飛んでいる。何トンもの爆弾を落とすこともできたが、我々が投げるのは、三色旗の挨拶文だけである。これは自由の三色旗だ。我々は、子供、老人、女性と戦争をしているのではない。民族の自由の敵である [...] 君たちの政府と戦争しているのだ」という文がある。爆弾を落とすこともできるという脅しを含むものであるが、最高司令部はこの作戦について「飛行は厳密に政治的かつ示威的な性格を持つ。したがって、いかなる損害も都市に与えるものであってはならない⁵⁷⁾」と厳しく定めていた。

ウィーン飛行がダンヌンツィオの参加した作戦のうちで最も語られやすいのは、飛行先がウィーンであったことの他に、これが SVA 機という偵察機を使ったデモンストレーション飛行であったことが要因として大きい。彼が 1917 年 5 月の覚え書では言及していたウィーン爆撃が実行されていた場合、想定された投下先が一般の人々の住む地域ではなかったとしても、異なったインパクトをもたらしたはずである。

ダンヌンツィオは多くの人を味方に引き込みながら、念願の「ウィーン飛行」を強引に実現させた。前年にはカプローニ機での予行演習まで実施していたのだから、ジャンニ・カプローニにとってみれば快くはない展開であったろうが、二人の交流は終わることなく戦後まで続いた。

おわりに

ダンヌンツィオは参戦の決定そのものには無関係であったとはいえ、参戦を主張した詩人にとって、戦争に負けることはあってはならなかった。参戦してよかったのかという問いは、詩人には存在してはならないものだったように思われる。

早くから飛行機に兵器としての可能性を見出していたダンヌンツィオは、航空戦力が戦争の帰趨を決すると考えた。この大戦において、飛行機はその可能性が見出されて長足の進歩を遂げた。その発達の成果によってダンヌンツィオは自分の構想を実現させていった。それを可能にしたカプローニ爆撃機や SVA 機といった国産の飛行機は、国の発展と威信の象徴でもあった。

この戦争において、ダンヌンツィオは個人の人生を、イタリアの国家的なプライドに重ね合わせて生きた。詩人は戦争の大義を飛行によって可視化した。トレントやトリエステにおいてはイタリア系住民へのメッセージの入ったピラを落とし、ポーラやカッタロといった軍港には爆弾を投下し、最後にははるかウィーンまで飛んだ。詩人の行動は、イタリアにとっての大戦が、対オーストリア戦であり、独立戦争の継続であった側面を物語ると同時に、オーストリアの支配から脱したあとも、近代化に乗り遅れたイタリアの焦燥と苛立ちを映し出しているように思われる。無論、ダンヌンツィオは、参戦キャンペーンに貢献して、個人の自我を戦争の場に持ち込むことができた特権的な立場の詩人であったからこそ、このような行動ができたのであった。彼の戦争は、突然に戦場へと駆り出され、山岳地帯の塹壕で日々を過ごしながら戦闘にあたった大多数の兵士たちの戦争とはまったく異なるものであった。

1918年11月、イタリアはヴィットリオ・ヴェネトの戦いに勝利し、一応の戦勝国として戦争を終えた。トレンティーノ地方は南チロル地方とともに、トリエステを併せてイタリアに編入されることになる。だが、1915年のロンドン協定には入っていなかった港湾都市フィウメの領有を、戦勝国としてのイタリアは主張し、それが認められないことがはっきりすると、ダンヌンツィオは1919年9月、義勇軍を率いてフィウメを占領する。詩人にはまた別のステージが始まる。

その2カ月前の7月9日、詩人はローマのチェントチェッレ飛行場で飛行士たちへ演説をしたとき、技師カプローニに触れている。

[...]ヴィッツォーラの孤独を愛する男は、どんな驚きを準備しているのだろうか。どんな巨大な飛行機を、どんな海を渡る巨大な鳥を、どんな翼を持つ大きな飛体を作って、遠い目的地にまで人々や商品をのせて飛ばそうとしているのだろうか⁵⁸⁾。

これは当時製作中であった九葉の大型飛行艇 Ca. 60 を指す。巨大すぎる飛行艇は1921年の

試験飛行で大破する。ようやく訪れた平和は、短期間のうちに急激に膨張した航空産業の行き場を失わせるものだった。カプロニ社は大战後、民間航空への展開を模索することになる。

ダンヌンツィオが演説を行なったチェントチェッレは、1909年4月、ウィルバー・ライトがライト機の操縦を指導して最初のイタリア人パイロットを養成した場所であった。イタリアの飛行機の歴史が本格的に幕を開けた、このわずか10年前のパイオニア時代は、もうはるか遠い昔となっていたのである。

注

- 1) Cf. 拙稿「ダンヌンツィオと参戦運動—文学と政治の交差—」『イタリア学会誌』第55号、2005年、110～130頁。
- 2) 参戦に至る背景から大战直後の状況までは以下の書の「第2章 世界大戦（一九一四—一八年）」（40～79頁）を参照。シモーナ・コラルーツィ『イタリア20世紀史 熱狂と恐怖と希望の100年』村上信一郎・監訳、橋本勝雄・訳、名古屋大学出版会、2010年。
- 3) 1915年5月6日付《スタンパ》(La Stampa), “La consacrazione popolare del monumento dei Mille” (<http://www.archiviola stampa.it/>, 最終閲覧日2024年3月5日, URLに関しては以下同)。1917年10月21日付《ニューヨーク・タイムズ》(The New York Times) “Uphill Struggle of the Caproni Brothers”. Giubilei, Maria Floria, “Cronache di un Monumento ai Mille per Quarto”, in «La Berio», gennaio-giugno, 2010, p. 40[pp. 19-43]. ヴォランディア航空博物館のサイトで飛行機が紹介されている (<https://volandia.it/en/velivolo/ca-18/>)。
- 4) トレントにあるジャンニ・カプロニ航空学博物館では、2013年11月から翌年3月まで「飛行家ガブリエレ・ダンヌンツィオ展」が催された。*Gabriele d'Annunzio aviatore. Catalogo della mostra (Trento, 16 novembre 2013-30 marzo 2014)*, Museo dell'Aeronautica Gianni Caproni, 2014。また、以下でも両者の交流の資料がまとめられている。“Il fondo dannunziano al Museo dell'Aeronautica Gianni Caproni di Trento”, in «Gabriele d'Annunzio e la città di Trento, L'Officina del Vittoriale», n. 5, Silvana Editoriale, Milano, 2014。
- 5) 1896年にトレントにダンテ像が建てられるが、ジャンニの父ジュゼッペは1890年にこの計画が持ち上がったとき、中心人物の一人であった(像の完成前に死去)。Bianchessi, Federico, *Gianni Caproni. Una storia italiana*, Pietro Macchione Editore, Varese, 2014, p. 26。
- 6) Lonati, Pietro-Pacelli, Mario, *Gianni Caproni e l'aeronautica militare italiana*, Graphofeel edizioni, Roma, 2014, p. 9。
- 7) 王立陸軍の航空隊は、1884年に陸軍省が設立を決定し、翌年、気球の研究・運用を目的に軽航空機小隊として第3工兵連隊内に発足した。1887年に工兵特殊中隊に編入され、1889年に混成旅団、1894年に工兵特殊旅団へと改組され、1909年に連隊から独立した。1910年に旅団から工兵特殊大隊に改組され、この大隊内に飛行小隊が新設された。1911年4月、大隊が4つの部隊に分かれたとき軍用飛行機と軍用飛行船は別部隊となった。同月、大隊司令部の上に航空監察局が設置された(監察局は陸軍省砲兵・工兵総局の下にある)。リビア戦争を背景とした1912年7月の改組で、航空監察局の下に飛行機を扱う飛行士大隊と飛行船を扱う工兵特殊大隊が組織された。1915年1月の王令により、両隊は再編されて軍用航空隊(Corpo Aeronautico Militare)となり、陸軍省航空総局が監督した。(以下を参照。Lodi, Angelo, *Storia delle origini dell'aeronautica militare 1884-1915*, Volume Secondo, Edizioni dell'Ateneo & Bizzari, Roma, 1977.) なお、王立海軍における航空隊の結成は1913年6月である。戦後の1923年3月にイタリア王立空軍が創設される。
- 8) Cf. 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月のプ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。

- 9) SVA (ズヴァ) は陸軍の軍航空技術部門 (Direzione Tecnica dell'Aviazione Militare) 所属のウンベルト・サヴォイア大尉 (1884-1954) とロドルフォ・ヴェルドゥツィオ大尉 (1881-1958) が 1916 年半ばから開発を始め、ジェノヴァのアンサルド社で製作された。名称は技術者と会社の名前の頭文字 (Savoia-Verduzio-Ansaldo) に由来する。
- 10) Cf. 拙稿「ダヌンツィオと“苦いアドリア海”―『イタリア海軍論』を中心に」『日伊文化研究』第 55 号, 2017 年, 53~65 頁。
- 11) 本稿で引用する同新聞の記事は、次のアーカイヴによる。<https://archivio.corriere.it/>
- 12) H・G・ウェルズ (1866-1946) が 1908 年に発表した『空の戦争』(War in the Air) では、飛行船によるニューヨーク空爆が描かれている。伊語訳は 1909 年にトレーヴェス社から出版されており、ダヌンツィオがこの作品を読んでいた可能性はある。詩人の蔵書には、当該書はないが、英語・仏語訳のウェルズの著作が 12 冊残されている。
- 13) Cf. フランク・レドウィッジ『戦争学入門 航空戦』矢吹啓訳, 創元社, 2022 年。田中利幸『空の戦争史』講談社, 2008 年。荒井信一『空爆の歴史』岩波書店, 2008 年。生井英孝『興亡の世界史 空の帝国 アメリカの 20 世紀』講談社, 2006 年。
- 14) 大戦後の 1921 年に航空戦略を説く『空の支配』(*Il dominio dell'aria*) を出版する。瀬井勝公『戦略論大系 6 ドゥーエ』芙蓉書房出版, 2002 年。Hippler, Thomas, *Bombing the People. Giulio Douhet and the Foundations of Air-Power Strategy, 1884-1939*, Cambridge University Press, 2013; Alegi, Gregory, “The Outsider: Giulio Douhet and the Italian Army” in «Nacelles» 9, 2020 (<https://interfas.univ-tlse2.fr/nacelles/index.php?id=998&lang=en>).
- 15) 大戦時のダヌンツィオの行動については、以降に註のなかで挙げる文献の他、主に以下の本を参照した。Mancuso, Franco, “*Volare Necessè Est*”. *Gabriele D'Annunzio nella Storia del Volo*, Ianieri Editore, Pescara, 2013; Di Gregorio, Antonio, *Vienna 1918. Gabriele d'Annunzio e “gli Altri”*, Edizioni Bertato, Padova, 2016; Lombardi, Susy Dan, *Ali di Tela. Tra mito e storia: l'aviazione italiana dalle origini alla grande guerra*, Itinera, Bassano del Grappa, 2005. 田之倉稔『ダヌンツィオの楽園―戦場を夢見た詩人』白水社, 2003 年。ルーシー・ヒューズ=ハレット『ダヌンツィオ 誘惑のファシスト』柴野均訳, 白水社, 2017 年。大戦における航空史については以下を参照。Di Martino, Basilio, *L'aviazione italiana nella Grande Guerra*, Mursia, Milano, 2011 [II edizione 2018]. 他に以下のサイトも参照。<http://www.ilfrontedelcielo.it/>
- 16) Cf. 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, 62~65 頁。
- 17) Albertini, Luigi, *I giorni di un liberale. Diari 1907-1925*, a cura di Luciano Monzali, il Mulino, Bologna, 2000, p. 177.
- 18) Ceccuti, Cosimo (a cura di), *Carteggio D'Annunzio-Ojetti 1894-1937*, Le Monnier, Firenze, 1979, p. 142. オイエッティは場所を記していないが、おそらくヴェネツィア滞在時の詩人とのやりとりである。
- 19) Martinelli, Vittorio, *La Guerra di d'Annunzio*, Gaspari, Udine, 2001, p. 100. 「ウィーン飛行」は複数の人によって構想されていた。ドゥーエもデモンストレーション飛行に言及している (*Ibid.*, p. 189)。トレンティーノ出身のイレダンティスト (未回収地回復主義者), チェーザレ・バッティステイ (1875-1916) もウィーンへ飛んでビラを撒くアイディアを友人であったカプローニに手紙で伝えている (cf. Evangelisti, Giorgio, *La scrittura nel vento. Gabriele d'Annunzio e il volo su Vienna. Immagini e documenti*, Editoriale Olimpia, Firenze, 1999, pp. 19-20)。バッティステイもイタリアに移住し、戦争にはイタリア側で義勇兵となったが、オーストリア軍の捕虜となったときに身元が明かされ、死刑に処された。
- 20) Menna, Mirko (a cura di), *Al “candido fratello”...Carteggio Gabriele D'Annunzio-Annibale Tenneroni (1895-1928)*, Rocco Carabba, Lanciano, 2007, p. 421.
- 21) D'Annunzio, Gabriele, *Diari di guerra 1914-1918*, Mondadori, Milano, 2002, p. 187. ダヌンツィオが「大佐」(colonnello) と呼ぶバルビエーリは、実際は「中佐」(tenente colonnello) であった。ダン

- ヌンツィオは、以前発表した小説『白鳥なきレダ』(*Leda senza cigno*)に『リチェンツァ』(*Licenza*)という戦時の散文を加えた作品をトレヴェス社から1916年6月に出版している。『リチェンツァ』にはメモ帳に記した文が利用されているが、引用箇所最後は「希望を抱く。」でこの文は終わっている。そして新たにカプロニ爆撃機を説明する文が加えられている。「三発のエンジンを備えた頑丈で高速の、前方も後方も装甲された飛行機、すなわち、シェーンブルン宮殿に1万キロのTNT火薬を投下できる強力な飛行中隊を夢見て描く。」(D'Annunzio, Gabriele, *Leda senza cigno*, in *Prose di romanzi*, vol. II, a cura di Niva Lorenzini, Mondadori, Milano, 1989, p. 1028.)
- 22) Serra, Maurizio, *L'Imaginfico. Vita di Gabriele D'Annunzio*, Neri Pozza Editore, Vicenza, 2019, p. 408.
 - 23) Di Martino, Basilio, "D'Annunzio e il tema del bombardamento" in *Gabriele d'Annunzio aviatore. Catalogo della mostra, op. cit.*, p. 60 [pp.59-65].
 - 24) カプロニに関しては以下を参照。T. L. Barbero, *I Cento Aeroplani Caproni 1909-1930*, a cura di «Aeronautica» rivista mensile internazionale, Mailand, Milano, 1930; Lonati-Pacelli, *op. cit.*; Bianchessi, *op.cit.*. 以下のサイトも参照。https://cpcontainer.weebly.com/le-officine-caproni.html
 - 25) 前掲拙稿「イタリアの飛行機パイオニア時代とダンヌンツィオ」で筆者はLonati, *Gianni Caproni...*, *op.cit.*に基づいて、カプロニは1909年ウィルバー・ライト(1867-1912)によるローマでの飛行を見に行ったという旨の記述をしたが、1908年夏から翌年3月までウィルバーはフランスで実演飛行を行っており、カプロニはウィルバーの飛行をフランスで見た可能性の方が高いのではないかと思われる。
 - 26) Finizio, Giancarlo, *Giulio Douhet, Luigi Albertini e l'aviazione militare italiana*, Youcanprint, Tricase, 2016, p. XLV. 爆撃機誕生をめぐる経緯は、同書の解説部分「ジュリオ・ドゥーエ、ルイージ・アルベルティーニとイタリアの軍用機の発展」(Giulio Douhet, Luigi Albertini e lo sviluppo dell'aviazione militare italiana, pp. IX-CXXXVI)に詳しい。
 - 27) 「はじめに」で言及した1915年5月5日のダンヌンツィオの演説時に飛んできた単葉機(Ca.18)は、もともと1913年の春のコンペティション用に設計された飛行機であった。コンペティションのときには陸軍からの発注はなかったが、カプロニ社を国有化したあとに製作され、第15偵察戦闘中隊に配備された。当初ピアチェンツァ飛行場を基地としていた同隊は、初めて国内で設計・製造された飛行機を配備された飛行中隊であった。
 - 28) Alegi, Gregory, *Caproni Ca.3 at War*, Volume One, Windsock Datafile 144, Albatros Productions, Berkhamsted, 2010, p. 2.
 - 29) メルカンティは最初の12機の受注や1915年3月の新会社設立に関わっている。Ciampaglia, Giuseppe, *Arturo Mercanti. Straordinario precursore del ciclismo, dell'automobilismo e dell'aviazione*, IBN editore, 2014.
 - 30) 大戦との関わりに関しては以下を参照。Abate, Rosario-Apostolo, Giorgio, *Caproni nella prima guerra mondiale*, Vaccari, Modena, 2010.
 - 31) Alegi, Gregory, *Caproni Ca.4*, Windsock Datafile 111, Albatros Productions, Berkhamsted, 2005, pp. 3-5.
 - 32) カプロニがタリエード伯爵の称号を授与されるのは1940年のことである。
 - 33) 1917年4月にアメリカ合衆国が連合国側から参戦した後、カプロニ社から同年8月、シルヴィオ・レズナーティ大尉(1893-1918)を団長とする技術使節団がアメリカに渡り、1918年1月にはヴェニエーロ・ダンヌンツィオ大尉率いる第二使節団が続いた。2月にはヴェニエーロの監督下でリパティ社のエンジンを備えたカプロニCa.5の生産が始まる。また、1917年9月から翌年6月まで、プーリア地方のフォッジャの飛行学校では400人を超えるアメリカ人兵士が操縦の訓練を受けた(彼らは「フォッジャーニ」と呼ばれることになる)。そこで用いられた飛行機はファルマン機やカプロニ機であった。フォッジャーニを率いていた一人であるフィオレロ・ラ・グアルディア大尉(1882-1947)は大戦勃発時、すでに下院議員であり(のちにニューヨーク市長となる)、1918年にヴィットリオ・エマヌエーレ三世から食事に招かれたとき、ガブリエーレ・ダンヌンツィオに会った

- と話している。Cf. La Guardia, Fiorello, *The making of an insurgent : an autobiography, 1882-1919*, J. B. Lippincott Company, Philadelphia and New York, 1948, p. 187.
- 34) Di Tizio, Franco, *D'Annunzio e Albertini. Venti anni di sodalizio*, Casa Editrice Ianieri, Chieti, 2003, p. 352.
- 35) カプローニの1916年12月1日付の日記に関連してダンヌンツィオの名が見られる (Alegi, *Caproni Ca.4, op.cit.*, pp. 4-5)。
- 36) http://www.ilfrontedelcielo.it/files_0/dannunzio.htm 初出は次の通り。Alegi, Gregory, “D'Annunzio poeta immaginifico e aviatore concreto” in «Rivista Aeronautica», n. 2-2009.
- 37) Ceccuti, *op. cit.*, p. 168.
- 38) D'Annunzio, Gabriele, «*La rosa della mia guerra*». *Lettere a Venturina*, a cura di Lucia Vivian, Marsilio, Venezia, 2005, p. 143.
- 39) *Gabriele D'Annunzio. Combattente nella Grande Guerra (1915-1918). Documenti e Testimonianze raccolti da Saverio Laredo De Mendoza*, Impresa Editoriale Italiana, Milano, 1964, pp. 169-178.
- 40) Di Rienzo, Eugenio, «*Ariel armato e alato*». *Gabriele D'Annunzio e la grande guerra aerea italiana*, Società Editrice Dante Alighieri, Roma, 2023, p. 34.
- 41) Abate-Apostolo, *op. cit.*, pp. 30-31.
- 42) Finizio, *op. cit.*, pp. LXXIII-LXXIV.
- 43) 7月24日および25日付《コリエーレ》, “La festa del nastro azzurro agli aviatori d'Italia. Il discorso di d'Annunzio”。引用にある「結び目」とは、誰も解くことができない「ゴルディアスの結び目」をアレクサンドロス大王が剣で断ち切ったという話を下敷きしている。
- 44) Di Tizio, Franco, *Gabriele d'Annunzio e il figlio Veniero*, Ianieri Editore, Pescara, 2016, pp. 87-88.
- 45) *Gabriele D'Annunzio. Combattente nella Grande Guerra (1915-1918). op. cit.*, p. 197.
- 46) D'Annunzio, «*La rosa della mia guerra*», *op. cit.*, pp. 174-175.
- 47) Martinelli, *op. cit.*, pp. 189-192; Evangelisti, *op. cit.*, p. 22.
- 48) Evangelisti, *op. cit.*, p. 29.
- 49) D'Annunzio, *Diari di guerra, op. cit.*, p. 392.
- 50) Di Martino, *Le aviazione italiana..., op. cit.*, p. 239.
- 51) 「イタリア側の官報には」以下は Chiara, Piero, *La vita di Gabriele D'Annunzio*, Mondadori, Milano, 1992, pp. 296-297; Martinelli, *op. cit.*, pp. 218-219.
- 52) 1917年10月11日と12日の第一面に「カッタロ作戦」(L'impresa di Cattaro) というタイトルで掲載された(引用は12日分より)。チヴィニーニは1909年4月にウィルバー・ライトがローマでパイロット養成を行なったときから飛行機に関する記事を書いていた。
- 53) Oliva, Gianni (a cura di), *Interviste a D'Annunzio (1895-1938)*, Rocco Carabba, Lanciano, 2002, pp. 341. インタビューは1917年10月13日《メッサッジェーロ》(Il Messaggero) 紙に載ったもの。
- 54) 雷撃機と詩人の関わりは以下に詳しい。Sirolli, Eugenio, *Pionieri Abruzzesi dell'aerosilurante. Gabriele d'Annunzio, Eugenio Sirolli. Storia del «Siluro Alato»*, LoGisma, Firenze, 2021.
- 55) Evangelisti, *op. cit.*, p. 30.
- 56) D'Annunzio, *Diari di guerra 1914-1918, op. cit.*, p. 496. ただし、1917年6月3日付のヴェニエーロからの父親宛ての手紙には、最高時速227キロのSavoia-Verduzioという驚異的な戦闘機が出てきたことが書かれており、詩人はSVA機については知っていた。SVA機は当初戦闘機として開発されたが主に偵察機として用いられた。
- 57) Evangelisti, *op. cit.*, p. 64.
- 58) D'Annunzio, Gabriele, “Discorso agli aviatori in Centocelle” in *L'ala d'Italia è liberata*, la Fionda, Roma, 1919, p. 35.

謝辞

航空用語に関して、関西学院大学戦史研究部 OB の友藤甲太郎氏に助言をいただきました。心より感謝申し上げます。

Aviator d'Annunzio in the Great War

— Focusing on His Involvement with Caproni Bombers

Yoko SHIBUE

abstract

In May 1915, Italy entered the Great War (the First World War) on the side of the Triple Entente, declaring war against Austria-Hungary. Poet Gabriele d'Annunzio, who had advocated and campaigned for Italy to join the war on the side of the Allies, served with distinction in both the Army and the Navy.

The poet, an airplane enthusiast who now recognized the novel military potential, was involved in aviation operations for both the Army and Navy air corps. He met Gianni Caproni, an Austrian-born aircraft engineer who had developed the three-engined Caproni bombers. Their shared Italian irredentist sentiment fueled the collaboration between the poet and the engineer. Upon Caproni's advice, d'Annunzio prepared a memorandum on the operational use of bomber squadrons and submitted it to General Luigi Cadorna in May 1917. From the summer to the autumn of that year, the poet participated as an observer in bombing raids of Pula and Kotor, the Austro-Hungarian naval bases situated on the Adriatic coast. Though the poet and the engineer had long discussed making what became known as "the Flight over Vienna," SVA reconnaissance planes, manufactured by another company, were used for the August 1918 mission to drop propaganda leaflets over Vienna.

In 1888, d'Annunzio had published a pamphlet titled "Italian fleet," which called for the modernization and strengthening of the Italian Navy, in preparation for a future irredentist war against Austria-Hungary. Approximately a quarter of a century later, in 1917, his ideas about the military were refined and took concrete form in a memorandum on the use of bomber squadrons.

This essay will begin by tracing the story behind d'Annunzio's pamphlet "Italian fleet" and his 1910 lecture on aviation, and discussing the prewar history of Caproni's company. It will then examine d'Annunzio's involvement with Caproni bombers.

Keywords: d'Annunzio, Caproni, First World War, irredentism, flight over Vienna