

# 1918 年春～秋、飛行家としてのダンヌンツィオ

——海軍第一雷撃機中隊からサン・マルコ中隊へ——

洪 江 陽 子

## 要 旨

詩人ダンヌンツィオは、第一次世界大戦で志願して戦い、1917年には少佐に昇格した。飛行機と魚雷艇の両方に関心があった詩人は、その融合である飛行機から魚雷を投下する航空魚雷という、まだ当時は端緒について間もない新しい可能性に惹かれ、魚雷の搭載および投下を主任務とする雷撃機の中隊を作ろうと考えた。

1918年3月、ヴェネツィアで海軍第一雷撃機中隊を結成した。だが、ミラノのカプローニから引き渡されるはずの雷撃機（Ca. 600 hp）は、技術的な問題が生じ、ようやく完成したのは秋であり、その頃には戦争は終わろうとしていた。彼の中隊は古い Ca. 450 hp で6月のピアヴェの戦いに参加し、7月と8月には SIA 9B でアドリア海沿岸のオーストリア海軍基地ポーラを爆撃した。9月、雷撃機中隊は「サン・マルコ中隊」へと名称変更される。

本稿では、カプローニなど関係者へ書かれたダンヌンツィオの手紙や文書から、これらの一連の出来事を再構成し、同年夏に行われた有名な「ウィーン飛行」の前後の詩人の行動を跡づける。

キーワード：ダンヌンツィオ、カプローニ、第一次世界大戦、イタリア王立海軍、雷撃機

## はじめに

詩人ガブリエーレ・ダンヌンツィオ（1863-1938）は、1915年5月、イタリア王国がオーストリア＝ハンガリー帝国に宣戦して第一次世界大戦に参戦すると、前線勤務を希望した。参戦キャンペーンに大きく貢献した詩人は特別な待遇を受け、将校として王立陸軍と海軍の両方で行動することが許可された。そのなかで彼はとりわけ、各軍の航空隊での活動に注力し、偵察士兼機銃手として爆撃機や偵察機に搭乗した。1917年秋には少佐に昇格する。

大戦の最後の年となる1918年のダンヌンツィオの行動を考える際、筆頭に来るのは、8月9日の「ウィーン飛行」である。陸軍航空隊の第87飛行中隊に属する偵察機 SVA が早朝、北イタリアのサン・ペラージョ飛行場を飛び立ち、約1100キロの距離を越えてオーストリアの帝都ウィーンへ到達した。上空800メートルの高さから降伏を促す40万枚のビラを撒いて、正午過ぎ、帰還した。詩人は、この長距離飛行を以前より提唱しており、ナターレ・パツリ大尉（1895-1919）の操縦する複座の SVA 機に乗って作戦に参加した。

このウィーン飛行と比べると注目されることは少ないが、詩人はこの年、春から秋にかけて

別の活動にも腐心していた。それが本稿で取り上げる雷撃機中隊である。

ダンヌンツィオは1918年3月、ヴェネツィアで海軍第一雷撃機中隊 (la Prima Squadriglia Navale S. A. [Siluranti Aeree]) を結成して、その指揮官となった。中隊には、カプロニ社の三発複葉機 Ca. 600 hp (陸軍呼称で Ca. 5) が魚雷を搭載できる雷撃機に改造された形で届く予定となっていたが、詩人の再三の懇願にもかかわらず、引き渡しは延期に延期を重ねた。Ca. 600 hp に搭載されるエンジンの技術的問題は複雑であり、解決にかなりの時間を要したためである。雷撃機中隊は、SIA 9B の編隊 (Stormo) を抱え、同機による作戦参加が主となる。同年9月には中隊は「サン・マルコ中隊」(Squadra San Marco) へと名称が変更される。その後11月4日にはイタリアとオーストリア間の休戦協定が発効する。

詩人は、オーストリア軍港に停泊する大型艦艇や航海中の敵艦に雷撃機から航空魚雷を投下するつもりだったのだが、その目論見は外れた。雷撃機の運用が実施されないまま終わったことから、この中隊における詩人の活動は、「ウィーン飛行」ほどには詳述されず経緯が分かりづらいところがある。中隊をめぐる状況は流動的であり、すべてが記録されているわけではないので不明な点や空白は残るが、本稿では、結成から秋までの中隊にまつわる一連の過程を、ダンヌンツィオと技師ジャンニ・カプロニ (1886-1957) との間で交わされた手紙や、関係者への詩人の報告によって可能な限り跡づけたい<sup>1)</sup>。

## 1. 第一雷撃機中隊結成に至るまで

本章では、ダンヌンツィオが雷撃機中隊を結成するに至る背景を概説する。大戦におけるイタリア王立海軍の動向、海軍での雷撃機研究を確認したのち、詩人の魚雷への個人的関心および、魚雷艇が用いられた1918年2月の「ブッカリ作戦」を見る。

### (1) 王立海軍とアドリア海

イタリア王立海軍は、1861年3月、イタリア王国の誕生と時を同じくして、サルデーニャ王国と両シチリア王国の海軍を中心とした諸海軍の合体によって創設された。この新生まもない海軍が最初に直面した試練が、1866年7月20日にオーストリア帝国の艦隊を相手として戦ったリッサ海戦であった。それは、イタリア艦隊が敵方のダルマチア地方のリッサ島 (現クロアチア、ヴィス島) への攻撃を開始した際、オーストリア艦隊との間で勃発した戦闘であった。イタリアの艦隊は軍艦の性能の上でも数の上でも優位にあったのだが、内部の統制に欠けており、連携不足が原因で装甲艦2隻が撃沈され、600人以上の死者を出す結果となった。

この海戦は普墺戦争の戦いの一つであり、プロイセン王国についていたイタリアは勝者の側で戦争を終え、オーストリアからヴェネト地方を割譲された。だがリッサの大敗北はイタリアの海軍に癒え難い傷跡を残した。1882年に三国同盟が結ばれ、オーストリア＝ハンガリー帝国

は同盟国となったが、大戦において 1915 年 5 月、イタリアはこの同盟から抜けてオーストリアに宣戦を布告する。海軍にとってはリッサ海戦の雪辱を果たす機会がめぐってきたことになる。

とはいえ、大戦中、アドリア海では、オーストリアとイタリアの両海軍の戦艦同士の交戦は起こらなかった。両軍とも艦隊を温存する方針をとったためである。

1915 年 7 月よりイタリアを含む連合国側は、オーストリア海軍の艦隊の地中海進出を防ぐため、アドリア海とイオニア海の境にあたるオートラント海峡を封鎖する作戦を実施した。オーストリア海軍は 20 回以上にわたってその突破を試み、そのうち、1917 年 5 月 14 日から 15 日にかけて行われた「オートラント海峡海戦」が大戦中のアドリア海における最大の戦いであった（このときは、両陣営とも巡洋艦と駆逐艦を主戦力とした衝突であった）。

アドリア海での戦いは小型艦艇が重要な役割を果たした。オーストリア海軍は潜水艦を重用し、オートラント海峡封鎖も潜水艦の阻止には効果が薄かった。イタリア海軍も潜水艦を投入しているが、活用が著しかったのは大戦中に開発された魚雷艇である。

オーストリア領であるアドリア海の東側は、海岸が入り組み、島が多く、自然の要塞を成していて、イタリアは不利な立場にあった。そのため、機動性の高い魚雷艇でオーストリアの軍港に侵入し、停泊する敵艦に魚雷を発射して奇襲する方法がとられるようになったのである<sup>2)</sup>。

このような奇襲戦を推進していたのは、海軍参謀長パオロ・タオン・ディ・レヴェル<sup>3)</sup> 提督（少将）（1859-1948）であった。彼は 1913 年 3 月、海軍参謀長に任命され、1915 年 5 月の開戦時にもその地位にいたが、大型艦艇による海戦を支持する派閥との不和で同年 10 月に辞職し、ヴェネツィア軍管区・軍港司令官となった。だが開戦後まもなくからイタリアの艦艇が敵の潜水艦や機雷によって沈没する事態が相次いでいた。大型艦艇による大規模な戦いは現実的ではないことが明らかとなり、1917 年 2 月、タオン・ディ・レヴェルは海軍参謀長に返り咲く。彼は潜水艦、魚雷艇などの小型艦艇や機雷の使用に積極的であった。また、航空機の重要性を早くから認め、1913 年 6 月、海軍に航空部局（Servizio Aeronautico）を発足させていた。

ダンヌンツィオは、オーストリア海軍の基地のあるポーラ（現クロアチア、プーラ）やカッタロ（現モンテネグロ、コトル）へカプローニ爆撃機で飛んで爆弾を投下する作戦を提案し、それは 1917 年の夏から初秋にかけて実行された<sup>4)</sup>。1918 年の雷撃機中隊の結成も、このようなアドリア海における情勢と海軍の方針のなかに位置づけられる。

## (2) イタリア王立海軍と雷撃機

雷撃機の研究は海軍内で早くから着手されていた。ダンヌンツィオの雷撃機中隊につながる一連の過程として概観しておく<sup>5)</sup>。

### (a) ペスカーラ - ガイドーニ雷撃飛行艇

海軍では大戦以前に飛行艇による雷撃機の開発が行われていた。アルゼンチン出身の弁護士

で技師でもあったラウル・パテラス・ペスカーラ（1890-1966）が、1911年、双発高翼単葉の雷撃飛行艇の設計をイタリア海軍省に提出した。その設計に基づいて、海軍工兵のアレッサンドロ・グイドーニ大尉（1880-1928）による監督の下、ヴェネツィアの海軍工廠で製作された。1914年2月26日、グイドーニはその雷撃飛行艇（エンジンはノーム 100 hp 二基）を操縦し、375 キロの模造の魚雷を投下した。これは世界初の実験であったが、結果については、成功、不成功のどちらの説もある。いずれにせよ、この後グイドーニは異動し、雷撃飛行艇の本格的な開発はなされないままに終わる。

#### (b) Ca. 450 hp の雷撃機への改造

海軍がカプローニ機を初めて導入したのは1917年夏のことである。同機に魚雷を搭載し、雷撃機として利用する道が模索された。第201中隊に属する2機のCa. 450 hp（Ca. 2331, Ca. 2334）が700キロの魚雷を輸送・落下させられるよう改造され、そのうちの1機（Ca.2334）を使って同年9月、ヴェネツィアで数回の実験が行われた。実験が成功したのち、10月2日から3日にかけての深夜、オーストリアの軍港ポーラに停泊する船艇への魚雷攻撃が試みられた。陸軍でカプローニ機を操縦してきたルイージ・リドルフィ少尉（1894-1919）がパイロットを務め、エルネスト・パッキアロッチェ海軍大尉（1893-?）が偵察士として乗り込み、他2名も搭乗した。しかし、このとき、航空魚雷は敵艦に当たらず、試みは失敗に終わった。パッキアロッチェが魚雷を投下するタイミングはあまりにも早く、あまりにも高すぎたという<sup>6)</sup>。

カプローニ社側の資料によれば<sup>7)</sup>、Ca. 600 hp の雷撃機利用は1918年1月から海軍との交渉が行われており、パッキアロッチェも関与している。おそらくダンヌンツィオはこういった情報を聞きつけたのだろう。1918年3月、詩人は第一雷撃機中隊の結成を認められる。魚雷懸架装置を備えた2機のCa. 450 hp は同中隊に配備され、パッキアロッチェは中隊に入って、雷撃機の専門家としてカプローニ社との窓口になる。

### (3) ダンヌンツィオと魚雷

魚雷を投下する雷撃機にダンヌンツィオが関心を抱いたのは突然のことではない。魚雷への言及は、飛行機が登場する以前にさかのぼる。彼が20代に書いた論説文『イタリア海軍論』（*L'Armata d'Italia*, 1888）は、将来の対オーストリア戦を想定して軍拡を主張する内容であるが、このなかで当時発達の著しかった水雷艇と魚雷の活用を論じている。「海戦において魚雷が最高の兵器であることは今や疑いの余地はない<sup>8)</sup>」と主張し、水雷艇が魚雷を発射する場面を想像して描いている。彼が航空機からの魚雷投下に惹かれたのは必然であったとさえ言えるだろう。

その後、水雷艇に代わり駆逐艦が雷撃を担うようになる。さらに、より小型で内燃機関によって動く高速のモーターボート、魚雷艇も登場する。イタリアでは1915年からヴェネツィアの会

社で魚雷艇 MAS<sup>9)</sup> が開発され、大戦を通して約 360 艇が製作された。

その MAS 艇部隊の代表的人物がルイージ・リッツォ (1887-1951) である。1917 年 12 月 9 日から 10 日にかけての夜、2 艇の MAS の指揮官リッツォ大尉はオーストリアの軍港トリエステに停泊中の戦艦〈ウィーン〉を魚雷によって沈没させた (翌月、少佐に昇格)。

ダンヌンツィオも 1918 年 2 月 10 日から 11 日にかけての深夜、MAS 艇を使った「ブッカリ作戦」に参加した。指揮をとるコスタンツォ・チャーノ中佐 (1876-1939) とリッツォ少佐と共に、全長およそ 15 メートルの MAS 96 に乗り込んだ。1 隻につき 10 人の乗員を乗せた 3 隻の MAS は、オーストリア領、イストリア半島東側の付け根にあるブッカリ湾 (現クロアチア、バカル湾) 沖まで駆逐艦によって牽引されたのち切り離された。各 2 発の魚雷を備えた MAS は、湾内に侵入し、停泊中の商船へ計 6 発の魚雷を発射した。魚雷防御網が張られていたため、オーストリアの船に損害を与えるという本来の目的は果たせなかったが、敵に見つかることなく侵入・撤退し、ダンヌンツィオのメッセージを瓶に入れて湾内に残したことで大々的に新聞メディアに報じられた。

そのメッセージの一部は、以下のようなものである。

用心深いオーストリア艦隊は、リッサ海戦の小さな栄光を安全な港でいつまでも大事に抱え込むのに熱心であるが、イタリアの水兵は快適な避難所にいる慎重なオーストリア艦隊に揺さぶりをかけるため剣と火とともにやって来た。イタリアの水兵はどんな網も柵も軽々と乗り越えて、常に挑戦できないことに挑戦する準備がある<sup>10)</sup>。

「リッサ海戦の小さな栄光」という表現は、相手方への揶揄であるが、1866 年の敗北がイタリアにとっていかに苦い記憶であり続けたかを物語っている。詩人は MAS の頭文字を「常に挑むことを忘れるな」(Momento Audere Semper) と読み替えており、そのモットーが「常に挑戦できないことに挑戦する準備がある」という文言に反映されている。

以上に見てきたようなアドリア海の状況、海軍の戦法、ダンヌンツィオの思い入れが重なり合ったところに詩人の雷撃機中隊は生まれるのだが、詩人の思惑は外れ続けることになる。

## 2. 3～4 月、第一雷撃機中隊の結成と苦悩のはじまり

ダンヌンツィオが雷撃機中隊の構想を語り始めるのは、「ブッカリ作戦」の準備をしていたとみられる 2 月初めである。陸軍最高司令部付の航空司令官エルネスト・ラ・ボッラ中佐 (1872-1951)宛ての 4 日付の手紙で、中隊の結成にあたっての協力を求めている。

私がここ [=ヴェネツィア] に来ているのは、第一雷撃機中隊の結成のためだ。これは私

の提案によるもので君に力添えをお願いしたい。[……] 私が雷撃機中隊の指揮官になれるよう助けてほしい。この寒い季節に私は高い高度では飛べない。[不時着で痛めた] 片目はまだ完治しておらず、眼球圧の急激な変化は非常に目に悪い。もう片方の目も危険にさらすことになる。よって、「より高く、より遠くへ」(più alto e più oltre) というこれまでのモットーを「より低く、より遠くへ」(più basso e più oltre) と変えないといけな。敵艦に魚雷を投下するには、水上から4メートル以内にまで降りる必要がある。つまり、この作戦は私の身体的状況にも適している<sup>11)</sup>。

ダンヌンツィオは1916年1月の不時着事故で片目を失明しており、このことも、敵艦に近づくときに低空飛行が求められる雷撃機に活動をシフトしようとする一要因であったことがうかがえる。詩人の希望する通り、一カ月後の3月11日に第一雷撃機中隊は結成されて、さらに彼はその指揮官に任命された。基地はヴェネツィア、リド島のサン・ニコロ飛行場である。S. A. (Siluranti Aeree)「雷撃機」の頭文字から、“Sufficit Animus”「勇気は十分」、 “Semper Adamas”「常にダイヤモンドの如く」というモットーが考案された。

中隊には魚雷懸架装置のついた2機のCa. 450 hpが配備されていたが、ダンヌンツィオはミラノ、カプロネ社のタリエード工場で製作中であった、新しくより強力なCa. 600 hpを望んでいた。海軍ヴェネツィア航空部門の司令官エマヌエーレ・ポンツィオ(1877-1918)へ書かれた3月8日付の手紙には「総監は、二週間後に完成するはずの16機のうち、もう2機の600 hpを我々の中隊に移動させる命令を出しました<sup>12)</sup>」という一文があり、おそらくすでに4機は約束されていて、あらたに2機が加わったのだと推測される。総監とはエウジェニオ・キエーザ(1863-1930)で、1917年11月の陸軍改組時に陸軍航空隊の総局ができたときに、そのトップに任命されたのであった。彼は軍人ではなく共和党の下院議員であった。詩人の要望は彼に伝えられており、海軍所属の中隊であっても陸軍航空隊との連携がとられている。

だがまもなく、中隊は悩みと苦しみの種となり始める。3月21日のラ・ポッラ宛ての手紙では、タリエードでCa. 600 hpのテスト中に事故が起こり、一人が死亡、一人は奇跡的に助かり、2機が大破したことを伝えている<sup>13)</sup>(これによって6機は4機に減る)。同じくラ・ポッラ宛の4月15日の手紙<sup>14)</sup>では、新しい飛行機が届かない状態を嘆き、1917年に魚雷懸架装置がつけられて現在は中隊に配備されたカプロネ機について、「2機の450 hpは魚雷の重みでギーギーと不吉な音を立てる骨と皺だらけの老人だ」と愚痴を綴る。続けて「魚雷というのは、結局のところ、力強い隆起の象徴だから、それをちゃんと支えるには頑強な若い男性が必要なのだ」とマチズモをのぞかせる。同じ手紙では、詩人が配属されている陸軍第三軍の司令官アオスタ公エマヌエーレ・フェリベルト(1869-1931)から訪問の連絡を受けたことに触れて、「アオスタ公に中隊の中絶を見せるのは無念だ」と述べている。

雷撃機中隊にCa. 600 hpがなかなか配備されない理由は、エンジンの品質にあった。同機の



エンジンには Fiat A. 12 が用いられていたが、ダンヌンツィオは「加速が不安定 (ripresa incerta) <sup>15)</sup>」だとしている。彼はフィアットではなく、イゾッタ・フラスキーニのエンジンを使うことを主張し、それは一部受け入れられる <sup>16)</sup>。だが、Ca. 600 hp はもともとフィアット・エンジンの搭載を想定して設計されているため、変更には困難が伴ったことがカプローニから直接伝えられている。4 機の Ca. 600 hp に関して、技師は 4 月 30 日付で詩人にこう書いている。

エンジン [=イゾッタ・フラスキーニ] はこれまで用いていたものと大きさが異なるため、搭載するのに困難が生じました。それは解決して、1 機はほぼ完成段階にあります。しかしながら、イゾッタ・フラスキーニは 2 機分しかありません。勇壮なアイデアをいち早く行動に移すためには、エンジンの交換は 2 機のみにして、他はキャブレターの変更に留め、2 機はフィアットのままにする方が簡易で時間がかからないと考えます <sup>17)</sup>。

ダンヌンツィオは 3 月の段階から自分の中隊には暗雲が立ち込めているのを感じていた。4 機の現状説明をカプローニから受けたところで 4 月は終わる。

### 3. 5 月、中隊の実働へ向けて——カプローニへの懇願

5 月 4 日土曜日、ベルギー王国のアルベール一世 (1875-1934, 在位 1909-1934) が、ヴィットリオ・エマヌエーレ三世 (1869-1947, 在位 1900-1946) に伴われて、ダンヌンツィオの率いる雷撃機中隊の基地であるリドの飛行場を訪問した <sup>18)</sup>。このときの写真を見ると、Ca. 450 hp の前でダンヌンツィオとパッキアロッチェの他、2 人の乗員が並び、国王らを出迎えている。よってこの頃の中隊は 4 人で構成されていたと考えられる。

ダンヌンツィオがカプローニに宛てた 5 月 6 日付の手紙からは、詩人の抑えきれない焦燥感が読み取れる。

昨日パドヴァで総監 [=キエーザ] と話し合いました。彼は私の焦りをなだめ、疑念を晴らそうといろいろな約束をしてくれました。彼の指示によれば、600 hp の最初の生産分である 2, 3, 4, 5 番は、可能な限り早く、私のもとへ届くことになっています。6 番はアドリア海沿岸都市からの亡命者に引き渡されます。

私がこれまでポーラに飛び、カッタロに飛び、そして山々を越えてカルソ台地上空を飛んで、ただただ懸命に、貴社の飛行機の功績に貢献してきたことをご想起いただければ幸いです。

すばらしい〈スペードのエース〉機は、保存するに値するものであるにもかかわらず、残酷に破壊されるか、あるいはどんな飛行訓練場でもかは知りませんが、練習機として卑しめ

られました。このことが拒絶の決定的な表れでないことを祈ります。ゆえにあなたの誠実な友情を頼みとして、あまりにも長きにわたる逡巡を打ち切っていただき、魚雷懸架装置を備えた我が 600 hp、4 機の引き渡しをお急ぎいただけますようお願いしたいのです。

4 月は終わり、5 月も日々は過ぎて、チャンスは失われつつあります。カプローニ機の製作者は我々の計画の実現を支持してくださるはずです。「角突きもせずに破壊する」雄羊の金色の角が、また別の枝の櫛冠で覆われることになるのですから<sup>19)</sup>。

アドリア海沿岸都市からの亡命者とは、ダルマチア地方など、オーストリア帝国下であるがイタリアへの領土合併を願ってイタリアに政治的亡命をしてきた人々を指す。彼らは、委員会を設立して募金を集め、Ca. 600 hp の 1 機をダンヌンツィオの中隊に寄付する提案をしていた。その機体は、戦死した未回復地併合主義者ナザリオ・サウロ<sup>20)</sup> (1880-1916) の名がつけられることになる。

続く段落で詩人は、前年に Ca. 450 hp でポーラやカッタロまで飛び、カルソ台地を飛んだ実績と貢献を誇っている。カプローニにしてみれば、詩人の熱意は十分に理解したうえで、ままならないエンジンの問題に対処しているのだから、このようなアピールには困惑を禁じ得なかったのではないだろうか。

また、ポーラ飛行で有名な通称〈スペードのエース〉機 (Ca. 2378) は、練習機として用いられたあとに廃棄されてしまったようである。このような形で処分されたことについて、研究家ピエロ・バローニは、この当時、飛行機は戦争の用途としか結びつけられておらず、機体を保存する歴史的意識が政府関係者や政治家に欠如していたことを指摘している<sup>21)</sup>。

この手紙への返信と思われる 5 月 11 日付のカプローニからダンヌンツィオ宛ての手紙では「可能な限り早く、引き渡しを急ぐことをお約束します<sup>22)</sup>」とある。これを受けて詩人は 5 月中旬頃にカプローニのもとを訪れているが、特段の変化は生じなかった。

ダンヌンツィオの手帖には 5 月 24 日付で中隊のメンバーに向けた演説原稿が残されている。そのなかには「我々はまだしっかりと装備できていない。近いうちに最高の兵器を手に入れるはずだ。今はこのように動けない状態を強いられているが、それ以上に活動して取り返そうではないか<sup>23)</sup>」という一節がある。詩人は自分に言い聞かせているようである。

この月、焦る気持ちに対処するための打開策が模索され始める。Ca. 600 hp の雷撃機以外の飛行機を雷撃機中隊に加える話が持ち上がってくるのである。海軍のヴェネツィア航空部門の司令官ボンツィオは 4 月に自動車事故で亡くなっており、あらたに、飛行船の専門家であるジュリオ・ヴァッリ (1875-1949) がその任に就いていた。以前からの知り合いであったヴァッリに宛てて書いた 5 月 15 日付の報告<sup>24)</sup>で、ダンヌンツィオはリドの飛行場に SIA 9B の特別中隊を迎えられるようキエーザ総監に提案し、総監は最初の 2 機の手配を請け合ってくれて、別の 6 機もトリノーで用意ができているという知らせが入ったことを記している。



SIA 9 B はフィアットの子会社のイタリア航空会社 (Società Italiana Aviazione) が作った複葉偵察爆撃機である。同機は、問題が指摘されている機体であり、ダンヌンツィオも「この機体の評判はご存知でしょう、装置の一部に脆弱性が指摘されています」と述べつつ、「しかしもう補強されています」という認識を示す。

さらに、5 月 21 日にはパッキアロッティに宛てた手紙のなかで、詩人は「SVA 機についてよいニュースを聞いた<sup>25)</sup>」と書いている。アンサルド社の単葉偵察機 SVA を用いた「ウィーン飛行」の実行が決定されるのは 6 月末のことである。ウィーン飛行後、雷撃機中隊内に SVA 機の編隊も作られる。

5 月はダンヌンツィオにとって、Ca. 600 hp の完成を願いながらも、すでに製作されている飛行機を用いるという現実的な路線を選択した月だったと言えるだろう。

#### 4. 6 月、カプローニとのやり取り、ピアヴェ川の戦い

SIA 9B の手配を進めつつもやはり、ダンヌンツィオは雷撃機の配備を望んでいた。6 月 1 日付のカプローニ宛ての手紙の冒頭には強い焦燥感が綴られている。そうでありながら同時に、詩人は自分の美意識を準備中の機体に行き届かせることも決して忘れない。後半では飛行機の胴体に描かれるエンブレムに関する強い意向が述べられている。

親愛なる友よ、総監は、[Ca. 600 hp の] 2 機にはすでにイゾッタ・フラスキーニが搭載され、他の 3 機もまもなく完成すると約束してくれました。私の渴望が日に日に増しているのをご存知のはずです。お願いします。これまでのご尽力のなかでも最も価値あるお力添えをいただけないでしょうか。そしてどうか私をこの苦悩から救ってください。

私の飛行機の胴体には S. A. のエンブレムを描きたいと思っています。2 枚の図案を同封します。私が乗る機体 (ウィーンへの長距離飛行のために準備した 1 機のように風防がつきます) には、腕を炎の中、横に突き出す赤いエンブレムが描かれる予定です。2 つのデザインは複製されたときに力強さを失わないようにしなければなりません。よって、単なる塗装屋ではなく芸術家に仕事を依頼する方がよいでしょう。画家であるマルツィグへの手紙を同封します。彼はミラノにいます。住所はすぐに分かるでしょう (ティート・リコルディが知っています)。600 hp で戦艦〈フィリプス〉を魚雷攻撃するとお約束します。しかしまずは、先延ばしをついに打ち切る必要があるのです<sup>26)</sup>。

名前が挙げられているトリエステ出身の画家ゲイード・マルツィグ<sup>27)</sup> (1885-1972) は実際にこの仕事を請け負う。

最後に言及されている戦艦〈フィリプス・ユニティス〉はオーストリア海軍の旗艦である。戦

艦を航空魚雷で攻撃するという詩人の野望は大言壮語にすぎないとも言えようが、この6月、雷撃によって敵艦が撃沈されている。

6月9日、アンコーナから魚雷艇 MAS 15 と MAS 21 が出発し、10日明け方、アドリア海のプレムダ島（現クロアチア、プレムダ島）近辺で作戦が実行された。ルイージ・リッツォ少佐が率いる MAS 15 による雷撃によって、オーストリアの戦艦〈セント・イシュトヴァーン〉が転覆・沈没する。このとき、〈セント・イシュトヴァーン〉、〈フィリプス・ユニティス〉を含む戦艦4隻は、オトラント海峡封鎖攻撃のために出動していた。

ダンヌンツィオも雷撃機を使ってこのような最大級の戦果を得ることを期待していたのである。その詩人宛てに、カプローニは6月6日付で「少佐よ（Maggiore!）」という呼びかけから始まる手紙を書いている。

大変長くお待たせしましたが、ようやく終わりが見えてきました。三基のイゾッタ・フラスキーニを搭載した最初の1機でエンジン・テストが終わりました。イゾッタ・フラスキーニ搭載の他3機は作業の後半にあります。フィアット・エンジン搭載の他3機は準備が整い、現在のものと交換予定のフェロルディのキャブレターをここ数日待っているところです。[...] すべてはお望みの通りとなるでしょう。気がはやるのはもっともなことで、なんとかそのお気持ちが落ち着きますように、私はすべてを急いで進めるつもりです。人間離れしたあなたの固い意志に導かれ、最も速い翼は、次なる新しい作戦に秘められた危険に向かっても従順に飛び、勇敢さによって輝かしく、結果として目を見張るような成果を上げて戻ってくることでしょう<sup>28)</sup>。

この手紙を読む限り、経緯は不明だが、機体の数が5機から7機に増えている。詩人の活躍を願うカプローニの気持ちにいつわりはなかっただろうが、事態は膠着したまま動かなかった。それがようやく動き出すのは8月末となる。

ダンヌンツィオが新しい飛行機を待っているうちに、戦争はあらたな展開を迎えていた。6月15日には、オーストリア＝ハンガリー軍による攻勢によって、ピアーヴェ川の戦いが始まる。

ミラノの日刊紙《コリエーレ・デッラ・セーラ》の編集長ルイージ・アルベルティーニ（1871-1941）に宛てられた6月23日付の手紙には、この頃の詩人の心境と状況が短くまとめられている。

ピアーヴェ川で突然の攻勢が始まったのに、私は何の兵器も持たなかった。皆が知る我が600 hp はまだミラノのヴィッツォーラにあって、新しい SIA 9B は悪天候でまだ審査が終わっていない。私はためらうことなく、古い Ca. 450 hp の魚雷懸架装置をはずして、爆弾懸架装置をつけた。毎日、何度も敵陣へと飛んでいる。21日の夜、夏至の夜（それは私の

母の聖名祝日であり、ミラッリヤの誕生日であり、バラッカの死の知らせのあった日だった)、3回連続でサン・ドナとムジレーをつなぐ橋を爆撃して、その偉大なる日をたたえた。常に幸運とともにあった。まだ苦しい日々が終わったわけではないが、誇りを取り戻して気持ちは落ち着いた<sup>29)</sup>。

ダンヌンツィオは、突如として始まった戦いにいてもたってもいられず、彼が自由に使える Ca. 450 hp の 2 機を通常の爆撃機に戻して活用したのである。

ジュゼッペ・ミラッリヤ海軍大尉 (1883-1915) は、イタリアが参戦した後、詩人を同乗させてくれた初めてのパイロットであった。1915 年 12 月の事故によって帰らぬ人となった彼を詩人は機会あるごとに思い出してその死を悼んだ。中隊に配備予定の Ca. 600 hp の 1 機はミラッリヤに捧げられる。

陸軍航空隊のエース、フランチェスコ・バラッカ少佐 (1888-1918) は、戦闘機スパッド XIII に搭乗していた 19 日、敵機の攻撃を受けてモンテッロ山付近で墜落し、後日、死亡が確認された。バラッカの所属する中隊の基地、クイント・ディ・トレヴィーゾ飛行場において、26 日、ダンヌンツィオはバラッカを追悼する演説を行なう<sup>30)</sup>。

この 6 月から 7 月の初め、戦況はイタリアに有利に傾いた。イタリア軍は攻勢を食いとめ、ピアヴェ川の手前までを奪還した。勝利したこの戦いを詩人は「夏至の戦い」(la Battaglia del Solstizio) と命名する。彼個人は、6 月半ばからの戦いを契機に、自分に可能な形で戦いに関与する方向へ切り替えた。

## 5. 7 ～ 8 月、SIA 9B によるポーラ襲撃

7 月に入ると、ダンヌンツィオは前年 8 月に Ca. 450 hp で行なったポーラ軍港の空爆を思い出すようになる。7 月 9 日付のヴァッリ宛ての手紙では「8 機の SIA 9B 編隊でポーラを攻撃し、約 3 トンの爆弾を投下できればと考えています。1917 年 8 月にカプローニ機で初めて行なった空襲です<sup>31)</sup>」と記す。

ポーラ軍港への空爆は、7 月 17 日水曜日午前中に実施され、陸海両軍から 88 機の飛行機が投入された。ダンヌンツィオの中隊からは 4 機の SIA 9B が参加した。SIA 9B の操縦免許を持つパイロットがトリノーから呼ばれた。そのうちの一人、フィアットのテストパイロットであるフランチェスコ・ブラク・パーバ<sup>32)</sup> 陸軍中尉 (1891-1973) が操縦する機体にダンヌンツィオは偵察士として搭乗した。以下はその報告の一部である。

我々は 4000 メートルの高度から手持ち式の投下用爆弾を落とした。目標物の上で爆発するのが確認された。対空砲火は激しかったが、一つは 3500 メートルの高度で低く、もう一つ

は 4000 メートルの高度で高すぎたため、この二つの間を攻撃者は楽に通り抜けた。オーストリア軍の戦闘機 3 機が飛び立つのを目視したが、我々を追跡する試みは間もなく放棄された。飛行機と乗員はペレストリナ島の沿岸のまっすぐなコースで申し分のない状態で飛行場に帰還した<sup>33)</sup>。

8 月 7 日の「ウィーン飛行」後、8 月 21 日夕方、ダンヌンツィオはふたたびポーラ港への空爆に参加した。ダンヌンツィオの中隊からは SIA 9B の編隊 3 機が飛行艇に護衛されて爆撃に向かう予定となっていた。だが、アルベルト・バルベリス中尉（1887-1920）の操縦する詩人の乗った機体しかポーラに向かうことはできなかった。報告はこのように書かれている。

3 機で出発する命令を受けて、私は最初に離陸したため、左右に来るべき 2 機を待つために 17 時までリドの海岸とマラモッコのあたりを飛んでいたが、1 機は飛び立つことができず、もう 1 機は引き返す事態となった。そのため、我が 10789 のみで任務を遂行する決意をし、17 時にプンタ・マエストラに針路を向けた。軍港には 18 時 3 分に到着し、3500 メートルの高度から投下用爆弾を落とすとすべて目標物に当たり、火災が発生した。二本の火柱は、帰りの航路、沿岸から約 15 マイル離れた場所からも確認できた。飛行機には砲弾が飛んできて傷を受けた。わが軍の駆逐艦、MSA、艦船護衛の飛行艇数機がまちがいなく見えた。エンジンの調子は、行程を通して一定であり力強さを維持していた。帰還は 18 時 55 分。飛行機はいつでも出発できる状態にある<sup>34)</sup>。

このように、中隊は SIA 9B の配備によって始動していたものの、ダンヌンツィオはもっと本格的な活動を望んでいたようである。8 月 24 日のヴァッリ宛ての手紙<sup>35)</sup>では、ダンヌンツィオは中隊に関係する三種類の機体の進捗状況を報告している。Ca. 600 hp に関しては、パッキアロッチェはこの問題に最初から取り組んでいる唯一の人物で、この任務を遂行しないことには中隊を去るに去れないと述べる。さらに、別の中尉が今日ミラノへ発ち、Ca. 600 hp の 1 機を引き取って、他の 4 機も飛行場に送ってもらえるよう調整するつもりであると説明する。SIA 9B については、バルベリス中尉らをミラノに派遣して、16 機が中隊に揃うように手配したという報告があり、そして SVA 機については、同機の編隊の結成が正式に決まったと伝える。しかし現状は満足できるものではないようである。中隊の指揮官は「この数日、昼間も夜も、思うように動けず悲嘆にくれています。せめて性能のよい SIA が 8 機あれば、よい活動ができるでしょうに！」と嘆く。

7～8 月は雷撃機の動きはなく、SIA 9B を中心とした活動が現実的なものとして認識された時期であった。

## 6. 9 月 7 日付報告書に見られる雷撃機中隊の状況

9 月 7 日付でダンヌンツィオは、海軍参謀本部の潜水艦・航空監督官宛てに長い報告書を書いている<sup>36)</sup>。Ca. 600 hp に装備された魚雷懸架装置を通常の爆弾懸架装置に付け替えるという通達が、監督官から中隊に対して出されたためである。このような決定の背景には、陸軍の戦闘において地上の歩兵部隊と航空機との連携が重要性を増し、戦力をそちらに向けたいという軍部の意向が働いていたと見られる。

詩人はそのような措置への再考を乞うているのであるが、この報告書には、中隊への思いや Ca. 600 hp の問題点など、これまで見てきた手紙や報告書では語られてこなかった内容が含まれている。以下、トピックごとにまとめる。

### (1) 詩人の雷撃機中隊への思い

ダンヌンツィオは、「第一雷撃機中隊は、雷撃という特異な方法が成功の可能性が高いという研究が重ねられ、さまざまな経験が得られたあとに、航行中、あるいは港に停泊する敵艦を攻撃するために創られました」と当初の発足の意義を確認したあと、「我々の Ca. 5 (600 hp) の機体から魚雷懸架装置を取り外して通常の爆撃機に戻すのは予期せぬ不当な処分であります。雷撃機隊の名は虚しい見栄となり、その指揮を執る当方をつらい辞任へと追い込むものです」と述べ、通達の撤回を嘆願している。

報告の後半では、航空魚雷を *siluro alato* 「翼をもつ魚雷」と表現し、「獲物を捕らえるため相対に確実なところまで近づき待って、正確無比な計算に導かれて投下される」というイメージを思い描いている。それを実現できるまでは続けさせてほしいというのが詩人の願いである。

### (2) Ca. 600 hp をめぐる問題

ダンヌンツィオの意気込みとは裏腹に、カプローニ機の引き渡しは延期を重ねていたことはこれまでに見てきた通りである。彼自身の言葉では、「約 10 カ月間、忍耐に忍耐を重ね、再三にわたって催促し、文書や口頭で懇願してきましたが、我々が格納庫には今日になっても、戦いの飛行を遂行できる機体は 1 機もありません」と語られている。

そして、それまでに Ca. 600 hp に起こってきた問題が列挙される。まずは、イゾッタ・フラスキーニのエンジンへの取り換えを望み、それは叶えられたものの時間がかかりすぎたというもので、これはカプローニとのやり取りにおいて主だった話題であった。だが問題が発生したのはエンジンだけではなかったのである。

新型の細い魚雷懸架装置では設置がうまくできず、魚雷懸架装置の安定性に問題があったため、当初の重い懸架装置に戻さざるを得なかった。8 月 30 日には 4 機の雷撃機の引き取りが可能であると総監から知らせが来たのに、9 月 2 日にタリエードの補給司令部から電報が届いた。

それは、戦時の飛行には適していないということで 600 hp のプロペラとそのハブをすべて取り替えなくてはならないと試験部局の委員会が命じているという知らせだった。

ダンヌンツィオは、プロペラ・ハブにオーバーヒートの問題があることは、中隊の方でも気づいていたと記す。具体例として、〈ナザリオ・サウロ〉機は、まちがいなくハブの熱のせいで中央のプロペラが壊れ、〈アンドレア・ブレッシャーニ<sup>37)</sup>〉機は左右のプロペラのハブが溶け、〈ジュゼッペ・ミラッリヤ〉機では中央プロペラのハブが溶けたと挙げている。

このほかにも、「飛行機は実戦では、積載量 2100 キロで少なくとも 3000 メートルまで上昇しなければならないのに、積載量 1500 キロ、高度 2000 メートル<sup>38)</sup>までの審査しかなされていない」と不備を指摘している。さらに、ある 1 機はエンジンとポンプの制御装置が逆についていたことが述べられている。他にも大型ボルトが緩んでいる、昇降舵が不安定、操縦席の側面が固定されていないというケースがあった。

このような事態を受けて、ダンヌンツィオは、補給司令部には飛行機を引き渡す準備をするための十分な数の機関工がいまいやうだから、中隊の機関工とパイロットをタリエードに派遣して、受け渡しの準備を整え、雷撃機中隊用の飛行機の輸送をしてはどうかと、含みのある調子で提案している。結局のところ、Ca. 600 hp はミラノに留まったままであった。

### (3) 詩人の中隊の現状

報告からは、中隊の 9 月初めの状況も読み取れる。ダンヌンツィオは、魚雷懸架装置の取り外しの対案として、400 ミリの爆弾が支給されるなら、その爆弾を魚雷懸架装置に設置することもできると持ちかけているのだが、それに続けて、中隊がもう 2 つの格納庫を持てるのであれば、日中・夜の作戦用に爆弾懸架装置付きの Ca. 600 hp をあと 4 機、総監の好意で融通してもらえると述べている。そして、そのうちの 1 機である〈マリアーノ・ダヤラ<sup>39)</sup>〉機はリドのサン・ニコロ飛行場に来て、もう任務を始めていると報告している。したがって、通常の爆撃機としての Ca. 600 hp はこの時点で中隊に配備されていたとわかる。また、このとき中隊には 15 人の隊員<sup>40)</sup>がいたこともうかがえる。

## 7. 9 月～11 月、中隊の名称変更、そして戦争終結へ

9 月 15 日、リド島のサン・ニコロ飛行場で Ca. 600 hp 〈ナザリオ・サウロ〉の贈呈式が行われ、同機が政治亡命者の委員会からダンヌンツィオの中隊に贈られた<sup>41)</sup>。残っている写真を見ると魚雷懸架装置がついているが<sup>42)</sup>、9 月 7 日付の手紙に書かれていた Ca. 600 hp の状態から考えて、ダンヌンツィオは雷撃機の実用は難しいと判断したのではないだろうか。ちょうどこの頃、第一雷撃機中隊を「サン・マルコ中隊」と名称変更することに決めている。このような変更の決定には、雷撃機を通常の爆撃機に戻す通達が撤回されなかったことや、SIA 9B や SVA



といった飛行機が増えつつある状況が勘案されたと見られる。新しい中隊のモットーは、“Ti con nu, nu con ti”（君は我らとともに、我らは君とともに）で、これは1797年にヴェネツィア共和国が崩壊したとき、カッタロ湾にあるペラストの首長が発した言葉であった。

10月24日、アルマンド・ディアズ将軍（1861-1928）は戦争の終わりを見据え、イギリス、フランス、アメリカの支援を得て、攻勢を開始した。イタリアが勝利したこの戦闘はのちに「ヴィットリオ・ヴェネトの戦い」と呼ばれることになる。

ダンヌンツィオ率いるサン・マルコ中隊も参加した<sup>43)</sup>。28日のラ・ポッラ宛の手紙<sup>44)</sup>では、昨晩一晩中、悪天候のなかフォーメーションを監督するために胴体部分で立ちっぱなしでいたため、着陸したときには39度4分の熱があったが、今朝には下がっていたこと、午後には6機でモッタへ向かうことなどを報告している。11月2日付のアルベルティーニへの手紙では「わが隊を率いて一日に三回も敵地を飛ぶつらい任務をこなしている。爆弾を積んだ飛行機は満身創痍だが、私は奇跡的に生きている<sup>45)</sup>」と述べる。

10月末に時を戻すと、28日、ダンヌンツィオは、中隊の名称を変更してからもカプローニ機で活動する希望を持ち続けていたようで、「お願いします（La supplico）」を三回繰り返す懇願の手紙をカプローニに出している。

親愛なる友よ、我慢の時期があまりにも長く続くとどんな固い意志もすり減ってしまうものです。何か月もの月日が無為に過ぎてゆきました。最良の日々も過ぎるのみです。不利な冬が近づいてきます。なのに兵器はまだ届いていません。どうかお願いします、お願いします。お願いしますから、改造して武器を備えた600 hpをどうか私に引き渡してください。[…]  
あなたの飛行機の名を高らしめるために活躍する術を私たちに与えてください。アドリア海から聞こえるこの叫びに耳を傾けてください<sup>46)</sup>。

翌日の29日、カプローニはダンヌンツィオに「貴方の中隊のための5機が完成しました。3機は魚雷と大型爆弾の補助具付き、2機は爆弾懸架装置付きです<sup>47)</sup>」と連絡した。だが、もうその機体を実際に使う時間は残されていなかった。11月3日、バドヴァ郊外のヴィッラ・ジュスティでイタリアとオーストリア間の休戦協定が調印される。

11月3日付のラ・ポッラ宛ての手紙のなかで、ダンヌンツィオは2日の晩、霧の中、ラ・コミーナ飛行場から戻ったと報告している。そこには「昨日、最初の《カプローニ》機が、おごそかに、ラ・コミーナ飛行場に私とともに降りた<sup>48)</sup>」という一文が見られる。ポルデノーネのラ・コミーナ飛行場は、1915年夏、カプローニ爆撃機Ca. 300 hpの最初の数機が配備された地であった。同じ年の10月に詩人はその地で初めてカプローニ機に乗り、1917年春からは同機での活動に従事した。

1917年10月以降、その飛行場を占領していたオーストリア軍は今や撤退していた。この時彼

が乗っていたカプロニ機が、技師カプロニからの連絡を受けて引き取りにいったCa. 600 hpの1機であるのか、あるいは詩人の中隊にすでに配備されていたCa. 450 hp, Ca. 600 hpであったのかは定かではない。どちらであっても、ダンヌンツィオは思い出の場所に戻り、そして戦争を終えたのである。

## おわりに

イタリアは統一後もオーストリア領に自国の領土と主張する地を残し、ダンヌンツィオはその奪還を主張する代表的論者の一人であった。第一次世界大戦において、詩人の未回復地併合の理念は、飛行機の軍事的可能性への期待と結びつき、彼は偵察士として飛行機に乗り前線で活動した。

ダンヌンツィオが若い頃から関心を寄せていた魚雷が、航空魚雷として飛行機と結びついたとき、その新しい可能性を自分でも試したいと考えたのは理解できることである。雷撃機は、アドリア海の戦いで有効である可能性を見出され、研究は始められていた。詩人の考えは海軍の方針と合致するものであり、海軍における最も先端的な動きに詩人は反応していた。

だが、Ca. 600 hpを雷撃機として用い、オーストリア艦隊を航空魚雷で攻撃するというダンヌンツィオの当初の計画は、実行には至らなかった。雷撃機中隊の一連の展開から見えてくるのは、ダンヌンツィオは、アイデアの考案者であっても、実行の手立ては有していないことである。彼は特権的な詩人として、溢れ出る言葉や名声、メディアへの影響力は持っていたとしても、軍事に関わるには周囲の協力が不可欠であった。残されている手紙や文書は協力要請とその結果報告の記録である。それらを読む限り、軍部内において詩人は優遇され、尊重され、彼のための協力体制が敷かれていた。ダンヌンツィオが50代という年齢的な不利を負いながらも前線で戦う姿勢が評価されていた。

とはいえ、雷撃機中隊への周囲の協力は厚くとも、肝心の雷撃機としてのCa. 600 hpはなかなか届かず、ダンヌンツィオの情熱は空回りするだけだった。思い通りに行かない現実に向かい合うなかで、彼はSIA 9BやSVAを使った活動に切り替えを図り、秋には中隊の名称を変更した。

雷撃機は、1915年8月にオスマン帝国との戦いにおいて英国王立海軍によってダーダネルス海峡で用いられており、第一次世界大戦で存在しなかったわけではない。だがその本格的な研究と運用は、次の大戦のなかで進むことになる。

ダンヌンツィオが希望を託したCa. 600 hpは、実戦には間に合わなかった。「ウィーン飛行」とは異なり、詩人の雷撃機中隊による活動がメディアの脚光を浴びることはなかったが、ダンヌンツィオが立ち会った航空の「最新」の一面であったとは言えるだろう。

※謝辞：前年度に引き続き、関西学院大学戦史研究会 OB の友藤甲太郎氏に助言をいただきました。記して感謝申し上げます。

## 注

- 1) 本稿は、拙稿「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——カプロニ爆撃機との関わりを中心に——」（『京都産業大学論集 人文科学系列』第 57 号、2024 年、105～132 頁）のうち、「第三章 詩人とカプロニ爆撃機」の「(7) 1918 年、2 月のブッカリ作戦と 3 月の雷撃機中隊結成」に関して、同中隊の展開をより詳しく追うものである。
- 2) イタリアのアドリア海の戦いに関しては以下を参照。Gallo, Alessandro, “Il mare Adriatico nella Prima Guerra Mondiale: scenari di guerra e confronto geopolitico in un’area nodale” in *All’ombra della Grande Guerra. Incroci fra Italia e Ungheria: storia, letteratura, cultura*, Centro Ricerche di Scienze Umanistiche dell’Accademia Ungherese delle Scienze, Budapest, 2017, pp. 129-152, (<https://iris.unive.it/retrieve/handle/10278/3703500/138069/file3.pdf>, 最終閲覧日 2025 年 3 月 10 日)、三野正洋・古清水政夫『死闘の海 第一次世界大戦海戦史』光人社、2004 年。
- 3) Cf. Salotti, Guglielmo, “Il poeta-soldato e l’ammiraglio. Intorno al carteggio d’Annunzio-Thaon di Revel” in *D’Annunzio e la guerra*, Mondadori, Milano, 1996, pp. 123-135; Ferrante, Ezio, *Il Grande Ammiraglio Paolo Thaon di Revel*, Ufficio Storico della Marina Militare, Roma, 2018; Cervone, Pier Paolo, *Thaon di Revel. Il Grande Ammiraglio*, Mursia, Milano, 2019.
- 4) ダンヌンツィオはタオン・ディ・レヴェルの提督付き将校で、海上と航空の連携に積極的であったマンフレディ・グラヴィーナ大尉（1883-1932）と交流があった。グラヴィーナは 1917 年 8 月の第一回目のポーラ爆撃を終えた詩人に対して、4 日付で手紙を書いている。その中の次の記述から、ポーラやカッタロおよび潜水艦についての海軍の認識をうかがうことができる。「ポーラとカッタロは、敵の潜水艦が避難し、休憩をとる巣です。潜水艦は敵軍が有する最も恐るべき艦艇であって、その脅威を甘く見るべきではありません。彼らの狙いは、われらの海軍の通信を切断し、こちらの補給を低下させ、戦争を一般住民にとっては耐えがたいものに、司令部にとっては不可能なものにすることなのです。よって、ポーラとカッタロは、できる限り毎晩、爆撃する必要があります。機会が見逃され、失われる度に、敵の勝利となるのですから。」(Ercolani, Antonella, *Carteggio D’Annunzio-Gravina (1915-1924)*, Bonacci editore, Roma, 1993, p. 158.)
- 5) 海軍の雷撃機研究から、後章で扱うダンヌンツィオの雷撃機中隊での活動に至るまで全般に関して、以下の文献を参照した。Rosatelli, Achille, *Caproni and the Sea. Design and construction for naval warfare of a large Italian industrial group*, Museo Aeronautico Gianni e Timina Caproni di Taliedo e Giorgio Apostolo Editore, Milano, 1999; Martinelli, Vittorio, *La Guerra di d’Annunzio*, Gaspari, Udine, 2001; Baroni, Piero, *Bombardieri Caproni. Le ali della vittoria*, Edizioni Settimo Sigillo, Roma, 2006; Mancuso, Franco, “Volare Necessè Est”. *Gabriele D’Annunzio nella Storia del Volo*, Ianieri Editore, Pescara, 2013; Capra, Neva, “Dalle origini dell’aerosiluramento alla prima squadriglia navale siluranti aeree”, in *Gabriele d’Annunzio aviatore. Catalogo della mostra (Trento, 16 novembre 2013-30 marzo 2014)*, Museo dell’Aeronautica Gianni Caproni, 2014, pp. 67-75; Caselli, Carlo Piola, *Gabriele d’Annunzio e gli Eroi di San Pelagio*, Createspace Independent Pub, 2015; Sirolli, Eugenio, *Pionieri Abruzzesi dell’aerosilurante. Gabriele d’Annunzio, Eugenio Sirolli. Storia del «Siluro Alato»*, LoGisma, Firenze, 2021; Zorini, Decio, *Aerosiluranti italiani 1922-1939*, IBN Editore, Roma, 2022; Gentili, Roberto, *Caproni Ca. 5*, Gli Archivi Ritrovati, Varese, 2023.
- 6) Abate, Rosario-Apostolo, Giorgio, *Caproni nella prima guerra mondiale*, Vaccari, Modena, 2010, pp. 119-120.
- 7) *Ibid.*, pp. 174-175; Gentili, *op. cit.*, p. 72.

- 8) D'Annunzio, Gabriele, *L'Armata d'Italia*, G. Zanetti Editore, Venezia, 1915, p. 50.
- 9) 当初は、これを開発したのがヴェネツィア船舶会社 (Società Veneziana Automobili Navali: SVAN) であったため、その名を入れた Motobarca Armata SVAN (SVAN 兵装モーターボート) の頭文字から MAS と呼ばれた。のちに、その装備から Motobarca Anti Sommergibile (対潜水艦モーターボート) を意味するようになった。
- 10) Gabriele D'Annunzio, *Combattente nella Grande Guerra (1915-1918). Documenti e Testimonianze raccolti da Saverio Laredo De Mendoza*, Impresa Editoriale Italiana, Milano, 1964, p. 306. (以下、同書は De Mendoza, *Combattente...* と記す)
- 11) De Mendoza, *Combattente...*, *op. cit.*, pp. 334-335.
- 12) *Ibid.*, p. 336.
- 13) *Ibid.*, pp. 337-338.
- 14) *Ibid.*, p. 340.
- 15) *Ibid.*, p. 338.
- 16) Abate, *Caproni nella prima guerra mondiale*, *op. cit.*, p. 170 には、Fiat A. 12 のエンジンは逆火が起こりやすく問題となったが、代替としてイゾッタ・フラスキーニの V. 6 が用いられた場合もうまく行かなかったという旨の記述がある。カプロニ社の戦後の社内呼称では、Fiat. A 12 エンジン三基を搭載したものは Ca. 44, イゾッタ・フラスキーニのエンジンを三基搭載したものは Ca. 45 となる。cf. Gabrielli, Luca, "Annotazioni sul rapporto fra Gabriele d'Annunzio e Gianni Caproni" in *Gabriele d'Annunzio aviatore. Catalogo della mostra...*, *op. cit.*, p. 139 [pp. 135-144].
- 17) Gli originali del carteggio, p. VIII; Documentazione, p. CLXXII, in Baroni, *op. cit.*; "Regesto del Carteggio D'Annunzio-Caproni" a cura di Luca Gabrielli, in *Gabriele d'Annunzio aviatore. Catalogo della mostra...*, *op. cit.*, p. 345 [pp. 341-359]. 以下、後者のカタログ所収の手紙は Regesto で表記する。
- 18) Sirolli, *op. cit.*, p. 58; Gentili, *op. cit.*, p. 73. このときの写真は、皇太子ウンベルト (1904-1983, のちウンベルト二世 [在位 1946, 5-6]) がアルベール一世の娘マリー・ジョゼ (1906-2001) と結婚する 1930 年 1 月、皇太子に贈られた。
- 19) Gli originali del carteggio, pp. IX-XII; Documentazione, p. CLXXIII, in Baroni, *op. cit.*; Regesto in *Catalogo*, *op. cit.*, p. 346. 「角突きもせずに破壊する」とは、ここでは「雄羊 (ariete)」と書かれているが、カプロニの名がヤギ (capro「雄ヤギ」+接尾辞 -one) であることにちなみ、ダンヌンツィオが 1917 年夏に考え出したカプロニ爆撃機のもットーである。このもットーから、翼を持つヤギの図案が生まれ、カプロニ社のロゴマークとなった。Cf. *Gabriele d'Annunzio aviatore. Catalogo della mostra...*, *op. cit.*, pp. 189-193.
- 20) オーストリア帝国下の旧ヴェネツィア共和国領カポディストリアに生まれたナザリオ・サウロは、同地はイタリアに併合されるべきと考えていた。イタリアが参戦する前にヴェネツィアに移住し、参戦後はイタリア海軍に入隊する。作戦遂行中にオーストリア軍の捕虜となり、身元がつきとめられて 1916 年 8 月 10 日、ポーラで絞首刑に処された。
- 21) Baroni, *op. cit.*, p. 139. 引用中の〈スベードのエース〉機が練習機として使われていたのはカプロニ機の訓練が行われていたフォッジャ飛行場であると思われる。
- 22) Gli originali del carteggio, p. XIII, in Baroni, *op. cit.*; Regesto in *Catalogo*, *op. cit.*, p. 347.
- 23) D'Annunzio, Gabriele, *Diari di guerra 1914-1918*, Mondadori, Milano, 2002, p. 515.
- 24) De Mendoza, *Combattente...*, *op. cit.*, pp. 342-344.
- 25) *Ibid.*, p. 344. ダンヌンツィオの手帖には 5 月 4 日付で SVA 機の情報が書かれている。
- 26) Gli originali del carteggio, pp. XV-XVII; Documentazione, p. CLXXIV, in Baroni, *op. cit.*; Regesto in *Catalogo*, *op. cit.*, p. 348. エンブレムの図案は画家アドルフォ・デ・カロリス (1874-1928) によるとされている。「ウィーンへの長距離飛行のために準備した一機」とは、1917 年 9 月初めにウィーン飛行の予行演習を行なったときの機体を指す (カプロニ機によるウィーン飛行は、結局実現しな

- かった)。戦艦〈フィリプス・ユニティス〉は1918年11月1日、ポーラ港でイタリア海軍潜水部隊が設置した時限式爆弾によって沈没する。
- 27) マルツィグは、手紙に名の出ている音楽出版社リコルディ社のティート・リコルディ（1865-1933）を介して、1919年に上演されるダンヌンツィオの演劇『船』（*La Nave*, 1908年初演）の舞台美術も手掛ける。1920年には同作品の映画化にも関わった。詩人とマルツィグの手紙のやり取りは、以下にまとめられている。“Carteggio D’Annunzio-Marussig (1917-1936)” in *D’Annunzio e Trieste nel centenario del primo volo aereo*, a cura di Annamaria Andreoli, De Luca editori d’Arte, Roma, 2003.
  - 28) Gli originali del carteggio, p. XVIII; Documentazione, p. CLXXIV, in Baroni, *op. cit.*; Regesto in *Catalogo*, *op. cit.*, pp. 349-350.
  - 29) Di Tizio, Franco, *D’Annunzio e Albertini. Venti anni di sodalizio*, Casa Editrice Ianieri, Chieti, 2003, pp. 393-394.
  - 30) De Mendoza, *Combattente...*, *op. cit.*, pp. 349-350.
  - 31) *Ibid.*, p. 352.
  - 32) Cf. Gariglio, Paolo-Papa, Marco-De Antoni, Massimiliano, *Francesco Brach Papa: intrepido pioniere e mecenate dell’Aviazione Missionaria Italiana*, LoGisma, Firenze, 2014.
  - 33) De Mendoza, *Combattente...*, *op. cit.*, p. 362.
  - 34) *Ibid.*, p. 363. この飛行は1919年7月にダンヌンツィオがローマのチェントチェッレ飛行場で行なった演説で言及されている。関連するエピソードについては以下を参照。Martinelli, *op. cit.*, pp. 286-288.
  - 35) De Mendoza, *Combattente...*, *op. cit.*, pp. 364-365. 前掲拙稿「第一次世界大戦における…」で、5月から6月にかけてSIA 9Bが8機配備されたという旨の記述をしたが（124頁）、8機は希望の数字であるため誤認である。だが、この時点で何機あったのか、正確な数は不明である。
  - 36) *Ibid.*, pp. 365-368. 前掲拙稿の「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」（124頁）という一文は、「雷撃機に改造されたCa. 600 hp (Ca. 5)に関して、潜水艦・航空監督官から通常の爆撃機に戻すという通達が出された」と修正したい。
  - 37) Ca. 600 hpの胴体にエンブレムを描く作業をマルツィグに依頼する1918年6月2日付の手紙のなかでダンヌンツィオは、機体の名称を〈ナザリオ・サウロ〉、〈エマヌエーレ・ボンツィオ〉、〈ルイー・プレッシャーニ〉、〈アンドレア・バフィーレ〉、〈ジュゼッペ・ミラッリヤ〉としている（“Carteggio D’Annunzio-Marussig (1917-1936)” in *D’Annunzio e Trieste...*, *op. cit.*, p. 103）。ルイー・プレッシャーニ（1888-1916）は海軍技師でカプローニ機を改造して飛行艇を製作していたが、その試験飛行中に事故死した。アンドレア・バフィーレ大尉（1878-1918）は、ダンヌンツィオが提案し、1917年10月初めに陸軍航空隊によって実行されたカッタロ飛行に参加した唯一の海軍軍人であった。1918年3月、陸軍支援でピアヴェ川を偵察航行していたときに戦死した。引用した報告書の〈アンドレア・プレッシャーニ〉はダンヌンツィオの書き間違いで、どちらかの機体を指すのだと推測される。
  - 38) 原文は200メートルであるが、Gentili, *op. cit.*, p. 77を参考に2000メートルとした。
  - 39) マリアーノ・ダヤラ・ゴドイ陸軍中尉（1896-1918）は、1917年、詩人の「ポーラ飛行」「カッタロ飛行」にカプローニ機に乗って偵察士として参加したが、1918年1月に着陸時の事故で死去した。
  - 40) SVAのパイロットには「ウィーン飛行」のアントニオ・ロカテリ陸軍中尉（1895-1936）が、SIAのパイロットには、レヴェル提督の甥であるイニャツィオ・タオン・デ・レヴェル陸軍中尉（1888-1973）がいた。イニャツィオは1917年8月末にアヴィアーノ飛行場からCa. 450 hpによる「ウィーン飛行」を極秘に計画していたメンバーの一人であった（計画は実行されなかった）。
  - 41) 贈呈式は当初、ローマのチェントチェッレ飛行場で行われる予定であったが、ヴェネツィアの中隊での活動を優先したいという詩人の意向で場所が変更された。アルベルティーニへの11月6日付の手

紙では、ダンヌンツィオは翌日、〈ナザリオ・サウロ〉に乗って、彼の出身地であったカポディストリアとトリエステへ行くとしているが飛行は実施されなかった。

- 42) Zorini, *op. cit.*, p. 18.
- 43) 10月24日付のラ・ポッラ宛ての手紙によると、このとき、サン・マルコ中隊はSIA 9Bを20機、SVAを18機、擁していた。(De Mendoza, *Combattente...*, *op. cit.*, pp. 425-426.)
- 44) *Ibid.*, pp. 426-427.
- 45) Di Tizio, *op. cit.*, p. 406.
- 46) Gli originali del carteggio, pp. XIX-XX; Documentazione, p. CLXXV, in Baroni, *op. cit.*; Regesto in *Catalogo*, *op. cit.*, p. 349. この手紙は展覧会カタログでは6月6日になっているが<sup>8</sup>、冬が近づいているという記述からバローニの10月28日を採用した。
- 47) Documentazione, p. CLXXV, in Baroni, *op. cit.*; Regesto in *Catalogo*, *op. cit.*, p. 350. カブローニがダンヌンツィオの中隊のために準備したCa. 600 hp (Ca. 5)は、最後の知らせより以前に中隊に届いていた〈ナザリオ・サウロ〉と〈マリアーノ・ダヤラ〉の2機と、このとき完成が知らされた5機とで、合わせて7機と考えられる。ロベルト・ジェンティッリ (Gentili, *op. cit.*, pp. 72-80.) は、以下6機としている (名称が明らかなものは括弧で記す)。11609, 11610, 11612, 11613 (Mariano d'Ayala), 11616 (Nazario Sauro), 11627 (Giuseppe Miraglia)。  
論文筆者は、註37で記した当初の5機に加えて、通常の爆撃機〈マリアーノ・ダヤラ〉ともう1機が追加されたのではないかと推測している。デーチョ・ゾリーニの本 (Zorini, *op. cit.*, pp. 17-18.) では11614が〈ナザリオ・サウロ〉機とされ、11605が魚雷懸架装置付きのCa. 5として紹介されている。11605は1918年3月の事故で大破した機体である可能性もあるが<sup>9</sup>、この11605か11614、あるいは番号不明の通常の爆撃機のもう1機が上のリストに入るのではないかと考えている。
- 48) De Mendoza, *Combattente...*, *op. cit.*, p. 434.



## D'Annunzio as an aviator in spring-autumn 1918

—— From First Naval Torpedo-Bomber Squadron to Squadron San Marco ——

Yoko SHIBUE

### Abstract

The poet D'Annunzio volunteered to fight in the First World War and was promoted to Major in 1917. With an interest in both airplanes and torpedo boats, he was attracted to the new possibilities offered by the aerial torpedo—a combination of these technologies—which had just begun operations at the time. D'Annunzio wanted to create a squadron of torpedo-carrying planes.

In March 1918, he formed the First Naval Torpedo-Bomber Squadron in Venice and was appointed its commander. However, due to technical problems with the torpedo bombers (Ca. 600 hp) expected from Caproni in Milan, the squadron was not fully operational until the autumn, by which time the war was coming to an end. Despite these delays, his squadron participated in the Battle of the Piave in June, flying older Ca. 450 hp planes. In July and August, they conducted bombing raids on the Austrian naval base at Pola on the Adriatic coast, using the SIA 9B. In September, the First Naval Torpedo-Bomber Squadron was renamed "Squadron San Marco."

This paper reconstructs the sequence of events using documents and D'Annunzio's correspondence with Caproni and others, while also tracing his activities leading up to and following the famous "Vienna Flight" during the same summer.

**Keywords:** d'Annunzio, Caproni, World War I, Italian Royal Navy, torpedo bombers

