

〈未来派航空絵画宣言〉を読む

—— 1930年代における包括的な芸術運動のためのテキスト ——

太田岳人

1. はじめに

1909年の「未来派創立宣言」から第二次世界大戦の末期まで展開された未来派の芸術活動の歴史の中でも、後期の段階と言える1930年代以降において、最も重要な概念のひとつに「航空絵画 *aeropittura*」がある。芸術運動全体の指導者フィリッポ・トンマーゾ・マリネッティ（1876-1944）によって、初めてその概念が公表されたのは1929年10月のことであるが、それは1931年初頭から、改めて当時の主な芸術運動の所属者の署名を集めた「未来派航空絵画宣言」（以下「航空絵画宣言」）として喧伝され、そのスローガンの下での創作が急速に発展していった。

かつて未来派の一員でありつつも、1920年代からはノヴェチェント派の主導者として活躍していたマリオ・シローニ（1885-1961）は、1931年10月にミラノのペーザロ画廊で行われた展覧会を通じてこの傾向に注目し、国民ファシスト党機関紙『ポーポロ・ディターリア』の美術批評欄で、「航空絵画の定義と実作においては、それぞれの未来派たちに見解の十分な一致が存在するようには見受けられない」と、その内実へ批判的に言及した¹⁾。しかし、このころからマリネッティが病没し運動が実質的に終結した1944年までの間に、未来派がこれほど広く展開した概念は他にない。絵画以外にも、様々なジャンルの活動で「航空 *aero*」を冠した芸術活動が起り、「航空彫刻 *aeroscultura*」「航空詩 *aeropoesia*」「航空音楽 *aeromusica*」「航空陶器 *aeroceramica*」「航空ダンス *aerodanza*」などの多数の実作が生まれた。彼らは「航空」をスローガンにすることで、新しいパースペクティヴや速度のダイナミズム、内的精神の新しい探求、形態・色彩の革新といった、個々のテーマをそれぞれ引き出そうとしていたと言える²⁾。

このような、1930年代の未来派における「航空」への嗜好の突出の背景については、両大戦間期における航空技術の発展がもたらした大衆的な飛行機ブーム、未来派の内的な「機械愛好」からの発展、そして国民ファシスト党幹部の「近代性」を体現する飛行士としての自己表象への接近といった、複数の理由の指摘がすでになされており、筆者もそうした研究動向を踏まえた論考を以前に書いたことがある³⁾。しかし本稿は、そうした「航空絵画」にまつわる文化史・社会史的考察、あるいは実際に制作された様々な芸術作品の美術史的系譜の探求や、テキストと合わせた分析を直接なすものではない。本稿の目的は、「航空絵画宣言」のテキストの形成と発表の過程、国内外における未来派のグループ展や大規模展の際、メディアや展覧会パンフレットに現れた宣言のヴァリエーション、それらを取り巻く状況を精査していくことで、特に1930年代における、ひとつのマニフェストを軸にした芸術運動の展開について明らかにすることである⁴⁾。

2. 「航空絵画宣言」の成立過程

「未来派航空絵画宣言」として知られるテキストは、ルチアーノ・デ＝マリニアの編集によって1968年に初版が出版された、マリネッティの一卷本選集にも収録されたことで、第二次世界大戦後の未来派研究においても存在自体は早くから知られたものであった⁵⁾。しかし、その内容が本格的に注目されるようになったのは比較的最近のことである。たとえば、この宣言の原型がミーノ・ソメンツィ（1899-1948）の未発表手稿にあったこと、またその手稿をマリネッティが半ば自分のものとして、様々に手を加えていきながら発表していったことについては、2001年にマッシモ・ドゥランティが発表した論考によって、ようやく明らかにされた事実である⁶⁾。

現在、「航空絵画宣言」として知られるテキストが完成する過程について知るには、少なくとも以下の3点を確認する必要がある。

- (1) ソメンツィ「航空絵画と航空彫刻（未来派技術宣言）Aeropittura e aeroscultura (manifesto tecnico futurista)」(1928年ごろ作成)⁷⁾
- (2) マリネッティ「飛行のパースペクティヴと航空絵画 Prospettive del volo e aeropittura」(『ガゼッタ・デル・ポーポロ』1929年9月22日号掲載)⁸⁾
- (3) マリネッティ「新しいイタリア芸術の世界における最初の肯定：航空絵画 La prima affermazione nel mondo di una nuova arte italiana: l'aeropittura」(『ジオルナーレ・デッラ・ドメニカ』1931年2月1-2日号掲載)⁹⁾

本稿の末尾に付した「航空絵画宣言」の基本的内容は、1931年2月に公表された(3)の段階で完成することになる。また(3)のテキストをベースに、ソメンツィとマリネッティの名前にあわせて、ジャコモ・バッラ（1871-1958）、ベネデッタ・カッパ（1897-1977）、フォルトゥナート・デペロ（1892-1960）、ジェラルド・ドットーリ（1884-1977）、フィッリア（本名ルイーダ・コロンボ、1904-1936）、エンリコ・プランポリーニ（1894-1956）、タート（本名グリエルモ・サンソーニ、1896-1974）ら7人の画家の名前も加わった、9人の署名のある「航空絵画宣言」のヴァージョンも、その後に流布していくことになる。

ここではソメンツィの草稿と、マリネッティの手が加わった「航空絵画」に関する文章の二つのヴァージョンの内容を概観することで、この理念が未来派運動で中心的なものとなる過程を見てみよう。

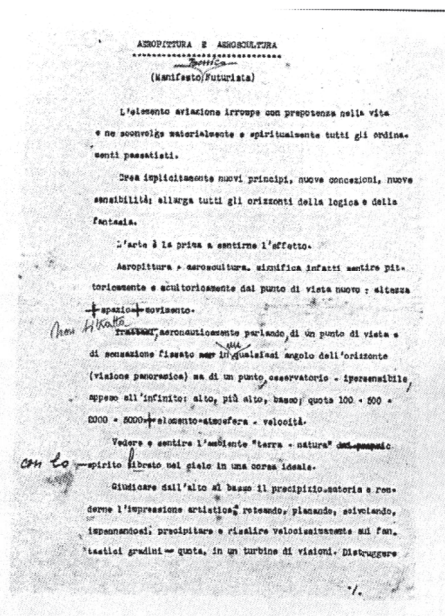
2.1. ソメンツィ「航空絵画と航空彫刻（未来派技術宣言）」

「航空絵画」の原案者となったソメンツィは、マントヴァ出身の文学者・ジャーナリストであった。少年期から未来派に興味を抱く一方、第一次世界大戦直後にはガブリエーレ・ダンヌンツィオのフィウメ占領に参加するなど、当初はナショナリストとしての活動を主とした。第一次世界大戦後は、ミラノで「戦士のファッシ」結成集会に参加し、1922年の「ローマ進軍」によるファシストの権力掌握も支持することになるが、彼とファシストの関係は常に理想的というわけではなかった。1926年、彼が発行に携わった出版物が、この時期のミラノのファシスト党幹部の

有力者であったマリオ・ジャンパーオリ（1893-1944?）一派の不興を買い、彼らに私刑を受けた末に逮捕されるという目に遭ったのである。釈放後、政治活動から離れての再起を図った彼は、ローマへ転居しそこで航空ジャーナリストとしての職を得るが、彼の釈放を取りなしたのがマリネッティであった。1930年代に入ると、ソメンツィは生業のかたわら、ローマ発の未来派全体の広報的な芸術新聞『フトゥリズモ Futurismo』（1932-33）（題名を『サンテリア Sant'Elia』〔1933-34〕『アルテクラツィア Arteczrazia』〔1934-1939〕と変えながら存続）の編集長も務め、出版面におけるマリネッティの右腕として活動することになる¹⁰。

現在ではトレント・ロヴェレート近現代美術館のアーカイヴのひとつ「ソメンツィ文庫 Fondo Somenzi」に保管されている「航空絵画と航空彫刻」は、5枚の用紙にタイプライターで記されたもので、1928年ごろに制作されたと考えられている【図1】。その内容は、順を追って論理的に展開されるというよりは、アイディアの走り書きに近い印象を受けるが、1931年に一通りの完成をみる「航空絵画宣言」にも、内容のみならずほとんどそのまま文章が取り入れられている部分は少なくない。

ソメンツィの草稿は、「飛行の要素は横暴なまでに生へと殺到し、そのことであらゆる過去派の隊列が物質的にも精神的にも転覆される」という一文で始まる¹¹。未来派はその初期から、自身の想定する芸術や精神の刷新に抗する「過去派 passatisti」に対する闘争を様々に訴え続けてきたが、ソメンツィも自身の宣言をその中に位置づける。彼による「航空絵画、航空彫刻」の最初の定義は、「絵画的かつ彫刻的に新しい視点から感知することを実際に意味する：高さ＋空間＋運動」というものであるが¹²、むしろマリネッティの修正後も引き継がれた草稿の要素は、飛行がもたらす効果のイメージを羅列した中盤以降の記述にある。「不動の飛行機」の下で「大



【図1】ソメンツィ「航空絵画と航空彫刻（未来派技術宣言）」手稿、1928年ごろ、
ミーノ・ソメンツィ文庫、トレント・ロヴェレート近現代美術館

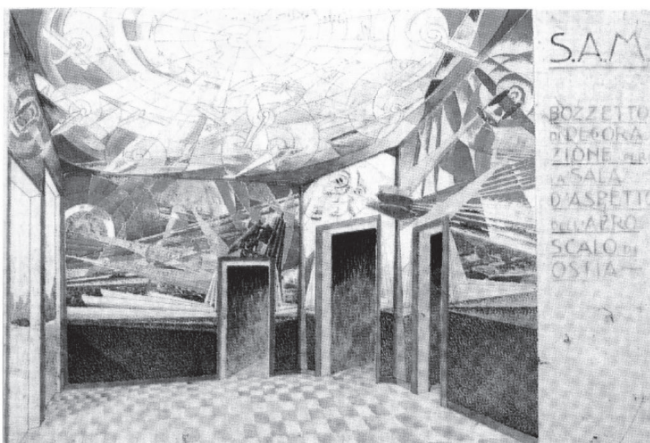
地が最速で走る」かのような感覚の転換、「平面的見地（パノラマ的風景）」と「航空的見地」の違いと後者の優位についての語りによって、また「滑空する planare」「離陸しつつ decollando」、あるいは「方向転換 viraggio」「旋回 virata」「急降下 picchiata」といった、航空ジャーナリストとしての専門用語をちりばめることによって、飛行機の運動が芸術家に様々なヴィジョンを与えると彼は強調した。

2.2. マリネッティ「飛行のパースペクティヴと航空絵画」

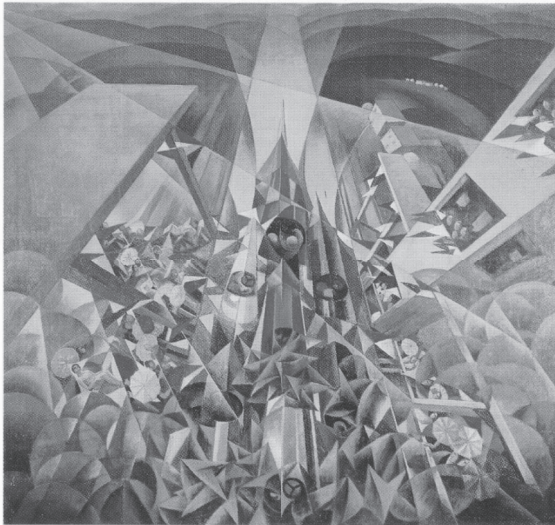
マリネッティが自分の名義で「飛行のパースペクティヴと航空絵画」を発表し、「航空絵画」という言葉を初めて公にした『ガゼッタ・デル・ポーポロ』は、当時のトリノの大手新聞の一つであった。マリネッティはこの一文で、ソメンツィの「非常に天才的な宣言 un manifesto genialissimo」からの受容は明言してはいるものの¹³⁾、基本的には自身の文書として公表しており、当然ながら引用された側は剽窃的なその行為に強い不満を抱いた。ドゥランティによれば、後に宣言の追加署名者となる運動内の芸術家たち（後述）にも、自分がこの宣言の第一発案者であることを力説する書簡をソメンツィはたびたび送っていたというが¹⁴⁾、ここでより重要なのは、その草稿にマリネッティがどのような修正を加えることで、この時期の未来派の公的な意味を持つ「宣言」に変容させようとしたかである。

「飛行のパースペクティヴと航空絵画」を一瞥してすぐに気づくのは、マリネッティがソメンツィの草稿の文脈に、1929年の時点での未来派の具体的な造形芸術家およびその作品を組み込んでいることである。文章の書き出しでは「画家ジェラルド・ドットーリはオスティア飛行場を、感嘆すべき未来派の航空的装飾で飾る。典型的な造形要素に変容され総合され還元された、プロペラ、機体、翼をもった飛行機が、ローマの空で猛烈に飛躍している」¹⁵⁾と、ドットーリが当時オスティアにあった水上飛行場（第二次世界大戦で破壊）の、内部装飾壁画【図2】を最近完成させたことが取り上げられている。

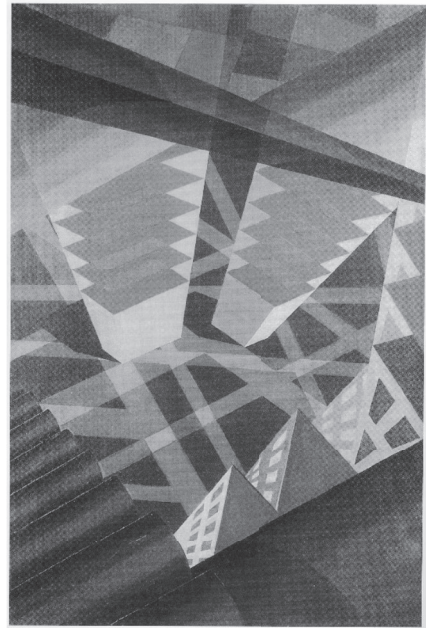
続く部分では、ドットーリの他の重要作として《速度の三部作》【図3】を紹介しつつ、この新聞寄稿文のタイトルとも重なる、フェデーレ・アザーリ（1896-1930）の《飛行のパースペクティ



【図2】ドットーリ《オスティア水上飛行場の装飾壁画下絵》、1928年、
カートン紙に水彩およびグアッシュ、53×85cm、マッシモ・カプリ・コレクション、ローマ



【図3】ドットーリ《速度の三連画：スタート》
1925 - 1927年、キャンバスに油彩、128.5 × 139cm、
ベルージャ市



【図4】アザーリ《飛行のパースペクティヴ》、
1926年 キャンバスに油彩、
120 × 80.5cm、個人蔵

ヴ》【図4】にも言及がある。第一次世界大戦中にボッチョーニと出会ったことで未来派に加わったアザーリは、実際に飛行士の免許も持ち、ソメンツィとは別にマリネッティへ「航空」の専門的な部分を指南しえたもう一人の人物であった¹⁶⁾。「精神状態の芸術的表現としての飛行」を訴えた独自の宣言「未来派航空劇場」（1919）なども発表している彼の助けを借りて、この1929年にマリネッティは、簡便で実務的でありながら、外国語が幅を利かせている航空用語を「イタリア化」するものとしての、『イタリア第一航空辞典』を公刊することができた¹⁷⁾。こうした、具体的な造形芸術家についてのマリネッティの加筆修正は、「技術宣言」という副題を付されたソメンツィの草稿が、実際の「航空絵画」「航空彫刻」の担い手については言及していないことを補完するものであった。

一方、この「飛行のパースペクティヴと航空絵画」がまだ過渡期的な文章であると考えられるのは、1931年に現れる宣言と比べ、「航空絵画」と「航空彫刻」の目的に関する9つの箇条書きが4つしか現れていないことが挙げられる¹⁸⁾。さらに、その箇条書きの前には「我々が惑星の生きる海一血液、黄昏と曙のワインブロンドは、旺盛な創造的活力の画家たちの渇きを癒す」¹⁹⁾といった、空の世界の強調とはかなり外れた、海への詩的言及が展開されていることもその証拠となる。実はこの部分は、1929年10 - 11月の「第3回海洋芸術展」²⁰⁾のカタログにマリネッティが寄稿した文章の流用である。

このくだりには、バッラやベネデッタの具体的な作品と合わせて、数年間だけナポリの未来派グループに参加していたものの、現在ではむしろジャーナリストとして記憶されている、グリエルモ・ペイルチェ（1909-1958）という人物が出てくるのも興味深い。また、1931年以降の

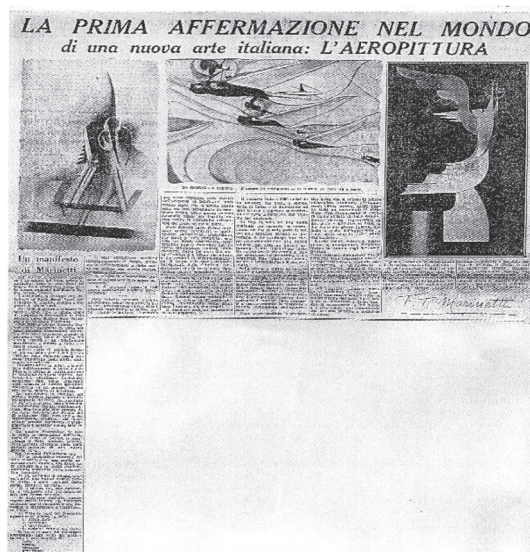
テキストでは削除された内容の中には、「超天動的な芸術 (Arte Stracielo) と呼ぶことのできる、新しい偉大な芸術の美しき抽象的総合」といったフレーズが含まれているが、流用元のマリネッティの文章を読み返すと、文学を中心に論戦が展開されていた「超郷土派 strapaese」と「超都会派 strapaese」の対立が、当初念頭に置かれていたことが分かる。

2.3. マリネッティ「新しいイタリア芸術の世界における最初の肯定：航空絵画」

「飛行のパースペクティヴと航空絵画」から1年あまり後、マリネッティはローマの『ジオルナーレ・デッラ・ドメニカ』紙に、自筆サインの複製つきで「航空絵画」に関する改めての言明を掲載した【図5】。1929年9月の文章においては、彼は運動の具体的な芸術家にむすびつけて「航空絵画」を位置づけようとしていたが、ここではさらに、自分たち未来派が「航空」をいかに独占的に扱っていたかについて時系列的に強調する、いわば「歴史化」の作業がなされている。

マリネッティによれば、未来派と飛行機の関係は、彼が長編詩『教皇の飛行機 L'aeroplano del papa』を書いた、運動の公式の誕生以前の「1907年」(実際には異なる)²¹⁾にまでさかのぼることができ、彼にパオロ・ブツィ (1874-1956)、ルチアーノ・フォルゴレ (1888-1968)、マリオ・カルリ (1888-1935) らの文学者たちが続くことで、「航空詩」の作品が形成されたとされる。先のヴァージョンで登場した、アザーリやドットーリの作品についても、それぞれ1926年(第15回ヴェネツィア・ビエンナーレで展示された事実も追加)と、1929年という具体的な制作年代を与えられて紹介されることで、それまでの未来派の20年間において、「航空」がいかに靈感源となっていたかが提示される。

先のヴァージョンで、ソメンツィが「航空絵画と航空彫刻についての天才的マニフェストの概念」をもたらしたとする部分は、「航空絵画の正確な概念 la concezione precisa dell'aeropittura」というより淡白なフレーズに置き換えられ、原案者の影はさらに薄くなっている。直接続く一



【図5】マリネッティ「新しいイタリア芸術の世界における最初の肯定：航空絵画」,
『ジオルナーレ・デッラ・ドメニカ』1931年2月1-2日号

節では、マリネッティ自身が「1929年9月22日の『ガゼッタ・デル・ポーポロ』紙に私が発表した多くの理念」について言及しており、ここだけ読むとさらにマリネッティが宣言を私物化しているように感じられるところではあるが、少なくとも指導者の意識には、その一節からさらに続く部分の「タート、マラスコ、コローナ、フィッリア、オリアーニら」、運動内の若手画家たちの存在をも、未来派の系譜の中に位置づけることがあったように思われる。細かい修正としては、いくつかの3人称的表現が「我ら未来派 Noi futuristi」を主語にするものに置きかえられている²²⁾。航空絵画の目標についての箇条書きが9つへ増えたことも、造形芸術家たちの側からのアプローチの影響があるかもしれない。そして新聞記事として公開されたこの文書には、プランボリーニ、タート、タイヤート（本名エルネスト・ミカエリス、1895-1959）の三人の作品の写真が掲載され、より一般読者にも具体的に「航空絵画」のイメージがしやすいものとなっている²³⁾。

3. 「航空絵画」の発進

3.1 「航空絵画」のグループ展と「航空絵画宣言」のヴァリエーション

1931年の2月初頭に、マリネッティが「新しいイタリア芸術の世界における最初の肯定：航空絵画」がローマの新聞に寄稿したのは、実は同地の芸術家クラブ（La camerata degli artisti）で「第1回未来派航空絵画展」²⁴⁾がスタートするのにあわせてのことだった。11人の画家による40点強の作品、期間10日というささやかな規模の展覧会であったものの、ドットーリ、プランボリーニ、タート、タイヤートといった、未来派内外で一定以上の評価を受けていた芸術家の参加は、「航空絵画」のデビューとしては悪いものではなかった。

マリネッティが2度にわたって「航空絵画」について公表した、1929年9月から1931年初頭までの間に、運動の内部でその実践の試みが着実に進んでいたことは、このローマの「第1回未来派航空絵画展」以降すぐに、イタリア各地で「航空絵画」を謳った展覧会が順次開催されていったことから裏づけられる。1931年の2月末には、フィレンツェで「トスカーナ未来派グループ」が主体となった「絵画－彫刻－航空絵画－装飾芸術－建築の未来派展」²⁵⁾が始まり、その一週間後にはトリエステで「未来派航空絵画と絵画、壁掛け、建築、玩具展」²⁶⁾も開催された。トリノの若手未来派が主体となり4月に開催されたノヴァーラの「未来派芸術展」²⁷⁾と、5月にゴリツィアで開催された「未来派の画家たち展」²⁸⁾は、ともに「航空絵画」を題名にしているものの、前者のカタログにはフィッリアの「航空絵画の発展」と題するエッセイが掲載され、後者のそれにも各地から集結した「航空絵画」の作品が収録されている。

そして同年の10－11月にかけて開催された、ミラノのペーザロ画廊における「航空絵画（41人の航空絵画家）と舞台美術（プランボリーニ個展）の未来派」展²⁹⁾は、文字通りイタリア全国の未来派40人あまりから、「航空絵画」を中心とする（一部に建築と陶器を含む）作品を170点近く招集し、この年の一斉的な「航空絵画」への動きの総決算的内容となった。カタログでは、主導者としてのプランボリーニとドットーリのみならず、ヴェローナを拠点にしたアルフレード・アンブロジー（1901-1945）、フィッリアを中心としたトリノのグループ、ブルーノ・ムナリー（1907-1998）を含むミラノのグループなど、さらに若い世代の未来派芸術家が、それぞれ「航

空絵画」に対する自己の期待やヴィジョンを述べた。

1931年2月から各地で行われた「航空絵画」の展覧会カタログには、マリネッティの「新しいイタリア芸術の世界における最初の肯定」が、公式な「航空絵画宣言」としてたびたび採録された。興味深いのは、改行の場所や誤字の修正のような細かい部分にとどまらない、ヴァリエーションがいくつか存在していることである。たとえば、最初にローマで行われた「第1回未来派航空絵画展」カタログ内の「航空絵画宣言 Manifesto della aeropittura」では、第2章の冒頭で説明したように、宣言の署名者がマリネッティを含む9人となっている。本文の「私によって」という、マリネッティが一人でテキストを修正した痕跡はそのまま残っているのだが、署名者としてはバッラからタートまでの9人はアルファベット順に並べられ、起草者が突出することはない³⁰⁾。

一方、3月のトリエステおよび5月のゴリツィアにおける展覧会カタログの「航空絵画宣言 Manifesto dell'aeropittura」の著者はマリネッティ一人とされ、名前の下には「イタリア・アカデミー会員 Accademico d'Italia」という肩書もついている³¹⁾。後者の二つのカタログのテキストでは、マリネッティの『教皇の飛行機』の出版年が「1907年」となっているので、これらはマリネッティの『ジョルナーレ・デッラ・ドメニカ』への寄稿をそのまま底本としていることがうかがえる。また、運動の指導者が1929年3月に新たに設立されたアカデミー会員であることを強調した部分には、大都市から離れた地方における、公的肩書の威力への期待を読み取れるかもしれない。

また、1931年10月-11月のペーザロ画廊での大展覧会のカタログには、宣言が「未来派の航空絵画 L'aeropittura futurista」³²⁾というタイトルで収録されている。このヴァージョンの内容の大部分、および9人のアルファベット順の署名については、1931年2月のローマ展カタログのテキストと変わらない。しかし、「航空詩」の文学者たちと「航空絵画」の先駆例を紹介する間に、音楽家バリッラ・プラテッラ(1880-1955)の歌劇『飛行士ドロ』への言及を突然挿入しているところは、他のヴァージョンには見られない特徴である³³⁾。この部分の追加者がだれかは不明であるものの、音楽という分野も包含したこのヴァージョンの方が、ジャンル横断的なものとしての未来派の宣言としてはより完成しているという印象を受ける。しかしこのヴァージョンは、その後も使い続けられた形跡がない。未来派が繰り返し、展覧会カタログや自身のメディアに採録した「航空絵画宣言」のテキストは、運動の中では1931年の2月で完成したものとみなされていたようである³⁴⁾。

3.2 追加署名者たちの象徴的配置

1931年から1933年にかけて、様々に再録される「航空絵画宣言」には、マリネッティ個人が署名者となっているものと、彼を含めた9人を署名者となっているものの二つのパターンが現れているが、後者のヴァージョンにおいて、起草者と修正者以外の、造形芸術を中心に活動した7名の署名者が追加された理由はなぜなのだろうか。実際、未来派の宣言の中でも、この「航空絵画宣言」ほど、複数の署名者の経歴、分野、地理的配置が多様になっている宣言は大変珍しく、追加署名者のあるヴァージョンを読む上ではそうした点を考える必要がある。

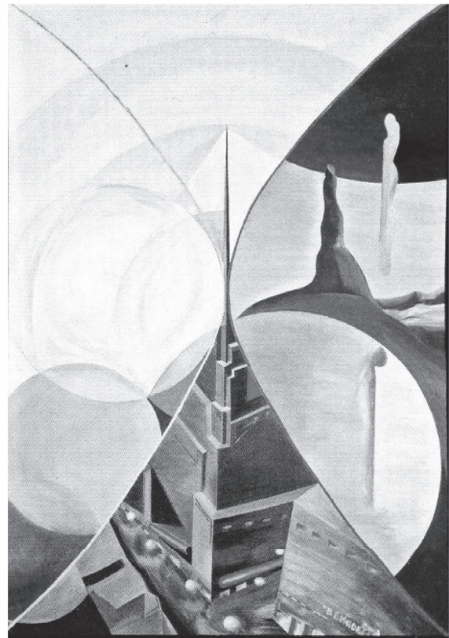
アルファベット順で最初に来るバッラは、画家たちの中では一番の古参であり、第一次世界

大戦中における初期メンバーの未来派離脱後も、引き続き「多素材造形」のアイデアや抽象主義的な画風によって、後進世代に大きな影響を与えた人物である【図6】。彼は1920年末ごろからその画風を写実主義的なものに転じ始めており、実際の未来派の活動からは徐々に身を引きはじめていたが、この時点では運動からの離脱を表明しておらず、首都ローマを拠点としていたことから、芸術運動の長老としての象徴的な立場にあったと言えよう。画家としてはバッラの弟子であったベネデッタは、マリネッティ夫人として3人の娘の養育に携わりつつ、絵画だけでなく小説などでも複数の作品を残した【図7】。彼女が宣言の唯一の女性署名者となっていることは、マリネッティ夫人という立場を超え、当時のイタリア各地に点在した「女性未来派 le futuriste」の代表者としての位置を占めているように見える³⁵⁾。

ドットーリとプランポリーニは、1920年代から運動内で頭角を現し、第二次世界大戦中までその中心にいた、一昔前の未来派研究においては「第二未来派 secondo futurismo」と名付けられた後続世代の人物である。この両名は、1932年にファシスト党が「ローマ進軍」10周年の記念イベントとして《ファシスト革命展》を計画した際、未来派の代表格として展示の装飾制作者として指名されるなど、社会的にも運動内の代表格とみなされていたが、その芸術運動の重鎮としてのあり方は対称的であった。ペルージャ出身のドットーリは、《オスティア飛行場の壁画》と《速度の三部作》によって、「航空絵画宣言」の先駆者として強く言及されているだけでなく、本人もオピニオン・リーダーとしてのエッセイも少なからず発信する立場にあったが、活動の範囲は郷里とローマの往復が中心で、もっぱらイタリア国内で「未来派の顔」としての役割を果たしていた。一方プランポリーニは、1925年から1937年までフランスのパリを拠点にし、シュル



【図6】 バッラ《バルボとイタリアの大西洋横断飛行士たち》、1931年、板に油彩、280×150cm、防衛省空軍部、ローマ



【図7】 ベネデッタ《大きいX》、1930年、キャンバスに油彩、120×90cm、パリ市立近代美術館

レアリスムやアブストラクション＝クレアションなどの動向を自作に取り入れることで、主にイタリア国外から若手芸術家を（未来派以外の潮流も含めて）刺激する存在であった【図8】。

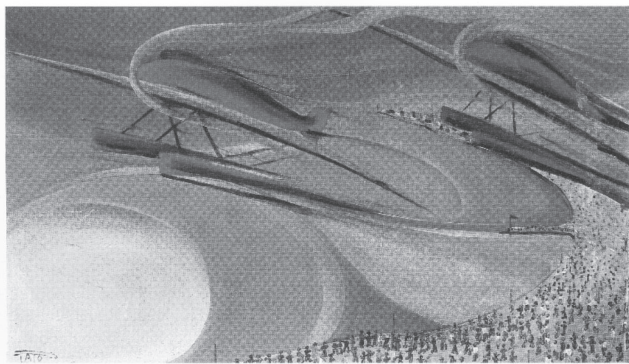
残りの3人も、根拠地はそれぞれ分かれ、得意とする分野も異なっていた。イタリア北端のロヴェレート（1920年代末にニューヨーク滞在も経験）に居をかまえたデペロは、広告を含む応用芸術の分野に広く興味を示した芸術家であった【図9】。ボローニャ出身のタートは、現実の航空イベントや軍事作戦を表現することを素朴に好んだ種の「航空絵画家」として知られる一方、写真の分野でもマリネッティと共同で1930年に「未来派写真宣言」を発している【図10】。そしてフィッリアは、宣言で言及されるピッポ・オリアーニ（1909-1972）とトリノの未来



【図8】 ブランボリーニ《宇宙的母性》、1930年
キャンバスに油彩、116 × 90cm、個人蔵、ミラノ



【図9】 デペロ《カプローニ》、1927年
色紙によるコラージュ、60.5 × 46cm、
ジャンニ・カプローニ航空美術館、トレント



【図10】 タート《ヴェネツィア、シュナイダー杯》、1927年頃、板に油彩、50 × 86cm、
ジャンニ・カプローニ航空美術館、トレント



【図 11】 フィツリア《飛行の精神性 第 2 番》, 1930 年
板に油彩, 45.5 × 33cm, フォンテ・ダビツ画廊, ミラノ

派グループを率いるとともに、「航空絵画宣言」の署名者で唯一の 20 世紀生まれであった【図 11】。彼は同宣言の後にも、芸術誌『ラ・チッタ・ヌオーヴァ La città nuova』（1932-1934）や『ステイーレ・フトウリスタ Stile futurista』（1934-1936）の編集に携わり、マリネッティと一緒に「未来派宗教芸術宣言 Manifesto dell'arte sacra futurista」（1931 年 7 月）や『未来派料理 La cucina futurista』（1932）を共同名義で発表するなど、この時期の芸術運動の寵児とすべき存在であった。

以上のように、マリネッティとソメンツィを除く 7 人の追加署名者は、いずれも運動内の地域グループや芸術的動向に独自の影響力を持つ、サブリーダー的な力量を持つ存在であった。それぞれの名前が、未来派内部における諸傾向の象徴的な意味を持ち、彼らの名前を含むことで「航空絵画宣言」は、全国的な芸術運動の方針としての強い意味を持ったと言えるだろう。

さらに、こうした署名者の配置によって、当時の未来派を包括するプロジェクトとしての意味が強調されていることは、フィレンツェにおける未来派展のカタログに現れた、さらなる「航空絵画宣言」署名者の追加という事実によっても裏づけられる。すなわち、1931 年 2 月末の「絵画－彫刻－航空絵画－装飾芸術－建築の未来派展」、1933 年 1 月－2 月の「未来派芸術：未来派宗教芸術－航空絵画－絵画－彫刻展」という、フィレンツェで別々の時に行われた展覧会のカタログに収録された宣言の署名者には、同地の代表的な未来派芸術家であったタイヤートとアントニオ・マラスコ（1896-1975）の名前も追加され、署名者は 11 人にまで増えている³⁶⁾。

タイヤートの作品が、1931 年の『ジョルナーレ・デッラ・ドメニカ』に掲載された宣言文とともに写真で掲載されていることについてはすでに記した。上記の 9 人の署名者は、文学と絵画をもっぱらとしていた一方、タイヤートは立体的造形で特に知られており、彼の名前は「航

空彫刻」の旗手としての、運動の期待が現れていると考えられる³⁷⁾。一方マラスコは、フィレンツェで自己の「進取の未来派諸集団 *gruppi futuristi di iniziative*」を束ねると同時に、自身こそが真に未来派的であるという自負心により、マリネッティにすらしばしば「内部反抗者 *fronde*」的な姿勢を見せたと評される人物であった³⁸⁾。二つの展覧会のカタログには宣言文に加え、マリネッティが2人を高く評価する序文がついているが、こうした当時の「フィレンツェ派」への扱いからも、イタリア全土の芸術運動の統合を図る指導者の「政治的配慮」を十分に読み取りうるだろう。初期未来派が、一時的に雑誌『ラチェルバ』やアルデンゴ・ソフイチ(1879-1964)ら、有力なフィレンツェの知識人・芸術家を運動に獲得したものの、短期間で離反されてしまったという過去も、マリネッティの念頭にはあったかもしれない。

4: 「航空絵画」概念の定着

4.1. 「航空絵画宣言」の翻訳

「イタリア」を中心的価値に置きつつも、国際的な芸術運動であることを目指した未来派において、各種の宣言を他言語に翻訳することはその初期から行われてきたが、「航空絵画宣言」もその例外ではない。1930年前半に限っても、少なくともフランス語、ギリシャ語、ドイツ語訳の存在が確認されている。別々の機会に、繰り返し紹介された形跡があるのはフランス語版で、手がけたのはフランスで高等教育を受けたマリネッティ自身と考えるのが自然であろう。その初出は、文芸誌『コメディア Comoedia』1931年2月14日号であることがすでに指摘されているが、これはイタリアで「航空絵画」が集中的に鼓吹されだしたのと軌を一にしている。翌1932年5月の「エンリコ・プランポリーニとイタリア未来派航空絵画展」(パリ)、1934年5-6月の「イタリア未来派航空絵画展」(ニース)のカタログにもフランス語訳の宣言は掲載された。なお、署名の形式は、主要メンバー9人を取り上げつつ、筆頭でマリネッティの名をゴシック体で強調した上で、続けて残りの8人を普通の活字でアルファベット順に並べるという形式になっているが、これはマリネッティ単独版と9人署名版の間と言えらるうか³⁹⁾。

フランス語版以外の他言語版の発行は、比較的単発的なものであったようである。ギリシャ語版は、1933年1月にアテネで開かれた「イタリア未来派(航空絵画)展」の際に公開された⁴⁰⁾。しかしより興味深いのは、ドイツ語版の存在であろう。1934年2月-3月に「ハンブルク美術協会」が主催した「空と航空絵画展」⁴¹⁾のカタログに掲載されている翻訳は、未来派のルツジェーロ・ヴァザーリ(1898-1968)の手によることが明記されているが、すでにドイツは1933年1月のナチスの政権掌握以降、モダン・アート全般のパーズが進められていたからである。この時点ではまだ、ナチスの文化統制政策を、ファシズム政権の「多元性」と比較する形で強く批判することが未来派にも可能であった。

4.2. 運動内での定着の確認: マリネッティの「航空絵画」4分類

多くのイタリアの未来派のグループ展カタログ、また未来派のメディアへの「航空絵画宣言」の再録は、1934年にはいったん収まりを見せる。マリネッティとフィッリアが別に進めていた「未来派宗教芸術」、さらには1933年のミラノ・トリエンナーレに刺激を受けたことによる、壁画

など公共建築に付随する美術作品としての「壁面造形 *murale plastica*」など別種のスローガンの提唱はその一因であるが、宣言のフェードアウトは「航空絵画」が放棄されたことを意味するものではない。1934年5月－10月にかけて開催された第19回ヴェネツィア・ビエンナーレにおいて、「イタリア未来派航空絵画展」と題した独自ブースを設定し、100点弱の作品を展示したマリネッティは、現在イタリア国内外を巡回している航空絵画の作品は、500人の航空絵画家から選抜された40人の手によるものであると豪語した⁴²⁾。

しかし、固有の誇大宣伝的な発言を超えて、未来派の「航空絵画」が運動の中で十分定着し、国内外でも反響を得ているという認識を運動の指導者が持ったことが読み取れる文章は、1935年頃から登場する。同年3月－4月にかけて、パレルモのマッシモ劇場休憩室（Ridotto）で開催された「未来派芸術展：航空絵画、宗教芸術」展⁴³⁾に、マリネッティは「未来派航空絵画が造形の新時代を開始する *L'aeropittura futurista inizia una nuova era della plastica*」と題された一文を寄せたが、そこでは「航空絵画」の原則の再提示ではなく、すでに多様な発展を遂げたものとしてのそれを、4つの傾向に整理する必要があるという認識が示される。すなわちここでは、「高くからの視点によるヴェリズモ的・総合的・ドキュメンタリー的な航空絵画」はタートとアンブロジー、「変容的・抒情的・空間的な航空絵画」はドットーリとベネデッタ、「神秘的・上昇的・神秘的な根源的航空絵画」はフィッリア、そして「超地球的・宇宙的・生科学的な航空絵画」はプランポリーニが、それぞれの傾向の主導者として、他の未来派メンバーを引っ張る形で活動していると認定される。同じように「航空彫刻」も、「総合的・変容的」なものや「多素材的・抽象的・象徴的・宇宙的」なもの2つの傾向に分類されるとすることで、未来派の「航空」にまつわる芸術の豊饒さが寿がれたのである。

かつてシローニが雑多性として否定した部分は、むしろマリネッティにとっては肯定すべき部分であった。こうしたマリネッティの「航空絵画」の4分類は、「航空絵画宣言」の再録と入れ替わる形で1930年代後半の未来派の展覧会カタログに登場するようになり、登場する芸術家の名前を入れ替えを経つとも、1939年のローマ・クワドリエンナーレのカタログに寄稿したエッセイなどでも繰り返されていった⁴⁴⁾。

5：おわりに

本稿は、「航空絵画宣言」というテキストの段階的な成立過程についての考察を行った。また、1931年に宣言が一応の完成を見せた後における、各地の展覧会カタログにおける再録の過程、加えて造形芸術家を主体とする追加の署名者の内実も合わせて分析し、1930年前半の時期における未来派運動の中で、「航空絵画」のスローガンとそれに基づいた実践が、いかになされていたかを提示した。本来であれば、「航空絵画宣言」の展開はそれ単体のみならず、それ以前からの思想的・図像的系譜（たとえば1920年代の「機械芸術 *arte meccanica*」）、さらには追加署名者となった主要な造形芸術家や、より若い世代の芸術家たちが呼応して発した、個々のマニフェストとの関係をも考慮しつつ論じられるべきであろう。しかし、第一次世界大戦以降の未来派は注目されてなお日が浅い分野であり、文献的な混同が英米圏の書誌などにも見られるという研究の現状も鑑み、今回は対象をひとつの宣言に限定した。

1930年代の未来派の「航空絵画」をめぐる熱狂は、広い意味での「航空」の文化史・社会史的考察に値するのみならず、20世紀前半のイタリアにおけるモダニズム的芸術運動の展開を見ていく上でも興味深い点を有している。「航空絵画家」たちが残した実作品の中には、それまで運動が築いてきた造形言語のみならず、イタリア国外で隆盛していたシュルレアリスムや抽象芸術をも視野に入れたものも少なからず存在しており、マリネッティによる「4分類」は、そうしたものを「未来派」に組み入れることを目的としたものと言える。1935-36年のエチオピア戦争以降、ファシズム政権が連続する対外戦争に突入していくと、彼らの貪欲さは戦争を（第一次世界大戦の時と同じように）自身の文脈に取り込み、第二次世界大戦下においては「戦争の航空絵画 *aeropittura di guerra*」が鼓吹されることにもつながっていった。とはいえ、そうしたことも含めて、「航空絵画」という概念はこの芸術運動のヴァイタリティの強さを示すものであったと言えるだろう。

注

- 1) Sironi (1980).
- 2) 「航空絵画」の図像の多様性については、Mantura et al. (1990), Scudiero and Cirulli (2000), Duranti (2005), Miracco (2005), Nicoletti (2007) など、様々な展覧会カタログが参考になる。
- 3) 太田 (2006) (2007)。
- 4) 本稿は、2010年から全6巻の大規模な未来派資料集として企画され、『新未来派アーカイヴ *Nuovi archivi del futurismo*』シリーズのうち、現在までに刊行されている2巻である『展覧会カタログ集 *cataloghi di esposizioni* (以下 NA-CdE)』および『綱領的マニフェスト *manifesti programmatici* (以下 NA-MP)』の、複写版の史資料に大きく依拠している。
- 5) De Maria (1983: 197-201).
- 6) Duranti (2001).
- 7) Somenzi, M., “Aeropittura e Aeroscultura (Manifesto tecnico futurista)” (dattiloscritto, s.d. ma 1928), in NA-MP (in cd-rom, 231-232).
- 8) Marinetti, F. T., “Prospettive del volo e aeropittura (“Gazzetta del popolo”, 22 set., 1929)”, in NA-MP (379).
- 9) Marinetti, F. T., “La prima affermazione nel mondo di una nuova arte italiana: aeropittura (“Il Giornale della Domenica”, 1-2 feb., 1931)”, in NA-MP (400).
- 10) ソメンツィについては、大おじの伝記として一族の文書も活用して書かれた Somenzi (2018) が詳しい。
- 11) “L’elemento aviazione irrompe con prepotenza nella vita e ne sconvolge materialmente e spiritualmente tutti gli ordinamenti passatisti”, in NA-MP (in cd-rom, 231)
- 12) “Aeropittura, aeroscultura, significa infatti sentire pittoricamente e scultoricamente dal punto di vista nuovo: altezza + spazio + movimento”, *ibid.*
- 13) “[...] ha suscitato un altro artista Mino Somenzi, la concezione di un manifesto genialissimo su l’Aeropittura e l’Aeroscultura”, in NA-MP (379).
- 14) Duranti (2001: 215).
- 15) “Il pittore Gerardo Dottori ha ornato l’aeroporto di Ostia con una mirabile decorazione aviatoria futurista impetuoso slancio di aeroplani nel cielo di Roma con eliche fusoliere ali trasfigurate sintetizzate e ridotte a tipici elementi plastici”, in NA-MP (379). この冒頭部分は、1931年以降のヴァージョンでは文章の少し後方に移し替えられるものの、ほぼ同じ内容が踏襲される（ドットーリが「装飾した *ha ornato*」という部分だけ、「装飾する *orna*」と現在形になる）。
- 16) アザーリについては、Collarile (1992) を例外としてまとまったものが少なく、今後の研究の進展が

待たれる。

- 17) Marinetti e Azari (2015).
- 18) 1931年の9か条は、このテキストで現れた4項目の原型をほぼ残しつつ、そこに5-9項目目を追加している。
- 19) "Il mare sangue vivo del nostro pianeta vino biondo dei tramonti e delle aurore, abbeverò I pittori d'un potente vigore creative, [...] ", in NA-MP (379).
- 20) "III mostra marinara d'arte (ott.-nov. 1929)", in NA-CdE (331-332).
- 21) 後述するテキストでは「1908年」と修正されたものが登場するが、それも正確ではない。デ＝マリーアも指摘したように、この本のフランス語版が出版されたのは1912年で、イタリア語版の出版は1914年のことである。De Maria (1983: 629).
- 22) たとえば、宣言中の箇条書き部分の直前は、「航空絵画及び航空彫刻の宣言は以下のように定める Il manifesto dell'aeropittura e della aeroscultura stabilisce:」から「我々未来派は以下のように宣言する Noi futuristi dichiariamo che:」と書き換えられた。
- 23) 記事に付された3枚の写真のうち、プランポリーニの《モーター Il motore》とされる左の写真は、後の「航空絵画」の展覧会カタログにも数回表れているものの、タイトルが《プロペラ Le eliche》(NA-CdE: 409) や《航空絵画》など、その都度異なっている。真ん中のタートの《編隊 Lo stormo》は、現在はボンデーノ（フェッラーラ）のカッターリーガ市民絵画館の収蔵品となっている同名の作品（現在は画家のサインが入っている）か、そのヴァリエーションであろう。右の写真は《翼と猛禽 Ali e rostri》というタイトルのみあり、作者について記されていないが、現在では《大気の勝利 La vittoria dell'aria》という名で紹介されるタイヤートの作品である。
- 24) "Prima mostra di aeropittura dei futuristi (1-10 feb. 1931)", in NA-CdE (408-410).
- 25) "Mostra futurista, pittura scultura aeropittura arti decorative architettura (28 feb- [marzo] 1931)", in NA-CdE (410-414).
- 26) "Pittura aeropittura futurista, arazzi architettura giocatoli (6-20 mar. 1931)", in NA-CdE (414-417).
- 27) "Mostra d'arte futurista ([apr.] 1931)", in NA-CdE (428-430).
- 28) "Esposizione dei pittori futuristi (31 mag.- 7 giu. 1931)", in NA-CdE (441-443).
- 29) "Mostra futurista di aeropittura (41 aeropittori) e di scenografia (mostra personale Prampolini) (17 ott.- nov. 1931)" in NA-CdE (450-455).
- 30) NA-CdE (409).
- 31) NA-CdE (415, 442). 両カタログに載った宣言の書式やフォントはまったく同じである。トリエステとゴリツィアの距離と人的交流から見て、版を使いまわしている可能性が高い。
- 32) NA-CdE (450).
- 33) 今回の拙訳においては、日本における諸川春樹の先駆的訳業がこの版を使用していたこと、また現在のイタリアにおける「航空絵画宣言」の研究においても、この版を活用した事例が少数ながら存在している（たとえば Crispolti 2001: 555-556）ことから、これを底本とした。
- 34) 奇妙なことに、「航空絵画宣言」の英訳の多くは、1929年9月の『ガゼッタ・デル・ポーポロ』に掲載されたヴァージョンと、1931年2月の時点で発表されたテキストを同内容とみなしているのか、後者の内容を（署名者は9人として）翻訳しながら、その日付や成立場所としてわざわざ「1929年9月29日、トリノ」と付け加え、読者を混乱させている事例が少なからず見受けられる。Mantura et al. (1990: 203), Miracco (2005: 69-70), Rainey et al. (2009: 283-286).
- 35) 最初のローマでの「第1回未来派航空絵画展」には、ベネデッタとともに、ブルーナ・ソメンツィ（ミーノの妻、1905-1982）とパツレリカ（パツラの娘エリカ・パツラ、1914-1993）が作品を提供している。
- 36) "Mostra futurista: pittura scultura aeropittura arti decorative architettura (28 feb.- [mar.] 1931)" in NA-CdE (410-414); "Mostra d'arte futurista: arte sacra futurista - aeropittura - pittura- scultura (12 gen.-

- feb. 1933)", in NA-CdE (518-522).
- 37) また、タイヤートの手による、抽象的なムッソリーニの頭像である《統帥 Dux》も、当時の未来派カタログに写真がよく掲載されたもののひとつである。
- 38) Salaris (1985: 196-198).
- 39) 「1926年5月」という架空の年月は、アザーリの《飛行のパースペクティヴ》が公開された第15回ヴェネツィア・ビエンナーレの開始時期に合わせたものと考えられる。このビエンナーレは、未来派が初めてイタリアの国家的芸術イベントにグループで参加し、独自のブースを設営した（ソヴィエト連邦のパヴィリオンを借りた）ことでも知られる。なお、ニュースでの展覧会のカタログでは、「11 mai」と年月のみならず日付まで強調されているが（NA-CdE: 582）、この「11」はマリネッティの好んだ数字であり、初期未来派の宣言の日付としても頻繁に使われたものである。
- 40) "Ekthesis ton italon phoutoriston (aerographike) (27 gen.- feb. 1933)", in NA-CdE (522-525).
- 41) "Luft und Flugmalerei (24 feb.-mar. 1934)", in NA-CdE (570-575).
- 42) "XIX Esposizione Biennale internazionale d'arte (mag.- ott. 1934)", in NA-CdE (580-582).
- 43) "Mostra d'arte futurista: aeropittura, arte sacra (19 mar.- 4 apr. 1935)", in NA-CdE (608-611).
- 44) "III Quadriennale d'arte nazionale (feb.-lug. 1939)", in NA-CdE (703-705).

【未来派の宣言、展覧会カタログ等の内容の複製資料】

NA-CdE

2010 Crispolti, E. (a cura di), *Nuovi archivi del futurismo. cataloghi di esposizioni*, Roma: De Luca.

NA-MP

2019 D'Ambrosio, M. (a cura di), *Nuovi archivi del futurismo. manifesti programmatici: teorici, tecnici, polemici*, Roma: De Luca.

【参考文献】

Collarile, L.

1992 *Fedele Azari: vita simultanea futurista*, Trento: Museo aeronautico G. Caproni

Crispolti, E.

2001 (a cura di), *Futurismo: 1909-1944*, Milano: Mazzotta.

De Maria, L.

1983 (a cura di), *Filippo Tommaso Marinetti: Teoria e invenzione futurista*, 2nd, Milano: Mondadori (1st, 1968).

Duranti, M.

2001 "Genesi e interpretazioni del Manifesto dell'aeropittura", in Crispolti (2001), 213-221.

2005 (a cura di), *Aeropittura e aeroscultura futuriste*, 2nd, Roma: Effe, 2005.

Mantura, B., Rosazza-Ferraris, P. and Velani, L.

1990 (eds.) *Futurism in flight: "Aeropittura" painting and sculptures of Man's conquest of space*, Roma: De Luca.

Marinetti, F. T. and Azari, F.

2015 *Primo dizionario aereo italiano*, Sesto Fiorentino (FI): Apice libri (ristampa anastatica del volume nel 1929).

Miracco, R.

2005 (ed.), *Futurist Skies: italian aeropainting*, Milano: Mazzotta, 2005.

Nicoletti, G.

〈未来派航空絵画宣言〉を読む（太田）

- 2007 (a cura di), *La collezione Caproni*, Trento: Museo aeronautico G. Caproni
Rainey, L., Poggi, C. and Wittman, L.
2009 (eds.), *Futurism: an anthology*, New Haven and London, Yale University Press.
Salaris, C.
1985 *Storia del futurismo*, Roma: Riuniti, 1985.
Sansone, L.
2009 (a cura di), *F. T. Marinetti=Futurismo*, Milano: Federico Motta.
Scudiero, M. and Cirulli, M
2000 (a cura di), *Manifesti e dipinti sul volo in Italia, 1908-1943*, New York: Publicity and Print Press.
Sironi, M.
1980 “I futuristi alla Pesaro” (1931), in Camesasca, E. (a cura di), *Mario Sironi. Scritti e inediti*, Milano: Feltrinelli, 1980, 108-110.
Somenzi, P.
2018 *Mino Somenzi: il mantovano futurista*, Mantova: Editoriale Sometti.
Wohl, R.
2005 *The Spectacle of Flight: aviation and the western imagination 1920-1950*, New Haven and London: Yale University Press.
井関正昭
2003 『未来派 イタリア・ロシア・日本』 形文社。
太田岳人
2006 「研究ノート：イタリア・ファシズム政権期における“飛行”の図像学」, 長田謙一編『戦争と表象』（千葉大学社会文化科学研究科研究プロジェクト報告書第127集, 2006年,
2007 「未来派, ファシズム, 男性性——“飛行”にかかわる表象を中心に——」, 若桑みどり編『家父長制世界システムにおける戦時の女性の差別の構造的な研究』（科学研究費研究成果報告書, 2007年）
セゾン美術館（他編）
1992 『未来派 1909 - 1944』 東京新聞。

【図版出典】

- 図 1, 5 : MA-MP (2019) / 図 2-4, 11 : Crispolti (2001)
図 6-7 : Duranti (2005) / 図 8 : Sansone (2009) / 図 9-10 : Nicoletti (2007)

未来派航空絵画宣言 (未来派の航空絵画)

バッラ、ベネデッタ、デペロ、ドットーリ、フィッリア、マリネッティ、
プランポリーニ、ソメンツィ、タート／太田岳人（訳）

1908年、F. T. マリネッティは『教皇の飛行機』を刊行した。エトナ山からローマ、ミラノ、トリエステにいたる、我らのイタリア半島の飛行および航空的パースペクティヴについて、自由語によって初めて叙情的に賛美したものである。

航空詩は、パオロ・ブツィの『飛行機』、ルチアーノ・フォルゴレの『大洋にかかる橋』、マリオ・カルリの『カプローニ』によって発展した。

1919年、未来派音楽家バリッラ・プラテッラは、最初の航空音楽をオペラ『飛行士ドロ』で実現した。

1926年、未来派画家にして飛行士アザーリは、航空絵画の最初の作品《飛行のパースペクティヴ》を創造し、それはヴェネツィア・ビエンナーレの未来派の大展示室に展示された。

1929年、画家ジェラルド・ドットーリはオスティア飛行場を、感嘆すべき未来派の航空的装飾で飾った。典型的な造形要素に変容され総合され還元された、プロペラ、機体、翼を持った飛行機が、ローマの空で猛烈に飛躍している。

すでに偉大なる「速度の三連画」によって非常によく知られる、ジェラルド・ドットーリのこの作品は、新しい航空絵画の歴史における重要な日付を記すものである。

このオスティア飛行場の壁面や天井を見つめることで公衆と批評家はこう確信する。伝統的に描かれてきた鷲は、飛行という行為の栄光化からほど遠いどころか、飛行中のモーターの灼熱する機械の輝きの脇にあれば、今日では哀れな鶏のようになんか立ち現れようがなく、モーターはそのようなものを丸焼きにすることすら軽蔑するのは確実だ、と。

高き所から書きとめるために、画家ドットーリと操縦席をともにしたことによって、もう一人の芸術家ミーノ・ソメンツィには、航空絵画の正確な概念がもたらされた。1929年9月22日の『ガゼッタ・デル・ポーポロ』紙に私が発表した多くの理念からは、いまや空にいるすべての前衛派と革新者にとって、最後の靈感源である海を芸術的に踏破するというものを強調したい。

アザーリの絵画《飛行のパースペクティヴ》、ドットーリのオスティア飛行場装飾、タート、マラスコ、コローナ、フィッリア、オリアーニらの航空絵画とともに、新しく偉大な芸術の美、総合、抽象へと、我々は参入しよう。

我ら未来派は宣言する。

1：飛行の不安定なパースペクティヴは絶対的に新しい現実を構成するものであり、地上的なパースペクティヴにより伝統的に構成された現実とは、何ら共通するものはない。

2: この新しい現実の諸要素は、不動の点をまったく持たず、まさに絶え間ない動きによって構成される。

3: それらと同じ速度に加わらない限り、画家は観察することも描くことも出来ない。

4: この新しい現実を高みから描くことは、細密描写に対する深い軽蔑と、すべてを総合し変容させる必要性を課すものである。

5: 風景のすべての部分は、飛行のただ中にある画家へ以下のように立ち現れる。

- a) 押しつぶされたように
- b) 人工的に
- c) 一時的に
- d) 空から降下して間もないように

6: 風景のすべての部分は、飛行のただ中にある画家の眼に以下のような特徴を際立たせる。

- 密集
- 散開
- 優雅
- 雄大

7: あらゆる航空絵画は、飛行機の運動と、鉛筆、ペン、もしくはディフューザーを動かす画家の手による二重の運動を同時に含む。

8: 航空絵画、もしくはその複合造形は、複数の中心を持たねばならない。

9: 新しい脱-地上的な造形の世界へ、ただちに到達するであろう。

地上的速度（馬、自動車、列車）においては、木々や家々といったものが、我々に向かって突進して来ながら、近くの間際は、遠くの間際は速さを落としつつ回転することで、山や海や丘や湖の水平線上の枠内で、ダイナミックな円輪を形成する。円輪そのものも同様に動くが、あまりに緩やかなためにとどまっているように感じられる。こうした不動の枠を超えたところで、我々の眼には、その上を走っている平地の水平状の連続も存在している。

これに対し航空的速度においては、この連続性とパノラマ状の枠が欠けている。滑空し、急降下し、また急上昇する飛行機は、無限の空のいたるところに吊り下げられる、鋭敏で理想的な観測所である。さらにそれには、ヴィジョン-感覚における一分一秒の価値とリズムを変え、運動の知覚そのものによって、ダイナミズムがもたらされる。時間と空間は、不動の飛行機の下で最も速く走るのは地上であるという、雷光のごとき証明によって粉砕される。

旋回においては、視覚扇〔visione-ventaglio〕（緑色のトーン+茶色のトーン+大気の透明な青色のトーン）のひだが、飛行機の機体と大地がかたちづくる垂直線に対して、垂直に投げられるように閉じる。この視覚扇は急降下の中で、二つの角の交点を唯一の要としたXの形に再び開く。

離陸が創り出すのは、連なりながら広がっていくV字である。

らせん状に急上昇する飛行士が、高度3000メートルから見下ろすコロッセウムは、形態と規模を絶えず変化させ、そのヴォリュームのあらゆる様相を連続的に拡大する。

およそ一定の高度を保った、飛行の軌道線上において、我々が下に見えるものを顧みなければ、

我々の前にはパノラマAが立ち現れ、それは我々の速度に比例して次第に広がってくる。さらに向こうには、小さいパノラマBがあり、それはパノラマAを乗り越える間に規模を拡大させ、さらに我々がパノラマCを識別する時には、その拡大にしたがってAがはるか遠くに消失しており、Bも乗り越えられるのである。

旋回において、常に視点は機体の進行方向にあるものの、それは飛行機が描く弧のあらゆる点上にとどまり続け、機体そのものの位置にも従っている。そのため、右旋回においてはパノラマの断片が、数を増殖させながら規模は狭くしつつ、旋回の左手側で円状に回転するのに対し、右手側においてはその数を減少させながら規模を広げる。これは、機体の最大ないしは最小傾斜に従っている。

飛行士の前に提供される航空的パースペクティブを学んだ後は、無数の副次的効果について学ぼう。これらすべては回転の運動を有する。すなわち前進する機体とは、一方からもう一方に機体の向きとは反対方向に回る二つの歯車が組み込まれた、二重の歯がついた鉄の棒のようなものである。それらの中心は水平線のすべての点上にある。

これら回転するヴィジョンは、相次いで起こり、融合し、眼前のスペクタクルの総体に浸透する。

我々未来派は、航空的パースペクティブの原理と、その結果としての航空絵画の原理を公言しよう。それはとどまることなき漸進的な形態と色彩の弾力的な満ち引きをともなう増大であり、新しい形態と色彩のグラデーションを集合ないし拡散によって発生させる。飛行の方法や条件がいかなる軌道をとろうとも、パノラマの断片それぞれは他と連なるものであり、完全に驚異的な調和を保ちながら、それらの形態と色彩が重ね合わさることの神秘的かつ運命的な必要性によって、すべてが結びついている。

この調和は、飛行の連続性そのものによって決定されるのである。

空想の絶対的自由と、総合に不可欠なものをもなったダイナミックな増殖を抱きしめるといふ強迫観念的欲求を通じ、飛行の幻視的かつ感覚に訴える広大なドラマを描きとめていくものとして、航空絵画の主要な特質は論ずることができる。偉大なるボッチョーニが夢見た航空彫刻、日没と夜明けのペンに提供される色とりどりの煙と、電光の多彩な長い束からなる調和した意義深きコンポジションを、未来派の航空画家たちが実現する日は間近である。

未来派：

バッラ

ベネデッタ

デペロ

ドットーリ

フィッリア

マリネッティ

ブランボリーニ

ソメンツィ

タート

未来派航空絵画宣言 (パッラ, ベネデッタ, デペロ, ドットーリ, フィッリア, マリネッティ, プランボリーニ, ソメンツイ, タート・太田)

(太田岳人 訳)

※ 底本には、NA-CdE (450-451) に収録された “Mostra futurista di aeropittura (41 aeropittori) e di scenografia (mostra personale Prampolini)” 展のカタログの複写を使用した。先行訳としては、セゾン美術館 (1992: 168-173), および井関 (2003: 571-576) に収録されている、諸川春樹による版を参照した。

