



IV. Культура и современный миф

Е.Л. Желтова

Культурные мифы вокруг авиации в России в первой трети XX века

В начале 20-го века аэропланы впервые поднялись в воздух. Столетиями казавшийся невозможным полет человека на крылатой машине вдруг стал реальностью и невольно всколыхнул мечты о полете – причем не просто возродил их, но превратил в воображении людей из невозможных в возможные. Поэты в особенности были вдохновлены этим поразительным превращением и устремились рисовать разнообразные картины современного мира, в котором человек наконец-то обрел вечно желанную способность летать.

1. Ранние мифы вокруг авиации

Как известно, аэроплан изобрели американцы братья Уилбур и Орвил Райты 1903 г. Вслед за бипланом Райтов в воздух поднялись аэропланы европейских конструкций. Однако интенсивная «авиационная жизнь» началась после сенсационных полетов Уилбура Райта во Франции осенью 1908 г.¹ С этого времени оказавшиеся в центре авиационных событий европейцы стали с восторгом и надеждой следить за стремительным и драматическим развитием авиации.

Кульминационным событием тех лет явился перелет французского летчика Луи Блерио через Ла Манш 25 июля 1909 г. Именно после перелета Блерио русское правительство также решило содействовать развитию авиации. Во многом следуя примеру Франции, в России стали организовывать авиационные шоу, выставки, состязания, были созданы первые авиационные школы.

Первые полеты аэропланов привлекали толпы народа. На первые авиационные состязания в Живюзи и Исси-ле-Мулино, недалеко от Парижа, съезжался *tout le Paris*. На первую европейскую авиационную неделю, известную как *Grande Semaine d'aviation de la Champagne*, организованную в августе 1909 г. в городе Реймс при финансовой поддержке производителей и дилеров знаменитого французского шампанского, устремилась вся элита европейского общества. Газеты писали, что Реймс не знал столь представительного собрания публики со времен, когда пятью столетиями раньше по настоянию Жанны Д'Арк в городском соборе был коронован Карл VII. В России первые авиационные шоу также привлекали многотысячные толпы людей всех сословий, включая цвет русского общества.

Полеты аэропланов в те годы были зрелищем, вызывавшим непредсказуемую, даже безумную реакцию. Лев Успенский вспоминал, какое впечатление произвел на петербургскую публику небольшой двухминутный полет французского летчика Юбера Латана в апреле 1910 г.: «Десятки тысяч людей, питерцев, с ревом неистового восторга, смяв всякую охрану, неслись по влажной весенней траве, захватив в свою вопящую, рукоплещущую на бегу массу и солдат стартовой команды, и горстку французов, и русских „членов аэроклуба“, и разнаряженных дам, и карманных воришек, чистивших весь день кошельки у публики, и фи-

леров, и разносчиков съестного, – неслись туда, где торопливо, видя это приближение. . . то выскакивал наружу, то вновь испуганно вжимался в свою маленькую ванночку-гондолу сам месье Гебер Латан»¹.

Люди не могли осознать, что управляемая человеком тяжелая крылатая машина способна лететь по воздуху. А когда они видели летящий аэроплан, они воспринимали это как что-то сверхъестественное, как чудо.

Но поражала не только картина летящего аэроплана. Оказалось, что и сам опыт полета на аэроплане не похож ни на что, ранее испытанное человеком. Во множестве интервью, в выступлениях, в воспоминаниях летчики и их пассажиры свидетельствовали, что в полете теряется чувство реальности, нет страха смерти, ощущается удивительная полнота жизни. Знаменитый конструктор аэропланов Анри Фарман, например, так отзывался о своем первом полете: «. . . Я испытал самую высокую радость жизни – радость парения над землей»². Летчик А.Масайнов после едва не закончившегося катастрофой перелета из Петербурга в Кронштадт свидетельствовал, что восторг полета сильнее страха смерти³. Эмрост, один из пассажиров летчика Михаила Ефимова, так поведал о своем первом полете (1910 г.): «Чувствуешь что-то совершенно новое, чего никогда не испытывал, и очень цельное и полное, настолько далекое от жизни земной, что теряешь реальность. . .»⁴. Впечатление, которое производили люди, летавшие на аэроплане, также было необычным. Один журналист описал первого русского летчика Бориса Россинского как одержимого, как «морфиниста, рвущегося к шприцу»⁵, а известная художница Валентина Ходасевич на всю жизнь запомнила, в какое курьезное положение попал ее отец из-за особого состояния после полетов: „Отец от нас это (что он летает – Е.Ж.) скрывал, возвращался домой, опьяненный блаженным чувством полета. Мама даже подозревала, не выпивает ли отец где-нибудь тайком, и отцу пришлось признаться, что он летает с Россинским“⁶. Необычный вид летавших наводил на мысль, что испытать полет означает не просто ощутить свободу перемещения в трехмерном пространстве, но подойти вплотную к некому иному неведомому измерению человеческого бытия.

Очевидный факт, что при полете на аэроплане человек сталкивается с чем-то не проявленным в «земной» жизни, интриговал не только публику, но и самих летчиков. «Голубоватый эфир, любовно носивший

меня в своих бархатных объятиях, мне родственной земли, – признавался обреченный после неудачного полета на тяжелую болезнь и забвение бесстрашный русский летчик Сергей Уточкин, – не в бессознательности ли этого ощущения кроется тот огромный интерес масс, который пробуждает авиация»⁷. Мысль о том, что человек в полете на аэроплане соприкасается с возвышенным и даже, быть может, божественным миром, витала в воздухе.

Не удивительно, что аэропланы привлекли внимание многих поэтов и писателей. На одном только аэродроме Исси-ле-Мулино, недалеко от Парижа, можно было встретить Анатоля Франса, Пьера Лоти, Эмиля Верхарна, Мориса Метерлинка, Герхарта Гауптмана⁸. На первые авиационные состязания специально ездили Габриэле Д'Аннунцио, Франц Кафка, Филиппо Томмазо Маринетти. В невыразимом восторге от авиации находился Эдмон Ростан. Первые полеты посещали Валерий Брюсов (во Франции), Дмитрий Мережковский и Зинаида Гиппиус (в Германии), Александр Блок, Леонид Андреев, Михаил Арцыбашев (в России). На первой авиационной неделе в Санкт-Петербурге в мае 1910 г. присутствовали практически все участники проходившего в то же время съезда писателей⁹.

Напоенная фантазиями о полете, атмосфера вокруг ранней авиации многим представлялась родственной поэтической. Ощущение, что ремесла авиатора и поэта схожи (ведь и те и другие, казалось, стремятся к одному и тому же – к полету!) витало в воздухе. Известен случай, когда приехавшего в 1908 г. во Францию с демонстрационными полетами Орвила Райта приняли за поэта. Футурист Василий Каменский был уверен в том, что поэт новой эпохи должен быть авиатором. После своего первого полета на аэроплане он рассказывал, что испытал «божественное ощущение», пережил «райские галлюцинации», столь необходимые поэту для творчества¹⁰. Первый поэт Италии Габриэле Д'Аннунцио также мечтал стать «авиатором-суперменом». Он, как и Каменский, отозвался о своем первом полете, как о чем-то божественном¹¹, а в интервью французской прессе прямо высказался о полете на самолете, как о божественном искусстве, таком же, как и его искусство быть поэтомⁱⁱ. В начале 20-х гг. Марина Цветаева отметит это общее стремление поэтов и первых летчиков достичь и, быть может, удержать Бога, но опишет его как напрасное:

Все под кровлею сводчатой
Звали зова и зодчего.
И поэты и летчики –
Все отчаивались.¹²

Однако в начале 20-го века возможность соотнести полет на аэроплане с заветными, наполненными тайными смыслами, религиозными и мифологическими символами полета вдохновляла многих европейских поэтов. Мы видим подобные сравнения у Эдмона Ростана в «Песне о крыле», у Гийома Апполинера в поэме «Зона», у Габриэле Д'Аннунцио в романе „Может быть – да, а может быть – нет“. Европейская пресса часто писала о том, что в авиации воплотилась древняя мечта человека о крыльях. Аэроплан в таком понимании венчал всю историю стремления человека к полету (как к физическому, так и духовному) и становился своего рода духовным символом нового века. Тенденция европейского общества видеть в аэроплане новый духовный символ просматривалась в рекламах первых европейских авиационных конкурсов и состязаний, а также в широко издававшихся в 1908–1910 гг. в память об авиационных мероприятиях открытках. Наиболее часто использовавший там сюжет – аэроплан, летящий над собором или вознесшийся над изображениями древних крылатых богов.¹³ В России эта тенденция была менее очевидна. В русской поэзии схожий образ встречается у Зинаиды Гиппиус в стихотворении „ZEPPELIN III“. Оно было написано в 1909 г. во Франкфурте на Майне, во время общенационального подъема Германии в связи с впечатляющими перелетами цеппелинов. В стихотворении Гиппиус над храмом летит цеппелин. Он едва не задевает «древние кресты», но устремляется ввысь, увлекая за собой – в полет «над удивленной колокольней» – весь современный мир¹⁴.

Однако многие выдающиеся русские поэты и писатели с сомнением относились к авиационной эйфории, указывая на чуждость истинной духовной жизни человека полету на аэроплане. Больше других размышлял и писал об этом Александр Блок.

Блок заинтересовался авиацией в 1910 г. Весной он посещал проходившую в Санкт-Петербурге Первую авиационную неделю, в письме к матери поделился своими наблюдениями: «В полетах людей, даже неудачных, есть что-то древнее и сужденное человечеству, следовательно – высокое»¹⁵.

В сентябре 1910 г. в стихотворении «Комета» Блок откровенно назвал аэроплан «демонской машиной»ⁱⁱⁱ и кратко определил триумфальное настроение того времени, выраставшее из ощущения преодоления летчиками смертельной опасности ради покорения воздуха, как безумство мечты: «Но гибель не страшна герою, / Пока безумствует мечта!»¹⁶.

В ноябре 1910 г. в стихотворении «В неуверенном, зыбком полете» Блоку все еще чудилось что-то древнее в полете «летуна», но безжизненный полет мертвой машины для него бесславен и несоизмерим с Богом дарованным полетом души:

Как ты можешь летать и кружиться
Без любви, без души, без лица?
О, стальная, бесстрастная птица,
Чем ты можешь прославить творца?¹⁷

В мае 1911 г. в Санкт-Петербурге проходила Вторая авиационная неделя. 14 мая на Коломяжском аэродроме Блок своими глазами видел гибель летчика В.Ф.Смита. Его памяти он посвятил стихотворение «Авиатор»¹⁸. Смерть летчика не восхитила поэта. Мировой рекорд, который установил «отважный» «недрогнувший пилот» для него жалок, а гибель летчика навела поэта лишь на безотрадные размышления:

Зачем ты в небе был, отважный,
В свой первый и последний раз?
Чтоб львице светской и продажной
Поднять к тебе фиалки глаз?

Или восторг самозабвения
Губительный извещал ты,
Безумно возалкал паденья
И сам остановил винты?

В конце Блок предсказывает ужасную картину, которой еще только суждено было явиться миру:

Иль отравил твой мозг несчастный
Грядущих войн ужасный вид:
Ночной летун, во мгле ненастной
Земле несущий динамит?¹⁹

Спустя 3 дня (17мая 1911 г.) Блок записал в записной книжке: «Люди, авиация, Сестрорецк, бессонная ночь, пылкая и жаркая весна, сквозняки. . . Сквозь все – печаль. . . И какая-то грызущая апатия и вялость»²⁰.

Новый интерес к авиации возник у Блока в 1914 г. В конце августа 1913 г. в Киеве летчик Петр Нестеров первым в мире выполнил мертвую петлю²¹. 15 апреля 1914 г. в газете «Русское Слово» публикуется статья летчика Габера Волынского о мертвых петлях, которую Блок отметил в своих записях²². В мае 1914 г., во время очередной авиационной недели, мертвая петля становится самым зрелищным и сенсационным событием. Блок вновь ходит на Коломажский аэродром, 11 мая смотрит виртуозные полеты французского летчика Адольфа Пегу²³. В предисловии к поэме «Возмездие» он подытоживает свои впечатления: «В этом именно году^{iv}, . . . была в особенной моде у нас авиация; – все мы помним ряд красивых воздушных петель, полетов вниз головой, падений и смертей талантливых и бездарных авиаторов»²⁴, а в первой главе поэмы вводит образ аэроплана, как одного из знамений надвигавшегося варварского двадцатого века. И хотя посул аэроплана остается неразгаданным – он взлетает «в пустыню неизвестных сфер» – сам его образ (неприкаянный, воющий, холодный) предрекает недоброе:

Зачем – пропеллер, воя, режет
Туман холодный – и пустой?²⁵

Андрей Белый так же как и Блок разводил понятия о полете на летательном аппарате и полете души и не разделял общеевропейского ажиотажа вокруг авиации:

Но глубок сон: даже мыслить ритмически мы не умеем, все только мечтаем о метательных снарядах; мы забываем, что от себя некуда улететь; пусть улетим мы, пусть станем мы все Цепелинами: летящий Цепелин – сон о полете: и полет на аэроплане – гиперболический полет; полет – это не комфортабельное перемещение из одной точки пространства в другую, полет – восторг, энтузиазм, сгорание; если восторг вознесет еще и тело, мы согласны быть „птицами в воздухе“, а пока мы возимся с аэропланами, над нами могли бы посмеяться и птицы²⁶.

Незадолго до смерти выразил свое мнение об авиации Константин Фофанов:

Но мне затеи эти жалки,
Смешен восторг людских сердец;
На их летающие палки
Глядит с улыбкою Творец.²⁷

Нам и надобны крылья, да не эти.
Дай нам крылья, дай нам крылья,
Крылья духа Твоего!

молитвенно восклицал Дмитрий Мережковский²⁸, стоявший, как известно, на позиции, что техника без «любви в сердцах» и без любви к Богу принесет только смерть.

В России восторженное отношение к аэроплану многими литераторами расценивалось как очередное заблуждение человечества, уводящее его с истинного пути духовного совершенствования. Так думали Алексей Толстой, Михаил Арцыбашев.

«Равнодушно встретили в России авиацию, неприветливо, без энтузиазма. Я говорю про Русскую литературу», – с сожалением констатировал Корней Чуковский²⁹. А близкий в эти годы футуристам поэт Николай Асеев был еще резче в своих оценках:

Из конкретных примеров такого несовпадения жанра с эпохой стоит привести хотя бы стихотворение Александра Блока об авиации (стихотворение „В неуверенном, зыбком полете“ – Е.Ж.), в котором консерватизм его эстетического отношения к миру и его явлениям заставил его закрыть глаза и не увидеть ничего в грядущих крыльях человечества, кроме «бездушности» этих крыльев.

Здесь уже недалеко и до мракобесного средневекового уничтожения технического изобретения во славу божественной воли.³⁰

Действительно, среди известных русских поэтов и писателей авиацию приветствовали немногие – это, прежде всего, Валерий Брюсов, Леонид Андреев и Александр Куприн.

Символист Валерий Брюсов присутствовал на одном из первых в мире полетов в 1906 г. под Парижем³¹. В середине мая 1914 г. смотрел

показательные полеты Пегу в Москве³². Брюсов написал во славу авиации несколько стихотворений («На полетах» или «Воздушные вымыслы Пегу», «Первым авиаторам», «Краткий дифирамб», «Штурм неба», «К стальным птицам»). Ему казалось, что авиация, утолив древнюю мечту человека о полете, открывает новую радостную эру, где человек станет возвышеннее, где будут уничтожены границы между государствами и где народы заживут дружественной жизнью, стремясь лететь все выше и выше, к звездам³³. В стихотворении «Краткий дифирамб» поэт помещает аэроплан в одно пространство с мифами о полете: «Руль моноплана / Соперник Феба»³⁴. А в стихотворении «Первым авиаторам» Брюсов вполне созвучен распространившемуся в это время в европейской литературе мифу о том, что в XX в. на смену трагически упавшему в море Икару пришли летчики³⁵:

Наш век вновь в Дедала поверил,
Его суровый лик вознес³⁶

Александр Куприн был знаком со многими летчиками, встречался с легендарным летчиком Уточкиным. В ноябре 1910 г. вместе с пилотом И.М.Заикиным летал над Одессой на аэроплане «Фарман». Писатель написал стихотворение «De profundis» памяти летчика К.К.Цама, несколько рассказов об авиации («Уточкин»; «Потерянное сердце»; «Люди-птицы») и повесть «Волшебный ковер». Куприн верил, что летчики – это особые, от рождения призванные летать люди, но живший около Гатчинского аэродрома писатель в основном описывал быт, обычаи жизни, особую лексику летчиков³⁷.

Живо интересовался авиацией Леонид Андреев. Как и Блок, он посещал Первую авиационную неделю, проходившую в Санкт-Петербурге, приходил на летное поле чуть ли не ежедневно, делился с прессой своими «восторгами по поводу чудесных полетов»³⁸. В интервью газете «Биржевые ведомости» он восклицал, что летчик – это человек, «стоящий прямо перед небом, бросающий взгляд в его глубину и летящий в воздух, – в этом есть что-то от героического человека, того героического человека будущего, который окончательно победит стихии. . . Какой волшебный век!»³⁹

7 октября 1910 г. во время Всероссийского праздника воздухоплавания в Санкт-Петербурге, на глазах у многотысячной толпы зрителей

разбивается летчик Лев Мациевич. Гибель летчика стала общенациональной трагедией. Андреев был ошеломлен и откликнулся на смерть летчика рассказом «Полет», который позднее счел «одним из самых показательных» для своего творчества^v.

Летчик – герой рассказа Леонида Андреева – вполне счастлив в своей земной жизни, но вот он – в полете, и он начинает ощущать и осознавать как любовь только свою душу. Он познает высшую любовь и прозревает, что полет – это прямой путь к воссоединению с высшим, божественным началом. И летчик летит все выше и выше, переживая последовательность духовных превращений, наполненных образами из языческой и христианской мифологии, и приходя к естественному пониманию, что уже не вернется на Землю. В полете на аэроплане летчик совершает переход к вечной, духовной жизни, полностью утрачивает связь со своим телом и с земной жизнью. Этот переход оказывается естественным в полете, в воздухе, который мыслился писателем вполне в духе классических представлений^{vi} как водораздел небесного и земного, духовного и телесного. Финал – гибель летчика, но гибнет лишь отмеченная падением плоть, которая в падении же возвращается земле, а человеческий дух, естественно, продолжает свой полет ввысь, в небеса⁴⁰.

Больше других литературных групп и направлений приветствовали и пропагандировали авиацию футуристы – они видели в ней особый источник вдохновения, силы и могущества человека будущего, мыслили полет на аэроплане как атрибут полета поэтического духа и верили, что в новой «аэропланной» эпохе поэт непременно должен стать летчиком⁴¹. Но если лидер эго-футуризма поэт Игорь Северянин – авиатор лишь в своем воображении⁴², то поэт-футурист Василий Каменский купил аэроплан, в ноябре 1911 г. сдал экзамен и получил летные права Российского Императорского аэроклуба за № 67, которыми гордился всю жизнь.

Василий Каменский принадлежал к группе московских поэтов кубо-футуристов, куда также входили Велемир Хлебников, Давид Бурлюк, Елена Гуро и молодой Владимир Маяковский. Все они увлекались авиацией, в том числе – новыми словообразованиями на авиационную тему. Велемир Хлебников, например, составил длинный список касающихся авиации слов со славянскими корнями, с тем чтобы предупредить вторжение в русский язык иностранных слов. Давид Бурлюк вспоминал:

Я помню, что Хлебников предлагал вместо *авиатор* говорить – летайло. . . вместо *праздник авиации* – летины. . . По примеру слова *стрельбище* он предлагал слово *леталище*⁴³.

Аэроплан побуждал футуристов к новаторским поэтическим экспериментам (см., например, стихотворение В.Каменского «Улетан»), был объектом создания разнообразных метафор, обозначавших футуристический взгляд на быстро меняющийся, наводнявшийся новыми техническими изобретениями мир.

Василий Каменский больше других был захвачен авиацией. Он искренне верил, что поэт будущего – это создатель новой жизни и непременно «авиатор»⁴⁴, что новая эпоха – устремлена ввысь, прочь от земли, «где все разгадано», и первое слово в новом мире за «футуристами», которым как раз и принадлежат «крылья авиаторского утра»⁴⁵.

В ноябре 1913 г. на знаменательный, не раз описанный в литературе, вечер футуристов в Политехническом музее в Москве Каменский пришел с нарисованным на щеке аэропланом – символом «всеобщего динамизма» и прочел лекцию «Аэропланы и футуристическая поэзия», а затем вместе с другими футуристами отправился в турне по городам России, где вновь пропагандировал свои футуристические идеи об авиации.

Каменский был самым активным пропагандистом авиации. Он разъезжал по городам России с лекциями об авиации, сопровождая их чтением стихов и показательными полетами⁴⁶. Но в своих взглядах на авиацию он отличался от своих западных коллег-футуристов. Так, если родоначальник футуризма итальянский поэт Филлипо Томазо Маринетти ликовал, что авиация позволяет преодолеть мистику полета, и был последователен в своем убеждении, то у Каменского тайна полета духовного и связанный с ним миф о райской жизни неосознанно переносились на полет на аэроплане. Если Маринетти свое убеждение, что через посредство полета на аэроплане человек может постепенно эволюционировать в человека с новым органом – крылом, подкреплял идеями знаменитого французского эволюциониста Жана Батиста Ламарка, то Каменский в предсказании будущего в связи с авиацией дает волю воображению и пишет, что за первые 200 лет существования авиации люди в совершенстве овладеют полетом на самолете; через 200 лет «каждый человек со дня

рождения будет иметь свой аэроплан как органическую необходимость», через 500 – аэропланы исчезнут, и все люди переродятся в человеко-птиц «с большими белыми крыльями», мир станет подобен «птичьему раю», наступит «блаженное время», когда будет познан смысл бытия; через 1000 лет «в силу естественного перерождения», человеко-птицы выродятся в обыкновенных птиц, «тогда же среди обезьян появится одна, похожая на человека, которую впоследствии называют Адамом». С этого момента эволюционный цикл начнется с начала⁴⁷. Для Каменского такая картина будущего авиации представлялась вполне реальной.

Видение в летчиках людей, приближающихся к божественному миру, было распространено в России – в народе их часто называли небожителями. Но вот Владислав Ходасевич смотрит на проносящегося «над полями, лесами, болотами» «небожителя-героя-человека» недоверчиво и закликает его не возноситься в небо, а упасть и неприглядной человеческой смертью разрушить окруженный бутафорской праздностью миф о летчике-небожителе:

Упади – упади – упади!

Ах, сорвись, и большими зигзагами
Упади, раздробивши хребет,
Где трибуны расцвечены флагами,
Где народ – и оркестр – и буфет.⁴⁸

Начало Первой мировой войны положило конец многим радужным фантазиям, рождавшимся в русской культуре вокруг авиации.

2. Мифы вокруг авиации в период Первой мировой войны

19 июля 1914 г. Германия объявила войну России.

В отличие от Европы, культурные центры России находились вдали от военных действий авиации, и отношение к ней в русской культуре формировалось газетными и журнальными публикациями и свидетельствами очевидцев.

В конце июля 1914 г. в качестве военного корреспондента газеты

«Русские ведомости» в Варшаву уехал Валерий Брюсов. Он был потрясен варварскими действиями авиации и испытал горькое разочарование в ней:

Казалось: уничтожив грани
Племен, народов, государств,
Жить дружественностью начинаний
Мы будем – вне вражды и брани,
Без прежних распрей и коварств.

И что же! Меж царей лазури,
В свои владенья взявших твердь,
Опасней молний, хуже бури,
Те, что несут младенцам – смерть.

Не в честный бой под облаками
Они, спеша, стремят полет,
Но в полночь, тайными врагами,
Над женщинами, стариками
Свергают свой огонь с высот!⁴⁹

В декабре 1914 г. Брюсов своими глазами наблюдал бомбардировку Варшавы. Он с негодованием написал о ней в очерке в газете «Русские ведомости» за 16 декабря и в стихотворение «Аэропланы над Варшавой»:

С какой змеящейся улыбкой
Качнут два немца в небе бомбы!⁵⁰

Ушедший добровольцем на фронт Николай Гумилев на первых же страницах своих «Заметок кавалериста» приводит хищнический и зловещий образ аэроплана: «Неприятельский аэроплан, как ястреб над спрятавшейся в траве перепелкой, постоял над нашим разъездом и стал медленно спускаться к югу. Я увидел в бинокль его черный крест»⁵¹.

В 1915 г. Максимилиан Волошин, живя в Париже, пишет книгу стихов о войне. В одной из них он рисует воистину адскую картину военной техники и первых в истории бомбардировок: «железные кишели пауки»; «падали на землю разрывные и огненные яйца»⁵².

Внимание России, прежде всего элиты общества, было справедливо обращено на разрушительную сторону авиации. Как и в Европе, в русских газетах регулярно появлялись заметки о бомбежках европейских населенных пунктов, причиненных разрушениях. «Бомбардируют коммерческие порты», – отмечает Александр Блок в записных книжках 16 октября 1914 г.⁵³

Несколькими днями раньше (4 октября) для специального номера газеты «День», посвященного разгрому Бельгии, Блок написал стихотворение «Антверпен»⁵⁴. Заключительная строфа стихотворения посвящена авиации. Все земное, благостное предстает поэту как обманное, так как наверху, «в клочке лазури», уже виднеется «предвестник бури – кружащийся аэроплан». Это стихотворение Блока войдет в сборник стихов ведущих поэтов серебряного века «О войне»⁵⁵ и в другие сборники⁵⁶ и окажется в этих элитарных изданиях единственным стихотворением, где затрагивается тема участия авиации в войне.

Перестают восторгаться авиацией и футуристы. Игорь Северянин, как и многие другие, был в ужасе перед открывшейся ее дьявольской ипостасью:

Царь голод, и процессии гробов
.....
И танки, и Ньюпор, и цеппелины,
И дьявол, учредивший фирму Крупп.⁵⁷

Василий Каменский, который в целом остался верен футуристическим идеалам идеи полета, на какое-то время раскаивается в том, что был летчиком:

Господи,
Меня помилуй
И прости.
Я летал
На аэроплане.⁵⁸

Теперь уже все значительные поэты и писатели России отвернулись от авиации. Они не могли и помыслить о том, чтобы воспеть летчика, который, в их представлении, превратился в жестокое, безнравственное существо, беспечно летающее над священным полем битвы и

с легкой душой бросающее бомбы во все живое. Поэт Осип Мандельштам ярче других описал этот новый в истории поворот человечества к бесчестию и варварству:

А вам, в безвременье летающим
Под хлыст войны, за власть немногих –
Хотя бы честь млекопитающих,
Хотя бы совесть ластоногих.
И тем печальнее, тем горше нам,
Что люди-птицы хуже зверя.⁵⁹

Европа, в отличие от России, в годы войны переживала связанный с авиацией последний в своем роде период героической романтики. В начале апреля 1915 г. французский летчик Ролан Гарро (Roland Garros) был направлен на защиту Парижа от налетов вражеских аэропланов. Гарро изобрел свой собственный механизм стрельбы из пулемета через вращающийся пропеллер и в одиночку один за одним сбил пять аэропланов противника. За этот подвиг Ролан Гарро первым в мире был назван асом. С этого времени внимание Европейского общества сконцентрировалось на летчиках, летавших на легких самолетах-истребителях и ведших бой с противником в воздухе. Жизнь этих летчиков всем представлялась, выражаясь словами американского писателя Торнтон Уайдлера, „гомерической“ в том смысле, что именно о такой молодой, блистательной, полной опасностей жизни была написана „Илиада“. Многие европейские поэты и писатели стремились написать „Аэроилиаду“ новой мировой войны. Произведения о первых военных летчиках имели в Европе неожиданный феерический успех. Например, в Германии три из шести лучших бестселлеров о Первой мировой войне были посвящены летчикам⁶⁰.

О летчиках Первой мировой войны слагались поэмы, легенды, песни. Имена летчиков-асов были известны больше, чем имена генералов, командовавших фронтами. В действительности их впечатляющие героические поединки в небе ассоциировались в европейском сознании с рыцарскими турнирами в своем высшем «небесном» проявлении. Недаром в Европе летчиков часто называли «воздушными рыцарями». Летчики Первой мировой войны находились в привилегированном по отношению к солдатам положении: их число на фронтах исчислялось десятками, их действия не были жестко регламентированы, и они вели воз-

душные бои не по указанию свыше, а в соответствии с собственными морально-нравственными принципами. Летчики-истребители часто демонстрировали уважительное и благородное отношение друг к другу, вне зависимости от принадлежности к воюющей стороне, чем приводили в восторг всю Европу. Они оказались последним форпостом, противостоявшим страшной тенденции новой войны – массовому варварскому уничтожению людей, сопровождавшемуся деперсонализацией героев и жертв.

В отличие от европейских стран, на вооружении у русского воздушного флота в первые два года войны не было специально оснащенных истребителей, и русские летчики не могли вести воздушные бои. Этот факт в большой степени повлиял на то, что в России не возникло культурного феномена летчика-аса. Тем не менее, было бы неверно сказать, что в русской культуре совершенно не было положительного отклика на авиацию в период Первой мировой войны.

В ряде журналов, таких как «Нива», «Воздухоплаватель», печатались рассказы и стихи малоизвестных поэтов и писателей о жизни летчиков, об их миссии в войне. А в ответ на призыв известных деятелей литературы публиковать о войне как можно больше и считать публикации о ней патриотическим актом⁶¹ некоторые дилетанты в области поэзии и литературы стали издавать собственные сборники стихов и рассказов об авиации. Иллюстрированные книжечки небольшого формата с привлекательными названиями «Песни воздушного боя», «Война в воздухе», «Битва в воздухе» появлялись на прилавках книжных магазинов во многих городах, а энтузиаст авиации И.М.Радецкий даже стал издавать в Херсоне дилетантский журнал «Заря авиации», посвященный исключительно русской военной авиации.

Авиация безусловно была знаменательным явлением новой войны, что было понятно и для многих составителей серьезных сборников стихов и прозы о войне. И, несмотря на их дилетантский уровень, стихи о летчиках и авиации иногда включались в солидные издания. Так, Владислав Ходасевич завершил составленную им антологию «Война в русской поэзии», куда вошли стихотворения самых знаменитых русских поэтов от В.А.Жуковского и П.А.Вяземского, до стихов современных ведущих поэтов, стихотворением Б.А.Садовского, посвященного памяти летчика А.В.Самсонова. В обширный сборник стихов «Современная вой-

на» (составитель Б.Глинский) вошло несколько стихотворений о летчике Нестерове. В литературно-художественном альманахе «Война» было опубликовано стихотворение Н.Моварской о гибели четырех немецких авиаторов.

Несмотря на то, что в первый год войны практически единственным русским летчиком, атаковавшим и сбившим самолет противника, был знаменитый Петр Нестеров, главной темой многочисленных дилетантских публикаций об авиации была именно тема о летчике-герое.

Большинство авторов писали о подвиге Петра Нестерова, героически погибшего 25 августа 1914 г. Нестеров поднялся в воздух навстречу трем немецким аэропланам, стремясь отогнать противника от расположения русских войск. Он настиг один из немецких самолетов и ударил его своим шасси. Немецкий аппарат стремительно полетел вниз. Самолет Нестерова был задет пропеллером неприятеля и вошел в штопор, летчик выпал из аэроплана. «Картина была такая величественная, что я не забуду ее во всю жизнь», – писал один из очевидцев гибели Нестерова⁶².

В многочисленных стихах и рассказах Петр Нестеров был воспет как храбрый и незабвенный герой⁶³, величием своего духа во имя победы презревший смерть⁶⁴. Герой этот погиб в жертвенном падении, исполненном, по мысли некоторых авторов, высшим смыслом⁶⁵, по-видимому, тем же мистическим смыслом, который вкладывал в смерть летчика Леонид Андреев.

В связи с подвигом Нестерова авиация впервые предстала в двух (вполне традиционных для религиозно-мифологических представлений о полете) ипостасях: вражеская авиация виделась как темная, разрушительная сила, а авиация России и союзников – как светлая и спасительная. В одном из стихотворений подвиг Нестерова описывается так:

У одного был ястребиный,
Жестокий, медленный расчет,
А у другого лебединый,
Светло-восторженный полет⁶⁶.

Эта линия раздела авиации на «злую» вражескую и «добрую» отечественную (и союзную) развивалась и в других рассказах и стихах, не

связанных с именем Нестерова⁶⁷. Иногда аэропланы врага ассоциировались со злыми демонами, вполне в соответствии с христианским представлением о летающих в воздухе силах зла⁶⁸; иногда – с образами летящей нечистой силы из русских народных преданий и сказок. Так, в рассказе Б.Никонова «Лебединая песнь старого собора» самолеты врага налетают на поселение мирных жителей в точности, как Соловей-разбойник в русских сказках: «С воем и свистом летят смертоносные птицы. . . и разрушают дома, и жгут их и убивают людей»⁶⁹.

В первый год войны до России докатились волны восторгов, которыми французы приветствовал победы Гарро. Заметки о подвиге Гарро и его фотографии печатались во многих журналах и газетах, а в небольшом сборнике стихов «Песни воздушного боя» было опубликовано два дилетантских стихотворения, прославлявших французского летчика⁷⁰. Но век героя оказался недолгим – он был сбит 19 апреля 1915 г. «Героическая гибель Гарро, ценою своей жизни погубившего неприятельский воздушный дредноут „Цеппелин“, приковывает к себе взоры всего мира», – писал автор небольшой брошюры «Битва в воздухе»⁷¹.

Линия летчика-героя присутствовала в публикациях об авиации и безотносительно к конкретным именам. Хотя практически все авторы видели в летчиках особых людей, «людей другого измерения»⁷², в описаниях образа летчика-героя не было единой тенденции. Чаще всего летчиков сравнивали с птицами, с гордыми и сильными орлами. Встречаются и народные образы, такие как летчик-богатырь, можно было встретить образ летчика – обреченного на смерть героя, с христианским смирением принимающего свою судьбу. Иногда просматривается тенденция к его обожествлению⁷³.

Летом 1916 г. специальным распоряжением при каждом русском авиаотряде было организовано подразделение из двух (а затем нескольких) истребителей. В России начинают появляться летчики, сбившие по пять и более самолетов противника – асы, как их называли во время войны во Франции. К ноябрю 1917 г. – моменту, когда Россия прекратила воздушные действия в войне, официально насчитывалось 18⁷⁴ (а по некоторым источникам 19⁷⁵) русских асов.

На это же лето 1916 г. пришелся и последний всплеск публикаций об авиации, связанный с царским указом об учреждении 18-го июля ежегодного праздника Русского военно-воздушного флота. Некоторые жур-

налы опубликовали подборку фотографий и статей в честь вновь учрежденного «Дня авиатора». Но в этих, практически последних публикациях об авиации уже чувствовался общий поворот культуры России от проблем войны к другим проблемам.

Летом 1916 г. И.М.Радецкий попытался издавать журнал «Заря авиации», однако вышел только его первый номер. Радецкий дал, пожалуй, самый яркий пример восприятия авиации сквозь призму христианского мировоззрения. По его мнению, полет на самолете стал возможен с благословения Бога и приблизил человека к нему. В «Гимне Божественной Силе Русского Летчика», посвященном «Его Императорскому Высочеству Великому князю Александру Михайловичу», Радецкий пишет:

Прости мне, Боже, дерзость духа:
Твой глас святой коснулся слуха, –
И я познал тебя душой. . .
Паря свободно над землей,
Тебя я словом прославляю –
И зрю чудесный мир большой.⁷⁶

В эссе «К небесам» Радецкий заверяет, что «русский летчик, летя на механическом аппарате. . . остается всегда поклонником небесной божественной силы». Многочисленные произведения Радецкого пронизаны христианской символикой и патриотическими чувствами. По поводу назначения «Дня авиатора» на 18 июля (день Ильи Пророка) он писал: «Святой Пророк Илья, первый завоеватель воздушной стихии – бесконечного пространства мироздания – верховный, небесный покровитель воздухоплавания и русских летчиков»⁷⁷.

В связи с празднованием «Дня авиатора» во многих журналах вновь зазвучали темы «доброй» и «злой» авиации, летчиков-героев, их удивительной, прекрасной и возвышенной гибели. Но появилась и новая тема – об истинном предназначении авиации. Автор одной из главных статей в посвященном «Дню авиатора» номере журнала «Нива» размышлял так:

Я понял высокое предназначение этой самой удивительной и мудрой, я сказал бы, самой философской машины.

Созданная не острой потребностью узкого быта, как многие иные, но прекрасной и бесцельной мечтой человечества, может быть, тем

тайным, что живет в душе нашей, как след дыхания Божьего, всегда влекущего к высоте, она исполняет благостную миссию – окрыляет наш ум, расширяет горизонты мысли, слишком прикованной к земле, обновляет ее сладким обетом безграничной свободы. И только наше непонимание ее сокровенного смысла и привычка нищих узко утилизировать все дают ей иное назначение, часто унижающее ее. Таковым, например, я считаю ее участие в войне. . .

Разве для того, чтобы принести зло, лелеяло тысячелетиями человечество высокую и прекрасную мечту – быть подобно птицам небесным? А они – радость очей Господних⁷⁸.

Война еще не закончена, а уже возникают более мирные, вечные сцены, авиация, вопреки предупреждениям ведущих русских поэтов, окутывается радужным божественным ореолом. Но этот воображаемый образ до поры до времени остается в стороне от реальных событий истории.

А тем временем в России растут антивоенные, пацифистские настроения. Россия ввергается в политический кризис. Стремительный рост авиации, переживаемый всеми странами-участницами войны, оказывается в русской культуре неосмысленным.

В феврале 1917 г. в России был свергнут царский режим. Активизирует свою деятельность Российская социал-демократическая партия большевиков. Большевистские пропагандисты вывели на сцену новых, выбранных по классовому признаку, коллективных обезличенных культурных героев – Рабочего, Крестьянина, Солдата и Матроса. Летчики же, которыми в большинстве были офицеры царской армии, представители высших слоев общества, волею судеб находившиеся во время войны в привилегированном по отношению к солдатам положении, рассматривались как классовые враги.

3. Рождение советского мифа об авиации

Классовая ненависть и непонимание значения авиации привели к тому, что в первые месяцы после Октябрьской революции среди большевистских лидеров появилось мнение о необходимости уничтожить авиа-

цию как элемент царского режима. Был даже подготовлен проект декрета о переводе авиационных заводов на производство мебели⁷⁹. Однако в декабре 1917 г. большевики принимают решение взять воздушный флот под контроль и создать из летчиков, которых удалось удержать на своей стороне, красные авиаотряды. Весной 1918 г. Лев Троцкий был назначен народным комиссаром по военным делам, и в воздушном флоте было введено единоначалие⁸⁰. Троцкий был одним из немногих политических лидеров новой власти, кто прекрасно осознавал, какое революционное значение оказала Первая мировая война на развитие авиации и какие перспективы в связи с этим открывались для будущих войн и гражданской жизни:⁸¹.

И в самом деле, Первая мировая война полностью изменила представления об авиации и возможностях самолетов. Стало очевидно, что не за горами тот день, когда появятся регулярные авиалинии между континентами; в то же время соседние страны находились в страхе перед возможностью быть атакованными с воздуха⁸².

Во время гражданской войны большевистские власти не были в состоянии всерьез заняться авиацией, хотя и убедились в ее решающем значении для современной войны⁸³.

Но пока гражданская война отнимала все силы и энергию большевистских властей, авангардистские деятели искусства, включая футуристов, с большим энтузиазмом устремились созидать новую пролетарскую культуру. Тема полета и авиации занимала не последнее место в этом творчестве.

Восторженно встретивший революцию Василий Каменский еще больше, чем раньше, вдохновился идеей о том, что взлет духа новой эпохи, конечно же, происходит на аэроплане: «Я пишу свободно, как поет сердце и творит разум, как разворачивается панорама жизни под летящим аэропланом». «Раскрываются крылья, / Быстрины взметая / Стаи цветистые / Птиц-корабли»⁸⁴.

Футурист Владимир Маяковский – будущий поэт-трибун ранней советской авиации – в известной поэме «150 000 000» рисует коллективный образ «миллиона трудящихся», где крыльями нового гиганта является аэроплан⁸⁵.

Однако тема авиации начинает звучать во всеуслышание только

после окончания гражданской войны, когда по инициативе Льва Троцкого было принято решение о создании Красного Воздушного Флота.

Осенью 1922 г. Троцкий решает, что для строительства авиации есть лишь один путь – тотальная мобилизация нации. В феврале 1923 г. он предлагает создать Общество друзей Воздушного Флота (ОДВФ), и это предложение утверждается Революционным Военным Советом СССР, который он возглавлял. 8 марта 1923 г. ОДВФ учреждается и становится первой общественной организацией в СССР. Главными задачами, возложенными на нее, были всенародный сбор средств на строительство самолетов, а также широкая агитация и пропаганда авиации⁸⁶.

Голодная, полуразрушенная, малограмотная страна была призвана принести героическую жертву во имя строительства авиации, и для этого необходимо было средствами пропаганды поднять авиацию на духовную высоту, достойную такой жертвы.

С весны 1923 г. на страницах центральных и местных газет развертывается широкомасштабная агитационно-пропагандистская кампания. По всей стране гремят лозунги «Трудовой народ, строй воздушный флот!», «Пролетарий – на самолет!». ОДВФ создает свои ячейки во многих районах и городах страны, организует издание центрального ежемесячного журнала «Самолет», местные отделения Общества издают свои журналы: «Красный пилот», «Даешь Сибири Красные Крылья!», «Даешь мотор!», «Авиадруг». Организуются агитполеты в отдаленные уголки страны, печатается множество плакатов, снимаются кинофильмы, даже ряд товаров массового спроса – сигареты, печенье, карамель – выпускаются с призывами и символикой ОДВФ.

Теперь в пропаганде авиации советские политические лидеры, пропагандисты и деятели искусства были призваны действовать в едином порыве. Всех их должна была объединять вера в идею созидания нового коммунистического будущего, в победу мировой пролетарской революции. Для находившихся во власти мифа о коммунизме советских деятелей, авиация виделась мощным чудесным орудием, сулящим осуществление замыслов коммунистов не только в прозаическом земном, но и в чудесном, наполненном полетом духа и тела воздушном измерении.

«Да здравствуют крылья мировой коммуны – Красный Воздушный Флот!»; «Красный Воздушный Флот – Октября оплот!»; «Советский

самолет – всех трудящихся оплот!»; «За диктатурой на земле к диктатуре в воздухе!» – кричали лозунги⁸⁷.

Им вторили поэты – авангардисты:

Наше дело – весь мир рабочий
Защитить широким крылом.

Подымайся же, красный летчик,
Выше всех, выше мыслей прочих;
Пусть рабочей страны рука
Голосует за облака!

– призывал Николай Асеев⁸⁸.

Летчики, летчики, молодые летчики!
Крепкие крылья коммуны мировой

– заканчивал первый советский авиамарш Сергей Третьяков⁸⁹.

Владимир Маяковский написал целую фантастическую поэму об авиации, наполненную призывами и лозунгами:

Наш флаг
 меж звезд полощется,
рабочью власть растя,
Мы – летчики,
 мы – летчицы рабочих и крестьян!⁹⁰

6 апреля 1925 г. в Большом Академическом театре отмечалась вторая годовщина ОДВФ. В конце торжественного заседания Владимир Маяковский прочитал первую часть своей поэмы «Летающий пролетарий». «Даешь небо!», – скандировал Маяковский со сцены Большого театра. Фотографии поэта, читающего поэму, были опубликованы во многих газетах.

Пропагандисты тиражировали воззвание о том, что Красный Воздушный Флот поможет всем трудящимся СССР «отстоять завоевания Октября и на деле осуществить заветы Ильича о международной Пролетарской Революции!»⁹¹

И вновь в унисон звучали призывные голоса поэтов. «Пилот – облачный лазутчик / и агитатор РКП», – восклицал поэт пролеткультовец Александр Жаров⁹².

Звездных крыльев каждый росчерк

Пишет

Выше, выше

Лозунги мира и труда. . .

– восторгается Сергей Городецкий в стихотворении «Взлет СССР».⁹³

Естественно, что в ходе всей кампании советская авиация мыслится как добрая, справедливая, несущая спасение трудящимся всего мира, а авиация капиталистических стран – как орудие зла и насилия, что повторяло освоенные прежде мифологизированные представления.

Иные массовые советские акции непосредственно переадресовывали религиозные чувства народа на авиацию. Так ,1 июня 1924 г. было организовано грандиозное зрелище при передаче эскадрильи «Ленин» из 19 самолетов XIII съезду РКП(б). Кампания по созданию двух боевых эскадрилий «Ленин» развернулась сразу после смерти В.И.Ленина в целях «увековечения памяти Ильича по линии ОДВФ». Передача 1-й эскадрильи «Ленин» состоялась в Москве на центральном аэродроме им. Троцкого (позже переименованном в аэродром имени Фрунзе) во время работы XIII съезда РКП(б). Собралось огромное множество людей: 20 тыс. на аэродроме и 100 тыс. вблизи на Октябрьском поле.

На торжественном заседании, состоявшемся прямо на аэродроме, из крупных политических фигур того времени выступили Л.Д.Троцкий, А.И.Рыков, С.С.Каменев, М.И.Калинин, А.П.Розенгольц (начальник Военно-воздушных сил СССР). «Мы создали стальных революционеров в виде аэропланов» – вполне в поэтическом духе приветствовал эскадрилью А.И.Рыков. «Следуя заветам Ильича, который учил нас, что диктатура пролетариата спасает и спасет Россию, мы укрепляем свою диктатуру на земле, и теперь мы должны создать и воздушную диктатуру пролетариата»; «Да здравствует имя Ленина везде и всюду, да здравствует пролетарская диктатура на земле и в воздухе», – скандировали лидеры. После заседания «спортивными пролетарскими организациями Красной Пресни было устроено народное гуляние с играми, пением, музыкой и впечатляющей театрализованной постановкой на тему „Ленин умер, жив ленинизм!“»

«Перед зрителями появляются траурные рабочие колонны, исполняющие похоронный марш: Ленин умер. . . , – писала „Правда“. – Этот момент совпадает с моментом подъема в воздух девяти стальных птиц. . .

И наэлектризованная масса, как один человек, оглашает поле криками: „Жив ленинизм!“ Один за другим поднимаются ввысь аэропланы, выстраиваются в кильватерную колонну, образуя различные живописные группы, делают на головокружительной высоте необычные по смелости „мертвые петли“»⁹⁴.

Взмывшие вверх самолеты символизировали бессмертие в прямом соответствии с религиозно-мистическим смыслом полета, примерно так же, как это мыслили Леонид Андреев в своем рассказе «Полет» и другие авторы, писавшие в Первую мировую войну о бессмертии летчиков.

Средствами советской пропаганды авиация была призвана вселять в души людей чувства гордости, захватывающего восторга, преклонения перед почти сверхъестественным могуществом Советской власти, устанавливающей господство над воздухом, обретающей способность побеждать врагов не только на земле и на море, но и в небе и слать по воздуху своих посланников в самые дальние уголки мира.

И, конечно же, авиация виделась как предвестница грядущей чудесной «воздушной эры». Троцкий, Луначарский, многие другие советские политические деятели, пропагандисты ОДВФ и сами летчики верили в то, что авиация открывает новую эпоху и что человек новой эпохи Аэрокультуры станет лучше, прекраснее, обретет более совершенные качества души⁹⁵.

В советской литературе того времени образ почти что райского коммунистического будущего, в котором все только и делают, что летают, был расхожей темой. Футуристы наиболее вдохновенно воплотили эту мечту в своих стихах.

Василий Каменский в поэме «Академия красного воздушного флота» уверен, что каждый «за спиной чует алые крылья» и что скоро «аэропланная жизнь / распахнет свои двери» и все увидят, «какие творит чудеса / Академия воздушного флота»⁹⁶. Владимир Маяковский в поэме «Летающий пролетарий» целую главу посвящает чудесному «будущему быту» аэропланной эры, где все летают, где жизнь невыразимо легкая, воздушная и где происходят разные чудесные вещи. В конце поэт вновь призывает:

Рабочий!

Крестьянин!

Поверь на ощупь,
что
и небеса –
твои!
Стотридцатимиллионною мощью
желанье
лететь
напои!
Найдем –
разгуляться где бы!
Дашь
небо!⁹⁷

В Советской России возникал тотальный миф об авиации, где наряду с чисто идеологическими лозунгами и призывами находили воплощение мечты и фантазии религиозно-мифологического содержания, которые сопровождали авиацию в России с первых ее дней.

Теперь уже редко кто мог публично остаться верен взглядам поэтов серебряного века. Среди этих немногих была Марина Цветаева. В мае–июне 1927 г. «в дни Линдбега», проживая в Медоне недалеко от Парижа, места триумфального завершения легендарного перелета Чарльза Линдберга через Атлантический океан, Марина Цветаева пишет свою знаменитую «Поэму воздуха». Так случилось, что в дни авиационного безумия, когда весь мир, особенно Франция, приветствовал и превозносил героического американского летчика, Цветаева все еще тяжело переживает иное событие – смерть Райнера Мария Рильке. В «дни Линдберга» поэтесса создает поэму о полете, но другом – высшем, духовном, и лишь в нескольких строчках проступает низменный образ полета на самолете:

Не дышите славою –
Воздухом низов.
Курс воздухоплавания –
Смерть. . .

Цветаева далека от восхваления авиации:

Курс воздухоплавания –

Смерть, и ничего
Нового в ней. (Розысков
Дичь... Щепы?.. Винты?..) ⁹⁸

Неверно было бы сказать, что перелет Линдберга воспринимался Цветаевой только негативно. Поэтесса была готова приветствовать победу человека над стихией, но (подобно тому, как мыслил Андрей Белый) лишь победу его духа. Полет же плоти на «приборе» неестественен для Цветаевой, поскольку человек – «сам – сплошное аэро», «сплошное легкое – сам». Полет на аэроплане приводит у Цветаевой (как и у А. Блока, и у В. Ходасевича) к смерти.

В 1929 г. в эмиграции в Таллинне подводит итог многолетним наблюдениям за авиацией и Игорь Северянин. Он пишет стихотворение «Возмездие». Самим названием он напоминает об одноименной поэме Блока. В нем Северянин выносит приговор авиации в русле взглядов поэтов серебряного века:

Был дух крылат,
Бескрыло тело.
Земных палат
Не захотело.

Приобрело
У птицы крылья,
Превозмогло
Свое бессилье.

Все побороть!
Не тут-то было.
Крылата плоть,
Душа бескрыла. ⁹⁹

Но голоса поэтов, не поддерживавших авиационный ажиотаж, не были слышны в СССР, где набирал силу тотальный миф об авиации. Миф о всемогуществе авиации и великом будущем аэроэпохи воздействовал на всего человека – и на его чувства, и на его разум – спроецированные на авиацию традиционно связанные с полетом мифы захватывали глубины души, перспективы развития авиации как техники

поражали ум. Страна входила в период веры в титаническое могущество авиации.

ⁱПервый полет Уилбура Райта 8 августа 1908 г. продлился всего 1 мин. 45 сек., но к концу года Райт установил рекорд дальности в 125 км, преодолев это расстояние за 2 часа 45 минут [Wolf R.A. *Passion for wings*. London, 1994. P. 5–33].

ⁱⁱ«C'est un art divin, un art de rêve comme est mon art de poète». («Это божественное искусство, искусство мечты, подобно моему искусству поэта» [D'Orfer L. *L'Aviation a travers les Ages*. Paris, 1912. P. 121].

ⁱⁱⁱ«Летят на демонской машине / Моран, Ефимов и Шавез» – первоначальный вариант заключительных строк третьей строфы стихотворения Блока «Комета» (1910 г.). В этой редакции стихотворение было опубликовано в альманахе «Гамююн» в 1911 г. [Блок А.А. *Стихотворения, поэмы, театр*. Л., 1936. С. 234, 537].

^{iv}В тексте предисловия поэмы «Возмездие» Блок это наблюдение относит (вероятно, ошибочно) к 1911 г.

^vВпервые рассказ Л.Андреева «Полет» был опубликован под заглавием «Надсмертное» в журнале «Современный мир», 1914. № 1.

^{vi}Представление, что воздух – это место раздела и связи земли и неба, высшего и низшего, смертного и божественного восходит к Луцию Сенеке и развивается в эпоху позднего Возрождения.

¹Успенский Л.В. *Записки старого петербуржца*. Л., 1990. С. 146.

²Фарман А. Впечатления первого воздушного перелета на аэроплане 30 октября 1908 г. // *В мире новых ощущений*. СПб., 1911. С. 72.

³Масаинов А.А. Из Петербурга в Кронштадт // *В мире новых ощущений*. СПб., 1911. С. 119.

⁴*Аэро- и автомобильная жизнь*. 1910. № 3. С. 15.

⁵Gorokhovskaja E.A., Zheltova E.L.. The Myth of Flight and The Flying Machine // *Phystekh Journal*. 1994.Moscow?, Vol.1. № 1. С.63.

⁶Ходасевич В.М. *Жизнь художника. Мемуары*. М., 1995. С.50.

⁷Уточкин С.И. В пространстве // *Заря авиации*. 1916. № 2. С.36.

⁸Каменский В.В. *Путь энтузиаста*. Пермь, 1968. С. 113.

⁹*Биржевые ведомости*. 30 апреля 1910 г. С. 3.

¹⁰Каменский В.В. Его - моя биография великого футуриста. М., 1918. С. 111.

¹¹Barzini L. D'Annunzio tra gli aeroplani. In: *Corriera della Sera*, 11 September 1909. Цит. по: Laredo de Mendoza. *CabrieleD'Annunzio aviatore del Guerra*, Milano, 1930. P. 45.

¹²Цветаева Марина. *Стихотворения и поэмы*. Л., 1990. С. 311.

¹³Желтова Е.Л. Миф о летчике-сверхчеловеке в европейской культуре начала XX века // *ВИЕТ*. 2001. № 2. С. 95–115.

¹⁴Гиппиус Зинаида. *Стихотворения*. Спб., 1999. С. 182.

¹⁵Цит. по.: Блок А.А. *Стихотворения, поэмы, театр*. Л., 1936. С. 542.

¹⁶*Ibid.* С. 234.

¹⁷*Ibid.* С. 250.

¹⁸*Ibid.* С. 529.

¹⁹*Ibid.* С. 208–209.

²⁰Блок Александр. *Записные книжки. 1901–1920*. М., 1965. С. 181.

²¹*Киевлянин*. 29 августа. 1913 г. С. 2.

²²Ор. cit. [20]. С. 223.

²³*Ibid.* С. 226, 227.

²⁴Ор. cit. [15]. С. 529.

²⁵Ор. cit. [15]. С. 351.

²⁶Белый Андрей. *Символизм как миропонимание*. М., 1994. С. 170.

²⁷Цит. по: Чуковский К.И. Летучие листки. *Речь* (газета). 8 (21) мая. 1911.

С. 3.

²⁸*Ibid.*

²⁹*Ibid.*

³⁰Асеев Николай. *Работа над стихом*. Прибой 1929. с.63.

³¹Брюсов Валерий. Собр. Соч. М. 1974. Т. 3. С. 650.

³²*Ibid.* С. 166.

³³Брюсов, Валерий. *Избранное*. М. 1983. С. 133–134, 209, 211, 242.

³⁴Ор. cit. [31] Т. 3. С. 369.

³⁵Ор. cit. [13].

³⁶Ор. cit. [31] С. 536.

³⁷Фонякова Н.Н.. *Куприн в Петербурге и Ленинграде*. Л., 1985. С. 163;

Куприн А. Собр. Соч. М., 1973. Т. 9. С. 270.

³⁸*Новое время*. 30 апреля 1910 г. (Вырезка) ЦГИА. С-П., Ф. 1042. Оп. 1. Д. 19.

³⁹*Биржевые ведомости* 1 мая. 1910г. (Вырезка) ЦГИА. С-П., Ф. 1042. Оп. 1. Д. 21.

⁴⁰Андреев Леонид. Собр. Соч. Т.4. М., 1994. С. 313–316.

⁴¹Северянин Игорь. *Трагедия Титана. Космос*. Берлин-Москва, 1923. С. 16.

- ⁴²Ibid. С. 43.
- ⁴³Бурлюк Давид. Фрагменты из воспоминаний футуристов. С.-П., 1994. С. 273.
- ⁴⁴Каменский В. Звучаль Веснянки. В: Василий Каменский. *Стихи*. М. 1918. С. 34.
- ⁴⁵Ibid. С. 7
- ⁴⁶Op. cit. [43].
- ⁴⁷Каменский, Василий. Аэропророчество. (Рождественское предсказание пилота-авиатора В.Каменского). 1908–1917. Центральный государственный архив литературы и искусства (ЦГАЛИ). Ф.1497. Оп. 1. Д. 142.
- ⁴⁸Ходасевич Владислав. Авиатору (30марта 1914 г.). В: Ходасевич Владислав *Собрание стихов*. М., 1992. С. 142–143.
- ⁴⁹Op. cit. [31] С. 349.
- ⁵⁰Ibid. С. 150.
- ⁵¹Гумилев Н. *Записки кавалериста*. Омск, 1991. С. 9.
- ⁵²Волошин М. Аполлион. В: Максимилян Волошин.. *ANNO MUNDI ARDENTIS* М., 1916. С. 47–49.
- ⁵³Op. cit. [20]. .С.243.
- ⁵⁴Ibid. С. 242.
- ⁵⁵*О войне. Стихи современных поэтов*. Петроград,1915.
- ⁵⁶*Современная война в русской поэзии*. Петроград, 1915.
- ⁵⁷Op. cit. [41]. С. 183.
- ⁵⁸Каменский В. Моя молитва. В: *Поэзия русского футуризма*. С.-П., 1999. С. 253.
- ⁵⁹Мандельштам О. Собр. Соч. М., 1991. Т.1. С.147.
- ⁶⁰Fritzsche, Peter. *A Nation of Fliers. German Aviation and the Popular Imagination*. England?, 1992. P. 235.
- ⁶¹Цехновицер О. *Литература и мировая война*. 1914–1918. М., 1938. С. 99–100.
- ⁶²*Воздухоплаватель*. № 10, 1914. С.606.
- ⁶³*Война в воздухе. Рассказы очевидцев*. М., 1914. С. 6–7.
- ⁶⁴Черевков Вл. Песнь о Нестерове. В: Op.cit. [55]. С. 126.
- ⁶⁵Рославлев А. Памяти Нестерова. Ibid. С. 125.
- ⁶⁶Ibid.
- ⁶⁷Павлов Г. Дуэль. В: *Нива*. 1916. N 19. С. 329–332.
- ⁶⁸Танковид В. Неприятельский летчик. В: *Доброволец. Еженедельная газета-журнал*.1915. № 22. С. 9.
- ⁶⁹Никонов Б. Лебединая песнь старого собора. В: *Нива*. 1914. № 40. С. 764–766.

- ⁷⁰ *Песни воздушного боя*. М., 1914?. С.3–4.
- ⁷¹ *Битва в воздухе*. М., 1914. С. 9.
- ⁷² Качанов В. В гостях у авиаторов. В: *Русские ведомости*. 16 ноября 1915 г. приложение к № 263. С. 1.
- ⁷³ Ярославский А. Памяти погибшего летчика. В: *Доброволец. Ежедневная газета-журнал*. 1914 г. № 7. С. 2.
- ⁷⁴ Демин А.А. *Ходынка: взлетная полоса русской авиации*. М., 2002. С. 291.
- ⁷⁵ Nicolaou, S. *Aviateurs dans la Grande Guerre*. Paris. 1998. P. 119.
- ⁷⁶ *Заря авиации*. N1. 1916. Июль. С. 5.
- ⁷⁷ *Ibid*. С. 8.
- ⁷⁸ Амнуэль А. Белая птица. В: *Нива*. N 34. 1916. С. 568–569.
- ⁷⁹ *Красный воздушный флот. Юбилейный сборник*. С. 14–19; 33–35.
- ⁸⁰ Гороховская Е.А., Желтова Е.Л. Советская авиационная агиткампания 20-х гг. : идеология, политика, массовое сознание. В: *Вопросы истории естествознания и техники*. 1995. № 3. С. 63–78.
- ⁸¹ Троцкий Л.Д. *Авиация - оружие будущего*. Екатеринбург, 192?. С. 1.
- ⁸² *Op.cit.* [60] С. 59–60.
- ⁸³ Кондратьев В., Хайрулин М. *Авиация гражданской войны*. М., 2000.
- ⁸⁴ *Op.cit.*[10] С. 205, 206.
- ⁸⁵ Маяковский Владимир. Соч. в двух томах. М., 1988. Т. 2. С. 97
- ⁸⁶ *Op. cit.* [80]. С. 65.
- ⁸⁷ *Op. cit.* [80]. С. 69.
- ⁸⁸ Асеев Николай. Стерегите облака. В: *Лет. Авио-стихи*. М., 1923. С. 4.
- ⁸⁹ Третьяков Сергей. Авиамарш . В: *Ibid*. С. 60.
- ⁹⁰ *Op. cit.* [85] С. 310.
- ⁹¹ *Op. cit.* [79] С. 69–70.
- ⁹² Жаров Александр. Гладиаторам воздуха. В: *Op. cit.* [87]. С. 15.
- ⁹³ Городецкий Сергей. Взлет С.С.С.Р В: *Op. cit.* [87]. С. 13.
- ⁹⁴ *Эскадрилья «Ленин»* М., 1924. С. 14–17.
- ⁹⁵ *Op. cit.* [80].
- ⁹⁶ Каменский, Василий. Академия красного воздушного флота. В: *Лет. Авиа-стихи*. М., 1923. С. 16
- ⁹⁷ *Op. cit.* [85] С. 347–348.
- ⁹⁸ *Op. cit.* [12] С. 579.
- ⁹⁹ Северянин И. *Избранное*. СПб., 1997. С. 389.