

А. РУССО, Е. Л. ЖЕЛТОВА

АВИАЦИЯ В ЖИЗНИ И ТВОРЧЕСТВЕ ГАБРИЕЛЕ Д'АННУНЦИО: ОТ «АВИАЦИОННОЙ» ПОЭЗИИ К ПРОПАГАНДЕ АВИАЦИИ*

Первые полеты аэропланов привлекли внимание многих выдающихся поэтов и писателей. Примечательно, что интерес литераторов проявлялся не только в форме стихов и прозы: некоторые поэты – особенно футуристы – сами стремились стать летчиками, а после окончания Первой мировой войны многие из них выступили в авангарде пропаганды авиации, совершив знаменательный для XX в. переход от поэзии к идеологии.

Пожалуй, самый яркий и в то же время характерный пример увлечения поэта авиацией продемонстрировал Габриэле Д'Аннунцио (1863–1938). Ведущий итальянский поэт и писатель начала XX в. посвятил авиации свой последний роман, признанный впоследствии классическим произведением о ранней авиации. Когда же Италия вступила на стороне Антанты в Первую мировую войну, он оставил литературу и решил сделать военно-политическую карьеру в авиационных частях. Во время войны «Его Высочество Поэт», как называли Д'Аннунцио в Италии, организовывал поразительные по смелости авиационные рейды и сам участвовал в них. А к концу войны для большей части населения Италии он стал национальным героем новой авиационной эпохи.

Д'Аннунцио был первым среди тех многочисленных поэтов, писателей, идеологов, политиков, кто поэтическими средствами начал превозносить авиацию в пропагандистских целях и кто первым изменил модальность¹ своего творчества – с модальности возможного, в которой осмысливалась авиация до начала Первой мировой войны, в том числе в литературе и поэзии, на модальности действительного и должного, присущих идеологическим высказываниям.

Ведя речь о показательной, но практически неизвестной истории приверженности Д'Аннунцио авиации, мы обратим особое внимание на эту, существенную для XX в., перемену модальностей ее осмысления.

* Работа выполнена при финансовой поддержке университета города Палермо, Италия. Авторы выражают благодарность Стефану Николау (Музей авиации и космонавтики в Ле Бурже, Париж, Франция) за помощь в поиске документов в фондах музея.

¹ Модальность (от латинского слова *modus* – способ, образ). В трактовке вопросов, касающихся модальности, авторы в статье опираются на монографию Михаила Эпштейна «Философия возможного» (СПб., 2001). Согласно М. Эпштейну известны три модуса бытия и соответственно три модальности высказываний, повествующих о действительном, возможном и необходимом. В языке им соответствуют три наклонения – изъявительное, сослагательное и повелительное.

Искушение возможным

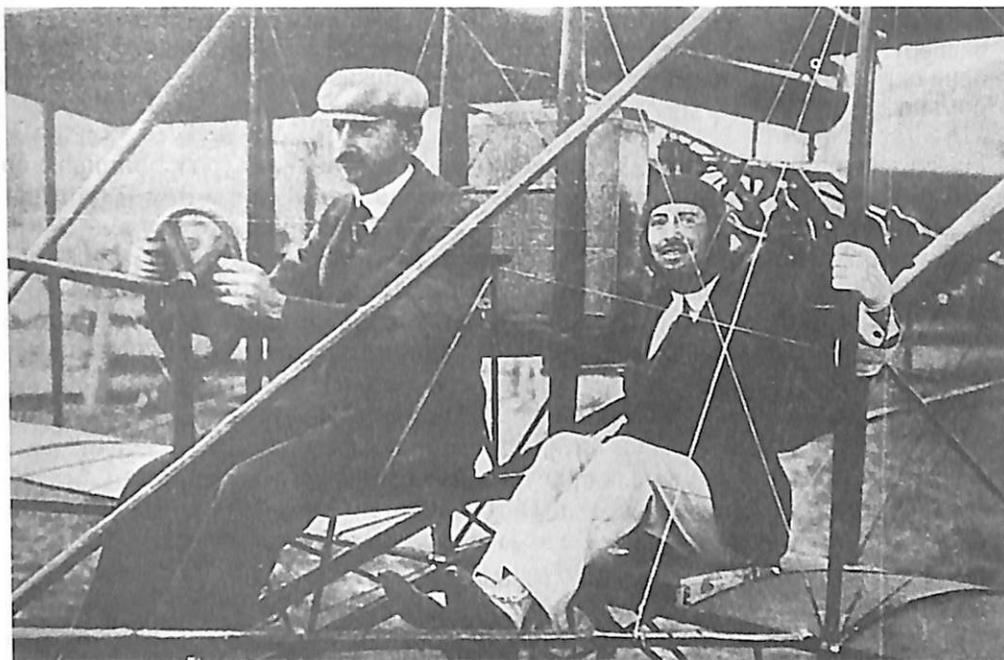
В начале XX в., в период бурного вторжения техники в повседневную жизнь, Д'Аннунцио задумывает роман об автогонщике. Но когда на смену автомобилю пришел еще более значительный символ новой эпохи – аэроплан, писатель решает сделать своего героя летчиком.

Это было время поразительных успехов первых бесстрашных авиаторов. Все сословия европейского общества устремились на авиационные шоу, а там люди оказывались не в состоянии справиться с переполнявшими их чувствами и вели себя как безумные. Газеты и журналы повторяли, что при виде летящего аэроплана человек переживает нечто вроде второго рождения. Видимо, такая формулировка наиболее точно передавала ощущение неожиданного попадания в мир новых безграничных возможностей. И действительно, появлялось множество разнообразных – иногда фантастических и даже нелепых – идей, которые, казалось, вот-вот осуществляются при содействии аэроплана. Люди всерьез ожидали, что авиация послужит укреплению демократии, равенства, братства, что исчезнут границы между государствами, что наконец-то будет покончено с коррупцией и безработицей. Некоторые возлагали надежды на то, что в воздухе можно будет излечиться от разных недугов, считали, что рожать в будущем непременно следует в воздухе. Кто-то предостерегал против появления «воздушных» похитителей детей и женщин, а кто-то мечтал об изменении рутинного «земного» уклада жизни. Но главным, что волновало большинство, было наполненное сомнением и верой ожидание, будто полет на аэроплане раскроет тайну полета в идеальные (духовные) миры, и человек – быть может! – приблизится к Богу. Об этих сокровенных, невыразимых предчувствиях чаще умалчивали, но именно они составляли эпицентр духовной напряженности вокруг авиации, сравнимой с ожиданием чуда.

Габриеле Д'Аннунцио сразу же увлекся аэропланами. Он следил за происходившим по итальянской прессе: записывал даты авиационных событий, последние новости, технические термины, отмечал метафоры и эпитеты, которыми изобиловали публикации о полетах. В начале июня 1909 г. поэт даже посетил летное поле в Ченточелле – первый тренировочный центр для итальянских авиаторов. Д'Аннунцио видел, насколько аэропланы обогатили жизнь ощущением новых перспектив, и решил вынести формулу модальности возможного – «может быть – да, может быть – нет» – в название своего будущего романа. Это был девиз, увиденный поэтом, который был начертан в одной из комнат дворца семьи Гонзага в Мантуе, на юге Италии ², и он как нельзя лучше отражал атмосферу, царившую в те годы вокруг авиации. Действительно, аэроплан своим появлением перевел множество желанных, но казавшихся ранее недостижимыми, связанных с полетом сюжетов и идей в сильную, граничащую с реальностью, форму возможного. Это возможное околдовывало людей именно своей невоплощенностью, тем, что известный философ и культуролог Михаил Эпштейн назвал «демонизмом возможного», которое «жаждет и бежит воплощения» ³, которое «может быть – да, а может быть – нет».

² Семья Гонзага правила городом Мантуя с 1329 г. Двор графов Гонзага был одним из самых процветающих в Италии.

³ Эпштейн М. Н. Философия возможного. СПб., 2001. С. 36–37.



*Д'Аннунцио вместе с летчиком Г. Кертисом в день своего первого полета.
Сентябрь, 1909 г.*

О том, что может быть открыто для человека авиация Д'Аннунцио и соби-
рался написать.

Мне необходимы эти занятия аэропланами для моего нового романа, где... я
создам картину новых жизненно важных сфер современной жизни, —

писал он своему издателю Эмилио Тревесу⁴. Собирая материал, поэт посещал
авиационные мероприятия и в публичных выступлениях не упускал случая
превознести полет на аэроплане, а заодно примерить на себя потенциально
возможную роль поэта-летчика. Реакция публики и прессы поощряла попыт-
ки поэта заполнить зазор между желаемым и действительным поэтическим
словом.

10 сентября 1909 г. Д'Аннунцио приехал на летное поле Монтикьяри, нахо-
дящееся примерно в 20 км к юго-востоку от итальянского городка Брешиа.
Знаменитый поэт решил посетить авиационное состязание, которое должно
было стать первым значительным авиационным событием в Италии и вто-
рым в Европе и которое будет описано в романе.

А уже 11 сентября Луиджи Барцини, известный корреспондент главной
итальянской газеты «Коррьере делла Сера», писал в своем репортаже:

Д'Аннунцио приехал из Марина ди Пиза на автомобиле, но создается впечатле-
ние, что он появился внезапно воздушным путем (которые будут вскоре откры-
ты), на его безупречно элегантном костюме нет никаких следов дорожной

⁴ Цит. по: *Castagnola, R. Introduction // D'Annunzio, Gabriele. Forse che si forse che no. Milano, 1998. P. XXI.* Здесь и далее переводы авторов статьи.

пыли или грязи. Он идет от одного аэроплана к другому и отзывается о них, как эксперт. ...Аэроплан – сегодняшняя страсть поэта. Он должен в некоторой степени ощущать себя проживающим воображаемую жизнь авиатора, героя своего романа ⁵.

На состязаниях в Брешиа Д'Аннунцио посещал ангары, разговаривал со всеми знаменитыми авиаторами, включая прославленного француза Луи Блерио, который рассказал поэту о своем недавнем триумфальном перелете через Ла-Манш. Что касается самих состязаний, то поэт был разочарован – погода была плохая, состоялось лишь несколько полетов. По мнению очевидцев, одним из зрителей был молодой Франц Кафка, соревнования в Брешиа были на грани провала. Тем не менее Д'Аннунцио уговорил известного американского авиатора Глена Кертиса взять его с собой в полет.

Аэроплан Кертиса не был рассчитан на двоих пассажиров. Как свидетельствовал Барцини, полет не оказался чем-то примечательным и был больше похож на несколько удлинённых прыжков. Но публика с нетерпением ожидала впечатлений знаменитого поэта. И Д'Аннунцио не разочаровал ее – он превознес полет на аэроплане так, как мог сделать только Поэт:

Это божественно! Это что-то божественное и до сих пор не выраженное. Мгновение, когда вы покидаете землю, наполнено безграничной прелестью. Ощущаешь рождение нового чувства. Мое сердце наполнено им... Это было мгновение невысказанной и незабываемой благодати: я могу сравнить его только с одним из тех редких моментов высшего счастья, который каждый помнит как самый лучезарный в своей жизни. Завершение было резким, как неожиданное пробуждение, как внезапно прерванное любовное наслаждение ⁶.

Несколькими часами позже итальянский летчик Марио Калдерара поднял Д'Аннунцио в воздух на своем биплане конструкции братьев Райт с новым итальянским двигателем.

Первый итальянский авиатор на самолете с итальянским мотором поднял в голубое небо Италии великого Поэта. Это было самым впечатляющим моментом⁷,

– восторгался один из обозревателей состязаний в Брешиа зримым единством полета авиатора и поэта.

Полет Д'Аннунцио с Калдерара длился значительно дольше, чем с Кертисом. И вновь Д'Аннунцио превратил даже неприятные моменты полета – удар при приземлении, гул мотора – во «фрагменты наслаждения» и указал (одним из первых) на то, как странно, «как во сне», все выглядело сверху. Д'Аннунцио предвосхитил красочные образы, которые в 1930-е гг. будут создавать итальянские футуристы в известной теперь всему миру «аэроживописи»:

Мы летели над группой скачущих лошадей, и они выглядели так, как будто были распластаны на поверхности Земли в искривленной сжатой проекции ⁸.

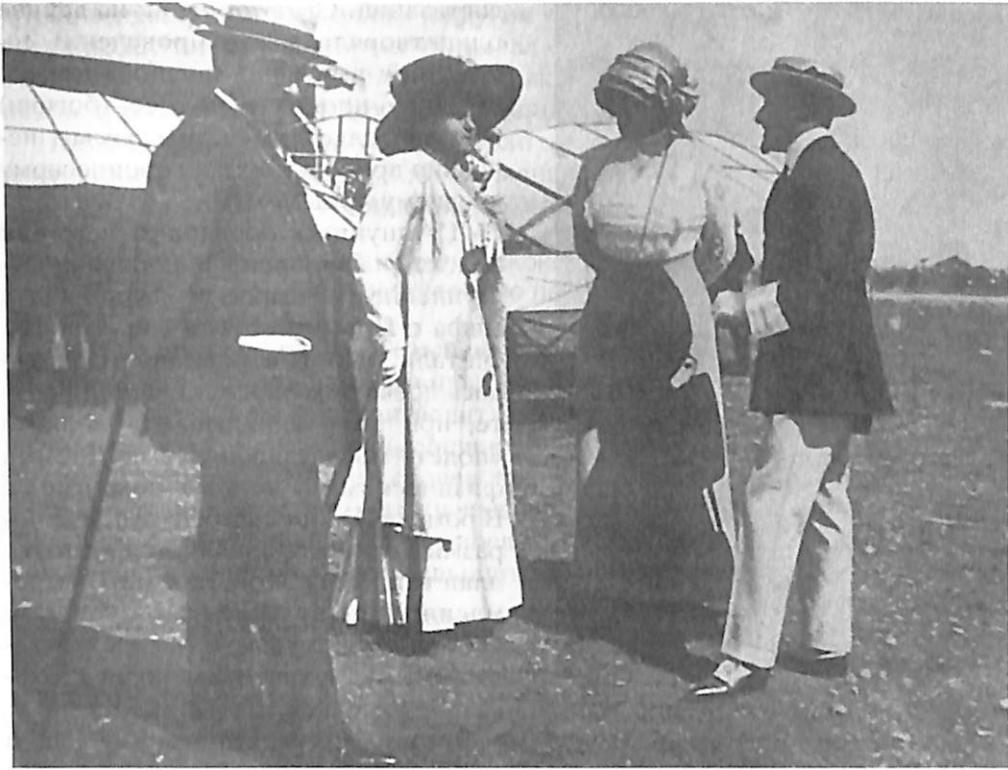
Роман «Может быть – да, может быть – нет» был опубликован в феврале 1910 г. Как известно, по своему жанру роман принадлежит модальности воз-

⁵ Barzini, L. D'Annunzio tra gli aeroplani // Corriera della Sera. 11 September. 1909. P. 2.

⁶ Цит. по: Castagnola. Introduction... P. 45.

⁷ Cobianchi, M. Pionieri dell'aviazione in Italia. Roma, 1943. P. 30.

⁸ Цит. по: Castagnola. Introduction... P. 46–47.



Д'Аннунцио (справа) беседует с женой французского летчика Л. Блерио, 1909 г.

можного – в нем можно осуществить то, что не воплотилось в действительности⁹. Д'Аннунцио строит сюжет на возможностной версии реальных событий, переплетая их с классическими мифами о полете, увязывая с героическими фрагментами европейской истории, расширяя мир возможного вокруг авиации.

Уже на первых страницах романа оживает миф о Дедале и Икаре. Главный герой Паоло Тарзис мчится со своей возлюбленной на автомобиле, но ему чудится, что он летит на «Дедаловой машине». Это видение определяет дальнейшие события: вслед за своим лучшим другом, летчиком Джулио, Паоло едет на авиационные состязания в Брешию (на те самые, на которых побывал Д'Аннунцио). Но теперь авиационное поле, которое поэт видел в Монтикьяри, предстает оживленным, пышно украшенным военным лагерем, где современные рыцари готовятся к турниру. К тому времени в европейской культуре уже появилась надежда на возрождение среди летчиков рыцарских идеалов. В ответ на ожидания людей Д'Аннунцио поднимает образ авиаторов до уровня рыцарей.

В центре летного поля поэт помещает коринфскую колонну, увенчанную бронзовой статуей крылатой богини Победы, она украшала фронтоны храма в акрополе древней Брешии, и ее образ был изображен на официальной афише

⁹ Эшштейн. Философия возможного... С. 208–209.



Афиша авиационных состязаний в Брешиче. Сентябрь, 1909 г. (художник Алдо Мазза)

состязаний. Статуя богини на афише олицетворяла место проведения состязаний; в романе авиационные состязания проходят под ее (богини) покровительством и тем самым невольно приобщаются к героическому древнему прошлому.

Д'Аннунцио посвящает истории рождения аэроплана специальное отступление, начиная свой рассказ с мифа о Прометее. В те годы многие считали, что в аэроплане воплотилась древняя мечта человека о полете, при этом вкладывая в понятие «полет» представления о полете и в физическом, и в духовном мирах. В романе Д'Аннунцио дает повод поразмыслить о том, является ли аэроплан венцом вечной, как мир, устремленности человека к небесам. Он апеллирует в том числе и к христианскому мифу, сравнивая полет летчика с Вознесением¹⁰.

Реальные состязания в Брешиче прошли почти без инцидентов. Но сюжет романа не обошелся без гибели героя. Невиданная ранее, фанта-

стическая по форме смерть летчика – падение «с неба» из летящей машины – в то время потрясала всех, в том числе поэтов и писателей¹¹. Первые летчики практически в каждом полете шли на смертельный риск. Не случайно их иногда называли «гладиаторами». Д'Аннунцио увидел в этом сравнении возможность уподобить состязания летчиков поединкам гладиаторов. В романе собравшаяся на авиационные состязания толпа зрителей та же, что и на гладиаторских боях, – жаждущая зрелища и крови. Но современные летчики-гладиаторы сражаются не с разъяренным зверем, а со «стихиями», «силами природы» и даже с царствующими в воздухе «божествами»¹². На какой-то момент летчики попадают в мифологический план, становятся сродни мифологическим героям.

И вот кульминация первой части романа – при попытке побить рекорд высоты разбивается Джулио. Его смерть «восхищает все живое на Земле». Но Д'Аннунцио ведет главного героя дальше. Теперь Паоло летит по воздуху, словно по грани между земным и потусторонним мирами. Он ощущает тень

¹⁰ Д'Аннунцио Г. Может быть – да, может быть – нет // Полн. собр. соч. М., 1911. Т. 12. С. 32.

¹¹ Гибель летчиков воспевали многие русские поэты и писатели: Леонид Андреев – рассказ «Полет»; Игорь Северянин – стихотворение «Памяти Мациевича»; Александр Блок – стихотворение «Авиатор»; Александр Куприн – стихотворение «De profundis».

¹² Д'Аннунцио Г. Может быть – да, может быть – нет // Там же. С. 85.

друга, «сидящую между одним и другим крылом, подобно духу ветра, подобно невидимому пилоту, который указывал ему путь и подъем». И вдруг появляется радуга – «небесный призрак» – знак, извещающий Паоло о том, что возникла духовная связь между ним и умершим другом¹³.

После возвращения на землю Паоло охватывает чувство безысходности от изнуряющей его «земной» любви к женщине; только гибельный полет вслед за другом кажется ему избавлением:

И воображение нарисовало ему бесконечный полет над волной, которая, как волна Леты, отнимала у него всякую память о покинутом берегу¹⁴.

Паоло отправляется в опасный перелет через Тирренское море – с западного побережья Италии на Сардинию. Но во время полета, – который в некоторых деталях точно воспроизводит знаменитый перелет Блерио через Ла-Манш, а с другой стороны, ассоциируется с полетом Икара, – с ним происходит чудесная метаморфоза, сродни духовному преображению¹⁵. Паоло обретает страстное желание жить и дальше уже летит навстречу новой жизни, смысл которой открывается ему после приземления на пустынном и безмолвном берегу Сардинии. Там он слышит вездесущий Голос:

Сын, нет другого Бога кроме тебя (*Figlio, non vè dio se non sei tu quello*)¹⁶.

Мысль, что в перелете Блерио древний миф об Икаре получил новое триумфальное разрешение, уже образно воплощалась в европейской поэзии¹⁷. Тем не менее Д'Аннунцио дал свое видение победного перелета летчика через водную стихию, и оно неоднозначно. Перелетел ли Паоло через Лету, или полет сквозь приникший к водам дух обернулся преображением, или герой-летчик собственной волей достиг иного уровня, став сверхчеловеком в нитшианском смысле?

Поэтический взгляд Д'Аннунцио на полеты насыщен мифологическими, метафизическими, духовными ассоциациями, которые можно истолковать по-разному. Как истинный художник, он побуждал читателя к домысливанию очерченного им тайного, возвышенного, героического, скрывающегося – быть может! – за аэропланом. Реальность, в которой описывается авиация в романе, многомерна, многовозможна. Она постоянно переключает читателя с одного домысла на другой, но ни один не оказывается действительным, все они ускользают, остаются только возможными – «может быть – да, может быть – нет».

Д'Аннунцио задумывал свой роман в те годы, когда ненадежные тихоходные аэропланы еще не приобрели практического значения, и их будущее не

¹³ Там же. С. 123–127.

¹⁴ Там же. С. 370.

¹⁵ В полете над Тирренским морем Паоло охвачен религиозным чувством: «Не превратится ли осуждение на смерть неожиданно в жизнь? Час принесения себя в жертву – в час преображения?» («*La morte poteva divenire la vita? Il giorno d'immolazione divenire giorno di trasfigurazione?*»). И в дальнейшем состояние Паоло имеет прямое сходство с духовным преображением. *D'Annunzio, G. Force che si force che no...* P. 358.

¹⁶ *D'Annunzio. Force che si force che no...* С. 360.

¹⁷ См.: Желтова Е. Л. Миф о летчике-сверхчеловеке в европейской культуре начала XX века // ВИЕТ. 2001. № 2. С. 95–115.

было понятно. Но к моменту выхода романа ситуация изменилась – авиация начала интенсивно развиваться, обозначились ее перспективы в военном деле.

Д'Аннунцио ревностно следил за успехами авиации и еще до выхода романа из печати считал необходимым выступить в нескольких городах Италии с речью под названием «Овладение небом», чтобы донести до итальянской нации важность развития военной авиации. Первое такое выступление состоялось 21 февраля в Театро Лирико (Teatro Lirico) в Милане. Он начал свое обращение с того, что нарисовал поэтическую картину истории завоевания человеком воздуха, – указал, что стремление человека к полету выразилось и в надгробном памятнике Джулио П Де Медичи работы Микеланджело, и в сюжете комедии Аристофана «Птицы», – и лишь затем проявил себя как компетентный и проницательный военный эксперт. Парируя существовавшее в то время мнение о превосходстве дирижаблей, он утверждал, что именно аэроплан, а не дирижабль станет в будущем новым могущественным оружием.

Д'Аннунцио выражал свою полную убежденность в том, что контроль над воздушным пространством в будущих войнах будет столь же важен, сколь был важен контроль над морями в прошлом, что во всех ведущих державах мира затрачиваются значительные усилия для создания военного воздушного флота и что Италия ни в коем случае не должна отставать в этом важном деле. Его выводы имели явный националистический тон – Д'Аннунцио восхвалял Францию как лучшего союзника Италии и напоминал об австрийском господстве над Северным Адриатическим (Венецианским, как называли его итальянцы) морем, которое многие итальянцы считали частью исторического наследия Италии¹⁸. Антиавстрийские высказывания были в то время вполне допустимы среди итальянского населения, но находились в противоречии с официальным международным положением Италии – она была тогда членом так называемого Тройственного союза с Австрией и Германией.

В конце марта 1910 г. Д'Аннунцио вынужденно покинул Италию и на пять лет остался в Париже, где участвовал в литературной и общественной жизни, а также посещал авиационные выставки и шоу и вновь поднимался в воздух на аэроплане. 30 апреля 1910 г. поэт дал интервью об авиации известной французской газете «Ле Матен». Он говорил о том, что мечты о полете отразились еще в образах римских богов (Д'Аннунцио ссылается на образ богини Минервы, входившей наряду с Юпитером и Юноной в так называемую капитолийскую триаду), затем в строках «Божественной комедии» Данте¹⁹, далее в проектах летательных аппаратов Леонардо да Винчи и, наконец, их в авиации реализовали французские летчики Фарман, Латам, Полан. Поэт связал древнеримскую мифологию, итальянское Возрождение и французскую авиацию в единую историю полета в политических целях – желая показать историческое единство Италии и Франции в деле освоения воздушного пространства.

Далее он перешел к описанию будущего и употребил очень значимый для французской нации политический символ республики, назвав общество буду-

¹⁸ *Laredo de Mendoza, S. Gabriele D'Annunzio aviatore del Guerra. Milano, 1930. P. 69–85.*

¹⁹ В «Божественной комедии» (Песнь XXVI, Ад) Данте ввел понятие «*Folle Vole*» – метафорическое обозначение призвания человека идти (лететь) за пределы доступного. Этот термин, часто встречающийся в итальянской литературе, широко использовался Д'Аннунцио в высказываниях об авиации.

щего «Республикой воздуха». Поэт в общих чертах обрисовал свое видение идеального нового общества, некоего земного рая, где не останется «дурных», порочных людей. (Иллюзии об «авиарае» были распространены в то время и составляли центральный миф об «авиационном» будущем.) В то же время Д'Аннунцио трезво оценивал то, что авиация принесет с собой основательные перемены и для эстетики новой эпохи, и для гражданской жизни, и для войн; он предвидел, что в обществе неизбежно возникнут новые идеалы, новые законы, новые обычаи ²⁰.

Безусловно, Д'Аннунцио сам верил в те замечательные перспективы, которые, как он утверждал, открывала авиация. Но он видел также в авиации возможность тотального воздействия на людей: на их души и на разум. Он понимал, что с авиацией можно успешно связывать политические идеи и тем самым усиливать их воздействие. Поэтому неудивительно, что с началом Первой мировой войны Д'Аннунцио стремится принять участие в ней именно в авиационных частях, отдавая себе отчет в том, какие горизонты открывает для его военно-политической карьеры не только собственно авиация, но и ее пропаганда.

Поэт – авиатор – герой – супермен

В начале войны 1914 г., в то время как итальянское правительство решает занять нейтральную позицию, Д'Аннунцио становится пламенным интервентом, призывая Италию выступить на стороне Франции против Австрии. Вернувшись в Италию в начале мая 1915 г., поэт продолжает свою интервентскую кампанию, и когда 24 мая Италия вступает в войну, он записывается в авиационные части армии добровольцем.

30 июля 1915 г. Д'Аннунцио пишет на 12 страницах письмо-просьбу премьер-министру Италии. Он просит дать ему возможность участвовать в войне как простому солдату и не превращать его в пропагандистский символ. Д'Аннунцио стремился участвовать в военных действиях, чтобы стать героем новой войны, однако по возрасту и из-за отсутствия навыков пилотирования он не мог сесть за рычаги управления истребителя и превратиться в «воздушно-го героя-рыцаря», в «аса», как их будут называть позднее. Поэт мог надеяться только на участие в авиационных рейдах бомбардировщиков и самолетов-разведчиков. Он был направлен в эскадру гидросамолетов, которая базировалась в Венеции, однако с негласными привилегиями – после боевых экспедиций поэт возвращался в «небольшой уютный дворец, куда из Франции им было выписано все необходимое» ²¹.

7 августа вместе с командиром эскадры Джузеппе Мирайа Д'Аннунцио совершил полет над итальянским городом Триестом, он все еще принадлежал Австрийской империи. Поэт разбрасывал листовки, в которых высмеивал австрийскую военщину и призывал население к решительным действиям, а 20 сентября в снежную бурю Д'Аннунцио разбрасывал воззвания над другим символом порабощения Италии Австрийской империей – городом Трентом. Полет над Триестом был для поэта «поэтической песней», а рейд над Трентом – «подвигом

²⁰ D'Annunzio G. A la gloire de l'Aviation de la France // Le Matin. 30 avril. 1910. P. 1.

²¹ Кормильцев И. Три жизни Габриэле Д'Аннунцио // Иностранная литература. 1999. № 11. С. 34.



Веранда Аполлона на знаменитой вилле Д'Аннунцио на оз. Гарда. На веранде макеты самолетов



Гостиная виллы Д'Аннунцио. На потолке воздушный винт самолета, на котором в 1927 г. итальянский летчик Ф. де Пинедо перелетел через Атлантический океан

альпино»²². С этих первых комментариев начинается новая линия поэтического творчества Д'Аннунцио. Теперь он будет воспевать своих летчиков и свои собственные перелеты, будет создавать мифы вокруг реальных событий.

В период с августа по декабрь 1915 г. Д'Аннунцио принял участие в нескольких воздушных рейдах и пытался организовать очень дерзкий полет на Зару – важный город на побережье Далмации со значительным итальянским населением. Полет был назначен на 23 декабря, однако гибель летчика Джузеппе Мирайа 21 декабря помешала осуществлению этого плана. На похоронах Д'Аннунцио произнес:

Наш товарищ умер в 33 года, в возрасте великого мученичества на кресте, распятый на своих крыльях... Надеюсь, я буду удостоен чести достичь тебя (погибшего летчика – Е. Ж.) при помощи твоих крыльев и принести тебе нашу любовь²³.

В годы войны полет на аэроплане все еще оставался в представлении людей тайной, люди не переставали верить, что за авиацией скрывается что-то чудесное, невозможное в обыденной жизни. И вот в день, когда фактом смерти человек поставлен перед непостижимым, когда бессильны опыт и разум, когда обостряется потребность в чуде, – в этот момент великий итальянский поэт говорит о сходстве смерти летчика с распятием и вознесением Христа, и его слушателям начинало казаться, что смерть летчика и на самом деле осо-

²² Альпино – солдаты итальянских военных подразделений, которые специально тренировались для войны в Альпах. *Catalanotto*, В. L'aviatore D'Annunzio // D'Annunzio, l'uomo l'eroe il poeta. Roma, 2001. P. 145.

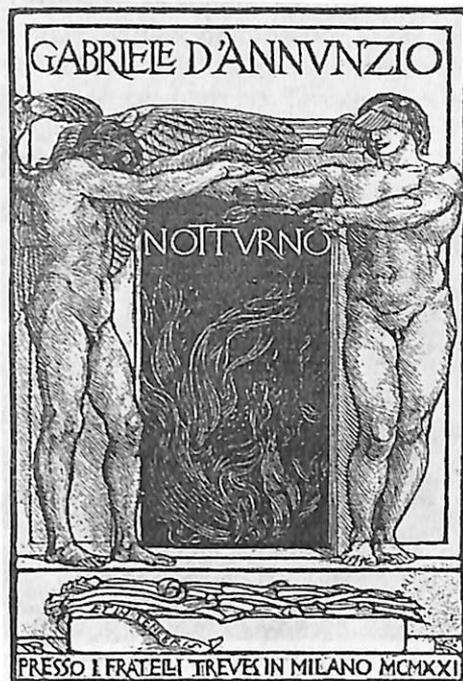
²³ *Laredo de Mendoza*. Gabriele D'Annunzio aviatore del Guerra... P. 349–350.

бенная. А когда у могилы Мирайа Д'Аннунцио произносит, что надеется «быть удостоенным чести» достичь погибшего «при помощи его крыльев», он не просто прикладывает к реальной ситуации уже известный сюжет из своего романа, – что в полете на аэроплане можно встретить тень, дух погибшего летчика. Уподобив смерть командира эскадры смерти Христа, Д'Аннунцио задает канву нового мифа и в последующих словах подразумевает свою собственную роль в нем – последователя обожествленного Мирайа, апостола новой веры – веры в безграничные возможности полета на аэроплане.

Во время войны не без влияния Д'Аннунцио миф о том, что летчики способны избежать обыкновенной человеческой смерти и через полет на аэроплане попасть на небеса, распространился по всей Европе. Во Франции подобная легенда окружала гибель знаменитого аса Жоржа Гинмера. В форме, непосредственно заимствованной из романа Д'Аннунцио, – когда дух погибшего летчика продолжает летать вместе с оставшимися в живых летчиками, – миф о бессмертии летчика вошел в известную биографию Жоржа Гинмера, написанную Анри Бордо²⁴.

16 января 1916 г., во время полета Д'Аннунцио на Зару, двигатель самолета неожиданно остановился, и пилот был вынужден совершить аварийную посадку. Во время сильного толчка при приземлении Д'Аннунцио ударился правым виском о пулемет, установленный на самолете. В результате удара впоследствии стала отслаиваться сетчатка правого глаза, и в конце концов Д'Аннунцио его лишился. Чтобы сохранить другой глаз, поэт вынужден был пролежать в постели в полной темноте в течение трех месяцев. В эти месяцы он надиктовывает книгу под названием «Ноктюрн», наполненную поэтическими образами, фантазиями и стихами, – исповедь-покаяние о героических полетах и гибели летчиков, боевых друзей поэта. После многочисленных авторских правок «Ноктюрн» был издан в 1921 г.

Потеря глаза не остановила Д'Аннунцио. Делая упор на то, что он награжден Серебряной медалью, поэт сумел настоять на возвращении на фронт. 13 сентября 1916 г. он летел на бомбардировщике на город Паренцо. Позже он написал: «13 сентября 1916 г. – дата моего второго рождения»²⁵, – приравняв возвращение в авиацию к возвращению к высшей неземной жизни.



Обложка первого издания книги Д'Аннунцио «Ноктюрн». Милан, 1921 г. (художник Адольфо де Каролис)

²⁴ Wohl, R. A. A passion for wings. London, 1994. P. 235–238.

²⁵ D'Annunzio, G. Notturmo. Milano, 1995. P. 225.



*Д'Аннунцио (третий слева) около самолета «Капрони СА. 450».
На фюзеляже изображен туз пик, 1917 г.*

Осенью того же года Д'Аннунцио назначают в пехотную дивизию, и только в апреле 1917 г. он вернулся в любимую авиацию, получив назначение в эскадрилью бомбардировщиков, базировавшуюся в аэропорте Ла Камина. 23 мая поэт пишет обращение к итальянским летчикам, которые вот-вот должны были начать поддержку с воздуха продвижения 3-й армии:

Итальянские авиаторы, крылатые боги нашего неба, воздушные вестники нашей армии... Вы являетесь глазами, которые отыскивают, руками, которые поражают, крыльями, которые подобно флагам в небе, возвещают о прибытии Италии. Великий сбор военных крыльев созывается над воюющим фронтом в то самое время, когда наша героическая пехота бросится на врага... Впервые битва будет вестись и на земле, и в небе с единодушной волей к победе ²⁶.

Теперь Д'Аннунцио поэтическими средствами усиливает образы военных летчиков и военной мощи Италии. Реальную ситуацию он превращает в версию распространенного сказочно-мифологического сюжета о верховной силе (власти) и ее крылатых пособниках. Летчики становятся божествами, обладателями качеств летающих сверхсуществ, крылатыми посланцами могущественной Италии, предвестниками ее наступления, глашатаями великой битвы. Волшебное, мистическое и действительное перемешиваются, возникает новая реальность, новый миф.

В 1917 г. во время кровопролитных боев на территории Карсо эскадрилья Д'Аннунцио участвовала во многих операциях. Поэт принимал участие в

²⁶ *Laredo de Mendoza. Gabriele D'Annunzio aviatore del Guerra... P. 171–172.*

большинстве полетов. Он летал на борту самолета «Капрони Са. 450», на его фюзеляже был изображен туз пик, по преданию приносящий удачу. Самолет, на котором летал Д'Аннунцио, был не раз атакован, а однажды вернулся с 137 дырами от пуль и осколков гранат. Поместив на самолет изображение туза (франц. – as, нем. – As, англ. – ace), Д'Аннунцио символически приобщил себя к когорте легендарных героев Первой мировой войны, дав понять, что он тоже ас. В это время Д'Аннунцио получает третью Серебряную медаль.

Реальные перспективы стремительно развивавшейся авиации увлекали поэта не меньше, чем ее пропаганда. Теперь Д'Аннунцио интересовали новые возможности стратегического применения имевшихся на вооружении самолетов. Поэт призывал использовать авиацию для нанесения ударов глубоко в тылу врага, применять группы бомбардировщиков, способные осуществлять свои рейды в любую погоду, предпочтительно ночью. Первой целью такого рейда была гавань Пола, где базировался австрийский флот. Эскадрилья Д'Аннунцио, возглавляемая самолетом поэта с изображением туза пик, в начале августа 1917 г. летала на Пола трижды. После успешных полетов на Пола, за которые Д'Аннунцио получил звание майора, у поэта родились новые планы. Его следующей целью становится второй по значимости форпост австрийских военно-морских сил в Адриатическом море – остров Боке ди Каффаро, где располагалась флотилия австрийских подводных лодок. Для бомбардировки флотилии была создана специальная мощная эскадрилья бомбардировщиков, которую заранее перевели из Милана в аэропорт Чойа де Колле, расположенный по другую сторону Адриатического моря по отношению к фьорду Каффаро.

Д'Аннунцио сам спланировал акцию и предварил ее пламенным обращением к пилотам:

...теперь вы призваны осуществить гораздо более смелый поступок... Вы будете первыми, кто поднимет итальянские крылья в яростное небо, до сих пор недоступное для воздушной атаки. Вы будете первыми, кто атакует самую секретную базу австрийских подводных лодок и большую флотилию, стоящую на якоре в заливе Теоде. Сложность маршрута, особенность места, военная важность задания, необходимость превзойти ваши собственные способности и отвага, достигающая в опасности новой силы, – все это поднимет ваш дух, который всегда был на уровне происходящего героического события и всегда был сильнее просто судьбы ²⁷.

Призыв поэта был направлен не только на духовную мобилизацию пилотов. Если обратиться к свидетельствам самих летчиков Первой мировой войны ²⁸, то выясняется, что для успешного выполнения подобного рейда от них требовались просто хорошие навыки пилотирования. Но Д'Аннунцио стремился создать представление о непревзойденной эскадрилье и поставил успех операции, – который главным образом обеспечивался мощностью, надежностью и оснащенностью самолетов, – в зависимость от суперкачеств летчиков. Красота задуманной им операции – бомбардировка с воздуха военно-морской флотилии противника – вдохновила поэта на завершение героической картины образом летчиков, отважно летящих над морской стихией, волей и духом преодолевающих судьбу.

²⁷ Цит. по www.cronologia.it/storia/a1917n.htm

²⁸ Никольский С. Н. На воздушном корабле. М., 2001.



Эмблемы эскадрилий, которые организовал Д'Аннунцио во время Первой мировой войны

идею – запустить торпеды с самолетов, летящих низко над поверхностью моря. Он меняет свой прежний девиз «Выше и дальше» («Più alto e più oltre») на «Ниже и дальше» («Più basso e più oltre»). «Для того чтобы удачно запустить торпеды против кораблей противника, я должен снизиться до высоты менее 4 метров над водой», – пояснял поэт²⁹. Эта стратегия к тому же была более приемлема для поэта, так как полеты на большой высоте были болезненны для единственного поврежденного глаза Д'Аннунцио.

Поэт убедил высшее командование создать так называемую «первую эскадрилью авиационных торпед ВМС». Эскадрилья располагалась на Лидо – береговой полосе между лагунами и морем близ Венеции – и должна была быть оснащена самыми последними самолетами фирмы «Капрони», способными нести тяжелые торпеды. Однако новые двигатели, установленные на самолетах, оказались ненадежными, и Д'Аннунцио был вынужден отказаться

Рейд состоялся с 3 на 4 октября. В ночь «Святого Франциска», под черкнул поэт²⁹. Нарисованное поэтом будет воспринято на веру, летчики в представлении людей станут героями, суперменами – такими, какими представил их поэт. Возникнет миф, который необходимо поддерживать. Д'Аннунцио должен будет задумывать и осуществлять все более впечатляющие и рискованные рейды и все больше превозносить летчиков.

В начале 1918 г. Д'Аннунцио организовал новую акцию, но не в воздухе, а на море. С начала войны итальянские военно-морские силы работали над созданием небольших торпедоносцев для потопления кораблей противника. Такие катера наконец были созданы и в декабре 1917 г. успешно применены против австрийских ВМС. Узнав об этом, Д'Аннунцио призывает осуществить еще более дерзкую задачу – атаковать залив Буккари, недалеко от города Фиуме, где, по данным разведки, дислоцировалось много австрийских кораблей. Но кораблей в заливе не оказалось. Однако именно эта неудавшаяся операция побудила Д'Аннунцио выдвинуть новую

²⁹ *Catalanotto. L'aviatore D'Annunzio...* P. 153.

³⁰ Там же.

от своего впечатляющего плана. Тем не менее эскадрилья была в конце концов создана из новых двухместных бомбардировщиков «SIA 9B» и истребителей «SVA». На боковой части фюзеляжа каждого самолета в качестве герба эскадрильи была изображена римская трирема с крыльями и клювообразным носом и латинским девизом «Sufficit animus» – «Дарует мужество». На головном самолете эскадрильи девизом служили слова «Semper adamas» – «Всегда не-сокрушимый». Эта небольшая эскадрилья входила в состав более крупной эскадрильи, возглавляемой Д'Аннунцио и названной им «Эскадрилья Святого Марка» («Squadra di San Marco»). Эмблемой эскадрильи стало изображение святого Марка, евангелиста, парящего в воздухе с мантией, служащей ему крылом, и надпись девиза на венецианском диалекте: «Ti con ni, ni con ti» – «Ты с нами, мы с тобой».

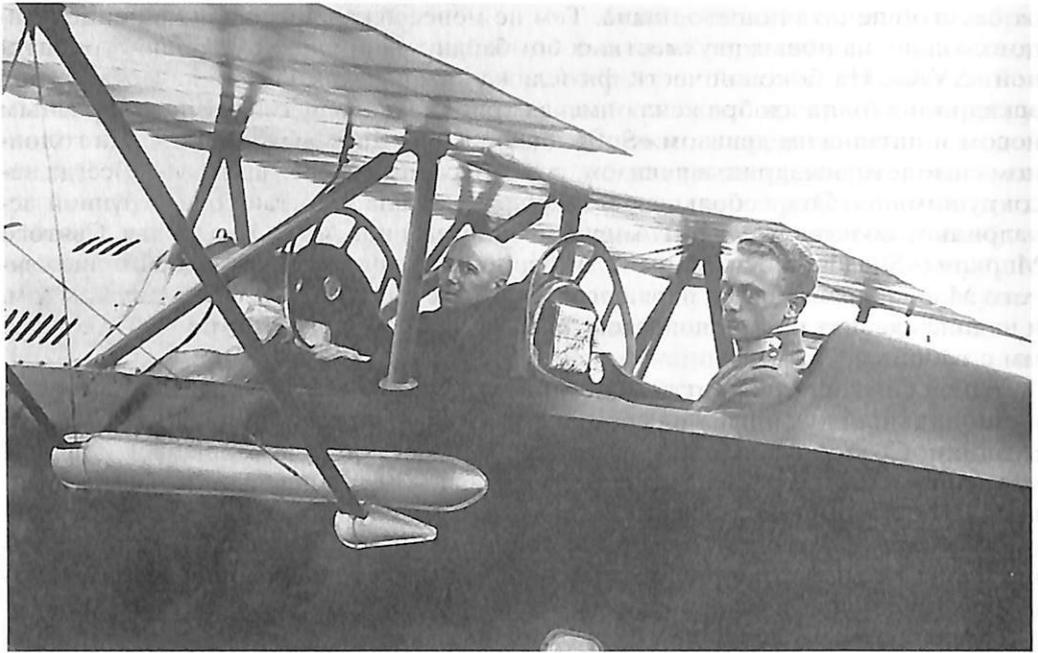
Такой символикой поэт демонстрировал, что его эскадрилья несет высокий национальный дух и идеалы времен Рима и прославленной Венецианской республики. Святой Марк с давних времен был покровителем Венеции. А фраза «Ты с нами, мы с тобой» была произнесена в 1797 г. главой небольшого поселения Перасто на побережье Далмации, когда тот вынужден был сдать австрийской армии город, многие годы принадлежавший Венецианской республике. Глава Перасто говорил о том, что город всегда был рад принадлежать Венеции и жить под покровительством святого Марка: «Ti con ni, ni con ti».

Появление самолетов «SVA», которые практически оказались пригодными для решения задач стратегической разведки на больших расстояниях, дало Д'Аннунцио возможность попытаться осуществить свой заветный и самый яркий замысел – полета на Вену. Еще в 1915 г., возвращаясь из полета на Тренто, поэт подарил своему пилоту фотографию с латинскими словами «Dones ad metam: Vienna!» – «Пока не достигнем цели – Вены!». Годом позже, во время долгих месяцев бездействия после трагического эпизода, приведшего к потере глаза, он написал вступление к одной из своих новелл. Д'Аннунцио сидит за столом и беседует с воображаемым летчиком: «Мы говорим об аэропланах... о везении и невезении. Мы смотрим на карту, на расстояние между Кампоформидо и Веной, нашей мечтой»³¹. И далее он мечтает о том, как будут созданы новые «мощные, сильные и быстрые самолеты» и новая «потрясающая эскадрилья», способная наносить удары по далеко расположенным целям.

И вот в 1917 г. Д'Аннунцио безуспешно пытается убедить Верховную ставку санкционировать полет на Вену. Поэт смог добиться только разрешения вылета с бомбардировщиком Капрони на дистанцию 1000 км в Северной Италии. Полет был успешно осуществлен 4 сентября 1917 г., но в разрешении лететь 5 сентября на Вену в самую последнюю минуту ему отказали. Д'Аннунцио повторил свой запрос о полете на Вену летом 1918 г. – в этот раз разрешение он получил.

Задача рейда состояла не в том, чтобы сбросить бомбы на австрийскую столицу, а в том, чтобы разбросать тысячи листовок с обращением к жителям Вены. Было решено осуществить рейд на новых самолетах «SVA 10». Выполнить задачу должна была эскадрилья, базировавшаяся в аэропорте Сан Пелаго, около Падуи. Все пилоты эскадрильи были родом из района Венеции, и они решили назвать эскадрилью «Serenissima» – «Светлейшая» – прославлен-

³¹ *Laredo de Mendoza. Gabriele D'Annunzio aviatore del Guerra... P. 261.*



Самолет «SVA 10», модифицированный специально для полета Д'Аннунцио с летчиком Натале Ралли на Вену, 1918 г.



Летчики эскадрильи «Serenissima», 1918 г.

ным обращением к старой Венецианской республике. Полет готовился очень тщательно, Д'Аннунцио внимательно наблюдал за приготовлениями. Однако с его точки зрения, самолет «SVA 10» имел большое упущение – он был предназначен только для одного человека, что не допускало участия поэта в операции. В двухместной версии самолета запас и расход топлива не были рассчитаны на столь длительный перелет. Для того чтобы поэт принял участие в акции, был оснащен специальный самолет, на котором установили U-образный топливный бак, располагавшийся вокруг переднего сидения. Д'Аннунцио, безусловно, хотел сидеть на этом «пламенном», как он определил его, месте. Вдоль левого борта фюзеляжа были сооружены специальные средства управления самолетом, позволявшие пилоту, капитану Натале Палли, безопасно управлять самолетом с непривычного местоположения.

Полет был назначен на 3 августа 1918 г., но уже поднявшиеся в воздух самолеты были вынуждены вернуться из-за плохих метеоусловий. Вторая попытка, 8 августа, также оказалась неудачной – из-за облачности пилоты потеряли друг друга из вида. Поскольку самолеты в это время настоятельно требовались на фронте, Верховная ставка дала разрешение только на 3 попытки вылета на Вену. Таким образом, осталась лишь одна последняя возможность. Более того, был приказ, если из вылетевших останется только пять самолетов, то они обязаны вернуться назад. На восходе солнца, 9 августа, Д'Аннунцио обратился к своим лучшим 5-ти пилотам:

Мне приказано вылететь с 11 самолетами. Мне приказано не лететь дальше, если число оставшихся самолетов будет меньше пяти... Каждый из вас будет лететь до последнего удара мотора... Если я не долечу до Вены, я не вернусь назад. Это мой приказ. Это ваша клятва ³².

Замысел поэта был рискованный – новые самолеты «SVA-10» не обладали необходимой надежностью. Но этот рейд должен был увенчать живую героическую поэму Д'Аннунцио о военной авиации Первой мировой войны, и поэт решил увеличить вероятность успеха количеством летящих на Вену самолетов – если даже несколько самолетов откажут, то остальные долетят. В призванном же поддержать миф о героях летчиках обращении Д'Аннунцио прировнял цену акции к жизни летчиков.

На рассвете в 5 часов 50 минут стартовали 11 самолетов, но вскоре два самолета вынуждены были вернуться из-за неисправности двигателей. Третий самолет, лидер эскадры, был поврежден при вынужденной посадке. Оставшиеся 8 самолетов продолжали лететь строем над восточными Альпами и городом Клагенфурт в направлении австрийской столицы. Отказ двигателя вынудил еще одного пилота совершить аварийную посадку в районе Винер-Нейштадт, где базировалась австрийская эскадрилья истребителей. Прежде чем пилота схватили, он успел поджечь самолет, чтобы тот не достался противнику. Семь самолетов все-таки долетели до Вены, семь – как число звезд в созвездии Большой Медведицы, – прокомментирует позже Д'Аннунцио. Они сбросили тысячи листовок с двумя обращениями, напечатанными на бумаге, тонированной под трехцветный итальянский флаг. Первое обращение написал сам Д'Аннунцио в типичном для него мифопоэтическом стиле.

³² *Catalanotto. L'aviatore D'Annunzio... P. 156.*

Полет на Вену произвел фурор в Италии и во всем мире. Пресса подробно освещала перелет. Известный французский журнал «L'Illustration» напечатал большую иллюстрированную фотографиями статью в стиле самого Д'Аннунцио:

Представители латинской расы, потомки древних римлян преподнесли... элегантный урок справедливости и цивилизованности... Именем эскадрильи «Serenissima» поэт напоминает о великом историческом прошлом Прекрасной Венеции (Venise-la-Belle)... об Аллегри, Локателли...³³

Журнал повторял слова восторженного обращения Д'Аннунцио к пилотам, долетевшим до Вены: «Великие Дедаловы птицы», «ego velivole»³⁴, «посланники Апполона с крыльями за спиной».

Д'Аннунцио достиг своей цели. Его триумфальный перелет встал в один ряд с национальными историческими достижениями. Имя Д'Аннунцио было на устах у всей Италии. Он стал национальным героем. Но больше в авиационных рейдах поэт участия не принимал, хотя по окончании войны он мечтал о новых эпохальных и героических полетах на аэропланах и предлагал идею межконтинентального перелета из Рима в Токио. Перелет состоялся, но в это время поэт участвовал в другой легендарной военно-политической акции, касавшейся города Фиуме³⁵.

* * *

Появление аэропланов породило широкие возможности для художественного переосмысления традиционно принадлежавших поэзии сюжетов и тем о полете. Это привлекло внимание Д'Аннунцио и многих других, очень разных по своим взглядам, поэтов и писателей³⁶. Но всех этих поэтов объединяло одно – модальность творчества – они создавали то, что могло быть, обогащали и одухотворяли жизнь возможным.

³³ Аллегри Антонио – итальянский художник VI в.; Локателли Пьетро (1693–1764) – итальянский скрипач и композитор. См.: L'escadrille Serenissime sur Vienne // L'Illustration. 1918. 24 Août. № 3938. P. 190.

³⁴ Velivolo – самый широко распространенный неологизм на авиационную тему, созданный Д'Аннунцио. Он появляется в романе Д'Аннунцио «Может быть – да, может быть – нет» и служит для обозначения аэропланов и других летательных аппаратов. Этимологически восходит к прилагательному «velivolus» (желающий летать), встречающемуся у латинских поэтов, например у Лукреция.

³⁵ В октябре 1918 г. итальянское население г. Фиуме (ныне г. Риека, Хорватия) захватывает в городе власть и провозглашает республику. В апреле 1919 г. делегация города обращается к Д'Аннунцио с просьбой занять пост руководителя республики. В сентябре Д'Аннунцио становится губернатором и военным комендантом государства Фиуме, которое просуществовало более полутора лет.

³⁶ Аэроплан органично вписался в модернистскую поэзию Апполинера (поэма «Зона»), стал средством разрешения мистических грез о вознесении у Л. Андреева (рассказ «Полет») и в то же время побудил родоначальника футуризма Ф. Т. Маринетти к призыву «покончить» с всяческой мистикой полета. Авиация рождала романтические иллюзии о совершенной, возвышенной, божественно прекрасной жизни (Э. Ростан, В. Брюсов, В. Каменский), а иногда представляла могущественным орудием устрашения и власти (Р. Мартин, Ф. Т. Маринетти).

Авиация стремительно развивалась, однако воображаемая связь полета на аэроплане с духовными, метафизическими измерениями полета продолжала существовать – люди верили, что многие их сокровенные желания и надежды вот-вот воплотятся в действительность. В этом настроении общества содержалась еще более привлекательная и уникальная возможность для поэтического творчества – создание мифической реальности вокруг нового феномена полета.

Д'Аннунцио занялся этим одним из первых. Интересно, что в призывах, воззваниях, обращениях периода Первой мировой войны он использовал те же сюжеты, метафоры, неологизмы, что и в романе об авиации. Содержание создаваемого поэтом представления об авиации при переходе от литературы к пропаганде почти не изменялось, но – что более существенно – изменилась его модальность – теперь поэт не очерчивал возможное, а творил должное и сущее. Фактически Д'Аннунцио стал создавать идеологические мифы, направленные на изменение реальности в целях создания образа летчика – героя новой авиационной эпохи. В своем мифотворчестве Д'Аннунцио широко использовал культурно значимые для Италии религиозные, мифологические, исторические символы и образы, поднимал представление о своих летчиках и о себе до уровня крылатых божеств, наполнял свои перелеты духом прославленного прошлого Италии. Тем самым он создавал националистический культ своих перелетов, националистический культ своей личности, но одновременно популяризировал авиацию среди итальянского населения.

В 1920–1930-е гг. при активном участии поэтов и писателей тем же методом схожие по содержанию мифы (например, миф о Верховной власти и ее крылатых магических пособниках), но уже в общенациональном масштабе будут создаваться в фашистской Италии, в нацистской Германии и в Советской России. Отличие будет состоять лишь в том, что образы для пропагандистских текстов будут заимствоваться из соответствующих идеологий.

Д'Аннунцио первым продемонстрировал и логику «жизни» идеологического мифа – метаморфозу требующегося «должного» в «реальное». Поэт постоянно переводил мифические сверхкачества и сверхтребования к летчикам в действительные. Превращение поднимаемого им на все более и более недостижимую высоту «должного» в «реальное» покоряло людей. Но поэт успешно воплощал эту уязвимую логику не только потому, что люди ожидали или, по крайней мере, предполагали сверхчеловеческое в авиации. Поэт обдуманно опирался на реальное стремительное развитие авиационной техники. Он осуществлял поражавшие новизной, красивые, дерзкие операции, но смещал акценты – успехи рейдов, достигавшиеся в большой степени за счет быстро улучшавшихся в период Первой мировой войны летно-технических характеристик самолетов, приписывал летчикам.

Эта впервые продемонстрированная Д'Аннунцио логика превращения «мифа – должное» в реальность наполнит существенную часть истории XX века. Если говорить об СССР, то для поддержки мифа о безусловном преимуществе советского строя мифы-должное – «Мы должны достичь!» – будут постоянно переводиться в модальность сущего – «Мы добились!». При этом создатели идеологических мифов также будут манипулировать достижениями техники.

Что касается Д'Аннунцио, то он успешно использовал очень благоприятный для мифотворчества период истории авиации и, безошибочно почувство-

вав художественный стиль нового – XX века, не взирая на критику, опирался в своем мифотворчестве на барокко.

...XX век искал себе провидческих сходств в эпохе барокко, с ее фантастическим изыском, драматическим напряжением и бьющей через край энергией...³⁷

В результате Д'Аннунцио добился того, что во время хаотического и драматического послевоенного периода остался единственным героем в глазах простого итальянского населения. А в 1920-е гг., несмотря на то, что его часто критиковали за националистические взгляды, миф о герое поэте-авиаторе наложил свой отпечаток на идеалы и мечты большей части среднего класса Италии, а авиация стала предметом непрестанного внимания итальянцев.

³⁷ Эпштейн М. Н. Постмодерн в русской литературе. М., 2005. С. 432.