

Е. Л. ЖЕЛТОВА

МИФ О ЛЕТЧИКЕ-СВЕРХЧЕЛОВЕКЕ В ЕВРОПЕЙСКОЙ КУЛЬТУРЕ НАЧАЛА XX ВЕКА*

Вступление

Сегодня мы знаем авиацию как технику, как транспортное средство, как мощное вооружение. Такое представление во многом определило и наш взгляд на ее историю. При этом из поля зрения выпадало иное значение, какое авиация имела в европейской культуре начала XX в. и которое было рождено особым, потом забытым, отношением к ней — как к чуду, как к осуществившейся древней мечте о полете.

Современному человеку трудно представить, до какой степени первые полеты аэропланов взбудоражили европейскую культуру. С ними связывались надежды на чудесное преображение человеческой личности, общественной жизни, и даже делались попытки переосмыслить главные символы христианства. Американский исследователь Роберт Уол справедливо отметил, что авиация возвратила человеку утраченную было возможность жить в мечтах [1, с. 1].

Авиация как *чудесное* явление наиболее полно осмысливалась в литературе и поэзии, что имело свою традицию в европейской культуре. Первый всплеск романтического отношения европейского общества к полетам возник во второй половине XVIII в., во время всеобщего увлечения воздушными шарами. Тогда в Европе стали издаваться роскошно иллюстрированные книги, в которых рассказывалось о классических и христианских мифах о полете [2]. Мифы о полете трактовались как естественные предтечи воздухоплавания. В это время были популярны также сонеты и оды, воспевавшие романтический дух полета на воздушном шаре [2; 3, с. 2–5]. В своей известной книге «Грезы о воздухе» французский философ Гастон Башляр точно подметил, что в начале XIX в. воздушные шары играли ту же роль в объяснении грез человека о полете, которую в начале XX в. сыграла авиация [4, с. 44].

К середине XIX в. образованное европейское общество уже пронизывала мысль, что не за горами то время, когда будут созданы крылатые летающие машины, и что необходимо сознательно направить свои усилия на то, чтобы прибли-

* Работа выполнена при финансовой поддержке Фонда общественно важных исследований (Fondation reconnue d'utilité publique) Дома наук о человеке (Maison des Sciences de l'Homme), Париж, Франция. Автор выражает свою благодарность Владимиру Семеновичу Кирсанову (Институт истории естествознания и техники РАН) за помощь в переводе текстов с итальянского, немецкого и французского языков, консультацию по истории европейской литературы и конструктивную критику текста статьи; Стефану Николау (Музей авиации и космонавтики в Ле Бурже, Париж, Франция) за неоценимую помощь в поиске и анализе материалов в архивах Парижа; Артуру Павловичу Толстякову (Институт мировой литературы РАН) за поддержку проекта и консультативную помощь, касающуюся русской литературы и поэзии; Юрию Викторовичу Чайковскому за ценные замечания по концепции и структуре статьи.

зять это великое открытие. В 1864 г. во Франции создается Общество содействия авиации и передвижению по воздуху, куда наряду с видными деятелями науки (почетными президентами общества были астроном Жак Бабине и известный филантроп барон Тейлор) вошли представители практически всех просвещенных слоев французского общества. Если говорить о литературе, то среди членов общества мы находим имена Виктора Гюго, Александра Дюма-сына, Александра Дюма-отца, Жюль Верна, Жорж Санд [5]. Они совместно с другими влиятельными литераторами (в первой половине XIX в. о полетах на летающих машинах писали, например, Альфонс Ламартин, Теофиль Готье) внесли еще не оцененный историками вклад не только в поддержку идеи о воздухоплавании, но и (что особенно важно для нашего исследования) в сакрализацию представлений о полете человека на летающей машине.

В начале XX в. в Европе было предпринято немало более или менее удачных попыток полета на аэропланах разнообразных конструкций. Но настоящая «авиационная жизнь» началась после сенсационных полетов Уилбура Райта во Франции осенью 1908 г.* С этого времени европейцы с восторгом и надеждами стали неотрывно следить за стремительным и драматическим развитием авиации. И хотя ранний период романтического отношения к авиации продлился недолго — до начала первой мировой войны, — он тем не менее достоин серьезного внимания историков.

Итак, аэропланы, полетевшие над Европой, возбудили воображение европейского общества. Неудивительно, что они 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, Анри Бергсона, Мориса Метерлинка, Герхарта Гауптманна [6, с. 113]. На первые авиационные состязания специально приезжали Габриэле Д'Аннунцио, Франц Кафка, Филиппо Томмазо Маринетти. Эдмон Ростан приходил в невыразимый восторг от полетов на аэроплане. Первые полеты наблюдали Валерий Брюсов (во Франции), Дмитрий Мережковский и Зинаида Гиппиус (в Германии), Александр Блок, Леонид Андреев, Михаил Арцыбашев (в России). В мае 1910 г., на Первой авиационной неделе в Санкт-Петербурге, присутствовали практически все участники проходившего в то же время съезда писателей [7, с. 3]. Александр Куприн, проживавший в Гатчине (недалеко от первого русского аэродрома), увлекался авиацией и водил тесную дружбу с летчиками. Поэт Василий Каменский одним из первых в России получил летные права и даже купил собственный аэроплан. И кто только не писал в эти годы об авиации!

В продолжение традиции, намеченной писателями XIX в., в литературных произведениях начала XX в. полеты на аэроплане часто мыслились как реализовавшиеся грезы человечества о полете и наделялись чудесными свойствами и смыслами, заимствованными из религии, мифологии или даже науки. Именно в литературе аэроплан впервые становится объектом мифотворчества, — т. е. реальное и вымышленное о нем сливалось в литературных произведениях в единый образ, который, как оказывалось, вполне отвечал сокровенным ожиданиям романтически настроенного читателя. Через литературу воображаемые смыслы и свойства полета на аэроплане распространялись в сознании европейцев, и это подготавливало благодатную почву для восприятия более поздних и гораздо более мощно

* Первый полет Уилбура Райта состоялся 8 августа 1908 г. и 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 [1, с. 5–33].

действовавших мифов об авиации, которые (кстати, не без участия писателей и поэтов) будут насаждаться идеологиями тоталитарных режимов в 20–30-е гг. *

Первые полеты на аэропланах, казавшиеся диковинными, и рассказы летавших прежде всего наводили на размышления о том, какие изменения в связи с полетами ожидают самого человека. Казалось, что теперь, когда наполненная неразгаданными тайнами человеческая жизнь частично (или даже полностью!) будет совершаться в небе, для каждого открываются новые удивительные возможности. Поэтому среди первых мифов об авиации главное место занял миф о летчике-сверхчеловеке — предвестнике нового поколения «летающих людей». Посмотрим, как он строился и реализовывался в европейской культуре начала XX в.

Чудо полета на аэроплане

Первые полеты аэропланов были зрелищем, вызывавшим непредсказуемые и даже безумные реакции. Лев Успенский вспоминал, какое впечатление произвел на петербургскую публику небольшой двухминутный полет французского летчика Юбера Латама 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 филеров, 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 Латам** [12, с. 146].

Люди не могли осознать, что тяжелая крылатая машина, управляемая человеком, способна лететь по воздуху. А когда они увидели летящий аэроплан, они восприняли это как чудо и были готовы поверить и в то, что не сегодня-завтра авиация покажет еще большие чудеса. Предчувствие, что авиация несет с собой нечто чудесное, имело основательную культурную почву, поскольку именно с полетом на небо в европейской, как, впрочем, и других культурах, традиционно связывалась древняя мечта о приближении к неземному, божественному миру.

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, воспоминаниях, заполонивших многие европейские (и русские) газеты и журналы, летчики и их пассажиры свидетельствовали, что в полете теряется чувство реальности, нет страха смерти, ощущается удивительная полнота жизни. Знаменитый конструктор аэропланов Анри Фар-

* Германия провозгласит себя особой «нацией летунов», и именно в немецких школах планеризма будет взращиваться немецкий национал-социализм. Национальные мечты и надежды в связи с авиацией поддерживали своим творчеством известные немецкие писатели от Шпенглера до Гауптманна и Томаса Манна [8, с. 142]. Итальянский фашизм во главе с Муссолини и не без поддержки футуристов свяжет чувства превосходства итальянской нации с идеей о самой «справедливой» и мощной итальянской авиации [9]. Троцкий развернет в СССР грандиозную общенациональную программу под лозунгом: «Пролетарий — на самолет», а в 30-е гг. именно в многочисленных аэроклубах будет воспитано поколение советских патриотов — строителей коммунизма. В пропаганде и создании советских мифов об авиации примут участие многие поэты и писатели: Владимир Маяковский, Александр Безыменский, Николай Полетаев, Валентин Катаев и многие другие [10; 11].

** Транскрипция Л. Успенского.

ман, например, так отзывался о своем первом полете: «Я испытал самую высокую радость жизни — радость парения над землей» [13, с. 72]. Летчик А. Масаинов после перелета из Петербурга в Кронштадт, едва не закончившегося катастрофой, свидетельствовал, что восторг полета сильнее страха смерти [14, с. 119]. 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...» [15, с. 15]. 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» [16, с. 63], а известная художница Валентина Ходасевич на всю жизнь запомнила, в какое курьезное положение попадал ее отец из-за особого состояния после полетов: «Отец от нас это (что 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» [17, с. 50]. Необычный вид летавших наводил на мысль, что испытать полет означает не просто ощутить свободу перемещения в трехмерном пространстве, а подойти вплотную к некому иному неведомому измерению человеческого бытия.

Очевидный факт, что при полете на аэроплане человек сталкивается с чем-то непроявленным в «земной» жизни, интриговал не только публику, но и самих летчиков. «Голубоватый эфир, любовно носивший меня в своих бархатных объятиях, мне родственней земли, — признавался после неудачного полета обреченный на забвение и тяжелую болезнь бесстрашный русский летчик Сергей Уточкин, — не в бессознательности ли этого ощущения кроется тот огромный интерес масс, который пробуждает авиация» [18, с. 36]. Мысль, что человек в полете соприкасается с возвышенным и даже, может быть, божественным миром, витала в воздухе [16] и была раскрыта в литературе.

Миф о рождении сверхчеловека

Первым, кто художественно выразил идею о перерождении человека в высшее духовное существо через полет на самолете, был итальянский писатель и поэт конца XIX — начала XX вв. Габриэле Д'Аннунцио.

Чтобы закончить свою новую повесть, в сентябре 1909 г. *Il Poeta*, — как почтиительно называли Д'Аннунцио в Италии, — приехал на авиационные состязания в небольшой итальянский городок Брешию, к востоку от Милана. В Брешии Д'Аннунцио дважды поднялся в воздух вместе со знаменитым Гленом Кертисом и итальянским летчиком Марио Галдерара и поделился своими впечатлениями о «чудесном полете» с журналистами [19, с. 212]. А уже в феврале 1910 г. его новая повесть «Может быть — да, а может быть — нет» была опубликована в Италии и вскоре переведена на французский и другие европейские языки [1, с. 114–119; 20].

Главный герой повести авиатор Паоло Тарсис. Вместе со своим лучшим другом Джулио (тоже летчиком) он едет на авиационные состязания в Брешию (на те самые, где побывал Д'Аннунцио)*. При попытке побить рекорд высоты Джулио разбивается. Чувство отчаяния охватывает Паоло, и ему кажется, что лишь полет

* Описание состязаний в Брешии совершенно не соответствует той реальной картине, какую видел Д'Аннунцио. В реальности состязания проходили при плохой погоде и были неудачными. В повести же состязания в Брешии — это торжество мужественных летчиков над воздухом, пространством и небом.

может стать для него избавлением, и он отправляется в опасный перелет через Тирренское море (с западного побережья Италии на остров Сардинию). Им движет безумная и грешная мысль — погибнуть вслед за другом. Но во время полета (который в некоторых деталях точно воспроизводит знаменитый перелет Блерио через Ламанш) с Паоло происходит чудесная метаморфоза, сродни духовному преображению*, и он обретает страстное желание жить. Дальше он уже летит навстречу новой жизни, смысл которой открывается ему после приземления на пустынный и безмолвный берег Сардинии. Там он слышит голос вездесущей и всеведущей Кормилицы: «Сын, нет другого Бога, кроме тебя» («Figlio, non v'è dio se non sei tu quello») [21, с. 360].

Судьбоносный полет Паоло через Тирренское море ассоциировался не только с перелетом Блерио, но и с мифом об Икаре. Икар, как мы помним, летел с острова Крит также через море, но взлетел слишком высоко и погиб. Ассоциация с полетом Икара поднимала перелет Паоло (а через него и перелет Блерио) на символический уровень. Дело в том, что в многочисленной литературе по истории полета, печатавшейся, как мы уже упоминали, начиная со второй половины XVIII в., а также в постоянно цитировавшихся в популярной литературе по авиации размышлениях знаменитых писателей, например Виктора Гюго**, миф об Икаре олицетворял неспособность человека на протяжении многих столетий овладеть искусством полета, доступным только богам. В перелете Паоло миф об Икаре разыгрывается по-новому, приобретает победоносный финал, где человек преодолевает запрет богов на полет и в награду чудесным образом сам уподобляется Богу. Сведение двух планов — классического (миф об Икаре) и реального (полет Блерио) — в один (полет Паоло) порождало новый миф, что отмеченный рождением аэроплана этап в истории человечества явил миру своего Икара — Блерио.

На смену трагически упавшему в море Икару в европейскую литературу пришел образ победоносно пролетевшего над водной стихией Блерио. Уже в день легендарного перелета (25 июля 1909 г.) об этом написал член Французской академии поэт Жан Экар в стихотворении «Покорение воздуха».

L'air, c'est l'ennemi traître; avant qu'on s'en empare,
Plus d'un en descendra comme le vieil Icare
Ou comme le hardi Latham,
Mais ceux-là sur-le-champ sont remplacés par d'autres
Et tous vont répétant, pleins d'une foi d'apôtres,
Trois mots: *Cecidi sed surgam*.
Et telle est la beauté de l'audace tranquille,
O Blériot! qu'en te voyant voler vers l'Ile.
Sur la mer que tu traversais... (Цит. по: [22, с. 115–116]).

Воздух — это враг и предатель, пока им не овладеешь.
Многие упадут, подобно древнему Икару
Или подобно дерзновенному Латаму,
Но их мгновенно заменят другие.

* 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?»). Дальнейшее описание состояния Паоло также имеет непосредственное сходство с духовным преображением [21, с. 358].

** В одном из писем к известному меценату С.Надару Виктор Гюго писал: «Человеческая традиция от Икара до Пилатра де Розье с ужасом рассказывала о падении тех, кто бился лбом об этот запрет (запрет Богов на полет человека — Е. Ж.)» [22, с. 109].

Они идут, полные апостольской веры, повторяя
 Три слова: *Cecidi sed surgam*.
 И так прекрасна свободная отвага,
 О Блерио! Стоит лишь увидеть, как ты летишь к Острову
 По морю, которое ты пересекаешь...

А Эдмон Ростан в поэме «Песня о крыле» сравнил всех летчиков с древнегреческими героями и указал, что о новых героях не нужно читать у Овидия (вероятно, имея в виду его поэму «Метаморфозы», где излагается миф об Икаре), мы видим их в реальной жизни, и они превосходят Икара в своем величии и бесстрашии [23, с. 71].

Однако Д'Аннунцио в своей повести в акте рождения «нового Икара» идет дальше простого сравнения. Он воспроизводит еще один древний миф, который позднее будет определен К. Г. Юнгом как архетипический, — миф о приникании «духа божьего» к мировым водам. Полет героя Д'Аннунцио Паоло через море был не только перелетом с континента на затерявшийся в Средиземном море остров, но полетом сквозь приникший к морским водам божественный дух, и именно этот последний полет венчает перерождение летчика-героя в Бога. Аналогично духовный план приписывался и перелету Блерио через Ламанш. Так, Эдмон Ростан в «Песне о крыле» написал не о каком-нибудь другом летчике, а именно о Блерио, говоря, что он указал всей французской нации, «как можно превратить ... плоть в дух» [23, с. 76].

Мы остановились на повести Д'Аннунцио «Может быть — да, может быть — нет» достаточно подробно, поскольку она нашла широкий положительный отклик в европейских литературных кругах и стала своего рода классическим образцом литературы об авиации. Эта повесть будет вдохновлять многих европейских литераторов [1, с. 263], например, самого читаемого до начала первой мировой войны французского писателя Анри Бордо, который в 1917 г. возьмется написать биографию знаменитого французского летчика Жоржа Гинмера [24, с. 282]. Русский читатель мог узнать о повести Д'Аннунцио из критической статьи итальянского футуриста Паоло Буцци, напечатанной в пятом номере журнала «Аполлон» за 1910 г. [25]. Насколько мне известно, на русский язык был переведен только небольшой фрагмент повести, опубликованный в специальном сборнике «В мире новых ощущений», посвященном авиации. Но и в этом небольшом отрывке можно прочитать, например, что «толпа стремится к новому зрелищу, как бы [к] Вознесенью» [26, с. 92].

В воображении некоторых французских поэтов появление авиации повернуло вспять классический библейский миф о падших ангелах: теперь уже не грешных ангелов ссылали на землю, а летчики летели в небо и превращались в нечто подобное ангелам или даже архангелам (образ Эдмона Ростана) [23, с. 75].



Карикатурное изображение Блерио как нового героя, превосшедшего в своем величии римского воина
 (Архив Музея авиации и космонавтики в Ле Бурже, Париж)

Миф, что летающая машина открывает путь к возвращению падших на небо, был красочно воплощен еще в 1838 г. Альфонсом Ламартином в его знаменитой поэме «Падение Ангела». Насколько я знаю, поэма не была переведена на русский язык. Я думаю, что историкам науки небезынтересно будет узнать, с какими поразительными техническими подробностями уже тогда описал великий поэт-романтик не мифическую, а, по его замыслу, созданную человеком летающую колесницу:

Les hommes, mesurant le moteur à la masse,
S'élevaient, s'abaissaient à leur gré dans l'espace.

...

D'un second appareil l'habile impulsion
Donnait au char voguant but et deriction
Du milieu de la quille un mat tendait la voile,
Don't la soie et le lin tissaient la fine toile;
Sur le bec de la proue un grand soufflet mouvant,
Comme un poumon qui s'enfle en aspirant le vent,
Engouffrait dans ses flancs un courant d'air avide,
Et, gonflant sur la poupe un autre soufflet vide,
Lui fournissait sans cesse, afin de l'exhaler,
L'air don't, par contre-coup, la voile allait s'enfler.

...

Et le pilote, assis, la main sur le timon,
Voguait, au souffle égal de son double poumon [27].

Люди, примерившиеся к массе мотора,
Поднимаются и опускаются в пространстве по своей воле.

....

За секунду умелый импульс, посланный аппарату,
Придает летящей колеснице направление и цель.
В центре киля натягивается парус,
Шелком и льном соткано его тонкое полотно.
На самом носу движутся большие меха,
Подобно легким, что раздуваются, наполняясь воздухом.
Корабль поглощает своими бортами алчный поток воздуха,
Вновь наполняя на носу пустые меха.
В него поступает непрерывно, чтобы быть извергнутым,
Воздух, который встречным потоком вновь наполняет парус.

...

И пилот, держа руль,
Летит при ровном дыхании своего двойного легкого.

Спустя 75 лет (т. е. в 1913 г.) Гийом Аполлинер увидел в авиации знамение наступающего столетия и в знаменитой поэме «Зона» нарисовал образ «возносящегося в небеса» целого мира :

Et changé en oiseau ce siècle comme Jésus monte dans l'air
Les diables dans les abîmes lèvent la tête pour le regarder
Ils disent qu'il imite Simon Mage en Judée
Ils crient s'il sait voler qu'on l'appelle voleur
Les anges voltigent autour du joli voltigeur
Icar Enoch Elie Apollonios de Thyane
Flottent autour du premier aéroplane [28, с. 40]

Мир становится птицей в небеса возносясь как Иисус
Духи бездны за ним наблюдают хулу исторгая из уст
И кричат что у Мага-Симона он украл это чудо искусств

Научиться летать чтобы вором прослыть не порок
Вот и ангелы видят в кабине сидит ангелок
Вот Илия Енох вот Икар Аполлон из Тиана
Все летают кружась вокруг первого аэроплана*

В модернистском небе Г. Аполлинера летают и мифологические, и реальные персонажи: «стая ангелов» летит вослед аэроплану, а сказочные и живые птицы, и даже Голубь, дух непорочный, — все желают породниться с летящей машиной. И только Христос остается выше летчиков! На наших глазах в поэме рождается своеобразная иерархия «ангельских чинов» XX столетия.

Когда Аполлинер писал поэму «Зона», он экспериментировал в своем поэтическом творчестве, сопоставляя традиционные и модернистские образы [1, с. 187]. Это сопоставление выводило читателя за пределы привычного мироощущения. При чтении поэмы читатель находился в растерянности: то ли ангелы, летающие в новом мире вместе с птицами и летчиками, теряют сакральность, то ли летчики, в окружении Икара, Аполлона, ангелов, приобретают мифический ореол.

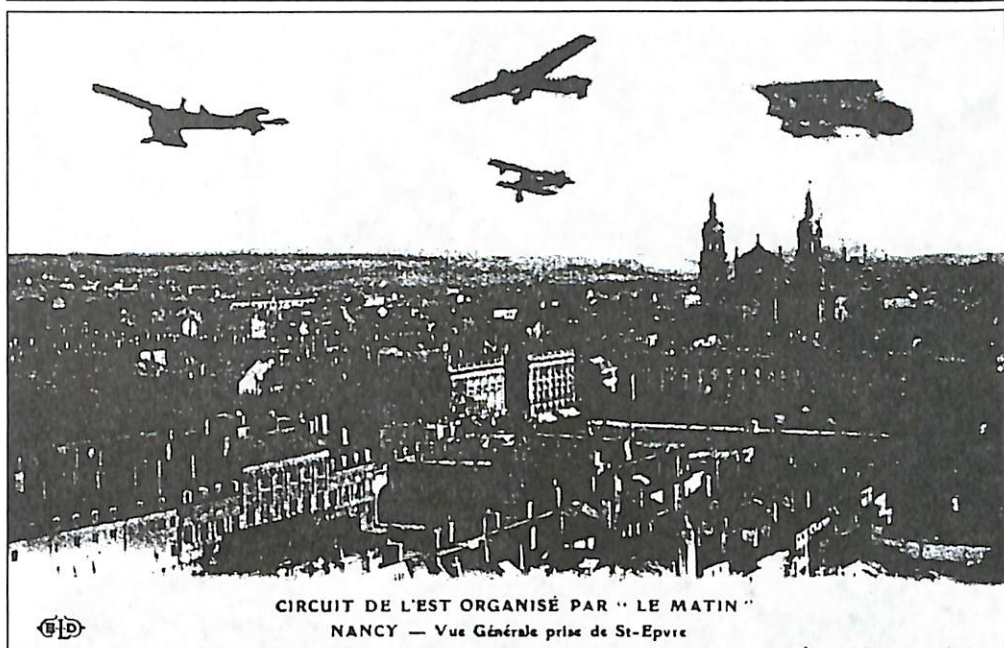
Стремление видеть в аэроплане своего рода духовный символ наступающего XX в. существовало не только в поэзии. В рекламах первых авиационных конкурсов и состязаний, а также в открытках, широко издававшихся в 1908–1910 гг. в память об авиационных мероприятиях, наиболее часто использовался сюжет аэроплана, летящего над собором**. Пресса особо отмечала полеты летчиков вокруг (или над) шпилями соборов***. В августе 1910 г. журнал «Иллюстрасьон» напечатал во весь лист вид аэроплана, летящего над собором в Амьене, с символической подписью: «Птица XX в. над готическим шпилем XIII в.», с пояснением, что «...птица XX в. смогла подняться выше духовной вершины предыдущих столетий» [32, с. 137]. Но опять-таки мысль, что летчик в полете достигает высшей, в сравнении с поборниками увядающей католической веры, духовной свободы, развивается в литературе в забытом сегодня даже во Франции (но сохранившемся в архиве Музея авиации и космонавтики в Ле Бурже) романе Анри Нусана под тем же символическим названием «Аэроплан над собором» [33]. В свое время роман был замечен прессой, и анонс был опубликован в журнале «Иллюстрасьон» [34, с. 99].

В России, пожалуй, только Леонид Андреев увидел в полете летчика путь к перерождению человека в духовное существо. Писатель живо интересовался авиацией, посещал Первую авиационную неделю в Санкт-Петербурге. Он приходил на летное поле чуть ли не ежедневно, делился с прессой своими «восторгами по поводу чудесных полетов» [35]. 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!» [36].

* Перевод В. С. Кирсанова. Г. Аполлинер в своем поэтическом творчестве намеренно отказался от знаков препинания.

** Вид аэроплана, летящего над кафедральным собором, использовался в рекламах авиационных состязаний, объявленных «Дейли Мейл», авиационного конкурса *Grand Prix Michelin*, авиационных соревнований, анонсированных газетой «Ле Матен» в 1910–1911 гг. [29; 30].

*** В России ритуальный полет вокруг Исаакиевского собора совершил в 1910 г. летчик Евгений Руднев. В мае 1910 г. журнал «Иллюстрасьон» во весь лист печатает фотографию аэроплана, летящего на фоне знаменитого эльзасского собора в Страсбурге с соответствующим разъяснением, что это героический полет немецкого летчика Винчисла [31, с. 439].



Одна из многочисленных почтовых открыток, издававшихся на память об авиационных состязаниях, с типичным сюжетом — аэропланы, летящие над главным собором города (Архив Музея авиации и космонавтики в Ле Бурже, Париж)

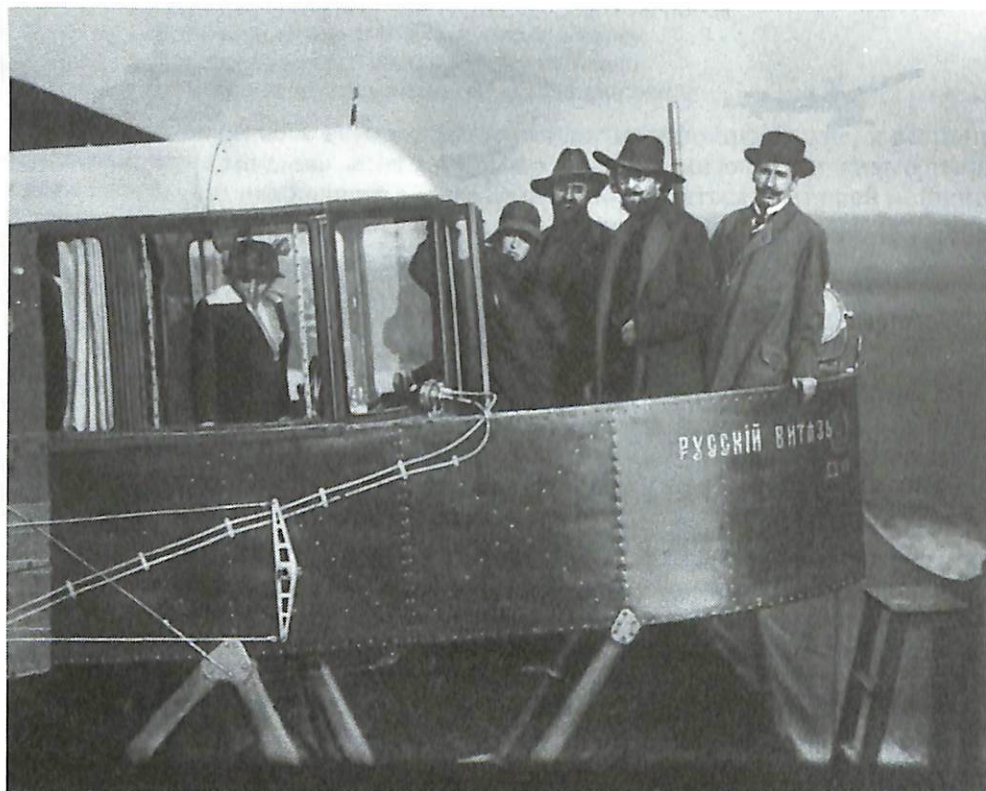
7 октября 1910 г. во время Всероссийского праздника воздухоплавания в Санкт-Петербурге на глазах у многотысячной толпы зрителей разбивается летчик Лев Мациевич. Гибель летчика стала общенациональной трагедией. Андреев был ошеломлен и откликнулся на смерть летчика рассказом «Полет», который позднее счел «одним из самых показательных» для своего творчества* [37, с. 301–316].

Как уже говорилось, для Л. Андреева полет на аэроплане представлялся прямым путем к воссоединению с высшим, божественным началом. В рассказе он рисует последовательность духовных превращений, которые проживает летчик в полете, причем эти картины наполнены образами из языческой и христианской мифологий [37, с. 313–316].

Тем не менее следует отметить, что в эти годы позиция Андреева по отношению к авиации не получила широкого распространения в России. Наоборот, многие знаменитые русские литераторы указывали лишь на то, что авиация никакого отношения к истинной духовной жизни человека не имеет. Например, в стихотворении «В неуверенном, зыбком полете» А. Блок восклицал:

Как ты можешь летать и кружиться
Без души, без любви, без лица,
О, стальная, бесстрастная птица,
Чем ты можешь прославить Творца? [38, с. 250]

* Впервые рассказ Л. Андреева «Полет» был опубликован под заглавием «Надсмертное» в журнале «Современный мир». 1914. № 1 [37].



*Писатель Михаил Арцыбашев (второй справа) на самолете «Русский витязь».
Санкт-Петербург, 1913 г.*

Александр Блок, пристально наблюдавший за развитием авиации, увидел в аэроплане «демонскую машину»*.

Константин Фофанов успел незадолго до смерти выразить свое мнение об авиации:

Но мне затеи эти жалки,
Смешен восторг людских сердец;
На их летающие палки
Глядит с улыбкою Творец... (цит. по: [39, с. 3]).

* «Летят на демонской машине / Моран, Ефимов и Шавез». Так звучал первоначальный вариант заключительных строк третьей строфы стихотворения «Комета». В этой редакции оно было опубликовано в альманахе «Гамаюн» в 1911 г. [38, с. 537]. Окончательная обработка стихотворения относится к 1917 г., где третья строфа звучит так:

Наш мир, раскинув хвост павлиний,
Как ты, исполнен буйством роз,
Сквозь ночь, сквозь мглу – стремят отныне
Полет – стада стальных стрекоз! [38, с. 234].

Авиация привлекла внимание Блока в 1910 г., тогда он посвятил ей стихотворения «Комета», «В неуверенном зыбком полете» и задумал стихотворение «Авиатор», которое закончил лишь в 1912 г. Блок присутствовал на авиационной неделе, проходившей в Петербурге в мае 1911 г. В предисловии к поэме «Возмездие» он писал о 1911 г.: «В этом именно году ...была в особенной моде у нас авиация; все мы помним ряд красивых воздушных петель, полетов вниз головой, — падений и смертей талантливых и бездарных авиаторов» [38, с. 529].



Группа зрителей авиационной недели. Санкт-Петербург, 1910 г.

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

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

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

* Позиция Мережковского в отношении техники выражена, например в поэме «Смерть», в следующих строках:

Кладите рельсы, шахты ройте,
Смирите ярость волн морских,
Пустыни вечные покройте
Сетями проволок стальных.
И дерзко вешайте над бездной
Дугою легкий мост железный,
Зажгите в ваших городах
Молниеносные лампы, –
Но если нет любви в сердцах –
Ни в чем не будет вам отрады!
Но если в людях Бога нет –
Настанет ночь, померкнет свет [40, с. 542].

** Более подробно о взглядах русских поэтов и писателей см. [11; 39]

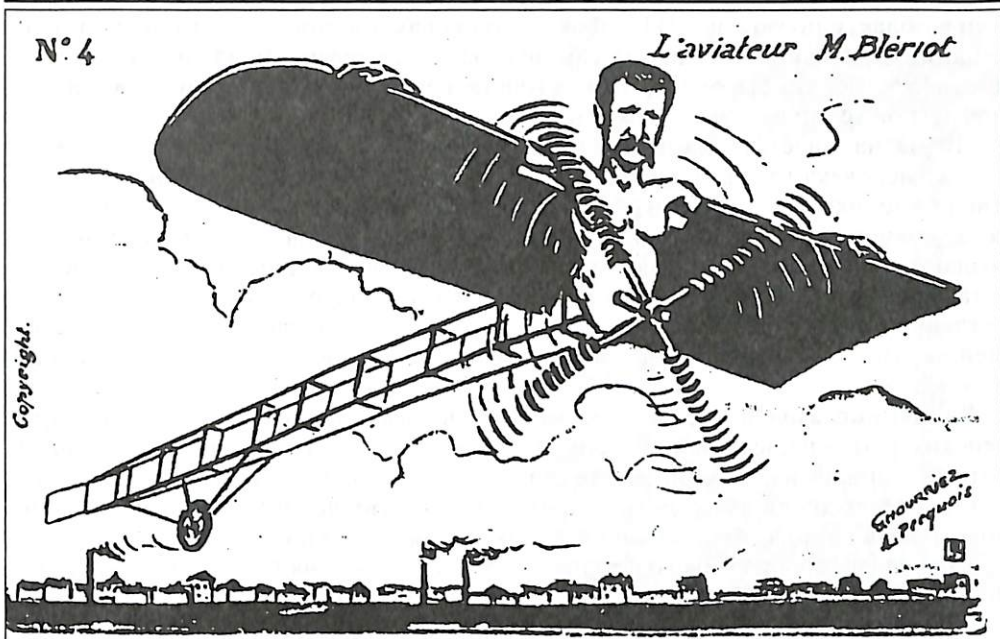
Русская литература, традиционно устремленная в метафизику, в целом отвергла авиацию, не увидев в ней явления, достойного художественного осмысления, и тем самым отдала эту тему (как, впрочем, и более общую тему о новом индустриальном мире и пейзаже) зарождавшемуся в эти годы в России авангардному искусству, прежде всего футуризму*.

Футуристы по-своему мыслили перерождение человека в высшее существо через полет на аэроплане. Основатель и лидер футуризма итальянский поэт Филиппо Томмазо Маринетти уже в первом своем манифесте, опубликованном спустя несколько месяцев после знаменитого перелета Блерио через Ламанш, ликовал: «Наконец-то мифология и мистический Идеал преодолен. ... мы увидим первых летящих ангелов» [1, с. 138]. И если у Ростана, Аполлинера, Нусана авиация сопоставлялась с традиционными символами полета и сама могла приобрести ореол духовного символа, то Маринетти, наоборот, утверждал, что старые мифы о полете уничтожены авиацией. У Маринетти не летчики уподоблялись ангелам, а ангелы теряли свой сакральный статус и оборачивались не чем иным, как летчиками.

В поэме «Моноплан Папы» Маринетти воображает себя летящей человеко-машиной [41]. Он — Мессия, полубог, с воздуха приветствующий итальянскую нацию и получающий разъяснения о своем предназначении от великого вулкана Этны, наверное, потому, что вулкан Этна, согласно одному из греческих мифов, считался местом, где располагалась мастерская бога кузнечного дела, прародителя техники — Гефеста. Поэт-самолет Маринетти прилетает в Рим, но там он не просит благословения у Папы (как это делали летчики), а низко кланяется большому металлическому крану. Техника — вот новый Бог для Маринетти и для многих футуристов (см. [42, с. 97–98]). А мысль о превращении человека в подобие летающей машины для Маринетти не метафора, а реальность будущего. Ссылкой на Ламарка подтверждает поэт свою уверенность в «развитии гребня на наружной поверхности грудной кости, тем более значительном, чем лучшим авиатором станет будущий человек» [43, с. 74]. От имени всех футуристов Маринетти утверждает безо всякой иронии, что крылья дремлют в плоти человека [43, с. 74]. Эти мысли были достоянием не только западноевропейского читателя, в 1914 г. работа Маринетти «Футуризм» была переведена на русский язык. Первые идеи о рождении сверхчеловека-самолета Маринетти изложил в своем «африканском романе» «Футурист Мафарка» (1909 г.) [44], который был издан на русском языке в 1916 г. [45].

Русский поэт-футурист Василий Каменский по-своему развивал идею о дремлющей в человеке потенции к возникновению крыльев. Он пришел к идее о превращении летчиков в ангелоподобные существа, используя тот же, что и у Маринетти футуристический подход: летчики у Каменского не преобразуются духовно, а эволюционируют в идеальных человеко-птиц постепенно, в течение сотен лет [48]. Каменский последовательно описывает жизнь на Земле через 50, 150, 200, 500 и, наконец, через 1000 лет. За первые 200 лет люди в совершенстве овладеют полетом на самолете; «каждый человек со дня рождения будет иметь свой аэроплан как органическую необходимость»; через 500 — аэропланы исчезнут, 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 вырождаются

* До революции 1917 г. об авиации писали поэты-футуристы: Каменский, Хлебников, Северянин; после революции тема авиации увлекает многих поэтов, в том числе и лидеров Пролеткульта Кириллова, Герасимова, Жарова, Садофьева [11].



Карикатурное изображение Блерио в синкретическом образе пилота-самолета
(Архив Музея авиации и космонавтики в Ле Бурже, Париж)

в обыкновенных птиц, тогда же среди обезьян появится одна, похожая на человека, которую впоследствии назовут Адамом» [46, л. 8]. С этого момента эволюционный цикл начинается сначала. Для Каменского такое видение будущего авиации не было фантазией, а представлялось реальностью.

Некоторые поэты воспринимали ремесла летчика и поэта как родственные: если раньше искусство быть поэтом понималось как проникновение в высшие сферы бытия, и для этого поэт должен был овладеть полетом, то теперь полетом овладели летчики, и, следовательно, поэт непременно должен стать летчиком. Д'Аннунцио после своего первого полета отзывался о деле летчиков как о божественном искусстве, таком же, как и его искусство быть поэтом [22, с. 121]. Он решительно выразил намерение стать летчиком и осуществил его в 1918 г. В том, что поэт должен быть летчиком, был полностью уверен и Василий Каменский, который уже в ноябре 1911 г. сдал экзамен и получил летные права за № 67. (Наиболее ярко тезис о том, что поэт должен быть летчиком, Каменский провозгласил в стихотворении «Поэт — мудрец и авиатор» [47, с. 34].) Лидер эгофутуризма Игорь Северянин считал, что «поэт-песнопевец» в современном мире — непременно «авиатор» [48, с. 43]. Эта же мысль отражена в отмеченном выше ярком синкретическом образе поэта-летчика-самолета у Маринетти.

Самых летчиков иногда принимали за поэтов. Так случилось с Уилбуром Райтом, который приехал во Францию в 1908 г. с демонстрационными полетами. А многие летчики под сильным впечатлением от полетов начинали писать стихи. Этот факт хорошо известен. Например, в 1925 г. в Англии даже была издана первая антология летчиков-поэтов [49]. В те годы в Европе самым известным летчиком, занявшимся поэтическим творчеством, был французский лейтенант Жорж Роллэн. Он написал «в память о героях, погибших за покорение неба», поэму «Покорение воздуха», которая была удостоена главной премии Французской акаде-

мии в области поэзии за 1911 г. Факт, что первая премия была отдана поэме об авиации, написанной летчиком, сам по себе показателен. Но для нас важно еще и то, что поэма, так высоко оцененная Академией, являла собой эпическую версию мифа о рождении летчика-сверхчеловека.

Поэма начинается с рассказа о том, как древний человек, по сути предтеча будущего человека-птицы, предчувствует в себе потенции к беспредельному полету и выражает их в легендах и мифах. Далее идет повествование о том, как мечта о полете вдохновляет великих поэтов, а спустя несколько веков — и ученых, которые создают воздушные шары и аэропланы. Роллэн предрекает, что человек научится летать не только «по небу», но и во Вселенной, и завершает свое произведение впечатляющим превращением летчика в крылатого гиганта, улетающего от ужасающей картины «земного конца света» к звездам и сливающегося там с вечной жизнью [50].

В годы, когда авиация слыла чудесным явлением, в воображении многих европейских поэтов и писателей летчики представляли особыми героическими людьми, которые (вполне в духе модной в те годы ницшеанской идеи о сверхчеловеке), казалось, предвещали невероятный прорыв в развитии человечества — рождение нового невиданного «божественного» поколения «летающих людей».

Этот главный образ-миф о летчиках-сверхлюдях возник из представления, что полет на аэроплане оборачивается для летчика не только полетом как таковым в воздушном пространстве, но и полетом, чудесно преображающим самих летчиков. Как мы видели, этот миф интерпретировался по-разному (в зависимости от взглядов литераторов), однако в сущности своей оставался тем же.

Но разбуженное воображение поэтов на этом не останавливалось, а двигалось дальше и наполняло образ героя-летчика множеством более конкретных сверхчеловеческих качеств. Одним из них была способность (летчика) достигать высших форм любви.

Миф об «аэропланной» любви

Романтический дух любви витал вокруг авиации с первых ее дней: в рекламах авиационных состязаний, авиационных салонов и шоу постоянно присутствовал силуэт «прекрасной дамы», зачарованно смотрящей вслед летящим аэропланам*. Женщины предугадывали в летчиках новую плеяду героев-любовников. А сцены особого внимания дам к летчикам не укрылись от внимания фотографов и репортеров**.

Поэтам же виделось, что на крылатой машине действительно можно достичь высших форм любви. Им представлялось, что летчик способен не только сам подняться в небо, но и вовлечь в полет женщину. Этот образ перекликался с сюжетом о вознесении влюбленных на летающей колеснице в царство божественной любви, воспетом Ламартином.

* Образ «прекрасной дамы» был изображен, например, на рекламах авиационных недель, проходивших с 22 по 29 августа 1909 г. в Реймсе, с 27 марта по 3 апреля в Каннах, с 19 по 26 июня 1910 г. в Руане [29].

** Например, журнал «Иллюстрасьон» напечатал в сентябре 1910 г. фотографию, на которой летчик Моран после полета раздает автографы окружившим его девушкам [51, с. 171]. А в июне 1911 г. на обложке этого журнала был помещен рисунок, где девушки дарят летчикам перед полетом «маленький голубой цветочек». Рисунок иллюстрировал одну из статей номера журнала [52].

По мнению Роберта Уола, впервые тема о необыкновенных любовных отношениях летчика с женщиной была воплощена в июне 1910 г. в постановке в Трокадеро (Париж) популярной в то время труппы Мими Пинсон пьесы «Крылья любви» («Les Ailes de l'Amour»). Сюжет пьесы развивался вокруг безумной страсти богатой американки к знаменитому французскому летчику, вместе с которым она однажды летала на аэроплане [53; 54, с. 80–81]. Та же тема звучала и у Василия Каменского в пьесе «Жизнь авиатора». Героиня пьесы, графиня «с птичьими глазами», с рождения стремится к неземному, высшему миру. Она знакомится с летчиком и умоляет его научить ее летать. Летчик исполняет желание графини, и в полете герои открывают в себе невыразимую и всепоглощающую любовь друг к другу [55].

А в одной из строф «Песни о крыле» Ростана летящий аэроплан непосредственно источает сладострастный дух Эроса, волнующий женщин:

Entendrait-on, d'amour, lorsque passe cette aile,
Cette femme gémit,
Si cette aile, en passant, ne faisait pas en elle
Une autre aile frémir? [56, с. 14]

Разве послышался бы стон от любви этой женщины,
Когда над ней пролетало крыло,
Если бы, пролетая, это крыло
Не вызвало бы в ней ответный трепет крыла?

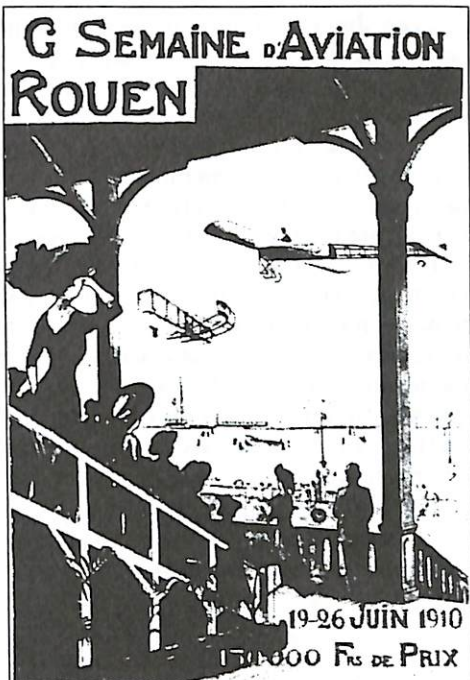
Под чары мужественного эротического духа летящего аэроплана попал и французский поэт Пьер-Жан Жув. Он откровенно сравнил свои ощущения от пролетающего над ним аэроплана с чувствами женщины, только что познавшей сексуальное наслаждение:

Don't la mémoire se renferme dans la joie,
Comme le sexe d'une femme après l'amour [1, с. 309].

Память о котором (о пролетевшем самолете – Е. Ж.) заключала в себе радость, Как чувство сексуального наслаждения женщины после любви.

Полет на легком, неустойчивом в воздушных потоках аэроплане и на самом деле доставлял острые эротические ощущения. Этот факт опять-таки первым отметил известный своим пристрастием к женщинам и эпатажу Габриэле Д'Аннунцио. Он сравнил ощущение от своего первого полета с эротическим наслаждением, предшествующим оргазму, и высказался, что теперь не способен думать ни о чем другом, как только о следующем полете [1, с. 115].

А если взглянуть в историю, то можно найти множество сюжетов и образов, указывающих на связь ощущения полета с Эросом. Вспомним хотя бы знаменитые крылатые бронзовые пенисы, изготовлявшиеся в древней Помпее. О них упомина-



Одна из многочисленных реклам с изображением дам, зачарованно наблюдающих полеты аэропланов (Архив Музея авиации и космонавтики в Ле Бурже, Париж)

ет даже Фрейд, говоря о связи эрекции с чувством исчезновения силы тяжести, с ощущением падения [57, с. 214].

Но существовало и иное представление о любви, которое, на взгляд поэтов, открывал полет на аэроплане, — оно связывалось не с плотскими наслаждениями, не с любовью к женщине, а с отречением от них.

Д'Аннунцио в своей повести «Может быть — да, а может быть — нет» с презрением описывает корыстную любовь земной женщины. Его герой, летчик Паоло, улетает не только от земных невзгод, но и от коварной земной любви. И в полете он познает высшую, божественную любовь. У Леонида Андреева летчик вполне счастлив в своей земной семейной жизни, но вот он — в полете: постепенно он забывает свое милое и доброе чувство к жене, начинает ощущать и осознавать как любовь только свою собственную душу и открывшееся ему свое собственное духовное начало [37, с. 301–316]. Э. Ростан в «Песне о крыле» рассказывает свою версию жизни доктора Фауста. Он уверен, что до встречи с Маргаритой Фауст мечтал стать летчиком, мечтал обрести крылья и познать свободную от земных привязанностей любовь:

Avant de soupirer: «Ma belle demoiselle»,
Faust avait rêvé d'être ou Latham ou Beaumont...
Car l'amour n'est jamais que le regret d'une aile! [56, с. 24-25].

Прежде, чем вздохнуть: «Моя прекрасная госпожа»,
Фауст мечтал стать Латамом или Боманом...
Поскольку любовь — это всегда лишь тоска по крыльям!

И в этом случае реальные ощущения от полета, видимо, имели сходство с их поэтической интерпретацией. В конце 20-х гг. Антуан де Сент-Экзюпери кратко подытожит свой собственный опыт: профессия летчика — это «отказ... отказ от любви к женщине». И добавит, что, отказавшись от земной любви, летчик «открывает своего собственного скрытого Бога» (цит. по: [58, с. 8]).

Итак, в европейской литературе образ летчика наделялся завораживающей сексуальностью. Летчик мог не только взлетать в небо и проникать в сферы чистой духовной любви, но в то же время ему потенциально были доступны и вершины плотских любовных наслаждений, подобно крылатому красавцу богу Эроту, летчик оказывался способным ввергать женщину в божественный, но вполне плотский любовный полет.

Миф о бессмертии летчика

Пусть говорят: любовь крылата,
Смерть окрыленное стократ...

Осип Мандельштам

С появлением аэроплана человечество столкнулось с невиданной, фантастической по своей форме смертью — падением человека из летящей по воздуху машины.

Первые аэропланы были несовершенны, и неожиданный порыв ветра, неверное действие летчика или недостаточно прочная конструкция аэроплана легко могли повлечь за собой трагический финал. В июле 1910 г. на авиационном шоу в Борнмуте разбивается английский летчик, знаменитый производитель автомобилей Чарльз Роллс (его имя до сих пор носит всемирно известная автомобильная компания «Роллс-Ройс»). В сентябре этого же года в Италии, в конце первого в истории перелета через Альпы, на глазах у публики, собравшейся приветствовать перелет, па-

дает перуанский летчик Хорхе Чавес [8, с. 60]. А 7 октября 1910 г. во время Всероссийского праздника воздухоплавания в Петербурге, выпав на высоте 385 метров из разрушающегося аэроплана, в ужасающем падении гибнет летчик Лев Макарович Мациевич [59, с. 23].

Тем не менее авиация продолжала бурно развиваться. Число полетов с каждым годом стремительно росло, но при этом росло и число разбившихся насмерть летчиков. Так, если в 1909 г. погибли трое летчиков, то в 1910 г. число погибших насчитывало 27 человек [60, с. 43], а только за первое полугодие 1911 г. разбились 30 летчиков [1, с. 133].

В эти годы практически каждый полет был непредсказуем и априори имел два исхода: либо триумфальная победа над воздухом, либо смертоносное падение. Не случайно летчиков называли гладиаторами. Но именно из ощущения преодоления смертельной опасности ради достижения великой цели овладения воздушным пространством у людей рождалось ни с чем не сравнимое чувство триумфа; из смертельного риска, на который шли летчики во имя полета, произрастал их героизм.

Гибель летчиков была воспета многими поэтами и писателями. Как мы уже отмечали, Леонид Андреев откликнулся на смерть летчика Мациевича рассказом «Полет» [37, с. 301–316]. Стихотворение «Памяти Мациевича» написал поэт Игорь Северянин [48, с. 75]. Александр Блок в рукописи своего известного стихотворения «Авиатор» сделал пометку: «Памяти Смита, погибшего на моих глазах весной 1911 г. на Колом [яжском] аэродроме» [38, с. 528–529]. Александр Куприн посвятил стихотворение «De profundis» памяти погибшего летчика Цамае [61, с. 2]. Французский лейтенант Жорж Роллэн отдал дань героям, погибшим за покорение неба, в поэме «Покорение воздуха» [50].

Образ падающего «с неба» летчика потрясал художников. Один из лидеров итальянского футуризма Балилла Прателла написал «революционную» оперу «Герой», как ее назвал журнал «Аполлон». Целый акт оперы воспроизводил в звуках и образах сцену падения авиатора вместе со своим аэропланом [62, с. 82]. Поэта Игоря Северянина не взволновали причины гибели летчиков, он был настолько восхищен самой формой их смерти, что закончил стихотворение «Памяти Мациевича» восторженным призывом: «В эфир, кто в смерти ищет красоты. В эфир!» [63].

Тему смерти летчика затрагивали и Ростан, и Нусан. В эти годы в европейской литературе практически ни одно крупное произведение об авиации не обошло стороной тему гибели летчика. У искушенного в теме смерти Д'Аннунцио (автора знаменитого романа «Триумф смерти») в его уже упомянутой повести «Может быть — да, а может быть — нет» разбивается друг главного героя летчик Джулио. Героическая смерть Джулио, устремившегося ввысь, — много выше рекорда высоты — восхищает все живое на Земле и побуждает главного героя Паоло к кульминационному перелету. У Василия Каменского в пьесе «Жизнь авиатора» «графия с птичьими глазами», познавшая полет и вместе с ним небесную любовь, разбивается первой, а вслед за ней и ее возлюбленный летчик, поскольку не было на Земле места их высокому чувству. Погибает, а вернее, возносится на небо, и летчик — герой рассказа Леонида Андреева «Полет».

Если у Д'Аннунцио или Каменского читатель лишь интуитивно догадывается, что полет летчика исполнен особого искушения отречения от земной жизни, а его смерть лишь падение плоти, то Леонид Андреев раскрывает предчувствуемый мистический смысл смерти летчика.

У Андреева летчик в полете на аэроплане постепенно совершает переход к вечной духовной жизни и полностью утрачивает связь со своим телом и земной жизнью. Этот переход оказывается естественен в полете, в воздухе, который мыс-

лился писателем в духе вполне классических представлений *. Воздух — водораздел небесного и земного, духовного и телесного — оказывается тем местом, где отмеченная падением плоть легко отделяется от духа и в падении же возвращается Земле и откуда человеческий дух естественно продолжает свой полет ввысь к небесам.

Смерть летчика приобретает у Л. Андреева логически завершенную мифологическую форму, схожую с той, которую имели в древности так называемые «культовые полеты» — ритуальные жертвоприношения, казни и самоубийства, осуществлявшиеся через сбрасывание с высоты или со скал в море. «Культовые полеты» широко практиковались в эпоху Античности, а иногда и в Средневековье и всегда приравнялись к мистическому перелету в «мир иной» [64, с. 41–42].

Миф, что летчик может избежать человеческой смерти и непосредственно вознестись на небо, станет распространен в Европе во время первой мировой войны. Именно так интерпретировалась поэтами и писателями гибель самого знаменитого в те годы французского летчика Жоржа Гинмера. Он был сбит над Фландрией 11 сентября 1917 г. Его тело нашли не сразу, и этот факт повлек за собой рождение мифа, что знаменитый летчик не умер, а был восхищен во плоти на небо и там превращен в юного и прекрасного Бога [1, с. 235].

Итак, в европейской литературе образ летчика помимо способности проникать в высшие сферы любви наделялся и бессмертием, которое он обретал через особенную, доступную только летчикам смерть — смерть-падение, а вернее, смерть-полет.

Можно указать и на другие сверхчеловеческие качества, которыми в воображении поэтов наделялся образ летчика. Например, Маринетти считал, что только летчикам доступна власть над земным миром, воздухом и даже временем. Однако до начала первой мировой войны самыми распространенными оставались мифы о перерождении, любви и бессмертии летчиков.

Мифы и реалии жизни

Подводя итог нашему анализу, рассмотрим, как соотносились литературные образы летчиков-героев-суперменов с действительными представлениями о летчиках.

По ходу повествования мы отмечали, что писатели и поэты часто описывали *реально* происходившие события, но силой воображения наделяли их смыслами, которыми в действительности они не обладали. Летчики нередко становились героями или прототипами героев литературных и поэтических произведений. Иногда эти произведения писались самими летчиками, и тогда они воспринимались как осмысление особенного, чудесного опыта полета. Таким образом, в литературе авиация приобретала параллельное, вымышленное измерение, которое читатель частично или полностью готов был принять за реальность. И даже если читатель не полностью верил в фантастический сюжет произведения, то, безусловно, воспринимал как истину саму идею, что в полете на аэроплане открывается сверхчеловеческое, поскольку ожидал (и даже жаждал!) чуда от авиации. Именно на этой, исполненной вечной тайной идее, — *что в полете открывается сверхчеловеческое!* — воображение поэта («вольтовой дугой», — сказал бы В. С. Библер) замыкалось на воображении читателя. *А аэропланы, как и летчики, самим фактом своего существования соединяли в сознании людей (как читателей, так и поэтов)*

* Воздух — это место раздела и связи Земли и Неба, высшего и низшего, смертного и божественного. Это представление восходит к Луцию Сенеке и развивается в эпоху позднего Возрождения [63, с. 6].

желанные и таинственные чувства, связываемые в воображении человека с состоянием полета, с реальным полетом на аэроплане. Вымышленное об авиации становилось живым мифом. Летчики не только в литературе, но и в реальной жизни представляли особыми героическими людьми, элитой общества, обладающими помимо реально требовавшихся от летчика качеств и сверхчеловеческими, которые можно вообразить лишь дарованными при полете в небо. Например, в России летчиков часто называли небожителями.

С началом первой мировой войны уйдет в историю раннее романтическое отношение к авиации. Авиация обернется иным лицом: как летящая смертоносная сила она будет вселять в души людей уже не восторг, а мистический ужас. Летчики обретут новую ипостась — их станут называть «ангелами смерти». Миф о летчиках-сверхлюдях сконцентрируется вокруг первоклассных летчиков-асов*, он будет секуляризирован и приобретет ярко выраженную националистическую окраску, а в 20–30-е гг. органично сольется со своими вариациями в идеологии фашистской Италии, нацистской Германии и Советского Союза. А наше исследование останется важным напоминанием о сущности мифа о летчике-сверхчеловеке, которую, кстати сказать, прекрасно понимали и действительно использовали в политических интригах и манипуляциях массовым сознанием и развернувший в 20-е гг. в СССР первую общенациональную кампанию в поддержку авиации Лев Троцкий, и первый министр авиации нацистской Германии Герман Геринг, и с юности увлекавшийся авиацией Бенито Муссолини**. Но это будет уже другая история.

Литература

1. Wohl R. A. *Passion for wings*. London, 1994.
2. Bruel F.-L. *Histoire aéronautique par les monuments, Peints, Sculptés, Dessinés et Craves. De cabinet des estampes de la Bibliothèque Nationale*. Paris, 1909. 1-е изд. 1830 г.
3. *Wonderful balloon ascents; or, the conquest of the skies*. London, Paris, Melbourne, 1897.
4. Башиляр Г. Грезы о воздухе. Опыт о воображении движения. М., 1999.
5. Société d'encouragement pour l'aviation ou locomotion aérienne. *Rapport du conseil d'Administration*. 1866. Архив Ле Бурже. Париж. Фонд «Nadar».
6. Каменский В. В. *Путь энтузиаста*. Пермь, 1968.
7. Биржевые ведомости. 30 апреля 1910 г.

* Хвалебное «ас» (франц. — as, нем. — As, англ. — ace), — в большинстве европейских языков означающее «туз», «мастер своего дела», — первым получит в апреле 1915 г. французский летчик Ролан Гарро за рекордное количество сбитых немецких самолетов — пять. А уже далее каждого летчика, на счету которого окажется пять и более поверженных самолетов противника, будут именовать асом [8, с. 66].

** Троцкий открыто высказался о «мистической силе авиации» в работе «Авиация — орудие будущего» [65]. О взглядах Геринга на духовное родство планеризма, авиации и национал-социализма (см. [8, с. 190–195]). Муссолини уже в 1909 г. в одной из итальянских газет опубликовал заметку об авиации. В ней он оспаривал мнение, что авиация — это только спорт. А чуть позже он приветствовал Блерио как одного из первых представителей будущей правящей расы ницшеанских «юберменшей». К концу первой мировой войны Муссолини окончательно понял: кто овладеет искусством управления аэропланом, тот будет неизбежно наделяться во всей полноте и мистической силой, которой обладает полет в воображении людей. Как журналист, он прекрасно понимал, какое воздействие на массы имеет аспект воображения, связанный с авиацией, и что власть в будущем мире будет принадлежать только тем, кто будет демонстрировать власть над воздушным пространством. Эти последние идеи были широко использованы Муссолини в кампании по пропаганде итальянской авиации [66].

8. *Fritzsche P.* A Nation of Fliers. London, 1992.
9. Gli aeropoeti dedicano al Duce il poema di Torre Viscosa, parole in liberta futuriste di F.T. Marinetti accademico d'Italia. Milan, 1938.
10. *Гороховская Е. А., Желтова Е. Л.* Советская авиационная агиткампания 20-х гг.: идеология, политика и массовое сознание // ВИЕТ. 1995. № 3.
11. *Желтова Е. Л.* Образ авиации в русской и советской поэзии // Из истории авиации и космонавтики. М., 1997. № 71.
12. *Успенский Л. В.* Записки старого петербуржца. Л., 1990.
13. *Фарман А.* Впечатления первого воздушного перелета на аэроплане 30 октября 1908 г. // В мире новых ощущений. СПб., 1911.
14. *Масаинов А. А.* Из Петербурга в Кронштадт // В мире новых ощущений. СПб., 1911.
15. Аэро- и автомобильная жизнь. 1910. № 3.
16. *Gorokhovskaja E. A., Zheltova E. L.* The Myth of flight and The Flying Machine // Phystekh Journal. 1994. Vol.1. № 1.
17. *Ходасевич В. М.* Жизнь художника. Мемуары. М., 1995.
18. *Уточкин С. И.* В пространстве // Заря авиации. 1916. № 2.
19. Imperatrice et poète chez les aviateurs // L'Illustration. 1909. 18 Septembre.
20. *Roncoroni E.* Cronologia // D'Annunzio G. Forse che sì forse che no. Milano, 1998. P. XCIV–XCV.
21. D'Annunzio G. Forse che sì forse che no. Milano, 1998.
22. D'Orfer L. L'Aviation à travers les Ages. Paris, 1912.
23. *Rostand E.* Le cantique de l'aile // L'Illustration. 1911. N 3473. 29 Juillet.
24. *Bordeaux H.* Vie Héroïque de Guynemer. Paris. 1918.
25. *Буцци П.* Поэзия, театр, музыка в Италии // Аполлон. 1910. № 5.
26. *Д'Аннуцио Г.* Из романа «Может быть – да, может быть – нет» // В мире новых ощущений. СПб., 1911.
27. *Lamartine A.* Chute d'un Ange. // Léo D'Orfer. L'Aviation à travers les Ages. Paris, 1912.
28. *Apollinaire G.* Oeuvres poétiques. Paris, 1965. P. 37–45.
29. Коллекция: «Meetings Raids I» // Архив Музея авиации и космонавтики в Ле Бурже. Париж.
30. Коллекция: «Meetings Raids II» // Архив Музея авиации и космонавтики в Ле Бурже. Париж.
31. L'Illustration. 1910. 14 Mai.
32. L'Illustration. 1910. 27 Août.
33. *Noussanne H.* L'Aéroplane sur la Cathédrale. Paris, 1913.
34. L'Illustration. 1913. 1 Février.
35. Новое время. 30 апреля 1910 г. (Вырезка) // Центральный государственный исторический архив (ЦГИА). СПб. Ф. 1042. Оп. 1. Д. 19.
36. Биржевые ведомости. 1 мая 1910 г. (Вырезка) // ЦГИА. СПб. Ф. 1042. Оп. 1. Д. 21.
37. *Андреев Л. Н.* Собр. соч. Т. 4. М., 1994.
38. *Блок А. А.* Стихотворения, поэмы, театр. Л., 1936.
39. *Чуковский К. И.* Летучие листки // Речь. 8(21) мая 1911.
40. *Мережковский Д. С.* Избранное. Кишинев, 1989.
41. *Marinetti F. T.* Le Monoplan du Pape. Paris, 1912.
42. *Хлебников В.* «Бог 20-го века» // Творения. М., 1986.
43. *Маринетти Ф. Т.* Футуризм. СПб., 1914.
44. *Marinetti F. T.* Mafarka le futuriste. Collection «Les Derniers mots» dirigée par Gérard-Georges Lemaire. No. d'édition 662. No. d'impression 22223. Imprimé en France. 1984.
45. *Маринетти Ф. Т.* Футурист Мафарка. М., 1916.
46. *Каменский В. В.* Аэропророчество. (Рождественское предсказание пилота-авиатора В. Каменского.) 1908–1917 // Центральный государственный архив литературы и искусства (ЦГАЛИ). Ф. 1497. Оп. 1. Д. 142.

47. Каменский В. В. Звучаль Веснянки. Стихи. 1918.
48. Северянин И. В. Трагедия Титана. Москва–Берлин, 1923.
49. The Poetry of Flight. An anthology / Ed. S. Wolfe Murray. London, 1925.
50. Rollin G. La conquete de l'air. Paris, 1911.
51. L'Illustration. 1910. № 3524. 10 Septembre.
52. L'Illustration. 1911. № 3563. 24 Juin.
53. Wohl R. Par la Voie des Airs. Международная конференция по истории авиации и космонавтики. 23–25 апреля 1990 г. Вашингтон–Алабама. США. 1990. Рукопись доклада.
54. Petit E. La Vie quotidienne dans l'aviation en France au début du XXe siècle 1900–1935. Paris, Hachette, 1977.
55. Каменский В. В. Жизнь авиатора // ЦГАЛИ. Ф. 1497. Оп. 1. Д. 66.
56. Rostand E. Le Cantique de l'aile. Paris, 1922.
57. Фрейд З. Толкование сновидений. Ереван, 1991.
58. Rodma S. The poetry of Flight. An Anthology. N.Y., 1941.
59. Лавренко В. И. Летчики России. М., 1992.
60. Accidents mortels d'aéroplanes. // L'Aérophile. 15 Janvier. 1911.
61. Куприн А. И. «De profundis» // Гатчина (газета). 3 августа. 1913.
62. Буцци П. Письмо из Италии // «Аполлон». СПб., 1913. № VIII.
63. Hart C. The prehistory of flight. London, 1985.
64. Андреев Ю. В. Минойский Дедал // Вестник древней истории. 1989. № 3.
65. Троцкий Л. Д. Авиация – орудие будущего. Екатеринбург, 192?.
66. Mattioli G. Mussolini aviatore. Rome, 1938.