

Е.А. Желтова

АВИАЦИЯ В РОССИИ В ПЕРИОД ПЕРВОЙ МИРОВОЙ ВОЙНЫ: РОЖДЕНИЕ НОВОГО КУЛЬТУРНОГО МИФА

В самом начале XX в. в брошюре «Будущность России» сотрудник немецкого Статистического управления Рудольф Мартин отметил, что русская православная вера несовместима с веком техники, что она тормозит технический прогресс¹. Это наблюдение известного эссеиста было вполне справедливо и в отношении воздухоплавания и авиации — адепты христианской веры не поддерживали их развитие.

Немного спустя (в 1907 г.) Мартин опубликовал фантастическую повесть «Берлин–Багдад», которая неожиданно вселила немецкому народу безусловную (но не оправдавшую себя во время войны) веру в несокрушимость немецких цеппелинов². Так, Мартин невольно пробудил способность человеческой души, практически противоположную указанной им ранее, — боготворить летающую машину.

История восприятия авиации в культуре России первой трети XX в. ярко иллюстрирует обе способности. В преддверии и во время Первой мировой войны христианская вера давала элите общества веские основания не разделять восторженного отношения к авиации; после окончания Первой мировой, а затем Гражданской войн религиозность и суеверность народа позволили советским властям создать общенациональный культ вокруг авиации.

О том, как совершался в русской культуре поворот от отторжения авиации к ее возвеличиванию, как происходила смена культурных мифов об авиации и какую роль в этом сыграла Первая мировая война, пойдет речь в настоящей статье.

Особенности восприятия авиации в русской культуре (предвоенный период)

Русское правительство решило содействовать развитию авиации после знаменитого перелета французского авиаконструктора Луи Блерио через Ла-Манш. В 1909 г. Всероссийскому аэро клубу было присвоено звание Императорского; стали организовываться авиационные состязания, выставки; были основаны первые авиационные школы.

¹ *Мартин Р.* Будущность России. М., 1906. С. 103.

² *Fritzsche P.* A Nation of Fliers. London, 1992. P. 38–41.

Несомненно, нарождавшийся в эти годы в России технически образованный слой общества видел в авиации важное техническое новшество, способное преобразовать не только жизнь государства и его граждан, но и ход будущих войн. Однако в русской культуре в целом отношение к авиации было более сложным.

В России, как и в Европе, первые полеты аэропланов взбудоражили культурную жизнь: если в Париже авиационные шоу собирали *tout le Paris*, то на первых авиационных состязаниях в Петербурге можно было встретить представителей всех сословий, включая цвет русского общества.

Люди стремились на авиационные шоу, так как не могли осознать, что управляемая человеком тяжелая крылатая машина способна лететь по воздуху. А когда они видели летящий аэроплан, то невольно воспринимали это как что-то невероятное, как чудо, и были готовы поверить и в то, что не сегодня—завтра авиация покажет еще большие чудеса. Аэроплан возрождал мечты человека о полете. Поэтому часто представления о грядущих в связи с авиацией переменах рождались не из рациональных оценок экспертов, а из древних как мир мечтаний и интуиций человека о полете. Мысль о том, что аэроплан приближает человека к высшему, быть может, божественному миру, витала в воздухе и наиболее полно была раскрыта в литературе и поэзии. Приветствовавшие авиацию поэты и писатели России нередко проецировали на аэроплан свои грезы о полете духа.

Так Леонид Андреев в рассказе «Полет», который позднее счел «одним из самых показательных» для своего творчества³, описывает то, как летчик совершает переход к вечной, духовной жизни. Летчик — герой рассказа — вполне счастлив в своей земной жизни, но вот он — в полете, и он начинает ощущать и осознавать как любовь только свою душу. Он познает высшую любовь и прозревает, что полет на аэроплане — это прямой путь к воссоединению с высшим, божественным началом. И летчик летит все выше и выше, переживая последовательность духовных превращений, наполненных образами из языческой и христианской мифологии, и приходя к естественному пониманию, что уже не вернется на Землю. Финал — гибель летчика, но гибнет лишь отмеченная падением плоть, а дух устремляется ввысь⁴.

³ Впервые рассказ Л. Андреева «Полет» был опубликован под заглавием «Над-смертное» в журнале «Современный мир». 1914. № 1.

⁴ *Андреев Л.* Собр. соч. Т. 4. М., 1994. С. 313–316.

Символист Валерий Брюсов написал во славу авиации несколько стихотворений. Ему казалось, что авиация, утолив древнюю мечту человека о полете, открывает новую радостную эру, где человек станет возвышеннее, где будут уничтожены границы между государствами и где народы заживут дружественной жизнью, стремясь лететь все выше и выше, к звездам⁵. В стихотворении «Краткий дифирамб» поэт помещает аэроплан в одно пространство с мифами о полете: «Руль моноплана / Соперник Феба»⁶. А в стихотворении «Первым авиаторам» Брюсов вполне созвучен распространившемуся в это время в европейской литературе мифу о том, что в XX в. на смену трагически упавшему в море Икару пришли победоносные летчики: «Наш век вновь в Дедала повел-рил, Его суровый лик вознес...»⁷.

Эго-футурист Игорь Северянин мыслит себя «песнопевцем-авиатором», полет поэтического духа и полет на аэроплане для него тождественны⁸. Поэт видит в гибели летчика особую красоту и величие (быть может, в чем-то схожую с вознесением, описанным Леонидом Андреевым) и призывает всех, «кто в смерти ищет красоты», последовать примеру летчика⁹. Северянин, как и другие футуристы (Велимир Хлебников, Елена Гуро, Василий Каменский), экспериментирует со словами на авиационную тему и создает метафоры, обозначавшие футуристический взгляд на современный ему мир.

Больше других увлекался авиацией и пропагандировал ее поэт-футурист Василий Каменский. После своего первого полета на аэроплане поэт говорил о «божественности ощущения», о «райских галлюцинациях» во время полета¹⁰, но наряду с чисто футуристическими поэтическими экспериментами (см., например: В. Каменский «Улетан») и идеями, он неосознанно переносил на полет на аэроплане миф о райской жизни. В предсказании будущего в связи с авиацией поэт пишет, что за первые 200 лет существования авиации люди в совершенстве овладеют полетом на самолете; через 200 лет «каждый человек со дня рождения будет иметь свой аэроплан, как органическую необходимость», через 500 — аэропланы исчезнут, и все люди переродятся в человеко-птиц

⁵ Брюсов В. Избранное. М., 1983. С. 133–134, 209, 211, 242.

⁶ Брюсов В. Собр. соч., М. 1974. Т. 3. С. 369.

⁷ Там же. С. 536.

⁸ Северянин И. Трагедия Титана. Космос. Берлин; М., 1923. С. 16.

⁹ Там же. С. 43.

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

«с большими белыми крыльями», мир станет подобен «птичьему раю», наступит «блаженное время», когда будет познан смысл бытия; через 1 000 лет, «в силу естественного перерождения», человеко-птицы выродятся в обыкновенных птиц, тогда же среди обезьян появится одна, похожая на человека, которую впоследствии назовут Адамом». С этого момента эволюционный цикл начинается с начала¹¹. Для Каменского такая картина будущего авиации представлялась вполне реальной.

Видение в летчиках людей, приближающихся к божественному миру, было распространено в России — в народе их часто называли небожителями. Но вот представитель образованного слоя русского общества Владислав Ходасевич смотрит на проносящегося «над полями, лесами, болотами» «небожителя-героя-человека» недоверчиво и закликает его не возноситься в небо, а упасть и неприглядной чисто человеческой смертью разрушить миф о летчике-небожителе¹².

Против смешения полета духа и полета на аэроплане высказывались многие русские поэты. Об этом писали Александр Блок, Андрей Белый, Константин Фофанов¹³.

О грядущих воздушных войнах, в отличие от Германии, в русской литературе и поэзии было написано очень мало. Ужасный образ будущих войн в нескольких строчках предвидел Александр Блок:

Грядущих войн ужасный вид:
Ночной летун, во мгле ненастной
Земле несущий динамит?»¹⁴

Образ аэроплана, несущего земле «молнии и пожары», можно встретить у находившегося под сильным влиянием воинствующей поэзии и прозы Маринетти Вадима Шершеневича¹⁵. Вл. Семенов опубликовал на тему воздушных войн дилетантский роман¹⁶. О немецкой художествен-

¹¹ *Каменский В.* Аэропророчество. (Рождественское предсказание пилота-авиатора В. Каменского). 1908–1917. Центральный государственный архив литературы и искусства (ЦГАЛИ). Ф. 1497. Оп. 1. Д. 142.

¹² *Ходасевич В.* Авиатору (30 марта 1914 г.) // *Ходасевич В.* Собрание стихов. М., 1992. С. 142–143.

¹³ *Чуковский К.И.* Летучие листки // Речь. 1911. 8 (21) мая. С. 3.

¹⁴ *Блок А.А.* Стихотворения, поэмы, театр. Л., 1936. С. 208–209.

¹⁵ См. стихотворение Вадима Шершеневича «Землетрясение» (1913 г.) // *Шершеневич В.* Листы имажиниста: Стихотворения. Поэмы. Теоретические работы. Ярославль, 1996. С. 99.

¹⁶ *Семенов В.* Цари воздуха. СПб.; М., 1909.

ной литературе, воспевшей военную мощь цеппелинов, в России станет известно лишь во время Первой мировой войны¹⁷. Несмотря на то, что русские военные находились в паническом ужасе от военной силы немецких цеппелинов, публицисты периодически печатали заметки о будущих войнах в воздухе (в основном, перепечатывая западные статьи), а русский читатель мог почерпнуть представление об ужасах будущих воздушных войн из известного, дважды изданного в преддверии войны в России романа Герберта Уэллса «Война в воздухе»¹⁸, тема воздушных войн в русскую культуру глубоко не проникла.

В те годы русские писатели, поэты, философы были озабочены вопросом о том, как в век наступающей техники сохранить духовные ценности человека. Следуя этому общему направлению мысли, восторженно настроенные в отношении авиации поэты, писатели, публицисты видели в аэроплане, прежде всего, удивительный инструмент для усовершенствования человека и общества. Они были поглощены именно этими радужными перспективами и оказались не подготовлены к тому, что авиация может обмануть их ожидания и обернуться мощным смертоносным оружием.

Авиация в культуре России в период Первой мировой войны

19 июля 1914 г. Германия объявила войну России. Россия вступила в войну с вполне внушительным числом самолетов на вооружении — 244 (133 ньюпора и 91 фарман)¹⁹, но, в основном, устаревшей конструкции. Авиапарк нуждался в регулярных поставках авиационной техники по контрактам из Франции и Англии, что в условиях войны не осуществлялось.

Важным отличием русских воздушных сил от европейских являлось то, что в первые два года войны на их вооружении не было истребителей. Русские летчики не вели бои в воздухе с противником из огнестрельного оружия, как это делали европейские летчики обеих воюющих сторон вслед за первым летчиком-асом Роланом Гарро. Известна реплика немец-

¹⁷ Фриче В. Немецкие фантазии о набеге Цеппелинов // Рус. ведомости. 1915. 11 января. № 8. С. 3.

¹⁸ Уэллс Г. Война в воздухе. М., 1909; Уэллс Г. Война в воздухе // Собр. соч. Т. 11. СПб., 1910.

¹⁹ Higham R., Kipp J.W. Soviet aviation and air power. A historical view. London, 1978. P. 20.

кого аса барона фон Рихтгофена о том, что летные миссии на Восточном фронте, который контролировала русская авиация, воспринимались немецкими летчиками как «сплошной праздник»²⁰. Наиболее успешными в русском воздушном флоте были действия эскадры воздушных кораблей, сформированной из известных теперь всему миру самолетов Сикорского «Илья Муромец». Тяжелые «Муромцы» осуществляли задачи разведки и бомбардировки на Северном, Северо-Западном, Юго-Западном и Румынском фронтах²¹.

Война всколыхнула религиозные идеалы русской культуры — практически все русские писатели и поэты увидели свой долг в публикации произведений, мобилизующих духовные силы русского народа на победу. Появилось большое количество литературных произведений, отображавших войну сквозь христианские представления о священном долге, добре и зле.

В отличие от Европы, культурные центры России находились вдали от военных действий авиации, и отношение к ней в русской культуре формировалось газетными и журнальными публикациями и свидетельствами очевидцев, которые сконцентрировали внимание на разрушительной силе авиации и воздухоплавания на бомбардировках.

В религиозном контексте аэроплан, ассоциировавшийся только с бомбардировками, воспринимался посланником воинствующих сил зла, носителем невиданных ранее бед и появлялся в произведениях ведущих поэтов Серебряного века лишь как знамение беды.

В сборнике стихов о войне, куда вошли стихотворения А. Ахматовой, К. Бальмонта, В. Иванова, В. Брюсова и других известных поэтов, мы встречаем образ аэроплана в войне только у Александра Блока в стихотворении «Антверпен». Все земное, благостное предстает поэту как обманное, так как наверху, «в клочке лазури» уже виднеется «предвестник бури — кружащийся аэроплан»²². Это стихотворение Блока будет перепечатано в других изданиях²³. Ушедший добровольцем на фронт поэт Николай Гумилев на первых же страницах своих «Заметок кавалериста» пишет: «Неприятельский аэроплан, как ястреб над спрятав-

²⁰ Цит. по: *George M., Sheppard V. Russian's Air Forces in War and Revolution // Cross and Cockade. 1986. Vol. 17. P. 145–152 (P. 148).*

²¹ *Мухеев В.Р. Историческое введение // Сергей Никольский. На воздушном Корабле. М., 2001. С. 8.*

²² О войне. Стихи современных поэтов. Пг., 1915.

²³ Современная война в русской поэзии. Пг., 1915.

шейся в траве перепелкой, постоял над нашим разъездом и стал медленно спускаться к югу. Я увидел в бинокль его черный крест»²⁴. В 1915 г. М. Волошин, живя в Париже, пишет книгу стихов о войне. В одном из них он рисует воистину адский образ военной техники и первых в истории бомбардировок: «железные кишели пауки»; «падали на землю разрывные и огненные яйца»²⁵.

Кардинально меняют свое отношение к авиации и те поэты, которые до войны восторгались ею. В конце июля 1914 г. в качестве военного корреспондента газеты «Русские ведомости» уезжает в Варшаву В. Брюсов. С первых дней влюбленный в авиацию и связывавший с ней самые светлые надежды на будущее всего мира, он приходит в негодование, поняв, каким варварским оружием стала авиация:

Казалось: уничтожив грани
Племен, народов, государств,
Жить дружественностью начинаний
Мы будем — вне вражды и брани,
Без прежних распрей и коварств.
И что же! Меж царей лазури,
В свои владенья взявших твердь,
Опасней молний, хуже бури,
Те, что несут младенцам — смерть.
Не в честный бой под облаками
Они, спеша, стремят полет,
Но в полночь, тайными врагами,
Над женщинами, стариками
Свергают свой огонь с высот!²⁶

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

С какой змеящейся улыбкой
Качнут два немца в небе бомбы!²⁷

²⁴ Гумилев Н. Записки кавалериста. Омск, 1991. С. 9.

²⁵ Волошин М. Аполлион. В: Максимилиан Волошин. ANNO MUNDI ARDENTIS. М., 1916. С. 47–49.

²⁶ Брюсов В. К стальным птицам. С. 349.

²⁷ Брюсов В. Аэропланы над Варшавой // Брюсов В. Собр. соч. М., 1974. Т. III. С. 150.

Перестает восторгаться авиацией Игорь Северянин. Он, как и многие другие, был в ужасе перед открывшейся разрушительной силой авиации:

Царь голод, и процессии гробов
.....
И танки, и Ньюпор, и цеппелины,
И дьявол, учредивший фирму Крупп²⁸.

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

...Господи,
Меня помилуй
И прости.
Я летал
На аэроплане²⁹.

Теперь уже все значительные поэты и писатели России отвернулись от авиации. Они не могли и помыслить о том, чтобы воспеть летчика, который, в их представлении, превратился в жестокое, безнравственное существо, беспечно летающее над священным полем битвы и с легкой душой бросающее бомбы во все живое. Поэт Осип Мандельштам ярче других описал этот новый в истории поворот человечества к бесчестью и варварству:

А вам, в безвременье летающим
Под хлыст войны, за власть немногих —
Хотя бы честь млекопитающих,
Хотя бы совесть ластиногих.
И тем печальнее, тем горше нам,
Что люди-птицы хуже зверя³⁰.

В высшем эшелоне русской культуры не возникло нового героя — летчика.

Европа, в отличие от России, в годы войны переживала связанный с авиацией последний в своем роде период героической романтики. В начале апреля 1915 г. французский летчик Ролан Гарро (Roland Garros), направленный командованием на защиту Парижа, в одиночку один

²⁸ *Северянин И.* Трагедия Титана. Космос. Берлин; М., 1923. С. 183.

²⁹ *Каменский В.* Моя молитва || Поэзия русского футуризма. СПб., 1999. С. 253.

³⁰ *Мандельштам О.Э.* Собр. соч. 1991. Т. 1. С. 147.

за другим сбил пять самолетов противника, и первым в мире был назван асом. С этого времени внимание европейского общества сконцентрировалось на летчиках-истребителях, ведших бой с противником в воздухе из огнестрельного оружия. Жизнь летчиков всем представлялась, выражаясь словами американского писателя Торнтон Уайдлера, «гомерической», в том смысле, что именно о такой молодой, блистательной, полной опасностей жизни была написана «Илиада». Многие европейские поэты и писатели стремились написать свою «Аэроилиаду» новой мировой войны. Произведения о первых военных летчиках имели в Европе феерический успех. Например, в Германии три из шести лучших бестселлеров о Первой мировой войне были написаны о летчиках³¹.

О летчиках Первой мировой войны слагались поэмы, легенды, песни. Имена летчиков-асов были известны больше, чем имена генералов, командовавших фронтами. В действительности, впечатляющие героические поединки летчиков в небе ассоциировались в европейском сознании с рыцарскими турнирами, в своем высшем «небесном» проявлении. Недаром летчиков в Европе часто называли «воздушными рыцарями». Летчики Первой мировой войны находились в привилегированном по отношению к солдатам положении: их число на фронтах исчислялось десятками, их действия не были жестко регламентированы, и они вели воздушные бои не по указанию свыше, а в соответствии с собственными морально-нравственными принципами и выбором. Летчики часто демонстрировали уважительное и благородное отношение друг к другу вне зависимости от принадлежности к воюющей стороне, чем приводили в восторг всю Европу. Таким образом, летчики оказались последним форпостом, ярко и благородно противостоявшим страшной тенденции новой войны — массовой варварской гибели людей, сопровождавшейся деперсонализацией героев и жертв.

В России не возникло культурного феномена летчика-аса. Тем не менее, участие авиации в войне не прошло незамеченным в русской культуре. Большинство ведущих газет, таких как «Русские ведомости», «Речь», «Новое время», «Русское слово», регулярно публиковали хронику бомбардировок и воздушных боев, печатали обзорные статьи и размышления о роли авиации в современной и будущих войнах. Тема авиации постоянно звучала в ведущем литературно-художественном журнале «Нива», присутствовала на страницах специализированного журнала «Воздухоплаватель». Об авиации писали и в других журна-

³¹ *Fritzsche P.* A Nation of Fliers. P. 235.

лах. В журналах печатались рассказы и стихи малоизвестных поэтов и писателей о жизни летчиков, об их миссии в войне.

Самым примечательным явлением первых двух лет войны было то, что в ответ на призыв известных деятелей литературы публиковать о войне как можно больше и считать публикации о ней патриотическим актом³² многие дилетанты в области поэзии и литературы стали издавать собственные сборники стихов и рассказов об авиации. Иллюстрированные книжечки небольшого формата с привлекательными названиями «Песни воздушного боя», «Война в воздухе», «Битва в воздухе» появлялись на прилавках книжных магазинов во многих городах. Энтузиаст авиации И.М. Радецкий даже стал издавать в Херсоне специальный журнал «Заря авиации», посвященный исключительно русской военной авиации.

Это спонтанное творчество дилетантов шло в унисон с общим подъемом национального духа, продолжавшимся до весны–лета 1915 г., а после лета 1916 г., когда в России разразился кризис, подобные публикации уже не появлялись.

Авиация, безусловно, была знаменательным явлением новой войны, что было понятно и для многих составителей серьезных сборников стихов и прозы о войне. И, несмотря на их дилетантский уровень, стихи о летчиках и авиации включались в солидные издания. Так известный поэт Вл. Ходасевич завершил составленную им антологию «Война в русской поэзии», куда вошли стихотворения самых знаменитых русских поэтов от В.А. Жуковского и П.А. Вяземского через А.С. Пушкина и М.Ю. Лермонтова до стихов современных ведущих поэтов, стихотворением Б.А. Садовского, посвященным памяти летчика А.В. Самсонова. В обширный сборник стихов «Современная война» (составитель Б. Глинский) вошло несколько стихотворений о летчике П. Нестерове. В литературно-художественном альманахе «Война» было опубликовано стихотворение Н. Моварской о гибели четырех немецких авиаторов.

Несмотря на то, что в первый год войны практически единственным русским летчиком, атаковавшим и сбившим самолет противника, был знаменитый Петр Нестеров³³, главной темой многочисленных публикаций об авиации была именно тема летчика-героя.

Большинство авторов писали о подвиге Нестерова, героически погибшего 25 августа 1914 г. Он поднялся в воздух навстречу трем не-

³² *Цехновицер О.* Литература и мировая война. 1914–1918. М., 1938. С. 99–100.

³³ 27 августа 1913 г. в Киеве П. Нестеров впервые в мире продемонстрировал мертвую петлю.

мецким аэропланам, стремясь отогнать противника от расположения русских войск. Нестеров настиг один из немецких самолетов и ударил своим шасси. Немецкий аппарат стремительно полетел вниз. Самолет Нестерова был задет пропеллером неприятеля и вошел в штопор, летчик выпал. «Картина была такая величественная, что я не забуду ее во всю жизнь», — писал один из очевидцев гибели Нестерова³⁴.

В многочисленных стихах и рассказах П. Нестеров был воспет как храбрый и незабвенный герой³⁵, величием своего духа во имя победы презревший смерть³⁶. Он погиб в жертвенном падении, исполненном, по мысли некоторых авторов, высшего смысла³⁷, по-видимому, того мистического смысла, который вкладывал в смерть летчика Леонид Андреев.

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

У одного был ястребиный,
Жестокий, медленный расчет,
А у другого лебединый,
Светло-восторженный полет³⁸.

Эта линия раздела авиации на «злую» и «добрую» развивалась и в других рассказах и стихах, не связанных с именем Нестерова³⁹. Иногда аэропланы врага ассоциировались со злыми демонами, вполне в соответствии с христианским представлением о летающих в воздухе силах зла⁴⁰; иногда — с образами летящей нечистой силы из русских народных преданий и сказок. Так в рассказе Б. Никонова «Лебединая песнь старого собора» самолеты врага налетают на поселение мирных жителей в точности, как Соловей-разбойник в русских сказках: «С воем и

³⁴ Воздухоплаватель. 1914. № 10. С. 606.

³⁵ Война в воздухе. Рассказы очевидцев. М., 1914. С. 6–7.

³⁶ Черевков Вл. Песнь о Нестерове // Современная война в русской поэзии. Пг., 1915. С. 126.

³⁷ Рославлев А. Памяти Нестерова // Там же. С. 125.

³⁸ Там же.

³⁹ См., например: Павлов Г. Дуэль // Нива. 1916. № 19. С. 329–332.

⁴⁰ Танковид В. Неприятельский летчик // Доброволец. Ежедневная газета-журнал. 1915. № 22. С. 9.

свистом летят смертоносные птицы... и разрушают дома, и жгут их и убивают людей»⁴¹.

Помимо Нестерова, в первый год войны в России у всех на устах было имя французского летчика Ролана Гарро. До России докатились волны восторгов, которыми Париж приветствовал победы Гарро. Заметки о подвиге Гарро и его фотографии печатались во многих журналах и газетах, а в небольшом сборнике стихов «Песни воздушного боя» были опубликованы два восторженных дилетантских стихотворения, прославлявших французского летчика⁴². Но век героя оказался недолгим — он был сбит 19 апреля 1915 г. «Героическая гибель Гарро, ценою своей жизни погубившего неприятельский воздушный дредноут «Цеппелин», приковывает к себе взоры всего мира», — писал автор небольшой брошюры «Битва в воздухе»⁴³.

Линия летчика-героя присутствовала в публикациях об авиации и безотносительно к конкретным именам. Хотя практически все авторы видели в летчиках особых людей, «людей другого измерения»⁴⁴, в описаниях образа летчика-героя не было единой тенденции. Чаще всего летчиков сравнивали с птицами, с гордыми и сильными орлами. Встречаются и народные образы, такие как летчик-богатырь, можно было увидеть образ летчика — обреченного на смерть героя, с христианским смирением принимающего свою судьбу. Иногда просматривается тенденция к его обожествлению⁴⁵.

Летом 1916 г. специальным распоряжением при каждом русском авиаотряде было организовано подразделение из двух (а затем нескольких) истребителей. В России начинают появляться летчики, сбившие по пять и более самолетов противника, — асы, как их называли во время войны во Франции. К ноябрю 1917 г. — моменту, когда Россия прекратила воздушные действия в войне, официально насчитывалось 18⁴⁶ (по некоторым источникам 19) русских асов⁴⁷.

⁴¹ *Никонов Б.* Лебединая песнь старого собора // *Нива*. 1914. № 40. С. 764–766.

⁴² *Песни воздушного боя*. М., 1914?. С. 3–4.

⁴³ *Битва в воздухе*. М., 1914. С. 9.

⁴⁴ *Качанов В.В.* гостях у авиаторов // *Русские ведомости*. 1915 г. 16 ноября. Приложение к № 263. С. 1.

⁴⁵ См., например: *Ярославский А.* Памяти погибшего летчика // *Доброволец*. Еженедельная газета-журнал. 1914 г. №7. С. 2.

⁴⁶ *Демин А.А.* Ходынка: взлетная полоса русской авиации. М., 2002. С. 291.

⁴⁷ *Nicolaou S.* Aviateurs dans la Grande Guerre. Paris, 1998. P. 119.

На лето 1916 г. пришелся последний всплеск публикаций об авиации, связанный с царским указом об учреждении 18 июля ежегодного праздника Русского военно-воздушного флота. Некоторые журналы опубликовали подборку фотографий и статей в честь вновь учрежденного «Дня авиатора». Но в этих, практически последних, публикациях об авиации уже чувствовалось, что тема войны отходит на второй план, уступая место проблемам, связанным с надвигавшимися политическим и экономическим кризисами. Это явилось еще одной причиной отсутствия в России всеобщего восторга и преклонения перед героическими поединками летчиков-истребителей.

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

Прости мне, Боже, дерзость духа:
Твой глас святой коснулся слуха, —
И я познал тебя душой...
Паря свободно над землей,
Тебя я словом прославляю —
И зрю чудесный мир большой⁴⁸.

В эссе «К небесам» Радецкий заверяет, что «русский летчик, летя на механическом аппарате,... остается всегда поклонником небесной божественной силы». Многочисленные произведения Радецкого пронизаны христианской символикой и патриотическими чувствами. По поводу назначения «Дня авиатора» на 18 июля (день Ильи Пророка по церковному календарю) он писал: «Святой Пророк Илья, первый завоеватель воздушной стихии — бесконечного пространства мироздания — верховный, небесный покровитель воздухоплавания и русских летчиков»⁴⁹.

В связи с празднованием «Дня авиатора» во многих журналах вновь зазвучали темы «доброй» и «злой» авиации, летчиков-героев, их удивительной, прекрасной и возвышенной гибели. Но появилась и новая тема — об истинном предназначении авиации. Автор одной из главных

⁴⁸ Заря авиации. 1916. № 1. Июль. С. 5.

⁴⁹ Там же. С. 8.

статей в посвященном «Дню авиатора» номере журнала «Нива» размышлял так: «Я понял высокое предназначение этой самой удивительной и мудрой, я сказал бы, самой философской машины.

Созданная не острой потребностью узкого быта, как многие иные, но прекрасной и бесцельной мечтой человечества, может быть, тем тайным, что живет в душе нашей, как след дыхания Божьего, всегда влекущего к высоте, она исполняет благостную миссию — окрыляет наш ум, расширяет горизонты мысли, слишком прикованной к земле, обновляет ее сладким обетом безграничной свободы. И только наше непонимание ее сокровенного смысла и привычка нищих узко утилизировать всё дают ей иное назначение, часто унижающее ее. Таковым, например, я считаю ее участие в войне...

Разве для того, чтобы принести зло, лелеяло тысячелетиями человечество высокую и прекрасную мечту — быть подобно птицам небесным? А они — радость очей Господних»⁵⁰.

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

Тем временем в России растут антивоенные, пацифистские настроения. Россия ввергается в политический кризис. Стремительный рост авиации, переживаемый всеми странами-участницами войны, оказывается в русской культуре неосмысленным. Редкие публикации об авиации носили в этот период только информационный характер. На страницах газет и журналов, печатавших материалы об авиации («Новое время», «Русское слово», «Воздухоплаватель»), время от времени появлялись лишь описания поражающих воображение воздушных поединков⁵¹. Но о том, какие перспективы авиация открывает для гражданской жизни и для войн, речь не шла.

В феврале 1917 г. в России был свергнут царский режим. Активизируют свою деятельность Российская социал-демократическая рабочая партия большевиков и вместе с ней пролетарские писатели. Они ведут яростную антивоенную пропаганду — выпускают и распространяют газеты «Окопный набат», «Окопная правда», «Солдатская правда», печатают антивоенные сборники стихов и прозы. В хаосе, голоде и море жертв,

⁵⁰ Амнуэль А. Белая птица // Нива. 1916. № 34. С. 568–569.

⁵¹ См., например: Воздухоплаватель. 1916. № 6. С. 239.

которые принесла война России, голоса большевиков и их адептов давали надежду. Суть большевистской идеологии, призывавшей к прекращению войны, полному разрыву со старым режимом и построению нового мира, отвечала духовному настроению многих — большевистский миф о коммунизме реанимировал чаяния русского народа о земном рае.

Большевистские пропагандисты вывели на сцену новых, выбранных по классовому признаку, коллективных обезличенных культурных героев — Рабочего, Крестьянина, Солдата и Матроса. Летчики же, которые в большинстве своем были офицерами царской армии, представителями высших слоев общества, волею судеб находившиеся во время войны в привилегированном по отношению к солдатам положении, и которых не коснулась страшная тенденция Первой мировой войны — деперсонализация жертв — рассматривались как классовые враги. Хаос и жестокость последних месяцев участия России в войне трагически сказались на судьбах летчиков: кто-то перелетал прямо на самолетах на сторону союзников, кто-то подчинялся новой власти и переходил на сторону красных, кто-то бежал за границу, многие пропадали без вести, подвергались уничтожению, иногда кончали жизнь самоубийством⁵².

Рождение советского мифа об авиации

Классовая ненависть и непонимание значения авиации привели к тому, что в первые месяцы после Октябрьской революции среди большевистских лидеров появилось мнение о необходимости уничтожить авиацию как элемент царского режима. Был даже подготовлен проект декрета о переводе авиационных заводов на производство мебели⁵³. Однако в декабре 1917 г. большевики принимают решение взять воздушный флот под контроль и создать из летчиков, которых удалось удержать на своей стороне, красные авиаотряды. Весной 1918 г. Лев Троцкий был назначен народным комиссаром по военным делам, и в воздушном флоте было введено единоначалие⁵⁴. Троцкий был одним из немногих политических лидеров новой власти, кто прекрасно осознавал, какое революционное значение оказала Первая мировая война на развитие авиации и

⁵² Демин А.А. Ходынка: взлетная полоса русской авиации. М., 2002. С. 307–309.

⁵³ Красный воздушный флот. Юбилейный сборник. С. 14–19, 33–35.

⁵⁴ Гороховская Е.А., Желтова Е.А. Советская авиационная агиткампания 20-х гг.: идеология, политика, массовое сознание // ВИЕТ. 1995. № 3. С. 63–78.

какие перспективы в связи с этим открывались для будущих войн и гражданской жизни: «Накануне великой империалистической бойни авиация едва вышла из стадии первых экспериментов и полетов на показ. Мощное развитие авиации целиком совпадает с годами войны. К концу ее авиация достигает поистине поразительного расцвета. Можно сказать, что последняя война, взятая в целом, почти не использовала авиации, а только создала ее. Если бы, при нынешнем состоянии авиационной техники, начать с начала, т.е. с июля 1914 года, весь ход военных операций был бы иной. В этом смысле авиация целиком — орудие будущего.

Но не только в этом. Хозяйственная и культурная служба воздушного флота едва лишь успела наметиться»⁵⁵.

И в самом деле, Первая мировая война полностью изменила представления об авиации и возможностях самолетов. К концу войны мощность моторов в 200 лошадиных сил считалась вполне реальной. Появились и эскадры маневренных одноместных истребителей с рейсовой скоростью 170 км в час и высотой полета в 7 000 метров. Стало очевидно, что не за горами тот день, когда появятся регулярные авиалинии между континентами. Соседние страны находились в страхе перед возможностью быть атакованными с воздуха⁵⁶.

Советские власти из-за разразившейся Гражданской войны были не в состоянии обратить серьезное внимание на авиацию. Только в ходе Гражданской войны они убедились в решающем значении авиации в современной войне⁵⁷. Это существенное запаздывание по отношению к западным странам в осознании значения роли авиации, привело к возникновению ужаса перед возросшей мощью авиации зарубежных стран. В те годы большевики не без оснований боялись, что капиталистические страны могут напасть на советскую Россию и уничтожить советский строй и уже понимали, что авиация способна сыграть в этом решающую роль. Одновременно они начинали видеть в авиации важнейшую силу будущей мировой пролетарской революции, в свершение которой в большинстве своем искренне верили. Таким образом, создание воздушного флота молодой советской страны стало жизненно важной, первостепеннейшей задачей⁵⁸.

⁵⁵ Троицкий Л.Д. Авиация — орудие будущего. Екатеринбург. 192?. С. 1.

⁵⁶ Fritzsche P. A Nation of Fliers. London, 1992. P. 38–41. С. 59–60.

⁵⁷ Кондратьев В., Хайрулин М. Авиация гражданской войны. М., 2000.

⁵⁸ Гороховская Е.А., Желтова Е.А. Советская авиационная агиткампания 20-х гг. С. 63–78.

Осенью 1922 г. Троцкий решает, что для строительства авиации есть лишь один путь — тотальная мобилизация нации. В феврале 1923 г. он предлагает создать Общество друзей Воздушного Флота (ОДВФ), и это предложение утверждается Революционным военным советом СССР, который он возглавлял. 8 марта 1923 г. ОДВФ учреждается и становится первой общественной организацией в СССР. Главными задачами, возложенными на ОДВФ, были всенародный сбор средств на строительство самолетов, широкая агитация и пропаганда авиации⁵⁹.

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

Авиация получила государственную санкцию на возвеличивание. Одновременно в рамках развернувшейся жестокой антирелигиозной кампании шло вполне откровенное замещение якобы устаревших и тормозящих прогресс религиозных верований и символов на новые советские.

В одном из своих обращений «Ко всем безбожникам» Е.М. Ярославский призывал: «Мы, безбожники, должны построить хотя бы один самолет. Пусть это будет самолет “Безбожник”. Пусть “Безбожник”... борется с теми ангелами-архангелами, богами, богинями и прочими выдуманнами существами, которыми попы всех вер и одураченные ими люди населили небеса и землю»⁶⁰. И тут же возникали ответные богоборческие призывы в духе высказывания одного из первых планетористов России А. Шиукова: «Наша религия — аэроплан»⁶¹.

Таким образом, склонность русской культуры к мистификации и обожествлению авиации, к видению в ней атрибута грядущей райской жизни получила официальное поощрение с одним лишь, но неперемным условием, что творимый культ авиации должен был полностью вписываться в советскую идеологию.

С весны 1923 г. на страницах центральных и местных газет развертывается широкомасштабная агитационно-пропагандистская кампания. По всей стране гремят лозунги «Трудовой народ, строй воздушный флот!», «Пролетарий — на самолет!». ОДВФ создает свои ячейки

⁵⁹ Там же. С. 65.

⁶⁰ *Ярославский Е.* Ко всем безбожникам // *Антирелигиозник.* 1927. № 8. С. 3.

⁶¹ *Даешь мотор.* 1925. № 5. С. 30.

во многих районах и городах страны, организует издание центрального ежемесячного журнала «Самолет», местные отделения Общества издают свои журналы: «Красный пилот», «Даешь Сибири Красные Крылья!», «Даешь мотор!», «Авиадруг». Организуются агитполеты в отдаленные уголки страны, печатается множество плакатов, снимаются кинофильмы, даже ряд товаров массового спроса — папиросы, печенье, карамель — выпускаются с призывами и символикой ОДВФ.

Теперь в пропаганде авиации советские политические лидеры, пропагандисты и деятели искусства действовали в едином порыве. Всех их объединяла вера в идею созидания нового коммунистического будущего, в победу мировой пролетарской революции, и они видели в авиации мощное и чудесное орудие, сулящее осуществление этих замыслов не только в прозаическом земном, но и в чудесном, наполненном полетом духа и тела воздушном измерении.

«Да здравствуют крылья мировой коммуны — Красный Воздушный Флот!»; «Красный Воздушный Флот — Октября оплот!»; «Советский самолет — всех трудящихся оплот!»; «За диктатурой на земле к диктатуре в воздухе!», — кричали лозунги⁶².

Им вторили поэты-авангардисты:

Наше дело — весь мир рабочий
Защитить широким крылом.

.....

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

— призывал поэт Николай Асеев⁶³.

Летчики, летчики, молодые летчики!
Крепкие крылья коммуны мировой

— заканчивал первый советский авиамарш поэт Сергей Третьяков⁶⁴.

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

⁶² Гороховская Е.А., Желтова Е.А. Советская авиационная агиткампания 20-х гг. С. 69.

⁶³ Асеев Н. Стерегите облака // Лет. Авио-стихи. М. 1923. С. 4.

⁶⁴ Третьяков С. Авиамарш // Ibid. С. 60.

Наш флаг
меж звезд полощется,
рабочью власть растя,
Мы — летчики,
мы — летчицы
рабочих и крестьян!⁶⁵

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

Пропагандисты тиражировали воззвание о том, что Красный Воздушный Флот поможет всем трудящимся СССР «отстоять завоевания Октября и на деле осуществить заветы Ильича о международной Пролетарской Революции!»⁶⁶

И вновь в унисон звучали призывные голоса поэтов. «Пилот — заоблачный лазутчик и агитатор РКП» — восклицал один из лидеров Пролеткульта Александр Жаров⁶⁷.

«Звездных крыльев каждый росчерк
Пишет
Выше, выше
Лозунги мира и труда...»

— с ликованием описывал «Взлет СССР» поэт Сергей Городецкий⁶⁸.

Естественно, что в ходе всей кампании советская авиация мыслилась как добрая, справедливая, несущая спасение трудящимся всего мира, а авиация капиталистических стран — как орудие зла и насилия.

Иные массовые советские акции направляли религиозные чувства народа на авиацию. Так 1 июня 1924 г. было организовано грандиозное зрелище при передаче эскадрильи «Ленин» из 19 самолетов XIII съезду РКП(б). Кампания по созданию двух боевых эскадрилий «Ленин» развернулась сразу после смерти В.И. Ленина в целях «увековечения

⁶⁵ *Маяковский В.* Соч. в двух томах. М., 1988. Т.2. С. 310.

⁶⁶ *Гороховская Е.А., Желтова Е.А.* Советская авиационная агиткампания 20-х гг. С. 69–70.

⁶⁷ *Жаров А.* Гладиаторам воздуха // Лет. Авио-стихи. М., 1923. С. 15.

⁶⁸ *Городецкий С.* Взлет С.С.С.Р // Там же. С. 13.

памяти Ильича по линии ОДВФ». Передача 1-й эскадрильи «Ленин» состоялась в Москве на центральном аэродроме им. Л.Д. Троцкого (позже переименованном в аэродром имени М.В. Фрунзе) во время работы XIII съезда РКП(б). Собралось огромное множество людей: 20 000 на аэродроме и 100 000 человек вблизи, на Октябрьском поле.

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

«Перед зрителями появляются траурные рабочие колонны, исполнявшие похоронный марш: Ленин умер..., — писала газета “Правда”. — Этот момент совпадает с моментом подъема в воздух девяти стальных птиц... И наэлектризованная масса, как один человек, оглашает поле криками: “Жив ленинизм!” Один за другим поднимаются ввысь аэропланы, выстраиваются в кильватерную колонну, образуя различные живописные группы, делают на головокругительной высоте необычные по смелости “мертвые петли”»⁶⁹.

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

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

⁶⁹ Эскадрилья «Ленин». М., 1924. С. 14–17.

И, конечно же, авиация виделась как предвестница грядущей чудесной «воздушной эры». Многие советские политические деятели, пропагандисты ОДВФ и сами летчики верили в то, что авиация открывает новую эпоху для человечества и при этом человек новой «эпохи Аэрокультуры» станет лучше, прекраснее, обретет более совершенные качества души⁷⁰. А.В. Луначарский писал: «Неизмеримы те влияния, которые будет иметь авиация ... для превращения самых различных элементов человечества в некоторое высокое единство...»⁷¹.

В советской литературе того времени, образ почти райского коммунистического будущего, в котором все только и делают что летают, был расхожей темой.

Футуристы наиболее вдохновенно воплотили эту мечту в своих стихах. В. Каменский в поэме «Академия красного воздушного флота» уверен, что каждый «за спиной чует алые крылья» и что скоро «аэропланная жизнь/распахнет свои двери» и все увидят, «какие творит чудеса / Академия воздушного флота»⁷². В. Маяковский в поэме «Летающий пролетарий» целую главу посвящает чудесному «будущему быту» аэропланной эры, где все летают, где жизнь невыразимо легкая, воздушная и где происходят разные чудесные вещи. В конце поэт вновь призывает:

Рабочий!
Крестьянин!
Поверь на ощупь,
что
и небеса —
твои!
Стотридцатимиллионною мощью
желанье
лететь
напой!
Найдем —
разгуляться где бы!
Даешь
небо!⁷³

⁷⁰ Гороховская Е.А., Желтова Е.Л. Советская авиационная агиткампания 20-х гг. С. 63–78.

⁷¹ Добролет. 1923. С. 42.

⁷² Каменский В. Академия красного воздушного флота // Лет. Авио-стихи. М., 1923. С. 16.

⁷³ Маяковский В. Соч. в двух томах. М., 1988. Т. 2. С. 347–348.

Так в Советской России возникал тоталитарный миф об авиации, в котором наряду с чисто идеологическими лозунгами и призывами находили воплощение мечты и фантазии религиозно-мифологического происхождения, сопровождавшие авиацию в России с первых ее дней. В этот ранний, коллективистский период еще не возникло образа летчика как культурного героя — он появится позднее, в конце 1920-х гг. И в нем проявятся некоторые черты, которые мы видели в образе летчика-героя периода Первой мировой войны.

* * *

Россия восприняла участие авиации в Первой мировой войне со своими особенностями. В первые два года войны, когда в России шел общенациональный духовный подъем патриотических сил, проникнутая христианским мировоззрением культурная элита общества сконцентрировала внимание только на разрушительной стороне авиации. Появление же русских летчиков-истребителей, сбивших пять и более самолетов, пришлось на 1916–1917 гг., когда культурная жизнь страны развернулась от проблем войны к внутриполитическим и экономическим проблемам. В результате, в отличие от Европы, в России не возникло культурного феномена летчика-аса.

Выведенная Первой мировой войной первейшая задача — противостоять авиации противника — была осознана пришедшими в России к власти большевиками со значительным опозданием по отношению к европейским странам. В сложившейся ситуации, при особой инициативе Л.Д. Троцкого, советские власти нашли единственно действенный путь скорейшего создания воздушного флота — страна была тотально мобилизована на строительство авиации не только физически, но и духовно. В духовном пафосе этой первой общенациональной кампании советских властей нашла выражение всегда существовавшая особенная тенденция русской культуры — воспринимать авиацию через призму связанных с полетом языческих и христианских мифов и поверий. Существование такой тенденции позволяло производить замену языческих и христианских мифов о полете на новые, проникнутые богоборческим духом, мифы о титаническом всемогуществе советской авиации, что и производилось в советской культуре.

Предостережения поэтов Серебряного века против обожествления авиации остались в прошлом, как остались в прошлом их голоса, возмущенные варварским применением авиации в войне.