

СЕКЦИЯ VII СОЦИОКУЛЬТУРНАЯ ДИНАМИКА СОВРЕМЕННОЙ БЕЛАРУСИ

ТЕХНИКА КАК МИФОЛОГИЧЕСКИЙ ФЕНОМЕН КУЛЬТУРЫ НАЧАЛА XX ВЕКА (НА ПРИМЕРЕ АВИАЦИИ)

А. В. Минаков

*Гомельский государственный технический университет
имени П. О. Сухого, Беларусь*

Научный руководитель В. Н. Яхно, канд. филос. наук, доц.

Наш университет носит имя известного авиаконструктора Павла Осиповича Сухого. Это имя тесно связано с современной авиацией. А как «начиналась авиация», имеющая столь важное значения для современной Беларуси, да и всего мира? Следует отметить, что для начала XX в. была характерна мифологическая картина восприятия техники. Это была эпоха модерна, которая, по словам Э. Гидденса, характеризовалась как «эпоха беспрецедентного динамизма» и буржуазного прогресса, а сама теория техники часто именовалась как «героический реализм» [1, с. 59]. Этот героизм и оптимизм как раз хорошо виден на примере истории развития авиации.

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 значение, которое 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 па чудесное преобразование человеческой личности, общественной жизни, и даже делались попытки переосмыслить главные символы христианства. Американский исследователь Р. Уол справедливо отметил, что авиация возвратила человеку, утраченную было, возможность жить в мечтах. Авиация как чудесное явление наиболее полно осмысливалась в литературе, поэзии и это сформировало 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. Мифы о полете трактовались как естественные предтечи воздухоплавания. В это время были популярны также сонеты и оды, поспевавшие романтический дух полета на воздушном шаре. В своей известной книге «Грезы о воздухе» французский философ Г. Башляр 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 [2, с. 93].

В начале XX в. аэропланы впервые поднялись в воздух. Столетиями казавшийся невозможным полет человека на крылатой машине вдруг стал реальностью и невольно всколыхнул мечты о полете – причем не просто возродил их, но превратил в воображении людей из невозможных в возможные. Быстрое развитие авиации нача-

лось после успешного полета на аэроплане с механическим двигателем, выполненного американскими механиками братьями Райт в 1903 г. Вслед за бипланом Райтов в воздух поднялись аэропланы европейских конструкций. Кульминационным событием тех лет явился перелет французского летчика Л. Блерио через Ла Манш 25 июля 1909 г. Именно после перелета Блерио российское правительство также решило содействовать развитию авиации. Во многом, следуя примеру Франции, в России стали организовывать авиационные шоу, выставки, состязания, были созданы первые авиационные школы. В 1909–1914 гг. в Российской империи появились и первые самолеты Я. М. Гаккеля, Д. П. Григоровича, И. И. Сикорского и др. Первые самолеты строились эмпирически, однако, в конце XIX – начале XX вв. ученые многих стран начали теоретические исследования в области авиации. Серьезный вклад в ее развитие внесли труды Жуковского Н. Е. и Чаплыгина С. А. А в 1913 г. в России были созданы первые в мире тяжелые четырехмоторные самолеты «Русский витязь» и «Илья Муромец».

Но люди долго не могли еще осознать, что управляемая человеком тяжелая крылатая машина способна лететь по воздуху. А когда они видели летящий аэроплан, они воспринимали это как что-то сверхъестественное, как чудо. При этом поражала не только картина летящего аэроплана. Оказалось, что и сам опыт полета на аэроплане не похож ни на что, ранее испытанное человеком. Во множестве интервью, в выступлениях, в воспоминаниях летчики и их пассажиры свидетельствовали, что в полете теряется чувство реальности, нет страха смерти, ощущается удивительная полнота жизни. Знаменитый конструктор аэропланов А. Фарман, например, так отзывался о своем первом полете: «...Я испытал самую высокую радость жизни - радость парения над землей». Очевидный факт, что при полете на аэроплане человек сталкивается с чем-то не проявленным в «земной» жизни, интриговал не только публику, но и самих летчиков. «Голубоватый эфир, любовно носивший меня в своих бархатных объятиях, мне родственней земли, – признавался обреченный после неудачного полета на тяжелую болезнь и забвение бесстрашный русский летчик С. Уточкин, – не в бессознательности ли этого ощущения кроется тот огромный интерес масс, который пробуждает авиация» [2, с. 98]. Мысль о том, что человек в полете на аэроплане соприкасается с возвышенным и даже, быть может, божественным миром, витала в воздухе.

Не удивительно, что аэропланы привлекли внимание многих поэтов и писателей. На одном только аэродроме Исси-ле-Мулино, недалеко от Парижа, можно было встретить А. Франса, П. Лоти, Э. Верхарна, М. Метерлинка, Г. Гауптмана. На первые авиационные состязания специально ездили Г. Д'Аннунцио, Ф. Кафка, Ф. Томмазо, Маринетти. В невыразимом восторге от авиации находился Э. Ростан. Первые полеты посещали В. Брюсов, Д. Мережковский и З. Гиппиус, А. Блок, Л. Андреев, М. Арцыбашев. На первой авиационной неделе в Санкт-Петербурге в мае 1910 г. присутствовали практически все участники проходившего в то же время съезда писателей. Наполненная фантазиями о полете, атмосфера вокруг ранней авиации многим представлялась родственной поэтической. Ощущение, что ремесла авиатора и поэта схожи витало в воздухе. Известен случай, когда приехавшего в 1908 г. во Францию с демонстрационными полетами О. Райта приняли за поэта. Футурист В. Каменский был уверен в том, что поэт новой эпохи должен быть авиатором. После своего первого полета на аэроплане он рассказывал, что испытал «божественное ощущение», пережил «райские галлюцинации», столь необходимые поэту для творчества [2, с. 96].

Многие выдающиеся русские поэты и писатели с сомнением относились к авиационной эйфории, указывая на чуждость истинной духовной жизни человека полету

на аэроплане. Больше других размышлял и писал об этом А. Блок. Весной 1910 г. он посещал проходившую в Санкт-Петербурге Первую авиационную неделю, в письме к матери поделился своими наблюдениями: «В полетах людей, даже неудачных, есть что-то древнее и сужденное человечеству, следовательно – высокое». В сентябре в стихотворении «Комета» Блок откровенно назвал аэроплан «демонской машиной» и кратко определил триумфальное настроение того времени, выраставшее из ощущения преодоления летчиками смертельной опасности ради покорения воздуха, как безумство мечты: «Но гибель не страшна герою, / Пока безумствует мечта!» [3, с. 160].

Больше других литературных групп и направлений приветствовали и пропагандировали авиацию футуристы – они видели в ней особый источник вдохновения, силы и могущества человека будущего, мыслили полет на аэроплане как атрибут полета поэтического духа и верили, что в новой «аэропланной» эпохе поэт непременно должен стать летчиком. Поэт-футурист Василий Каменский даже купил аэроплан, в ноябре 1911 г. сдал экзамен и получил летные права Российского Императорского аэроклуба за № 67, которыми гордился всю жизнь [2, с. 107].

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. 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.

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. Но, несмотря на то, что период раннего романтического отношения к авиации был очень коротким – с 1908-го по 1914-й г. – он внес большой вклад в развитие культуры начала XX в.

В настоящее время в Республике Беларусь авиация подразделяется на государственную и гражданскую. Государственная используется для обеспечения обороноспособности, безопасности, правопорядка, таможенного контроля, охраны государственной границы, предупреждения и ликвидации чрезвычайных ситуаций, а также выполнения литерных полетов. Гражданская авиация и воздушный флот обеспечивают связь между крупными городами Беларуси, а также с другими странами мира. Движение по авиалиниям обеспечивает парк воздушных судов, аэродромы и аэропорты. Воздушные суда имеют собственные средства воздушной навигации, вычислительной техники, электроники, используются радиолокационные станции, радиомаяки и др. Специалистов для авиации готовят Минский государственный авиационный колледж и Военная Академия Вооруженных Сил Беларуси [4, с. 15].

В качестве вывода следует отметить, что современные изобретения не так будоражат умы людей. Нет такого трепетного отношения к новым достижениям техники, на презентациях новой электроники толпы народа не сметают охрану. Наверное, причиной этого является то, что авиация произвела революцию в умах людей, заставила их верить в невозможное. Технические достижения того времени основная масса людей воспринимала не умом, а сердцем, поскольку общий уровень образования был невысок. Теперь же современные люди к научным разработкам относятся скеп-

тически и настолько привыкли к новым открытиям, что порой ожидают от науки больше, чем она может предложить.

Л и т е р а т у р а

1. Михайловский, А. В. Миф, история, техника: размышления Эрнста Юнгера у «стены времени» / А. В. Михайловский // История философии. – 2010. – № 15. – С. 57–82.
2. Желтова, Е. Л. Миф о летчике-сверхчеловеке в европейской культуре начала XX в. / Е. Л. Желтова // Вопр. истории естествознания и техники. – 2001. – № 2. – С. 95–115.
3. Блок, А. А. Собр. соч. : в 6 т. / редкол.: М. Дудин [и др.]. – Л. : Худож. лит., 1980–1981. – Т. 2.
4. Республика Беларусь : энциклопедия : в 6 т. / редкол.: Г. П. Пашков [и др.]. – Минск : БелЭн, 2006. – Т. 2. – 912 с.