

Полет поэта (Русские поэты-футуристы и авиация)

Владимир Котельников*

Профессор, главный научный сотрудник Института русской литературы
(Пушкинского Дома) Российской Академии наук,
Санкт-Петербург, Россия.

(дата получения: сентябрь 2015 г.; дата принятия: октябрь 2015 г.)

Краткое содержание

Интенсивное развитие авиации в начале XX в. отразилось во многих сферах жизни; пространство обитания человека резко расширилось, многократно увеличилась скорость передвижения, открылись новые горизонты познания. Авиация стала тогда одним из самых эффектных проявлений технического прогресса, и у выступавших активными апологетами последнего футуристов тема авиации оказалась значительной творческой темой, которая иногда опиралась и на личный опыт полетов. В поэзии с темой авиации был связан новый образ мира, раскрылись новые, нередко трагические аспекты отношений человека и машины. Самой замечательной фигурой в ряду поэтов-авиаторов выступил футурист Василий Каменский, ставший профессиональным пилотом и развернувший тему полета в поэтических произведениях мажорной тональности. В них он создал богатый словарь тематических неологизмов, отличавшихся яркой экспрессией благодаря своей необычной морфосемантике и фонетическому строю. Глубоко драматизирует «воздушные пути» человека В. Хлебников, описывая их зачастую на фоне мировых катастроф, к чему приходит в некоторых стихотворениях об авиации и Блок.

Ключевые слова: Футуризм, авиация, поэтический язык футуристов-авиаторов, новый образ мира, человек и машина.

* E-mail: vladiko@VK9485.spb.edu

Poet's Flight
(Russian poets-futurists and an aviation)

Vladimir Kotelnikov*

DPh, professor, main scientific worker, Institute of the Russian Literature
(Pushkinskij Dom) of The Russian Academy of Sciences,
Saint-Petersburg, Russia.

(Received: September 2015; Accepted: October 2015)

Abstract

The intensive development of an aviation in the beginning of the XX century was reflected in many spheres of life: a space of human dwelling considerably widened, a rate of movement increased extremely, new cognitive horizons cleared. At that time an aviation became one of the most showy manifestations of the technological progress. Futurists as active enthusiasts of this progress put forward the theme of aviation in their creative work and some of them used in working-out of this theme the personal experience of the flights. In their poetry the new image of the world was bounded up with the theme of aviation, the new aspects of often tragic relations between man and machine were revealed. Futurist Vasilij Kamenskij was the most outstanding figure in the rank of poets-aviators. He became a professional pilot and displayed the theme of the flight in ont's poetical works of buoyant tone. Kamenskij created the rich vocabulary of the thematic neologisms, which were notable for striking expression owing to unusual morphosemantics and phonetic system. Velemir Khlebnikov dramatized the "aerial ways" of man, when he depicted them against a background of the world catastrophes. Such subject was worked out by Blok in some poems of the aviation.

Keywords: Futurism, Aviation, Futurist-Aviator's Poetical Language, New Image Of The World, Man And Machine.

* E-mail: vladiko@VK9485.spb.edu

Введение

Первым из поэтов поднялся в воздух футурист – и это закономерно.

Футуризм выступил как совершенно новый тип творческой активности. Футуристический акт должен был стать единством образотворения и жизнетворения. Автор создавал образ (словесный, пластический, живописный, графический), но, кроме того, он совершал жизненно-реальное, уже внеэстетическое действие – действие, прежде всего, социально-практическое, резко выходящее за пределы традиционной области искусства и морали, действие, манифестирующее абсолютно новую позицию футуриста в обществе, в культуре, в жизненном пространстве. Препрежнее кабинетное писательство, вообще камерное творчество, сосредоточенное на собственном процессе, отвергалось. Слово должно слиться с поступком, с резким жестом, с ударом, овладеть миром с позиции силы, движения, преодоления. Стремясь реализовать такую функцию слова, футуризм теснее и демонстративнее, чем любое другое течение в искусстве, связывал его с событиями жизни самого творца и с социальной событийностью.

Слово в футуристическом акте форсировалось семантически и эмоционально. Это выражалось в образном гигантизме, непомерных гиперболах и симфорах футуристического текста, с чем связана артикуляционная напряженность речи, потребовавшая небывалого стихостроения, ориентированного на публичную вокализацию повышенной громкости, усиленную к тому же средствами внелитературного словесного, костюмного и поведенческого эпатажа.

Так же форсировалось и практическое действие автора, входящее в футуристический акт, – это не обыденный поступок, а вызов, разрушение установленных границ и барьеров, радикальная модернизация форм жизни и самой человеческой природы. Важную роль в этом футуристы отводили новейшей технике, ускоряющей движение, усиливающей мощь воздействия на вещи и людей.

Основная часть

Интерес к авиации – преимущественно эмоциональный и художественный, а иногда и практический, – в ту пору испытывали многие футуристы: И. Северянин, Гр. Тулин (сборник «Воздушные корабли», 1911), К. Олимпов (К.К. Фофанов; сборник «Аэропланские поэмы», 1912), Д.В. Петровский, В.Е. Татлин, В.В. Хлебников, В.В. Маяковский, В.В. Каменский. Последний, однако, занимает в этом ряду особое место.

В 1909–1910 гг. В.В. Каменский начинал со стихов в стиле натуралистического примитивизма, но уже тогда пытался изменить свое поэтическое зрение и свой язык.

Перелом произошел в 1910 г., когда его «нестерпимо потянуло к крыльям аэроплана» (Каменский 1990. 450) и он на гатчинском аэродроме под Петербургом совершил свои первые полеты. Тогда же В.В. Каменский так объяснил смену своего положения в мире: «Уж если мы действительно футуристы <...>, если мы – люди моторной современности, поэты всемирного динамизма, пришельцы-вестники из будущего, мастера дела и действия, энтузиасты-строители новых форм жизни, – мы должны, мы обязаны уметь быть авиаторами» (Каменский 1990. 450). С этих пор, вспоминал потом В.В. Каменский, «я так окрылился, что земным больше не считал себя – весь ушел на воздух, всем существом слился с аэропланом» (Каменский 1990. 451).

Здесь возник один из основных и сквозных в стихах 1910-х гг. эгообразов В.В. Каменского – крылатого, летающего поэта. В этом образе почти не используется банальная метафора «поэт-птица», отсутствует тривиальный мифопоэтический мотив Икара. В него вписаны технические детали аэроплана, использованы техноморфные образные средства (имитация звука работающего мотора), в нем человек максимально сближен с летательной машиной. Подобный образ впоследствии получал продолжение в советской песенной поэзии, которая сохраняла некоторые мотивы и приемы футуризма. Так, в популярной в 1930-е гг. песне «Все выше...» (на слова П. Германа) сливаются воедино физиологические и машинные компоненты: «Нам разум дал стальные руки – крылья // А вместо сердца – пламенный мотор».

В.В. Каменский позже репрезентирует себя в стихотворении «Вызов авиатора» (1916):

*Какофонию душ
Ффррррррр
Мот оров симфонию
Эт о Я – эт о Я –
Фут урист - песнебоец
И пилот - авиат ор
Василий Каменский
Эласт ичным пропеллером
Взмет нул в облака.
<...>*

На свое выступление в Политехническом музее в Москве он вышел с нарисованным на лбу аэропланом и в ответ на вопрос, зачем это, сказал: «Это знак всемирной динамики» (Каменский 1990. 472).

В 1911 г. В.В. Каменский отправился в Париж к авиатору-конструктору Л. Блерио, прошел курс обучения, потом побывал в Италии, где его более всего очаровал Неаполь. Там он встречался со студентами, которые рассказывали о недавнем выступлении миланских футуристов, чей призыв к «освобождению Италии от бесчисленных музеев и антиквариев, превративших “страну жизни” в археологические кладбища» (Каменский 1990. 459), В.В. Каменский одобрил. Вернувшись в Россию, он совершал уже на собственном моноплане демонстрационные полеты в разных городах. В ноябре он получил диплом пилота-авиатора Императорского аэроклуба и затем продолжал полеты в России и Польше, читал лекции об авиации.

29 апреля 1912 г. близ польского города Ченстоховы он решил подняться в воздух, несмотря на начавшуюся гроу; на большой высоте порыв ветра ударил в крыло, аэроплан перевернулся и с заглушим мотором рухнул на землю.

В огромной толпе зрителей, как сообщали репортеры, 23 дамы упали в

обморок. В местных газетах напечатали панегирические некрологи о «знаменитом летчике и талантливом поэте». Эти известия так подействовали на все-таки выжившего В.В. Каменского, что от восторга он стал быстро выздоравливать.

Образную и языковую программу поэтического продвижения темы полета Каменский заявил в стихотворении «На аэропланах» (1913). Оно представляет собой непрерывный поток словообразов с опорой на сему «крыла»: «Раскрыляют ся крылья <...> Крыльями воля // Людей окрылилась <...> Крыльевыи пут и // Людей-лебедей <...> Из крыльев мост ами // Разлет развели» (Каменский 1966. 64).

Вскоре, в русле упомянутой поэтической программы, и корневая тематическая сема слова «полет» получила богатое морфосемантическое развитие в стихотворении того же года «Лечу» (Каменский 1918. 32).

**Морфологические модели образования
неологизмов с корнем ЛЕТ**

<i>Лечу над озером</i>	
<i>Лет айност ь совершаю</i>	ЛЕТ + -айн-ость (←случ-айн-ость)
<i>Лет ивий дух</i>	ЛЕТ + -ив-ый (←крас-ив-ый)
<i>Лет ит со мной.</i>	
<i>Лет вист ост ь в мыслях</i>	ЛЕТ + в -ист-ость (←порыв-ист-ость)
<i>Лет имост ь от раж аю –</i>	ЛЕТ + -им-ость (←вместимость)
<i>Лет кий взор глубок</i>	ЛЕТ + -к-ий (←меткий)
<i>Лет верен и уст ойчив</i>	ЛЕТ = полет (нулевой префикс)
<i>Лет океан широк.</i>	ЛЕТ + океан (воздушный)
<i>Лет ист инная радост ь</i>	ЛЕТ + истинная
<i>Лет ист о улет ат ь</i>	ЛЕТ + -ист-о (←луч-ист-о, рос-ист-о)
<i>Лет инною весной.</i>	ЛЕТ + -ин-→ <летина> (←пучина,путина) + -н-

Не менее изощренно развитие данной семы представлено в стихотворении «Улетан» (1914), где в сюжетном движении темы показанные дериваты

дополняются новыми: «в разлет инност и», «в залет айный ст ан» и др. (Поэзия русского футуризма 1999. 244).

В еще одном неологизме поэт удачно совместил названную сему с квазисемой другого слова из актуального тогда социально-политического лексикона. Стихотворение «На Великий Пролом» (1916) он завершает: «Для нас – пролет альщиков» (**пролет-а- | ть | + -льщик- ← пролетар-ий**).

В.В. Маяковский чутко уловил такую возможность смыслозвукового сближения и использовал ее в своей посвященной авиации поэме «Летающий пролетарий» (1925), как в заглавии, так и в рифме (Маяковский 1957. 311, 338 и др.).

Вообще образ полета у футуристов, поддержанный практикой авиаторства, стал поэтическим символом движения с максимальной скоростью и напором, что, в их представлении, наиболее соответствовало современной социальной и творческой динамике. Поэтому на «Великий Пролом» – к окончательному революционному выходу из плена старого мира поэт-футурист со своими соратниками не идет, а именно летит.

Стремительное расширение человеческого присутствия в пространстве задало новую траекторию движения активного субъекта, который теперь может в полете озирать весь мир, захватывать его и изменять. Материалом поэзии стало скрещение земных и воздушных путей человека, новых социальных целей и новейших технических, на грани фантастичности, средств их достижения. Занимающий такую позицию человек, прежде всего сам автор, героизируется и поэтизируется футуристами, что и происходит в упомянутом стихотворении «На Великий Пролом»:

Я разлет еля Уральским орлом

<...>

Я лечу на Великий Пролом.

<...>

Под небесами

Видет ь друзей

*Крыловейными ст аями –
Вот мои радост и дет ские,*

<...>

*Друзья-от криват ели,
Искат ели вечные,
Фант азеры-лет ат ели,*

<...>

*Давайт е взнесем
Свои легкие головы
На от чаянное Высоко.*

<...>

*Океанским крылом
Взмахнем по земле
И полет им
На Великий Пролом.*

Естественно для футуриста, что такое чрезвычайное событие, как подъем поэта в высь, сопровождается столь же чрезвычайным речетворческим подъемом – в этой сфере особенно интенсивно создаются небывалые слова, рождается новый язык.

Кроме приведенной выше группы неологизмов в стихотворении «Лечу», нужно отметить, что получила многообразное морфосемантическое развитие и разошлась по многим стихам и другая корневая сема, относящаяся к теме полета и входящая в лексему «крыло». Она, как показано выше, доминирует в стихотворении «На аэропланах», с нее начинается и ею завершается стихотворение «Карнавал Аэронц» (1914):

*Нам ост ались т олько крылья
Авиат орского уг ра
Эй – на подвиг эскадрилья –
В лозунг – нон – плюс – ульт ра.*

<...>

*Чт о земное – когда поднебесные
Фут урист ы Искусст венных Солнц
Создают ост рова безт елесные
Крыловой карнавал Аэронц.*

Она появляется в стихотворении «Небовесную песнопьяный» (1914): «Раскрыляет мой полет ...»; в «Тифлисе» (1914): «Здесь всё – взнесено, крыловейно...» (**крыло** + **веять**); в «Улетане» (1914): «Раскрыленност ь укрыляя // Раскаленный мет еор // Моя песня крыловая // Незамолчный гул – мот ор» и т. п.

Если у Каменского тема полета была порождена и наполнена живым личным опытом, связана с крупным и рискованным жизненным делом, у других поэтов она тогда же выступала подчас как одна из современных тем, используемая в чисто литературных целях. Она могла разрабатываться в порядке самодовлеющего лингвопоэтического эксперимента, за которым оказывался неразличим реальный субъект нового жизнечувствования и действия. Пример чему – стихотворение Василиска (Василия Ивановича) Гнедова «Летана» (1913): «Уверхаю лёт о на муравой // Крыло уверхаю по зеленке...». Это был, по верному замечанию К. Чуковского, «в сущности, переодетый Крученых» (Чуковский 1914. 120).

Для эгофутуриста Игоря Северянина авиация предстала в ряду столь импонировавших ему явлений новейшей цивилизации, которые он использовал как эффектный антураж своей поэзии, вводя в нее и эстетизируя остромодные предметы современного городского быта: «кинематограф», «ландолет бензиновый», «эластичный экспресс» и пр. И реальная предметность авиации, и художественная игра с нею неоднократно возникают в поэзии Северянина. В стихотворении «M-me Sans-Gêne» (1910) экзотическая удаленность «тропической Мексики» от цивилизации определяется тем, что там «еще не спускался биплан» (Северянин 2004. 51). В фантазийном сюжете стихотворения «Воздушная яхта» (1910) технизируется образ «воздушного

корабля», возникший в старинных легендах и перешедший в новую литературу; таков был образ «Летучего голландца» – в частности, в стихотворении австрийского поэта J. Zedlitz «Geisterschiff» (1832) и в вариации его мотивов в стихотворении М.Ю. Лермонтова «Воздушный корабль» (1840). У И. Северянина он получающий черты современного аэроплана:

*Я вскочила в Ст окгольме на лет учую яхт у,
На крылат ую яхт у из березы карельской.
Капит ан, мой любовник, вст ал с улыбкой на вахт у, –
Закруж ился пропеллер белой ночью апрельской.
<...>*

Многие образы «авиационной» тематики у И. Северянина несут на себе печать его постоянной манеры – демонстративно «изысканной», навязчиво эффектной. Но есть у него и иные «авиационные» образы, которые талантливо и эстетически достойно представляют лучшие стилевые приемы футуристической разработки темы. Так он дал на редкость точный звукообраз «комфортабельного летуна» в стихотворении «На летуне» (1912):

*<...>
Вперед! – осолнечен пропеллер,
Ст рекочет , вет рит и т рещит .
Мот оролет крылит на север,
Где ошет инен бора щит .
<...>*

В 1910 г., в пору своего наиболее сильного увлечения темой авиации И. Северянин создает, хотя и не основанный на личном опыте, но литературно яркий манифест летающего поэта в стихотворении «Авиатор» (1910):

*Я песнопевец-авиатор...
Моих разбегов лдяный старт –
Где веет Севера штандарт,*

А финиш мой – всегда экватор.
<...>
Меж изумленных звезд новатор,
Лечу без планов и без карт...
Я всемогущ, – я авиатор!
И цель моя – небес штандарт!

Первая строка стихотворения на некоторое время стала именованием автора в откликах критики – «поэт-авиатор».

Хотя, разумеется, с большим правом и в самом прямом смысле слова так должен был именоваться исключительно В.В. Каменский. Позже это осуществилось в его автопрезентации футуриста-летчика в стихотворениях «Вызов авиатора» (1916) и «Моя карьера» (1916) – в последнем не без северянинского оттенка, нужно заметить:

<...>
Поэт -мудрец и авиат ор,
Худож ник, лект ор и муж ик,
Я весь изысканный орат ор,
Я весь последний модный шик.
<...>

По мере подъема в высоту, физического перемещения снизу вверх не только менялся зрительный образ мира – наблюдаемое сверху низменное человеческое скопище вызывало отрешенно-презрительное отношение к нему одинокого в небе поэта. Взгляд с высоты становился взглядом свысока. В «Ироническом памятнике» (1916) В.В. Каменский зафиксировал этот взгляд:

<...>
Знаю, чт о высот ой
Вам наскучу.
На аэроплане

*Лет авший в Варшаве, я
Част о видел внизу
Муравьиную кучу.
И никому не было дела
До фут урист а-лет чика.
<...>*

И сопровождает его характерным для этой позиции футуристическим жестом (в стихотворении «Над Грустинией», ранней редакции «Улетана»):

*<...>
Будем мы небоват ь, крыловат ь,
А на нелюдей неж но плеват ь.
<...>*

Существенно отличается идейным направлением и поэтикой от прочих футуристов разработка темы полета у Велемира Хлебникова.

Он начинает с традиционно-поэтического (хотя и сопровождаемого лексико-семантическими осложнениями) использования мотива полета как символа творчества, связывая его, также традиционно, с образом птицы, у В. Хлебникова – стерха (белого журавля) в стихотворении 1908 г.:

*Я славлю лёт его насилый,
Тех крыл, чт о в даль меня носили,
Свод синезначимой свободы,
Под круги солнечных ободий,
Туда, под самый-самый верх,
Где вечно песен бельй ст ерх.
(Хлебников 1987. 44).*

Позднее, в стихотворении «Гонимый – кем, почем я знаю?..» (1912), поэт поначалу среди «птичьего гама» сохраняет как будто родство с белой птицей, хотя в то же время лексический ряд уводит и к теме авиации:

<...>

*Как снеж ный сноп, сияют лопасти и
Крыла, сверкавшего врагам.*

<...>

Далее через уподобление выясняется, что сущность этого полета совсем иная: он остается небесным, но «синезначимой свободы» в нем уже нет, лирический герой летит не своей волей:

<...>

*И я, как камень неба неся
Путем не нашим и огненным.
Люди изумленно изменяли лица,
Когда я падал у зари.*

Что, возможно, готовит смену субъекта действия, потому что затем полет продолжает уже не поэт:

*С венком из молний белый черт
Летел, крутя волосы бородки...*

Однако завершает полет все-таки сам поэт, обремененный теперь зрелищем суетного мира:

*И в этот миг к пределам горшим
Летел я, сумрачный, как коршун,
Возвращаясь с ароческим взглядом на вид земных шумих,
Тогда в тот миг увидел их.*

Недолго появляются у В. Хлебникова в разработке темы полета «авиационные» приметы – когда он сближается в 1916 г. с поэтом Дм.В. Петровским и художником В.Е. Татлиным и они организуют в Царицыне выступление с лекцией «Чугунные крылья». Еще в начале этого года В.

Хлебников излагает тему в свойственном ему стиле скрытых смысловых связей и отнесений:

<...>

Моих друзей лет ели сонмы.

Их семеро, их семеро, их ст о!

<...>

Теперь их грезный кубок вылит .

О, роковой ст а милых вылет !

<...>

25 мая, в день лекции, он уже поэтизирует и углубляет до прозрений в тайну летательной машины ранний «авиационный» конструктивизм художника:

Тат лин, т айновидец лопаст ей

И винт а певец суровый,

Из от ряда солнцеловов.

Паут инный дол снаст ей

Он ж елезною подковой

Рукой мерт вой завязал

В т айновиденье щипцы.

Смот рят , чт о он показал,

Онемевшие слепцы.

Так неслыханны и вещи

Жест яные кист ью вещи.

Сам аэроплан, однако, ассоциируется у В. Хлебникова с неизбежной катастрофой машинного полета, при том, что поэт провидит в ней веселье гибели. Это позволило ему связать данный образ с фигурой В. Маяковского в стихотворении «Кто?» (1922). В его облике, наряду с «железной» деталью, В. Хлебников пронциательно отмечает беззащитность, предвещающую гибель

в этой «мрачности миров» – как беззащитна и обречена на крушение «птица железная».

*Парень
С слоновьим зат ылком
И нежными и добрыми громадными неловкими ушами
Выпятил вперед,
Свесив губу, как слово «т ак!»,
Свой железный подбородок
Вождя толп
Прет вперед и вперед, и вперед!
С веселыми глазами
Крушения на небе летчик,
Где мрачность миров осыпана
Осколками птицы железной,
Веселой птицы осколками.
<...>*

Изображение опустошающего жизнь выгнивания и отлета «клетчатки жилой» представлено в стихотворении «Москва будущего» (1921). «Летающие горницы», парящие кельи, оставшиеся от «крылатого села» скважины окружают срединный образ:

*<...>
И, весь изглоданный полетами,
Стая осенний лист
Широкого, высокого дворца
Под пенью улетавших хат.
Лист города, изглоданный
Червем полетом.
<...>*

Такой полет очевидно направлен в неизбежную смерть, одним из знаков чего выступает «костлявая ладонь узорного листа». И вся картина улетающих поселений знаменует не только будущий упадок враждебного В. Хлебникову урбанизма, но и вообще отлет в неизвестность всей оседлой цивилизации. Интересно сравнить с этой картиной «странную грезу» Аркадия Долгорукого при виде «петербургского утра, гнилого, сырого и туманного» (в романе Ф.М. Достоевского «Подросток», 1875): «А что, как разлетится этот туман и уйдет кверху, не уйдет ли с ним вместе и весь этот гнилой, склизлый город, подыметься с туманом и исчезнет, как дым, и останется прежнее финское болото» (Достоевский 1975. 113).

О порождаемой этой цивилизацией чудовищной железной птице, пожирающей младенцев, о «восстании вещей», о «союзе трупа и вещи» В. Хлебников писал в поэме «Журавль» (1909). Именно в полете, как изображает то поэт, происходит конструирование этой птицы:

<...>

В дож де лет ящих в небе дуг

Лет ят , как лист ья в непогоду,

Трубы, сохраняя дым и числа года.

<...>

Лет ели т руб изогнут ых пиявки –

Так шея созидалась из многочисленных т руб.

И вот в союз с вещами лет ит поспешно т руп.

<...>

Тем не менее, в 1922 г. появляется типично футуристический мотив «всеобщей борьбы // За полет в небеса» («Ну, тащися Сивка...», 1922), но такие эпизодические использования мотива не придают теме полета у В. Хлебникова жизнетворческого, оптимистического характера.

В наполнении образа полета негативной семантикой к В. Хлебникову оказался близок символист А.А. Блок. Названный образ почти не получал у него метафорического, вообще условно-поэтического характера, а, как и у

большинства футуристов, был связан с современной реальностью.

Появление авиации, первые полеты вызвали у него интерес и побудили поэта осмыслить эти события как открытие новых горизонтов жизни. По непосредственным впечатлениям от них, когда А.А. Блок, начиная с весны 1910 г. часто посещал Коломяжский аэродром, он говорил, что шум пропеллера «ввел в мир новый звук» (Пяст 1923. 51). Матери он писал 24 апреля того года: «В полетах людей, даже неудачных, есть что-то древнее и сужденное человечеству, следовательно – высокое» (Бекетова 1930. 133).

Позже взгляд А.А. Блока на те события изменился, и в первой главе поэмы «Возмездие» (1910–1921) вторжение авиации в жизнь вызывает совсем другие ассоциации и вопросы:

<...>

И первый взлет аэроплана

В пустынню неизвестных сфер...

И от вращения от жизни,

<...>

О чем – машин немолчный скрежет?

Зачем – пропеллер, воя, режет

Туман холодный и пустой?

<...>

(Блок 1960. 305–306)

В ноябре 1910 г. поэт создает такой образ полета, в котором человек почти неотличим от бездушной машины, и оба они обречены на гибель: в таком полете неизбежно «остановится сердце – и винт». К этому ведет наполненный отрицательными значениями опорный лексико-семантический ряд:

В неуверенном, зыбком полете,

Ты над бездной взвился и повис.

Что-то о древнее есть в повороте

Мертвых крыльев, подогнутых вниз.

*Как ты можешь летать и кружиться
Без любви, без души, без лица?
О, стальная, бесстрастная птица,
Чем ты можешь прославить Творца?
<...>*

В 1910 г. был сделан черновой набросок стихотворения «Авиатор», которое поэт дорабатывал в 1911 г. и в котором отразилось впечатление от гибели одного из первых русских летчиков В.Ф. Смита, случившейся 14 мая 1911 г. на Коломяжском аэродроме, где присутствовал тогда А.А. Блок. Уносящий человека в нечеловеческие стихии аэроплан получает в стихотворении бестиальные черты:

*Летун отпущен на свободу.
Качнув две лопасти свои,
Как чудовище морское в воду,
Скользнул в воздушные ступи.
<...>
И зверь с умолкшими винтами
Повис пугающим углом...
Ищи отцветшими глазами
Опоры в воздухе... пустом!
<...>*

Но в крушении этого монстра обнажается бездушная железная конструкция, с которой сливается в своей смерти летевший в ней человек: «*Всплетены проволоки машины // Рука – мертвец рычага*».

Два возможных смысла предполагает А.А. Блок в трагическом событии: экстазическое влечение современного человека к смерти или предчувствие военной катастрофы, к которой ведут технические взлеты цивилизации.

<...>

*Или вост орг самозабвенья
Губит ельный изведал т ы,
Безумно возалкал паденья
И сам ост ановил винт ы?*

*Иль от равил т вой мозг несчаст ный
Грядущих войн уж асный вид:
Ночной лет ун, во мгле ненаст ной,
Земле несущий динамит ?*

Предвиденье А.А. Блока вскоре оправдалось, и авиация уже в начале Первой мировой войны становилась мощной разрушительной силой, что почти документально зафиксировал В.Я. Брюсов в стихотворении «Аэропланы над Варшавой» (1914):

*<...>
А т ам воздушные пират ы,
Спокойно правя лет машины,
Вонзят сквозь пар голубоват ый,
Свой взор, как мы, на дно равнины.*

*Увидят , как т емнеют зыбко
Квадрат ы крыш и зданий ромбы...
С какой змеящейся улыбкой
Качнут два немца в небе бомбы!
(Брюсов 1973. 150)*

С начала 1920-х гг. разработка темы полета (связанной теперь почти исключительно с авиацией) резко меняет свое направление, и происходит это в деятельности В.В. Маяковского. Прежде тема разрабатывалась в широком русле футуристической эстетики, в становлении новой позиции поэта в мире, в ходе решения больших творческих задач, в контексте философской и социокультурной проблематики эпохи.

Теперь тема подчиняется пропагандистским и агитационным целям. Испытанные приемы футуристической образно-речевой компрессии, лексика и синтаксические формы повышенной экспрессивности служат усилению звучания, немедленному ударному воздействию одного наглядно-простого, но общественно злободневного тезиса, который получает вид безусловного требования времени, – как в стихотворении «Издательство летчика» (1923):

*Тесно у вас,
грязно у вас.
У вас
душно.
Чт о ж
в эт ом грязном,
в т есном увяз?
В новый мир!
Завоюй воздушный.
<...>*

В стихотворении «Итог» (1923):

*<...>
Только чт о
приказ
крылат ый
дан:
– Пролет арий,
на аэроплан! –
А уж е
гроши за грошами
слились
в мощь боевых машин.
Завинт и винт ы*

*и, кроша ими
т учи,
в небе
крылом маши.
<...>*

В написанной в 1923 г. серии агитпроповских стихотворений на эту тему (кроме цитированных, к ним относятся «Это значит вот что!», «Разве у вас не чешутся обе лопатки?», «Авиачастушки», «Авиадни») и в примыкающих к ним стихотворениях 1925 года «Даешь мотор!», «О. Д. В. Ф.» («Общество друзей воздушного флота»), «Вот для чего мужику самолет» уже нет полета как осуществления жизненной и творческой свободы личности, полета как отражения проблемы отношений человека и мира. Есть только призыв к полету, есть прямая пропаганда, разъяснение массам, зачем нужно создавать советскую авиацию, и все это продиктовано социальной прагматикой и военно-политическими задачами государства.

Экспрессивно прописанные «авиационные» сюжеты в поэме «Летающий пролетарий» (1925) предстают иллюстрациями к революционно-классовой футурологии В.В. Маяковского, упрощенными до схематичности и лозунгового языка. В первой части это картины последней «аэробитвы» с американским империализмом, завершающейся победой, присоединением «*Великой Американской федерации <...> к Союзу совет ов*» и маршем «*лет чиков республики рабочих и крестьян*». Вторая часть, «Будущий быт», – воздухоплавательная утопия коммуны XXX в., за которой следует тот же призыв, что составляет суть упомянутых выше стихотворений.

Полет у В. Маяковского появляется в стихотворении «Москва – Кенигсберг» (1923): поэт описывает свой перелет по этому маршруту, и на мгновение возникает ритмико-фонетически воссоздаваемое лирическое единение человеческого тела и машины:

<...>
Сердце,
чаще!
Мот ору вт орь.
Слились сладчайше
я
и мот ор.
<...>

Здесь даже появилась нередкая прежде у В. Маяковского поэтическая фиксация реальной психофизической подробности: наслаждение телесным резонансом на ритмическую пульсацию, идущую из внешнего мира, в данном случае – отклик тела на звук и вибрацию работающего мотора.

Однако это единственное эхо прежних футуристических мотивов ничем более не поддержано в тексте. Поэт стал пассажиром, не он летит – его перевозят по воздуху. Но не только поэтому его позиция здесь пассивна, нефутуристична, а и потому, что теперь она подчинена интересам и власти господствующего «стальнорукого класса», к которому с каким-то самоуничижением обращается В. Маяковский:

<...>
Я
благодарю т ебя
за т о,
чт о т ы
в полет ах
и меня,
слабейшего,
вковал своим звеном.
<...>

Вольный полет поэта окончательно обрывался в 1920-е гг.

Заключение

Футурист занимает не только новые идейные и моральные позиции, с которых ведет наступление на старый мир, он *физически* меняет свое положение в пространстве и свои вещественные отношения со средой. Поэт выходит на улицу и там вовлекает в свой творческий акт всю урбанистическую реальность. Он дает слово голосам, шумам – всей какофонии городской жизни; этот грубый, сырой материал делается стихом под воздействием почти осязаемых речевых усилий автора. Художник рисует на стенах и заборах, на одежде и лицах; поэт и художник действуют в непосредственном и жестком контакте с человеком и толпой.

Наконец, футурист поднимается над землей и занимает позицию в воздухе, а в воображении еще выше – в космосе. Это был апогей телесной и духовной свободы человека, и переживавшая тогда период бурного развития авиация становится средством и символом такого освобождения.

Литература

- Бекетова М.А. (1930) *Александр Блок. Биографический очерк*. Изд. 2-е. Л., Изд-во «Academia».
- Блок А.А. (1960) *Собрание сочинений*. В 8 т., Т. 3. М.–Л., Государственное издательство художественной литературы.
- Брюсов В.Я. (1973) *Собрание сочинений*. В 7 т., Т. 2. М., Изд-во «Художественная литература».
- Достоевский Ф.М. (1975) *Полное собрание сочинений*. В 30 т., Т. 13. Л., Изд-во «Наука».
- Каменский В. (1918) *Звучаль веснеянки. Ст ихи*. М.–Пг., Изд-во «Китоврас».
- Каменский В.В. (1966) *Ст ихот ворения и поэмы*. М.–Л., Изд-во «Советский писатель».
- Каменский В. (1990) *Путь энтузиаста // Каменский В.В. Сочинения*. М., Изд-во «Книга».
- Маяковский В.В. (1957) *Полное собрание сочинений*. В 13 т. Т. 6. М., Государственное издательство художественной литературы.
- Поэзия русского футуризма (1999) *Поэзия русского футуризма*. СПб., Гуманитарное агентство «Академический проект».

- Пяст В. (1923) *Воспоминания о Блоке*. П., Изд-во «Атеней».
- Северянин И. (2004) *Громокипящий кубок. Ананасы в шампанском. Соловей. Классические розы*. М., Изд-во «Наука».
- Хлебников В. (1987) *Творения*. М., Изд-во «Советский писатель».
- Чуковский К. (1914) *Эго-футуристы и кубо-футуристы // Литературно-художественный альманах издательства «Шиповник»*. Кн. 22. М., Изд-во «Шиповник».

Bibliography

- Beketova M.A. (1930) Aleksandr Blok. Biograficheskiy ocherk. Izd. 2-e. L., Izd-vo «Academia».
- Blok A.A. (1960) *Sobranie sochinenij*. V 8 t., T. 3. M.–L., Gosudarstvennoe izdatel'stvo hudozhestvennoj literatury.
- Brjusov V.Ja. (1973) *Sobranie sochinenij*. V 7 t., T. 2. M., Izd-vo «Hudozhestvennaja literatura».
- Dostoevskij F.M. (1975) *Polnoe sobranie sochinenij*. V 30 t., T. 13. L., Izd-vo «Nauka».
- Kamenskij V. (1918) *Zvuchal' vesnejanki. Stihi*. M.–Pg., Izd-vo «Kitovras».
- Kamenskij V.V. (1966) *Stihotvorenija i pojemy*. M.–L., Izd-vo «Sovetskij pisatel'».
- Kamenskij V. (1990) *Put' jentuziasta // Kamenskij V.V. Sochinenija*. M., Izd-vo «Kniga».
- Majakovskij V.V. (1957) *Polnoe sobranie sochinenij*. V 13 t. T. 6. M., Gosudarstvennoe izdatel'stvo hudozhestvennoj literatury.
- Pojezija russkogo futurizma (1999) *Pojezija russkogo futurizma*. SPb., Gumanitarnoe agentstvo «Akademicheskij proekt».
- Pjast V. (1923) *Vospominanija o Bloke*. P., Izd-vo «Atenej».
- Severjanin I. (2004) *Gromokipjashhij kubok. Ananasy v shampanskom. Solovej. Klassicheskie rozy*. M., Izd-vo «Nauka».
- Hlebnikov V. (1987) *Tvorenija*. M., Izd-vo «Sovetskij pisatel'».
- Chukovskij K. (1914) *Jego-futuristy i kubo-futuristy // Literaturno-hudozhestvennyj al'manah izdatel'stva «Shipovnik»*. Кн. 22. М., Изд-во «Shipovnik».

پرواز شاعر (شاعران فوتوریست روس و صنایع هوایی)

ولادیمیر کاتلنیکوف*

استاد انستیتو ادبیات روسی «خانه پوشکین» آکادمی علوم روسیه،

سن پترزبورگ، روسیه.

(تاریخ دریافت: سپتامبر 2015؛ تاریخ پذیرش: اکتبر 2015)

رشد و گسترش بی سابقه صنایع هوایی در آغاز سده بیستم در بسیاری از عرصه‌های زندگی نمود پیدا کرد و فضای زندگی انسان به شدت توسعه یافت؛ سرعت جابه‌جایی از مکانی به مکان دیگر چندین برابر افزایش پیدا کرد و افق‌های جدید دانش پیش روی بشر گشوده شد. صنایع هوایی به یکی از مؤثرترین جلوه‌های پیشرفت فناوری بدل شد. موضوع صنایع هوایی و پرواز در میان شاعران فوتوریست که از مدافعان رشد و پیشرفت این صنعت به‌شمار می‌آمدند، انعکاس گسترده‌ای یافت. آن‌ها گاهی به تجربه شخصی پرواز خویش تکیه می‌کردند. در این اشعار، موضوع پرواز و هوا با جهان نوین عجین و جوانب جدید و اغلب تراژیکی از روابط متقابل انسان و ماشین نمایانده شده است. مهم‌ترین چهره در میان شاعران پروازنگار فوتوریست، واسیلی کامنسکی است. او حتی به شکل حرفه‌ای خلبان شد و در آثار منظوم خویش به‌طور گسترده به موضوع پرواز پرداخت. در این آثار، وی مجموعه‌ای غنی از واژگان نو ایجاد کرد که به‌واسطه ساخت غیرعادی صرفی و معناشناختی و همچنین نظام آوایی خاص خود، قابلیت بیان شدیدترین احساسات را داشتند. ویلیمیر خلبنیکوف با توصیف سوانح هوایی که در آن زمان بسیار اتفاق می‌افتاد، «راه‌های آسمانی» انسان را به شدت دراماتیک جلوه می‌دهد. بلوک نیز در بعضی از اشعار مرتبط با پروازش، با خلبنیکوف هم عقیده است.

واژگان کلیدی: فوتوریسم، صنایع هوایی، زبان شعر، پروازنگاری، شیوه زندگی نوین، انسان و ماشین.

* E-mail: vladiko@VK9485.spb.edu