
ПСИХОЛОГИЧЕСКАЯ
ПУБЛИЦИСТИКА

СЕРЕБРЯНЫЙ ВЕК И АВИАЦИОННАЯ ПСИХОЛОГИЯ

© 2012 г. Е. Н. Лысакова

*Кандидат психологических наук, доцент,
ведущий научный сотрудник лаборатории психологического обеспечения
деятельности в экстремальной ситуации,
Институт экстремальной психологии МГППУ, Москва*

Осуществлен анализ литературы Серебряного века. Выявлено прикладное значение данного вне-научного источника для исследования авиационной психологии на этапе ее зарождения. Сделан вывод о том, что произведения художественной литературы об авиации и летчиках позволяют стилизовать научную рефлексию, определять актуальные задачи научного развития.

Ключевые слова: авиационная психология, литература Серебряного века, вненаучное знание, имидж авиатора, методология науки.

*...На Галерной чернела арка,
В Летнем тонко пела флюгарка,
И серебряный месяц ярко
Над серебряным веком стыл...*

А. Ахматова

Авиационная психология развивается в логике научного познания, которое опирается на объективные закономерности функционирования и развития человеческого фактора в опасной профессии. Однако у психологии есть еще один источник развития – вненаучное знание (мифы, искусство, религия), потенциальные возможности которого еще недостаточно раскрыты [3]. Наше исследование посвящено изучению особенностей этапа зарождения авиационной психологии и построено на анализе произведений художественной литературы Серебряного века.

Серебряный век – период в истории русской культуры начала XX в., соотносимый с выражением “Золотой век”, которым часто обозначают пушкинскую эпоху. Исторически Серебряный век совпал с периодом появления авиации и авиаторов, что не осталось незамеченным для литературного сообщества. А. Блок, В. Ходасевич, М. Цветаева, В. Брюсов, А. Куприн, Л. Андреев и другие оперативно отреагировали на авиационный феномен и попытались ответить на главный вопрос: что заставляет некоторых сограждан (отдавая дань их смелости) добровольно подвергать свою жизнь смертельной опасности? Безусловно, Первая мировая война показала предназна-

чение авиационной профессии и ее главный мотив – защищать Отечество, но в довоенные годы (1909–1913 гг.) имидж авиатора складывался на многочисленных авиационных праздниках с демонстрационными полетами, запечатленными в произведениях литературы Серебряного века.

А. Блок в 1910–1912 гг. в ряде произведений отразил свое впечатление об авиационных шоу как преходящей моде, в которой переплетено героическое и абсурдное. В стихотворении “В неуверенном, зыбком полете” (1910) прослеживается понимание авиации как чуждого живой природе и поэтому опасного явления, подчеркивается фатальность полета, при этом противопоставляются небо и земля, которая уже не примет летчика обратно:

В неуверенном, зыбком полете
Ты над бездной взвился и повис.
Что-то 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 серых сферах летай и скитайся,
Пусть оркестр на трибуне гремит,
Но под легкую музыку вальса
Остановится сердце – и винт.

В стихотворении “Комета” (1910) Блок продолжает развивать тему авиации, потенциально опасной для человечества, которая ассоциируется с загадочной и смертоносной кометой. Только летчик (герой-“безумец”) – особенный человек, ему неведомы страхи обычных людей, он готов пожертвовать собой ради мечты единения с космосом:

...Грозись, грозись над головою,
Звезды ужасной красота!
Смолкай сердито за спиною,
Однообразный треск винта!
Но гибель не страшна герою,
Пока безумствует мечта!

В стихотворении “Авиатор” (1910–1912) Блок очередной раз анализирует мотивы, заставившие человека рисковать жизнью и наверняка погибнуть в расцвете лет. Известно, что основанием для данного произведения послужила гибель летчика В.Ф. Смита в демонстрационном полете в Санкт-Петербурге 25 мая 1911 г.

Поэт описывает увиденную им авиационную катастрофу с точки зрения психологии:

...Уж поздно: на траве равнины
Крыла измятая дуга...
В сплетении проволок машины
Рука – мертвее рычага...
Зачем ты в небе был, отважный,
В свой первый и последний раз?
Чтоб львице светской и продажной
Поднять к тебе фиалки глаз?
Или восторг самозабвения
Губительный изведаль ты,
Безумно возалкал паденья
И сам остановил винты?
Иль отравил твой мозг несчастный
Грядущих войн ужасный вид:
Ночной летун, во мгле ненастной
Земле несущий динамит?

Блок анализирует мотивы полета (“Зачем ты в небе был, отважный...?”), которые при переводе на язык психологии означают следующее: 1) любой ценой произвести впечатление на окружающих, 2) испытать эйфорию, 3) совершить акт самоубийства. Все мотивы содержат клинический компонент, следовательно, поэт формирует образ

летчика как человека с психологическими чертами, патологическими с точки зрения общечеловеческой нормы.

В Предисловии к поэме “Возмездие” (1919) он пишет: “В этом именно году, наконец, была в особенной моде у нас авиация; все мы помним ряд красивых воздушных петель, полетов вниз головой, – падений и смертей талантливых и бездарных авиаторов”. Итак, авиация – это мода, красивая, трагичная и сумасбродная.

В. Ходасевич вслед за Блоком сомневается в авиации и в стихотворении “Авиатору” от 30 марта 1914 г. выражает противоречивые чувства восторга покорителю неба и одновременно предупреждает его о смертельной опасности:

Над полями, лесами, болотами,
Над изгибами северных рек,
Ты проносишься плавными взлетами,
Небожитель – герой – человек.

Напрягаются крылья, как парусы,
На руле костенеет рука,
А кругом – взгроможденные ярусы,
Облака – облака – облака.

И, смотря на тебя недоверчиво,
Я качаю слегка головой:
Выше, выше спирали очерчивай,
Но припомни – подумай – постой.

Что тебе до надоблачной ясности?
На земной, материнской груди
Отдохни от высот и опасностей, –
Упади – упади – упади!

Ах, сорвись и большими зигзагами
Упади, раздробивши хребет, –
Где трибуны расцвечены флагами,
Где народ – и оркестр – и буфет...

В. Брюсов сначала восторженно встретил авиацию, в стихотворении “Краткий дифирамб” (1910–1918) он провозглашает торжество человека над природой, приравнивает летчика к мифологическому Фебу, олицетворяющему Солнце.

Летайте птицы, –
И мы за вами!
Нам нет границы.
И за громами,

Над чернью туч,
Челн Человека
Победу века
Гласит, летуч!

Прорезал небо
Руль моноплана.
Соперник Феба!
Глубь океана,

И волны рек,
И воздух горный
Тебе покорны,
О Человек!

“К стальным птицам” (1915) написано Брюсовым уже в разгар Первой мировой войны, и здесь уже звучат эмоции разочарования и осуждения. Однако автор предьявляет счет германской авиации, судя по упоминанию названий серийных самолетов:

...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,
Нашлись, подсобниками фурий,
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!

Затем ли (горькие вопросы!)
Порывы вихренных зыбей
Смиряли новые матросы,
Чтоб там шныряли “альбатросы”
И рой германских “голубей”?

В 1929 г. в эмиграции И. Северянин пишет стихотворение “Возмездие”, одноименное поэме Блока, где высказывает в символической форме предупреждение – возможность потери “крыльев души”. В современной авиационной психологии тему духовности, нравственности в летной профессии развивает В.А. Пономаренко [6].

Был дух крылат,
Бескрыло тело.
Земных палат
Не захотело.

Приобрело
У птицы крылья.
Превозмогло
Свое бессилье.

Все побороть!
Не тут-то было:
Крылата плоть –
Душа бескрыла.

Поэт-футурист В. Каменский был еще и профессиональным авиатором: в 1911 г. он обучился летному делу, одним из первых в стране освоил моноплан “Блерио-ХІ”. У него была даже собственная теория эволюции человечества на основе развития авиации: 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 “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 в обыкновенных птиц, “тогда же среди обезьян появится одна, похожая на человека, которую впоследствии назовут Адамом”. С этого момента эволюционный цикл начнется с самого начала [1]. В поэме “Улетан” (1914 г.) он с юмором пишет:

Окрыленные нас укрывают корабли
Станем мы небовать, крыловать
А на нелюдей звонко плевать.

Футуристы, как известно, изобретали новые слова. В. Хлебников, например, составил длинный список авиационных слов со славянскими корнями: так, слово “авиатор” заменялось на “летайло”, вместо “праздник авиации” – “летины”. По примеру слова “стрельбище” он предлагал слово “леталище”. И “улетан” от В. Каменского.

А. Куприн, на наш взгляд, представил самые масштабные и практически документальные свидетельства авиационной жизни России своего времени. Пытаясь понять сущность авиационной профессии, Куприн общался с летчиками. Проживая в Гатчине, он составлял хронику их жизнедеятельности. Дружил с С.И. Уточкиным, осуществил полет на аэроплане с И.М. Заикиным в Одессе 12 ноября 1910 г. Аэроплан потерпел крушение, но благодаря мастерству и выдержке Заикина пилот и пассажир не пострадали (аппарат был разрушен полностью). Рассказ “Мой полет” Куприн заканчивает словами: “Что касается меня – я больше на аэроплане не полечу”.

Именно Куприн как представитель литературы Серебряного века задал правильный вектор понимания авиации с такими важными составляющими, как профессиональный отбор, методически грамотное обучение, психологическое сопровождение летного труда. Методологическая база современной авиационной психологии отражает различные аспекты жизнедеятельности ВВС

и представлена концепциями динамической функциональной структуры личности К.К. Платонова, психологического обеспечения деятельности специалистов опасной профессии В.А. Пономаренко, психолого-педагогического обеспечения деятельности по предотвращению авиационных происшествий В.Т. Юсова, психологической подготовки к боевым действиям П.А. Корчемного, психологического обеспечения летного обучения Д.В. Гандера, психологического обеспечения формирования и развития личности военного летчика Н.Д. Лысакова.

В 1915 г. Куприн в рассказе “Уточкин” восторженно характеризует личность этого выдающегося пилота с точки зрения экстремальной психологии (граничащей с клинической психологией)¹:

«Вся жизнь его была пестра, подвижна, тревожна и по-своему блестяща; вся на краю риска, часто лицом к лицу со смертью! В самом раннем детстве подвергся он потрясающему перепугу во время ночного пожара, что и отразилось на всю его жизнь тяжелым заиканием. Учился плохо, и не так по лености, как вследствие необычайно пылкого темперамента. Перебывал во множестве учебных заведений и, кажется, ни одного не окончил.

Могущественным, неотразимым очарованием влек его к себе спорт всевозможных видов, и в каждой отрасли он добивался совершенства <...> фехтование, борьба, бокс, велосипед, мотоцикл, автомобиль, воздушный шар и, наконец, роковой для него аэроплан. <...> И во все свои увлечения он умел вносить тот неуловимый отпечаток оригинальности, изящества, простодушного лукавства и остроумия, который делал его столь обаятельным. Он, как никто, умел поэтизировать спорт и облагораживать даже ремесло...

Замечу еще одно. Спортивная жизнь не мешала ему очень много читать и, благодаря исключительной памяти, – многое помнить. <...> В промежутках между полетами он говорил: “Летать – одно наслаждение. Если там, наверху, чего-нибудь и боишься, то только земли”».

В рассказе Куприна “Люди-птицы” (1917) содержатся психологические характеристики уже военных летчиков². В этом тексте даны достаточно объективные оценки профессионально важных качеств, подмечены лучшие традиции нашей авиации, например преданность своему летчику-инструктору. Впечатляет точность выводов,

особенно если учитывать, что это только начальный этап становления авиации. Единственное, с чем нельзя согласиться, – с абсолютизацией Куприным идеи генетической предопределенности профессии. Писатель всерьез находит сходство внешности летчиков с птицами. Наличие этого загадочного “птичьего чувства” опроверг своими инновационными подходами в методике летного обучения штабс-капитан П.Н. Нестеров [4].

“Но авиация никогда не перестает занимать, восхищать и всегда снова удивлять свободные умы. Вот они высоко в воздухе проплывают над нами с поражающим гулом, волшебные плащи Мерлина, сундуки-самолеты, летающие ковры, воздушные корабли, ручные орлы, огромные, сверкающие чешуей драконы – самая смелая сказка человечества, многотысячелетняя его греза, символ свободы духа и победы над темной тягостью земли! Само небо становится ближе, точно нисходит к тебе, когда, подняв кверху голову, следишь за вольным летом прозрачного аэроплана в голубой лазури.

И летчики, эти люди-птицы, представляются мне совсем особой разновидностью двуногих. Они жили и раньше, во всех веках, среди всех народов, но, еще бескрылые, проходили в жизни незаметно, тоскуя смутно по неведомым воздушным сферам, или в судорожных попытках умерли неизвестно, осмеянные безумцы, поруганные, голые изобретатели. <...>

В самом деле, в них много чего-то от свободных и сильных птиц – в этих смелых, живых и гордых людях. Мне кажется, что у них и сердце горячее, и кровь краснее, и легкие шире, чем у их земных братьев. Их глаза, привыкшие глядеть на солнце и сквозь метель, и в пустые глаза смерти, – широки, выпуклы, блестящи и пристальны. В движениях – уверенная стремительность вперед. Часто, внимательно вглядываясь, я ловлю в лицах знакомых мне летчиков, в рисунке их черепа, лба, носа и скул какие-то неясные, но несомненные птичьи черты. Давно установлено наблюдением, что определенная профессия, наследственная в длинном ряду поколений, налагает наконец на внешний и внутренний лик человека особый характерный отпечаток. Авиация слишком молода для такой специфической выработки типа. Но отчего же не думать вместе с милым Блерио, что есть люди, рожденные летать? Может быть, потому именно летать, что прапрашур человека миллионы лет тому назад летал над землею в неведомом нам таинственном образе?”

¹ См.: <http://www.liv.piramidin.com/belas/Kuprin/utochkin.htm>

² См.: <http://www.liv.piramidin.com/belas/Kuprin/liudipititsy2.htm>

В рассказе Куприна “Потерянное сердце” (1931)³ поднимаются важные проблемы психологического отбора в авиацию, имеющие актуальное значение для самого факта ее существования и развития. Подмечен особый феномен, который с точки зрения научной психологии можно интерпретировать как разновидность профессиональной деформации личности – литераторы Серебряного века обозначали его как “потерять сердце”. Проиллюстрируем психологические выводы Куприна фрагментом из данного произведения.

«В то время, незадолго до войны, и в первые годы войны чрезвычайно, даже чрезмерно многие молодые люди жадно стремились попасть в военную авиацию. Поводов было много: красивая форма, хорошее жалованье, исключительное положение, отблеск героизма, ласковые взгляды женщин, служба, казавшаяся издала необременительной и очень веселой и легкой. Реже других попадали в авиационные школы люди настоящего призвания, прирожденные люди-птицы, восторженно мечтающие о терпких и сладких радостях летания в воздухе, те люди, о которых Пушкин говорил:

“...Все, все, что гибелью грозит,
Для сердца смертного таит
Неизъяснимы наслажденья,
Бессмертья, может быть, залог!”

<...>

Новичков принимали в авиационную школу, протискивая их через густое сито. Будущий летчик должен был обладать: совершенным и несокрушимым здоровьем; большой емкостью легких; способностью быстро ориентироваться как на земле, так и в воздухе; верным умением находить и держать равновесие; острым зрением, без намека на дальтонизм; безукоризненным слухом, физической силой и, наконец, сердцем, работающим при всяких положениях с холодной, неизменной точностью астрономического хронометра.

Про храбрость, смелость, отвагу, дерзость, неустрашимость и про прочие сверхчеловеческие душевные качества летчика в этом летающем мире никогда или почти никогда не говорилось.
<...>

Овладевал, между прочим, не только молодыми, но и опытными, закаленными знаменитыми летчиками особый трудно объяснимый и неизлечимый, внезапный недуг, который назывался “потерю сердца” и о котором ни один из авиаторов

не позволил бы себе отозваться насмешливо или легкомысленно.

Здесь под понятием сердца не надо предполагать мощный мускул на левой стороне человеческой груди, который самоотверженно и послушно многие годы нагнетает кровь во все закоулки нашего тела. Нет! Здесь подразумевается символ психологический, моральный. Потерять сердце – это для летчика значит потерять божественную свободу разгуливать в небесном пространстве по своей воле на хрупком аппарате, пронизывать облака, спокойно встречать дождь, снег, ураган и молнии, ничуть не теряясь оттого, что ты совершенно не знаешь: летишь ли ты во тьме, на юг или на запад, вверх или вниз.

Одно из поразительнейших явлений – это потеря сердца. Ее знают акробаты, всадники и лошади, борцы, боксеры, бретеры и великие артисты. Эта странная болезнь постигает свою жертву без всяких последовательных предупреждений. Она является внезапно, и причин ее не сыщешь».

* * *

Приказ по военному ведомству № 397 от 12 августа 1912 г. обозначил создание военной авиации в России. В 1912 г. Севастопольская и Гатчинская авиационные школы подготовили 101 летчика, а в 1913 г. – 117 летчиков [5]. При осуществлении специально организованного образовательного процесса потребовались документы по методике обучения летчиков. К первому такому пособию следует отнести “Памятку летчика”, составленную Е.В. Рудневым – инструктором Гатчинской авиашколы и изданную в 1912 г. Известны и другие методические работы – брошюра военного летчика войскового старшины В.М. Ткачева “Материал по тактике воздушного боя” (4 января 1914 г.), “Тип аппарата истребителя” капитана Е.Н. Крутеня (25 февраля 1917 г.) и др.

Многие периодические издания того времени печатали материалы самоотчетов летчиков-методистов, например, газета “Московский листок” (8 июня 1914 г.) опубликовала сообщение П.Н. Нестерова о впечатлениях от полетов на различных самолетах. Газета “Утро России” (21 мая 1914 г.) поместила статью Н.Н. Нестерова о “мертвых петлях” и т.д.

В соответствии с приказом № 481 по военному ведомству от 11 октября 1911 г. была введена врачебно-летная экспертиза для службы на аэропланах и аэростатах. Немногим ранее в журнале “Русский спорт” (25 сентября 1911 г.) сообщалось

³ См.: <http://www.liv.piramidin.com/belas/Kuprin/poteriannoie.htm>

лось о решении Военного совета установить возрастной ценз для офицеров воздухоплавательных частей. Так, для летающих на аэростатах предельный возраст составил 58 лет, для летающих на аэропланах – 45 лет. Причем “состояние здоровья офицерских чинов, летающих на аэропланах, должно быть по достижении ими 35-летнего возраста исследуемо в особой комиссии через каждые два года” [2, с. 60]. Военные психиатры Г.Е. Шумков и В.В. Абрамов неоднократно публиковали научные данные по вопросам медико-психологического отбора в авиацию. Установлено, что впервые термин “психология авиации” был введен профессором В.Н. Образцовым в статье “Победа над страхом” журнала “Заря авиации” в июле 1916 г. [там же, с. 85].

Литература Серебряного века опережала научные источники авиационной психологии по масштабу охвата аудитории и популярности. Поэтому в общественном сознании формировался имидж авиатора как человека смелого, но с генетическими отклонениями (“птица”) или психопатологическими чертами (“самоубийца”). Здесь необходимо подчеркнуть, что художественный образ в сознании общества должен дополняться научными источниками; именно они должны выступать ведущим каналом транслирования знаний о профессиях и профессионалах с использованием возможностей современных СМИ. Анализ внеа-

учных источников познания, как в случае литературы Серебряного века, позволяет осознать науке собственные методологические проблемы и решать их в теоретическом, практическом и прикладном аспектах. Кстати, феномен “потерянное сердце” еще мало изучен.

СПИСОК ЛИТЕРАТУРЫ

1. Желтова Е.Л. Культурные мифы вокруг авиации в России в первой трети XX в. // Труды “Русской антропологической школы”. Вып.4 (часть 2). М.: РГГУ, 2007. С. 163–193.
2. К истории отечественной авиационной психологии. Документы и материалы / Под ред. К.К. Платонова. М.: Наука, 1981.
3. Кольцова В.А. История психологии. Проблемы методологии. М.: Институт психологии РАН, 2008.
4. Лысакова Е.Н. История и методология отечественной военно-авиационной психологии. Монография. Монино: ВВА, 2008.
5. Новиков В.И. История развития и пути совершенствования методики летного обучения в вузах ВВС (пособие летчику-инструктору). Волгоград: ККВАУЛ, 1964.
6. Пономаренко В.А. Психология духовности профессионала. М., 1997.

SILVER AGE AND AVIATION PSYCHOLOGY

E. N. Lysakova

*PhD, assistant professor, leading research assistant of laboratory
of psychological support in emergency situations,
Institute of Extreme Psychology, MSUPE, Moscow*

The analysis of literature of Silver Age is carried out. Applied significance of the given off-scientific sources for aviation psychology study at the period of its beginning is revealed. The conclusion that works of literature about aviation and pilots enable to stimulate scientific reflection and identify actual tasks of scientific development is drawn.

Key words: aviation psychology, literature of the Silver Age, off-scientific knowledge, pilot's image, methodology of science.