

**ОРЛОВА М.В.**  
*Музей Серебряного века (Дом В.Я. Брюсова) ГЛИМ*  
**ЛЕ ГУИ К.**  
*Маунт-Холиок Колледж*

**«ЭРА АЭРО». В. БРЮСОВ И М. ПРУСТ В  
КОНТЕКСТЕ ТВОРЧЕСТВА РУССКИХ И ФРАНЦУЗСКИХ  
МОДЕРНИСТОВ: ОБРАЗЫ И ИДЕИ ПОЛЁТОВ И  
СКОРОСТИ**

**Ключевые слова:** *В. Брюсов, М. Пруст, модернизм, авиация, скорость, полёт.*

Начало эры авиации отмечено в творчестве многих русских и французских поэтов. О полётах писали символисты, затем – футуристы: эгофутурист И. Северянин («Авиатор»), поэт-авиатор В. Каменский, В. Маяковский, акмеист М. Зенкевич, Вл. Ходасевич («Авиатору») и другие. Наряду с приветствиями дерзновенных поступков, пафосом победы над воздушной стихией («Победен мой аэроплан» – у И. Северянина) неотступна тема смерти, гибели смельчаков, падающих с высот на землю, от которой они посмели оторваться.

В. Каменский, пилот-авиатор Императорского Всероссийского аэроклуба, сдавший международный экзамен, чудом выживший после падения под польским Ченстоховом в 1912 г., позже в компании единомышленников как кубофутурист выступал перед зрителями с рисунком аэроплана на лбу – «знаком всемирной динамики». Он придумал новые слова с корнем лет-(лёт): «улетан», «летимость», использовал появившееся ещё в XIX веке слово «самолёт», стал новатором формы: его стихотворение «Полёт Васи Каменского на аэроплане в Варшаве» читалось снизу вверх, передавая взлёт аэроплана, и напоминало пирамиду, вершина которой – самолёт. В. Каменский первым из русских модернистов смотрел на аэропланы не только снизу вверх, но и из самолёта на землю сверху вниз, и позже нюансы этого ракурса глубоко психологично выразит авиатор и

писатель А. де Сент-Экзюпери. Во время Первой мировой войны В. Каменский ужаснулся бомбардировкам:

Господи  
Меня помилуй  
И прости.  
Я летал на аэроплане.  
Теперь в канаве  
Хочу крапивой  
Растить.<...>

[Каменский:эл.ресурс]

Недавно в научный оборот введены ранее не опубликованные тексты В. Каменского, среди которых – «Аэропророчество». Этот текст написан, вероятно, в 1911-1912 гг. и представляет собой утопию. Автор считает, например, что через 200 лет у каждого человека со дня рождения будет свой аэроплан как «органическая необходимость», а через 500 лет люди переродятся в человеко-птиц. При этом В. Каменскому свойственен не только оптимизм, но и незаурядное чувство юмора при описании этапов эволюции от человека, человека-птицы до обезьяны и затем – до нового Адама, потомок которого через 2000 лет снова изобретёт аэроплан [Каменский 2017].

М. Зенкевич в сборнике «Дикая порфира» (1912) писал об авиаторе, укротившем «вольную стихию» воздуха, но отмечал, что за «хищным взлётом смельчака» следила «земная сила» («На аэродроме») [Зенкевич 1994:82]. В конце мая 1914 г. в Москву приезжал виртуозный авиатор А. Пегу, чтобы продемонстрировать зрителям свои «трюки»: «мёртвую петлю» и прыжок с парашютом. Позже А. Пегу признал, что первооткрывателем «мёртвой петли» стал русский авиатор и конструктор П. Нестеров, совершивший её несколькими днями ранее. Восхищённый поэт-акмеист приветствовал трюки А. Пегу в стихотворении «Мёртвая петля» (1915) [Зенкевич 1994:130].

26 августа (8 сентября н.ст.) 1914 г. 27-летний П. Нестеров, к тому времени известный не только как создатель «мёртвой петли», но и как военный лётчик, совершивший 28 вылетов с начала Первой мировой войны, впервые применил таран, нанеся

шасси своего «Морана» удар по краю несущей плоскости австрийского «Альбатроса». П. Нестеров теоретически допускал возможность благополучного исхода для таранившего лётчика, что позже применили другие авиаторы, но сам погиб, рухнув на землю вместе с поверженным противником. В поэзии М. Зенкевича тема гибели с годами звучит всё отчётливей, детальнее, предметнее, что присуще поэтике акмеистов:

После скорости молнии в недвижимом покое  
Он лежал в воронке в обломках мотора, –  
Человеческого мяса дымящееся жаркое,  
Лазурью обугленный стержень метеора. <...>

[Зенкевич 1994:137]

В стихотворении «Авиареквием» (1918) воспеваются подвиги погибших авиаторов. Упоминается француз Ю. Латам, совершивший рекорд по высоте полёта, говорится о его загадочной смерти в Конго; рассказывается о героическом полёте Г. Шавеза над Альпами и гибели авиатора в горах и об ещё одном рекордсмене по высоте – снова французском лётчике Ж. Леганье, рухнувшем в Луару. Реквием посвящён и А. Пегу, и П. Нестерову, к тому времени погибшим на войне: «Спите, испившие / В смерти бессмертие!» [Зенкевич 1994:151-152].

В «Независимой газете» в 2015 году появилась серия статей кандидата технических наук Е. Желтовой на тему авиации в русской литературе – об А. Блоке, В. Каменском, В. Брюсове как «певце аэропланов» [Независимая газета 2015:13]. Возникла идея создания выставки «В. Брюсов и авиация» в Музее Серебряного века (Москва); выставка прошла в 2016 году.

В. Брюсов не был на первых в мире полётах братьев Райт в 1903 г. и А. Сантос-Дюмона в октябре 1906-го, но присутствовал на демонстрационном полёте аэроплана в 1906 г. под Парижем. В то время аэроплан пролетел всего 60 метров, но прорыв был совершён: на смену воздухоплаванию пришли машины тяжелее воздуха. В 1908 г. В. Брюсов воспевал начало грандиозной грядущей эпохи «аэро» и приветствовал полёты А. Фармана и братьев Райт в стихотворении «К кому-то» – это его первое стихотворение, посвящённое авиации, приветствующее новые

свершения человека (Впервые: «Весь». 1908. №10. С.17-18); затем опубликовано под названием «Кому-то» в сборнике: В. Брюсов. Кругозор. Избранные стихи. М., 1922:

Фарман, иль Райт, иль кто б ты ни был!  
Спеши! настал последний час!  
Корабль исканий в гавань прибыл,  
Просторы неба манят нас! <...>

[Брюсов т.1:537]

Поэт побывал на авиашоу в местечке Жювизи в 1909 г., о чём позже рассказал в газете «Новая жизнь» (1918. 1 июня, №1) [Ашукин, Щербаков 2006:326]. Можно предположить, что там же мог оказаться и М. Пруст, но знакомство не состоялось... Полёты авиаторов в разных частях Земли тревожили воображение поэта.

25 декабря 1916 г. в газете «Приазовский край» было напечатано стихотворение В. Брюсова «К стальным птицам», с примечанием В. Брюсова: «Автор вспоминает свои стихи по поводу первых полётов Райта в Париже. Как известно, аэроплан Райта поднимался только после разбега по рельсу. <...> Леонардо да Винчи один из первых разрабатывал теорию воздухоплавания» [Брюсов 1928:22-23, 143]. Это стихотворение было написано для выпущенного на английском языке сборника «The Soul of Russia» (Лондон, 1915), а в 1928 г. его напечатала И. Брюсова в книге «Неизданные стихи».

В другом стихотворении 1915 г., опубликованном в книге «Неизданные стихи», звучит гимн человеку, ныне летающему подобно птице:

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

[Брюсов 1928:38]

Собственно, В. Брюсов с 1908 г. в течение нескольких лет, до энергичного наступления футуристов, привлечших в свои ряды авиатора В. Каменского, восхищённых идеями полётов и скорости, оставался почти единственным в России поэтом, который ощутил восторг, победу человека над стихией воздуха. Пока русские поэты и писатели недоверчиво присматривались к новым техническим средствам как наблюдатели или туристы, В. Брюсову лично до этого было дело, полёты авиаторов волновали его так, как будто он сам был причастен к событиям. Это отметил в 1911 г. критик К. Чуковский, анализируя творчество М. Арцыбашева, Л. Андреева, Е. Чирикова, З. Гиппиус и некоторых других в статье «Летучие листки. Авиация и поэзия» в газете «Речь» (№124, 8 мая). Анализируя стихотворение В. Брюсова «Кому-то», К. Чуковский заключил: «Брюсов ощутил одоление воздуха как свою, как личную победу, как приобщение к общечеловеческой славе:

Так! Мы исполним завещанье  
Великих предков. Шар земной  
Мы полно примем в обладанье,  
Гордясь короной четверной.»

[Речь 1911:3]

В. Брюсов был на упомянутом выступлении французского лётчика А. Пегу в Москве в 1914-м и выразил свои впечатления в стихотворении «На полётах» (1914). Здесь всё происходящее на авиашоу для лирического героя – только фон, потому что стихи – не столько о происходящем на очередном шоу авиаторов,

сколько о новом любовном переживании, с приметами новых реалий времени:

<...> В живой толпе кафешантанной  
Я уловил случайно вновь  
Давно знакомый взгляд... Как странно!  
Твой взгляд, бессмертная любовь!  
И, пёстрой суеты свидетель,  
Я веру в тайну берегу,  
Не видя в сини «мёртвых петель», –  
Воздушных вымыслов Пегу.

[Брюсов т. II:166].

Возможно, после возвращения из Риги, где поэт провёл время с юной возлюбленной М. Вульфарт, он переживал недавние впечатления [Лавров 2015:182-183].

В начале Первой мировой войны мало кто предполагал, что авиация станет серьёзной силой. Авиаторы занимались преимущественно военной разведкой. Встречаясь в воздухе, противники ограничивались приветствиями, но спустя некоторое время стали брать оружие, устраивать воздушные бои и бомбить мирное население. В декабре 1914 г. В. Брюсов, работавший корреспондентом газеты «Русские ведомости» на Западном фронте, стал свидетелем бомбардировок мирного населения Варшавы. Поэт одним из первых корреспондентов писал о буднях военных авиаторов, брал многочисленные интервью, дружил с лётчиками, собирал и отправлял в Москву их портреты для коллекции Московского Литературно-художественного кружка. Поэт писал жене с фронта 10 февраля 1915 г., что мечтал совершить полёт с французским авиатором, полным Георгиевским кавалером А. Пуаре, служившим по контракту в русской армии и совершавшим боевые вылеты на личном самолёте Farman HF-20: «Есть план – полететь на аэроплане с Пуаре» [Брюсов 2015:143]. К сожалению, этот план не осуществился, возможно, из-за соображений безопасности.

После окончания войны авиация стала служить мирным целям. Новая индустрия в 1920-е гг. требовала отклика на прогрессивные достижения, нуждалась в новой рекламе.

В. Маяковский сочинял стихи для рекламы бисквитов и конфет кондитерской фабрики «Красный Октябрь» (предприятие получило название после национализации московского «Товарищества Эйнем». В фондах ГЛИМ хранятся конфетные обёртки 1920-х гг., не раз экспонировавшиеся на разнообразных выставках). На обёртке печенья «Авиатор» с рисунком авангардиста А. Родченко напечатаны строки В. Маяковского:

Рассыпайся по кустам,  
Вражеская конница.  
За тобою здесь и там  
«Авиатор» гонится. <...>

[Маяковский:эл.ресурс]

Несмотря на упрёки в том, что он растрачивал себя на рекламу, В. Маяковский считал свою работу «поэзией самой высокой квалификации»: внедрение в сознание населения представления о новом быте требовало высокохудожественных средств. В. Маяковский стал рупором нового времени, отодвинув В. Каменского благодаря поэме «Летающий пролетарий», авиастихам и авиачастушкам. В. Брюсов в это время решал другие задачи – административные, педагогические и творческие.

В 1920 г. В. Брюсов представлял нашу планету среди других подобных, вращающихся вокруг своих солнц, приветствуя индустриализацию в стихотворении «Дворец центромашин» [Брюсов 1928:86-89].

17 марта 1923 г. для организации внутренних и международных авиаперевозок и развития отечественной авиационной промышленности было создано Акционерное общество российского добровольного воздушного флота «Добролёт». Основной целью «Добролёта» стала организация воздушных почтово-пассажирских и грузовых линий, решение задач народного хозяйства, связанных с авиацией (например, аэрофотосъёмка местности), развитие советской авиационной промышленности. В 1923-м, когда в стране развернулась широкомасштабная агитационно-пропагандистская кампания по строительству Красного воздушного флота, В. Брюсов писал в стихотворении «Штурм неба»:

<...> Границы стёрты, – с досок мел!

Ввысь взвив, незримыми лианами

Наш век связать сумел, посмел

Круг стран за всеми океанами.

<...>

Вслед за фарманом меть с земли

В зыбь звёзд, междупланетный аэро!

[Брюсов т. III: 168]

Поэт оказался провидцем в отношении будущих межпланетных полётов, мечтая о строительстве космических кораблей в драме «Пироэнт» ещё в 1915 году, а затем – в пьесе «Диктатор», написанной в 1921-м. В пьесах научная фантастика – а в разработке этого жанра В. Брюсову принадлежит приоритет – сопряжена с философскими вопросами. Обе пьесы, злободневные при жизни В. Брюсова, опубликованы только через несколько десятилетий после смерти автора (См.: Страшкова О.К. В. Брюсов – драматург-экспериментатор. Ставрополь, 2002; Брюсов В.Я. Пироэнт. Современная драма в 4 действиях // Современная драматургия, 2014, №1. М., 2016). В. Брюсов познакомился с А. Чижевским, учеником К. Циолковского, интересовался идеями «калужского мечтателя». Герой «Пироэнта» ошибается в расчётах, его корабль вряд ли взлетит, но тяга к космосу связана с введением автором образа неземной девушки Ады, возлюбленной инженера Стожарова. Как известно, стоявшие у власти не приняли трагедию «Диктатор» из жизни землян будущих времён, опасаясь определённого истолкования публикой. Трагедия диктатора развивается в тех реалиях, когда для землян стали обыденны межпланетные экспедиции, где за короткое время преодолеваются огромные расстояния.

Как и В. Брюсов, М. Пруст увлекался авиацией. Он интересовался путешествиями по разным измерениям пространства, а также временам и был восхищён потенциалом новых технологий, в котором видел метафоры гения и свободы.

С самого начала цикла «В поисках утраченного времени» («À la recherche du temps perdu» 1913-1927; далее в тексте – «Recherche»), в первом же романе: «По направлению к Свану»



(1913),<sup>2</sup> появляется интерес к скорости, путешествиям и полётам. Человек, дремавший после обеда, обнаруживает, что мир будет выброшен с орбиты: «волшебное кресло с невероятной быстротой понесёт его через время, через пространство» [Пруст 2005:41].

М. Пруст очень чувствителен к выбору транспортного средства, которое люди используют для путешествий. Хотя новые автомобили предлагали преимущества скорости и автономности, позволяя своим пассажирам останавливаться там, где они хотели, М. Пруст считал, что что-то было потеряно с появлением автомобилей: ощущение триумфального отъезда и прибытия с железнодорожного вокзала на вокзал. В романе «Под сенью девушек в цвету» (1919) М. Пруст писал о путешествии поездом: «Воображение переносило нас оттуда, где мы живём постоянно <...> переносило одним прыжком, который представлялся нам колдовским не столько потому, что он преодолевал расстояние, сколько потому, что соединял две ярко выраженные индивидуальности земли <...> схема же этого прыжка даёт <...> нечто загадочное, что совершается в особых местах, на вокзалах» [Пруст 2013:238].

В первый раз, когда рассказчик видит самолёт, в романе «Содом и Гоморра» (1921-22), это большое событие в «Recherche». Это мини-драма, которая разворачивает откровение поэтапно, сигнализируя глубокую значимость события. Читатель переходит от восприятия лошади рассказчика, которое начинается с услышанного звука летящего самолёта, до момента, когда рассказчик слышит, а затем видит, как авиатор летит на удивительно низкой высоте – достаточно близко, чтобы его лицо было видимым. Нечёткость изображения добавляет ещё одну стадию события. Ключевой момент сцены: «Неожиданно моя лошадь взвилась на дыбы: она услышала странный шум; я чуть было не вылетел из седла, затем, с трудом укротив лошадь, поднял мокрые от слёз глаза ввысь, откуда доносился шум, и увидел в пятидесяти метрах над собой, в лучах солнца, два громадных блестящих стальных крыла, уносивших живое существо с человеческим, как мне показалось, лицом, хотя

разглядеть его было трудно. Я был потрясён не меньше, чем грек, впервые увидевший полубога» [Пруст 2016:508-509].

В этом отрывке есть ещё одна тонкость, которая состоит в том, что рассказчик плачет не тогда, когда видит самолёт и его слабо различимого пилота, а ещё раньше. Тщательное построение последовательности описания этого события подчеркивает его глубокое значение и объясняет, как эмоциональная реакция слёз предшествует рациональному восприятию события, которое вызывает слёзы. Это великий прустовский момент; это суть того, что делает М. Пруст: последовательность игнорирует логику, но эмоциональный смысл передаётся.

Полёт становится всё более обыденным, но не теряет своей магии или своего соединения с гением. В романе «Пленница» (1923) рассказчик на прогулках с Альбертиной (героиня трех романов в «Recherche») часто посещает аэродромы близ Парижа. Это одна из форм развлечения парижан, в котором М. Пруст принимает участие. Прототипом Альбертины был шофёр и секретарь М. Пруста А. Агостинелли, с которым писатель познакомился в Кабуре в 1907 году и в которого без памяти влюбился. Любовь М. Пруста была безответной: А. Агостинелли бежал в свою семью; но М. Пруст заманил его тем, что предложил ему уроки обучения лётному делу и даже купил самолёт. На этом самолёте М. Пруст велел написать строки из сонета Малларме «Лебедь»: «Le vierge, le vivace et le bel aujourd'hui...» («Девственный, вечный, и прекрасный сегодняшний день» – перевод К. Ле Гуи) [Mallarmé 1945:67-68]. Любопытно отметить, что А. Агостинелли поступил в лётную школу под псевдонимом «Марсель Сван». В своём втором независимом полёте, в мае 1914 г., А. Агостинелли разбился. М. Пруст был безутешен. Параллельно в романе Альбертина погибнет в автомобильной аварии.

Далее рассказчик и Альбертина видят самолёт на земле «как бы стоявши[й] на якоре» [Пруст 2016:120]. Удивительное изобретение теперь теряет свое великолепие: «Мы видели, как один из них с трудом тащили несколько механиков» [там же]. Этот образ напоминает бодлеровское стихотворение «Альбатрос»

(1857), в котором величественное существо смотрится поверженным и опозоренным, когда моряки низвергают его на палубу корабля:

<...> И вот, когда царя любимого лазури  
На палубе кладут, он снежных два крыла,  
Умевших так легко парить навстречу бури,  
Застенчиво влачит, как два больших весла <...>

[Бодлер 1970:18]

Ш. Бодлер завершает стихотворение сравнением между собой и птицей, представляющей сбитого гения, над которым издеваются, но в сцене М. Пруста всё иначе: птица сможет взлететь: «Потом заводили мотор, аэроплан разбежался и, наконец, под прямым углом, начинал медленно набирать высоту, напрягшийся, словно замерший от восторга, и вдруг его горизонтальная скорость превращалась в величественный вертикальный взлет. Альбертина не могла сдержать свою радость» [Пруст 2016:120]. В этот момент рассказчик вспоминает свою первую «почти мифологическ[ую] встреч[у] с авиатором... встреч[у] которая явилась для меня как бы образом свободы» [там же:119-120].

Один из смыслов, ассоциирующихся с полётами в романах, касается дара, который, согласно М. Прусту, заключается не в выборе исключительного материала, а в интерпретации обыденных явлений исключительным образом. Например, состоятельные образованные владельцы Rolls-Royce-ов презирают молодого Берготта из-за пошлости его семьи. Однако его гений позволяет ему в переносном смысле подняться над ними намного выше, превращая горизонтальное движение автомобиля в вертикальный подъём, предоставляемый метафорическим носителем его гения. Изображение, взятое из недавно достигнутой способности человека к полётам. Эта связь полёта и гения показывает, насколько глубоко укоренился смысл полёта у М. Пруста [Пруст 2013:142].

Также значение самолётов связано с темой свободы. Позже в «Пленнице» рассказчик замечает: «Внезапно, услышав звук, который я сначала не узнал... я вновь затосковал по моей

утраченной свободе. Он напоминал жужжанье осы» [Пруст 2016:481]. Как в сцене с лошастью, он реагирует на эмоциональном уровне, прежде чем рационально воспринять источник звука. Не трудно догадаться, что это самолёт: «Теперь я мог увязать гуденье с его причиной, с этим маленьким насекомым, чьи крылышки трепетали на двухтысячечетровой высоте, не ниже; я видел, как оно гудит» [там же]. Рассказчик снова размышляет о натуре относительности между расстоянием и движением. Так же, как он сравнивал путешествия на машине и на поезде, здесь он сравнивает железную дорогу со самолётом; «аэроплан, летящий на двухтысячечетровой высоте, не дальше от нас, чем поезд, идущий в двух километрах, даже ближе, но только совершает он одинаковый путь в более чистой воздушной среде» [там же:481-482]. И снова, как и в эпизоде о юном Берготте, вертикальность превосходит повседневную горизонтальность, она связана с гением посредством чистоты.

Один из способов, которым М. Пруст дает понять возможное символическое значение полёта, – использование термина, которым обозначается пилот. Собственно, слова, обозначающие пилота, взаимодействуют с категориями пространства и конкретных координат. Особая роль и функция людей, летающих на воздушных аппаратах, становится определяющей для них и в этом смысле очерчивает их границы. Они больше не полубоги, или полубогами становятся не только они; они трансформируются из свободных индивидуумов и становятся лишь частью экипажа. Ранее в «Содоме и Гоморре» использовался термин «авиатор» [Пруст 2016:509]. Здесь же Пруст отходит от термина «пассажир» [La Prisonnière:1681], вместо которого появляется метафорический «променёр» [там же], отсылающий к определению «фланёра» В. Беньямина (оба раза используется слово «турист» в переводе Н. Любимова) [Пруст 2016:120] – человека-эстета, и поэтому акцент замысла смещается с улиц в небеса.

Когда вышел в свет последний роман серии, «Обрётённое время» (1927), тема авиации проявилась более всего в контексте войны. Это заметный сдвиг от романтического взгляда на

одинокого мифического пилота. Разобщение между романтическим взглядом на воздушные прогулки и тяжёлой реальностью войны является ключевой частью восприятия полётов в этом томе. В этот момент, в Париже, налёт может казаться «прелестно красивым с балкона» [Пруст 2016:87].

Когда тишина ночи нарушена спектаклем, который на самом деле является больше, чем просто спектакль, Р. де Сен-Луп, друг рассказчика, замечает: то «что кажется тебе прекрасным спектаклем, – повинующаяся приказу эскадрилья истребителей <...> Но разве не кажется тебе ещё прекрасней тот миг, когда, неразлично слившись со звёздами, они отделяются от созвездия и отправляются на охоту или возвращаются после сигнала “отбой”» [там же].

Немного далее по тексту рассказчик всё ещё удивляется тому, что на войне самолёт может нести смерть: «Впрочем, сами по себе эти мысли о сброшенных бомбах, о возможной смерти не добавляли трагических красок к той картине, что я мысленно нарисовал, наблюдая полёт германских воздушных аппаратов, пока однажды вечером мне не показалось, будто от одного такого аэроплана <...> который казался мне лишь звёздным и небесным, и лишь каким-то уголком разума смертоносным, отделяется бомба, сброшенная на нас» [там же:145].

Три темы в связи с войной в воздухе в «Обретённом времени» могут по-разному шокировать читателя. Во-первых, эстетизация рассказчиком рейдов самолётов: он восхищается предметом, который может его убить в любое время. Во-вторых, продолжая эстетическую тему, есть возмутительные комментарии Шарлю, в которых он сравнивает немецкие цеппелины с валькириями и ликует: «Черт возьми, звук этих сирен – просто настоящий “Полёт валькирий”! Чтобы услышать Вагнера в Париже, нужно было дожидаться прихода немцев» [там же:87]. Как будто бы для рассказчика налет цеппелинов – театр, а для Шарлю – прекрасный концерт, который становится ещё лучше из-за того, что воплощает высокую немецкую культуру. Парадоксально, но шокирующая ирония М. Пруста по отношению к высшему парижскому обществу выражается в

эпизоде, когда герцог и герцогиня вынуждены показаться на улице в ночном белье во время воздушного налёта: «герцогиня Германтская, восхитительная в своей ночной рубашке, герцог Германтский, весьма уморительный в розовой пижаме и купальном халате» [Пруст 2016:88]. Они описываются так, как будто промелькнули на опере. Пижамы поражают больше, чем бомба.

Ко времени выхода романа авиация была преобразована. Если в «Пленнице» мы видели самолёты как обычные предметы, все более вплетённые в жизнь парижан, здесь самолёты приобрели тёмную функцию. Самолёт, за которым наблюдают во время летного послеобеденного чая, теперь пилотируется экипажем, следящим за Парижем [там же:54]. Рассказчик восклицает: «И я также был потрясен тем, что эта коричневая точка в летнем небе была не птицей, не облаком мошкеры, но аэропланом, поднятым в воздух людьми, которые наблюдали сверху за Парижем» [там же]. Авиация во время войны приобрела другую красоту. Р. де Сен-Луп предполагает, что некоторым нужен хороший вид на налёт цеппелинов, как на некое зрелище, отражающее определённую красоту: «Еще на фронте понимаешь, как это изысканно и изящно произнести: “Как чудесно, какой розовый цвет! А этот бледно-зеленый!” именно тогда, когда тебя в любой момент могут убить» [там же:87].

Интересно заметить, что, хотя самолёты в «Recherche» являются символами современности, они также парадоксально являются для М. Пруста средством доступа к глубокой ностальгии по прошлому, например, во взаимодействии между красотой и угрозой, как в этом ключевом замечании из «Обрётённого времени»: «Ночь была так же красива, как тогда, в 1914 году, когда так же, как и теперь, над Парижем нависла угроза» [там же:146].

Эта тема продолжена поздними французскими модернистами, например, писателем П. Мораном, поклонником М. Пруста, которому он посвятил оду, и чья карьера успешно началась благодаря М. Прусту, написавшему предисловие к сборнику рассказов Морана в 1921 году [Моран 1921]. В романе Морана

«Человек в спешке» (1941) речь идет о безумном ускоренном и механизированном образе жизни героя. [Моран 1941].

Безусловно, среди французских авторов, более других, с самолётами связан биографически и творчески А. де Сент-Экзюпери; но в отличие от М. Пруста, для которого зрелище пилота в небесах пробуждает вдохновение рассказчика и стремление к гению, А. де Сент-Экзюпери в конечном итоге принимает противоположную точку зрения, как будто бы пилот, смотрящий вниз на человечество, видит только его недостатки. Лис в «Маленьком принце» говорит: «У людей уже не хватает времени что-либо узнавать. Они покупают вещи готовыми в магазинах. Но ведь нет таких магазинов, где торговали бы друзьями, и потому люди больше не имеют друзей» [Сент-Экзюпери 2016:76].

Ближе к М. Прусту, прорыв в исследовании этой темы пришёл от Ф. Маринетти и его «Футуристического манифеста» (1909), с его неограниченным восхищением автомобилями и самолётами. Это повлияло на молодого франко-швейцарского поэта Б. Сандрара, более всего в его поэме «Проза о трансибирском экспрессе и маленькой Жанне Французской» (1913), с иллюстрациями С. Делоне.

Оформление 150 экземпляров первого издания уникально: как у М. Пруста, где простое жужжание жука приводит к видению необъятности небосвода с крошечным парящим самолетом, из маленького ящика (размером 10 x 18 см.) вытекает двухметровая лента (размером 200 x 36 см.) японской бумаги, состоящей из четырех листов, соединенных и сложенных на 42 панели. Получившаяся страница разделяется пополам на две колонки, справа – стихотворение Б. Сандрара и слева – сопровождающий, в основном абстрактный, «одновременный», акварельный трафарет С. Делоне.

Текст также замечателен. Представленный как описание длительной поездки по просторам России, он объединяет ритмические ощущения езды на поезде с закрученными мыслями и эмоциями, вызваны проходящими пейзажами. Эти ощущения представлены в виде лейтмотивов; первая повторяющаяся тема

является отсутствием самоуверенности молодого поэта: «Я был тогда дурным поэтом / И до конца идти не смел» [Сандрар:эл.ресурс]. Как и у М. Пруста, изображения показывают глубокую связь между путешествиями и обучением писателей. Небольшие детали фиксируются с фотографической точностью, например, анекдот о потерянной пуговице: «Торговец подарил мне новую одежду и пуговицу потерял я поднимаясь в поезд / Я помню это помню сам не знаю почему» [там же], перекликаясь с подходом М. Пруста о запоминании крупных событий через мелкие детали. Удивительные описания, ритмы и звукоподражания, описывающие и воспроизводящие звук поезда, очень характерны: «Экспресс подпрыгнул и упал на все колеса / На все колеса сразу / Всегда на все колеса падает экспресс <...> Железный лязг / Фальшивого аккорда / “Та-та-та-та” колес / Рывки / Удары / Мы словно буря в черепе глухого...» [там же]. Ритмы и эмоции усиливаются иллюстрациями С. Делоне, которые сопровождают весь текст поэмы. Тем не менее, Б. Сандрар, несмотря на его увлечение экзотикой и мистикой России, не разделяет обходительности, которая привела других французских писателей к тому, что они замалчивали или игнорировали происходившие там катастрофы. В серии удивительно пророческих описаний, связанных с текущими событиями и с предыдущими ужасами, про которые он услышал, он рассказывает: «В Сибири шла война гремели пушки / Холера голод холод и чума / Стремнина мутного Амура уносила падаль» [там же]. Точно так же М. Пруст, несмотря на все его увлечение эстетикой воздушных боев над Парижем, не игнорирует ужасы траншей.

«Маленькая Жанна Французская», упомянутая в заглавии, по-видимому, хрупкая и любимая девушка, проститутка, оставленная в Париже, душевно близкая поэту и его альтер-эго, на которого он проецирует свою тоску по родине, утешая её и, тем самым, себя. Хотя её нет в поезде с ним, она настолько глубоко в его сердце, что тоже является определенного рода пленницей. Поэт так же одержим ею, как Марсель – Альбертиной: «И вот из сердца моего накатывают слезы, / Когда, Любовь, я вспоминаю о любимой; / Она еще дитя, и я нашел ее в борделе, /



Невинную и белокурую, как ангел <...> Прошу тебя прошу прижмись ко мне я расскажу тебе какую-нибудь сказку» [Сандрар:эл.ресурс]. Ясно, что Б. Сандрар и Жанна глубоко связаны в прошлом, а также смотрят в будущее; используется та же аналептическая (оглядываясь назад) и пролептическая (смотрящая вперед, перспективная) структура, как в «Recherche». К концу поэмы Б. Сандрар, как и М. Пруст, намекает на путешествие на самолёте в качестве еще более захватывающего способа передвижения: он предлагает увезти Жанну в Патагонию, потому что эта страна еще более отдалена от Франции, чем Россия и (по крайней мере, в его воображении) еще более обширна – возможно, достаточная по размеру, чтобы там поместилась бы вся его печаль.

Мучительный и ставший лейтмотивным плач начинается в первой трети поэмы. Он объединяет темы огромных расстояний в связи со всеохватывающими эмоциями в одну из самых глубоко ностальгических работ во французской литературе, с её жалобным лейтмотивом: «Dis, Blaise, sommes-nous bien loin de Montmartre?» («Блез, далеко ли до Монмартра?») [там же].

Антиутопические идеи В. Брюсова и М. Пруста актуальны: к чему приведёт научно-технический прогресс? Как мы, земляне, должны поступить с инопланетными цивилизациями? .....

Эти вопросы волновали писателей более ста лет назад и волнуют художников наших дней.

## ЛИТЕРАТУРА

1. Ашукин Н.С., Щербаков Р.Л. В. Брюсов. М., 2006.
2. Бодлер Ш. «Цветы зла» М., 1970.
3. Брюсов В.Я. Неизданные стихи. М.-Л, 1928.
4. Брюсов В.Я. Письма неофициального корреспондента: Письма к жене (август 1914-май 1915) / Общая редакция, составление, подготовка текста и комментарии М.В. Орловой. М., 2015.
5. Брюсов В.Я. Собр. сочинений: В 7 т. М., 1973-1975. Т.1. М., 1973. Т.2. М., 1973. Т.3. М., 1974.
6. Желтова Е.Л. В. Брюсов – певец аэропланов // Независимая газета. 2015. 25 марта.

1. Зенкевич М.А. Сказочная эра: Стихотворения. Повесть. Беллетристические мемуары. М., 1994.
2. Каменский. Поэт. Авиатор. Циркач. Гений фуруризма. СПб., 2017.
3. Каменский В.В.  
Эл.рес.: <http://stih.pro/moya-molitva/ot/kamenskiy>, 27.10.2018.
4. Лавров А.В. «Санаторная встреча» (Мария Вульфарт в жизни и стихах В. Брюсова // Лавров А.В. Символисты и другие: Статьи. Разыскания. Публикации. М., 2015.
5. Маяковский В.В. Эл.рес.: <https://article.unipack.ru/54384>, 27.10.2018
6. Пруст М. Обретённое время. Пер. Любимов Н.М. СПб., 2016.
7. Пруст М. Пленница. Пер. Любимов Н.М. СПб., 2016.
8. Пруст М. Под сенью девушек в цвету. Пер. Н.М. Любимов. СПб., 2013.
9. Пруст М. По направлению к Свану. Пер. Любимов Н.М. СПб., 2005.
10. Пруст М. Содом и Гоморра. Пер. Н.М. Любимов. СПб., 2016.
11. Сандрар Б. «Проза о транссибирском экспрессе и маленькой Жанне Французской». Эл.рес.: [http://magazines.russ.ru/novyi\\_mi/2015/6/9sandr.html](http://magazines.russ.ru/novyi_mi/2015/6/9sandr.html), 06.01.2015.
12. Сент-Экзюпери А. де. Маленький принц. М., 2016.
13. Чуковский К.И. Летучие листки. Авиация и поэзия // Речь. 1911. №124. 8 мая.
14. Benjamin Walter. Das Passagen-Werk. Gesammelte Schriften. T. V-1. Сост. Rolf Tiedemann. Берлин, 1984.
15. Cendrars Blaise. Delaunay-Terk, Sonia. La Prose du Transsibérien et de la petite Jehanne de France. Les Hommes nouveaux. Paris, 1913.
16. Mallarmé, Stéphane. Œuvres complètes. Париж, 1945.
17. Marinetti, Filippo Tommaso. Le Manifeste du futurisme. «Le Figaro». Париж, 1909.
18. Morand, Paul. Tendres Stocks. Париж, 1921.
19. Morand, Paul. L'Homme pressé. Париж, 1945.
20. Proust Marcel. La Prisonnière. Париж, 1923.

**MONIKA ORLOVA, CATHERINE LE GOUIS – «AERO ERA». V. BRUSOV AND M. PROUST IN THE CONTEXT OF RUSSIAN AND FRENCH MODERNISTS' CREATIVITY: THE IMAGES AND IDEAS OF FLIGHTS AND SPEED**

The paper reveals the creative perception of flight and speed at the beginning of a new era in the history of humanity – the era of aviation – as reflected in the works by Russian and French modernists, the most remarkable of whom is V. Brusov, in his poetry and drama, and M. Proust, in his epic «In Search of Lost Time».