



«Самым красивым движением является полёт»



*English text
of the review
of the book
at P. 263*

Удивительно, насколько завораживающе сходными оказались у людей, когда-либо мечтавших полетать над землей, ассоциации с полётом птиц. Пример этих представителей животного мира веками будоражил воображение обывателей, вызывал у них беспокойную зависть, а более рациональные умы толкали на изучение скрытых от глаз человека биомеханизмов, изобретенных природой для того, чтобы и в воздушном пространстве «божье создание» тоже имело достойную для себя кормящую нишу.

Маккаллоу Дэвид. Братья Райт. Люди, которые научили мир летать: Пер. с англ. – М.: Альпина нон-Фикшн, 2017. – 338 с.

Книга дважды лауреата Пулитцеровской премии повествует с биографическими и историческими подробностями о судьбе двух сыновей американского епископа из штата Огайо, «тайно» построивших свою летающую машину. Будучи владельцами скромной велосипедной мастерской и не имея технического образования, они сконструировали и испытали первый в мире управляемый самолёт – совершив в декабре 1903 года четыре полёта с человеком на борту, их «Флайер» резко изменил ход земной истории, положил начало эпохе авиационной техники, освоению воздушного пространства нашей планеты.

Ключевые слова: самолёт, авиация, братья Райт, история, биография, воплощение мечты.

Братьям Райт зарядиться мечтой «уподобиться птицам» поспособствовал несчастный случай с младшим из них — Орвиллом. В молодом, 25-летнем возрасте (1896 г.) он тяжело заболел тифом, свирепствовавшим тогда во многих американских штатах. Врачи оказались бессильны, но старший брат Уилбур (четыре года разницы) и младшая сестра Кэтрин по очереди взялись дежурить у постели больного, сохраняя надежду на его выздоровление.

В Дейтоне (штат Огайо), где они жили в доме своего отца, протестантского епископа, в их распоряжении была весьма богатая библиотека, причём в ней хватало и самой разной по тематике научно-популярной литературы. Все полтора месяца, до момента, когда Орвилл смог первый раз встать с кровати, Уилбур изучал книги, при этом в числе последних ему попала — вот фатальность судьбы! — та, где шла речь о немецком воздухоплавателе Отто Лилиентале, недавно погибшем при крушении планера. Большую часть книги он вслух прочитал брату и у них, поначалу прежде всего у Уилбура, стал формироваться все более прогрессирующий интерес к идеям, которые столь привлека-

тельно и четко выражали такие самоотверженные энтузиасты, как Лилиенталь: «Наши желания не должны ограничиваться только овладением искусством полёта подобно птицам. Наш долг — не успокоиться до тех пор, пока мы не решим проблему полёта полностью с научной точки зрения».

Уилбур вернулся к прочитанной в детстве книге французского физиолога Этьена-Жюля Маре «Устройство живых существ». Автор как бы обобщал всеобщую тягу к познанию возможностей человека передвигаться по воздуху и в очередной раз ставил вопрос о том, обречены ли люди и дальше лишь завидовать имеющим крылья птицам и насекомым, смогут ли они когда-нибудь путешествовать по воздуху, как сейчас переплывают океан. Сам Маре в известной мере оставался оптимистом: «Научные умы, приведя расчёты, в разное время объявляли это несбыточными мечтами, но сколько раз мы видели, как считавшееся невозможным претворялось в жизнь».

Очень впечатлила Уилбура в подобном же контексте позиция Джеймса Петтигрю в его исследовании «Движение у животных: ходьба, плавание, полёты и рассуждения о воздухоплавании». Книга открыла ему глаза и заставила задуматься о таких вещах, по поводу которых он раньше никогда не позволял себе рассуждать.

В частности, знаменитый профессор, оппонируя неверящим в «искусственные полёты», заявлял им, что если они считают истинными поддержку землёй четвероногих, а водой — рыб, то в равной степени верно, что воздух поддерживает птиц и их манёвры более безопасные, быстрые и изящные, чем движения четвероногих на земле, а рыб — на воде. И главное, утверждал: «Из всех движений животных самым красивым, бесспорно, является полёт... Тот факт, что создание, такое же тяжёлое, как многие твёрдые субстанции, может с помощью самостоятельных движений своих крыльев нести себя по воздуху со скоростью, немногим уступающей скорости пушечного ядра, вызывает восхищение и удивление».

Словом, опорой братьям в новом их увлечении стали достойные учёные мужи и накопленный к тому моменту немалый практический опыт планеристов и создателей воздушных шаров. Причём надо подчеркнуть, что полностью освободив-



Знаменитая фотография, на которой запечатлен один из важнейших моментов в истории человечества: «Флайер» братьев Райт совершает взлёт. За рулём управления – Орвилл. Уилбур бежит рядом. Фотографировал Джон Даниелс. Фотография сделана в 10.35 утра 17 декабря 1903 года.

шийся от последствий страшной болезни Орвилл вслед за братом прошел круг самообразования по тому же списку литературы, который уже освоил Уилбур. И это, кстати, лаконично засвидетельствовал в своем дневнике епископ Райт-отец: они «изучали аэронавтику, как врач изучает свои книги».

Цитату привожу отнюдь не для красного словца. Во многих повествованиях о братьях Райт по разному поводу любят вспоминать, что им не довелось окончить, как их сестре Кэтрин, даже колледжа, и они, дескать, довольствовались лишь знаниями техники, навыками конструирования и изготовления деталей на уровне своей велосипедной мастерской (которая, между прочим, не только их кормила, но в дальнейшем еще и инвестировала, пусть и скромно, самолётостроительные проекты). Но такая интерпретация несправедлива. Книга как раз убедительно показывает, насколько последовательно осваивалась братьями инженерная грамота и с каким природным талантом просчитывались ими технические решения. То есть они были не просто легко обучаемыми людьми, в них счастливо сочетались ум, сильный характер, способность добиваться цели.



Разумеется, нет смысла пересказывать все жизненные коллизии героев книги Дэвида Маккаллоу. Что касается кульминационных событий, то они предстают перед читателем в хронологическом порядке, а сама их логика свойственна привычным сценариям рождения научного открытия, крупномасштабного изобретения. Конечно, кульминации — это испытания начальных конструкций в Китте Хоке; первые полёты «Флайера» в декабре 1903 года, самолёта с бензиновым двигателем и двумя пропеллерами, рулевым управлением и механизмом крутки крыла; получение патента на летающую машину 22 мая 1906 года (после трёх лет ожидания со дня подачи заявки). Но не менее, видимо, важны и многочисленные демонстрационные полёты в странах Европы и на родине в США, в большинстве своем триумфальные.

Могут показаться излишне подробными, перенасыщенными деталями отдельные части книги, особенно когда они касаются описаний демонстрационных полётов, обстановки вокруг них и сопровождающих их организацию переговоров, многодневных путешествий по отелям, достопримечательным местам стран, участвовавших в конкурентной борьбе за право использовать самолёты братьев Райт. Однако не стоит торопиться с критикой. На мой взгляд, у Маккаллоу вполне уживаются друг с другом и беллетристика, и репортерский жанр, и стилистика научно-популярной литературы, что в подобных жизнеописаниях предопределяет еще и сама тематика научного интереса главных героев.

Что еще обратило на себя внимание — так это динамика, скорости самого прогресса авиационной индустрии, начало которой положили её пионеры братья Райт. Мы знаем, к примеру, какой путь в своем развитии прошли за примерно двести лет паровоз и железная дорога, пароход и все его надводные и подводные производные. Нам известны более долгие и не столь революционные преобразования на автомобильном поприще. Но какой в отличие от них демонстрируют прогресс рукотворные «птицы»!

Смотрим: 1903—1906 годы — зачаточная модель летающей машины (самолёта), сделанная Уилбуром и Орвиллом кустарным способом. Аспустя какие-то сорок с небольшим лет — полёт в 1947 году первого сверхзвукового истребителя (США), еще через двадцать один год — полёт первого в мире сверхзвукового лайнера ТУ-144 (СССР). И это при наличии уже космических летательных аппаратов и ракет-носителей, способных стартовать со скоростями 11,2 км/с.

Пожалуй, с такой динамикой развития сравнима разве что стремительно набирающая темпы роста радиосвязь, со времен её прародителя Александра Попова трансформировавшаяся за те же сто лет с небольшим в электронные сети с непостижимыми скоростями и объемами передачи информации, фантастически быстро расширяющими свои возможности коммуникационными каналами.

Трудно сознавать наблюдающему все нынешние процессы человеку такой тотальный захват техникой, машинами жизненного пространства людей. Но этот феномен объясним — в том числе и содержанием рецензируемой книги. Она показывает (а по-своему и доказывает) неизменное присутствие в любом новом человеческом поколении инноваторов и творцов, готовых реализовать существующий общественный заказ, предложить собственные идеи, сделать их востребованными, а если надо, то и самоотреченно побороться за них. Нередко, как получилось и с братьями Райт, придавая своим участием и своими проектами дополнительный мощный импульс становлению новой, эпохально значимой для жизни человека сферы деятельности, научного поиска, техники и производства.

Люди воплотили в жизнь давнюю свою мечту — научились летать, как птицы. И делают это не менее красиво, чем те. Хотя эстетика у ставших «конкурентами» самолёта и птицы все-таки разная. Но тут уж ничего не попишешь: летать красиво не запретишь.

Юрий ВЛАДИМИРОВ,
кандидат философских наук,
Москва, Россия ●

Координаты автора: **Владимиров Ю. В.** — mirtr@mail.ru.

Рецензия поступила 05.12.2017, принята к публикации 19.12.2017.