

Собакина Анна Анатольевна

**ДЕЯТЕЛЬНОСТЬ ВОЛОГОДСКОГО ВОЗДУХОПЛАВАТЕЛЬНОГО КРУЖКА КАК РУССКИЙ
ПРОВИНЦИАЛЬНЫЙ ОПЫТ ОСВОЕНИЯ НАУЧНО-ТЕХНИЧЕСКИХ ДОСТИЖЕНИЙ**

Данная статья посвящена рассмотрению истории кружка любителей авиации, созданного вологодской интеллигенцией с научно-просветительской целью в 1909 году. Это объединение было единственным в своем роде на Северо-Западе, и в его деятельности отразились основные тенденции общественного развития рубежа веков. В современной гуманитаристике данная эпоха характеризуется как время установления модернистских принципов, формирующих новый тип сознания. Поэтому изучение провинциального опыта усвоения новаций, предлагаемых передовой общественной мыслью России и Запада в области общественного устройства (в виде объединений, творческих кружков и движений), собственно идеологии научного развития и применения технических достижений остается актуальной задачей, которую отчасти решает данная статья.

Адрес статьи: www.gramota.net/materials/3/2013/4-3/44.html

Источник

**Исторические, философские, политические и юридические науки, культурология и
искусствоведение. Вопросы теории и практики**

Тамбов: Грамота, 2013. № 4 (30): в 3-х ч. Ч. III. С. 164-168. ISSN 1997-292X.

Адрес журнала: www.gramota.net/editions/3.html

Содержание данного номера журнала: www.gramota.net/materials/3/2013/4-3/

© Издательство "Грамота"

Информация о возможности публикации статей в журнале размещена на Интернет сайте издательства: www.gramota.net
Вопросы, связанные с публикациями научных материалов, редакция просит направлять на адрес: voprosy_hist@gramota.net

УДК 008(470.12)

Культурология

Данная статья посвящена рассмотрению истории кружка любителей авиации, созданного вологодской интеллигенцией с научно-просветительской целью в 1909 году. Это объединение было единственным в своем роде на Северо-Западе, и в его деятельности отразились основные тенденции общественного развития рубежа веков. В современной гуманитаристике данная эпоха характеризуется как время установления модернистских принципов, формирующих новый тип сознания. Поэтому изучение провинциального опыта усвоения новаций, предлагаемых передовой общественной мыслью России и Запада в области общественного устройства (в виде объединений, творческих кружков и движений), собственно идеологии научного развития и применения технических достижений остается актуальной задачей, которую отчасти решает данная статья.

Ключевые слова и фразы: русский космизм; провинциальная культура; научно-технический прогресс; история авиации; воздухоплавание.

Собакина Анна Анатольевна

*Российский государственный педагогический университет им. А. И. Герцена
anasobakin@yandex.ru*

ДЕЯТЕЛЬНОСТЬ ВОЛОГОДСКОГО ВОЗДУХОПЛАВАТЕЛЬНОГО КРУЖКА КАК РУССКИЙ ПРОВИНЦИАЛЬНЫЙ ОПЫТ ОСВОЕНИЯ НАУЧНО-ТЕХНИЧЕСКИХ ДОСТИЖЕНИЙ[©]

*«Мы рождены, чтоб сказку сделать былью,
Преодолеть пространство и простор, –
Нам разум дал стальные руки-крылья,
А вместо сердца – пламенный мотор...»
(«Авиамари», сл. П. Германа, муз. Ю. Хайта).*

В апреле 2011 г. исполнилось 50 лет со дня легендарного космического полета Юрия Гагарина. Наряду с победой в Великой Отечественной войне, это событие стало эпохальным и, безусловно, самым оптимистическим моментом в трагической истории нашей родины XX в. Его значение и смысл были и остаются гораздо глубже и шире, чем только вопрос о международном престиже России в сфере освоения космоса. Искать их надо в специфике и особенностях российского мироощущения и менталитета. Важно понять истоки и место космической темы в русской культуре и сознании, а также увидеть возникающие в связи с этим духовные перспективы развития всей российской цивилизации.

Интерес к космосу имеет у нас глубокие религиозно-философские корни. Русский мыслитель XIX в. Н. Ф. Федоров связывал процесс его освоения с решением человечеством своей главной задачи – победы над смертью и достижением всеобщего бессмертия через воскрешение всех когда-либо живших поколений. «Он [Н. Федоров] был моноидеистом, он целиком захвачен одной идеей – идеей победы над смертью, возвращения жизни умершим» [2, с. 182]. Эта великая цель, как считал мыслитель, может быть достигнута лишь при условии всеобщего братского объединения людей. «Но если христианское человечество соединится для общего братского дела победы над смертью и всеобщего воскресения, то оно может избежать фатального конца мира, явления антихриста, страшного суда и ада. Тогда человечество может непосредственно перейти в вечную жизнь» [Там же, с. 183].

Объединенное человечество должно научиться разумно управлять природой и подчинить ее стихийные силы. «Главная его [Н. Федорова] идея, его «проект», связан с регуляцией стихийных сил природы, с подчинением природы человеку» [Там же, с. 182]. Совместное овладение природой может осуществляться только при помощи научного знания и техники. «Н. Федоров верил, что техника, если ей владеет братски объединенное человечество, может совершать чудеса, даже воскрешать умерших» [1, с. 76].

Философия Н. Федорова радикально изменила традиционное религиозное представление о роли и назначении человека в мире, но христианское понимание смысла человеческой жизни при этом не только не исчезло, но конкретизировалось и усугубилось. «И Н. Федоров проповедует неслыханную активность человека, которая должна победить природу, организовать космическую жизнь, победить смерть и воскресить мертвых» [Там же].

Наиболее неожиданным и интересным аспектом философии Н. Федорова явился предложенный им новый взгляд на отношения науки и религии. «Совершенно оригинально у него это соединение христианской веры с верой в могущество науки и техники» [2, с. 181].

Проблемы освоения бескрайних космических просторов, нахождения новых источников энергии, формирования космической этики ставились в работах русских ученых, которые в той или иной степени были последователями идей Н. Федорова: К. Циолковского, В. Вернадского, А. Чижевского, а также французского богослова П. Тейяра де Шардена.

Философия русского космизма может быть расценена как ответ и альтернатива западной позитивистской философии. В ней произошел пересмотр таких привычных понятий и категорий как свобода, братство,

природа, были открыты новый смысл и назначение науки и техники, поставлены глобальные задачи и цели. Все это было сделано с позиций нового религиозного сознания, возникшего на почве русского православия. По словам Н. А. Бердяева, «...самое нравственное сознание его [Н. Федорова] есть самое высокое сознание в истории христианства» [Там же].

Философские идеи, высказанные Н. Федоровым, глубоко национальны по своему духовному содержанию. В них выразились скрытые структуры специфического русского мирозерцания, в реальности проявлявшиеся как мечты, эмоциональные переживания и, скорее, неосознанные предчувствия, чем какие-то конкретные надежды. Один из этих архетипов – полет, извечное человеческое стремление вверх, к небу, сама жажда полета.

Мысль о полете всегда была золотой мечтой человечества. Она зафиксирована в мифах разных народов, самым известным из которых является древнегреческий миф о Дедале и Икаре. Интуитивное переживание воздушной стихии часто ассоциировалось с идеей достижения абсолютной и безграничной свободы, как в физическом, так и в духовном смысле. В хрестоматийном образе Катерины из островской «Грозы» русская литература XIX в. связала стихийное стремление к свободному полету с высокими нравственными качествами героини, как бы противостоящей приземленному темному гнету косной и убогой провинциальной жизни с ее атмосферой жестокого унижения личности.

Предтечей и своеобразной «репетицией» будущих космических полетов можно считать авиационный бум, который начался еще в первые, предвоенные годы XX в. Новые возможности, открывавшиеся перед людьми, находили у них живой отклик и вызвали в обществе эмоциональный подъем. Частным и весьма показательным примером этого являются события, происходившие в провинциальной Вологде в 1909-1912 гг.

В конце 1909 г. вологодская газета «Русский Север» сообщила своим читателям о том, что «в Вологде организуется авиаторский кружок... Во главе кружка стоят местные инженеры...» [23], «...кружок ставит своей целью популяризацию среди широкой публики сведений о воздухоплавании и авиации путем лекций и опытов с планерами» [24].

Вологодская общественность поначалу отнеслась к новому начинанию с некоторым скептицизмом, т.к. деятельность других любительских организаций города в тот период находилась в состоянии стагнации, которую тщетно пытались преодолеть энтузиасты-одиночки. Тем не менее, были высказаны надежды на лучшее и пожелания удачи начинателям.

1910 г. не был отмечен яркими событиями, связанными с новым любительским объединением. Единственным мероприятием, зафиксированным местной прессой, помимо регулярных демонстраций картин об авиационных полетах в синематографах города, стала лекция одного из учредителей кружка, инженера Н. П. Топоркова «О современном состоянии воздухоплавания», состоявшаяся 15 января 1910 г. Но уже следующий 1911 г. стал для вологодских любителей авиации триумфальным. Именно благодаря их заинтересованному упорству и бескорыстному энтузиазму жители Вологды впервые смогли наблюдать летящего в небе человека.

19 мая 1911 г. газета «Вологодский справочный листок» напечатала следующее сообщение: «Правлением Вологодского воздухоплавательного кружка организуются в Вологде полеты приглашенного кружком авиатора г. Кузнецова на аппарате Блерио» [5]. В одном из следующих номеров была опубликована статья с блестящей биографией самого П. А. Кузнецова [6].

25 мая состоялось собрание кружка. Председателем правления был избран вице-губернатор Н. В. Ненароков, членами правления – Н. Н. Шиллинг, инженер-механик М. О. Почобут, инженеры К. Ф. Кох и А. А. Семенов. Председателем ревизионной комиссии стал С. Ф. Горталов, а ее членами – П. Э. Дес-Фонтейнес, И. И. Смирнов и доктор А. Н. Покровский [7].

«Появившееся в нашей газете сообщение о полетах в Вологде авиатора г. Кузнецова взбудоражило весь город... – писал вологодский обозреватель «Диес», – Нет ничего удивительного, что полеты соберут буквально весь город, ведь до сих пор вологжане бывали свидетелями только полетов в трубу, искусственных и естественных, проделываемых нашими согражданами из купеческого звания с более или менее выдающимся успехом. Насколько авиационные полеты г. Кузнецова заинтересовали город, свидетельствует то обстоятельство, что редакция наша уже несколько дней осаждается публикой, жаждущей узнать подробности» [Там же].

О резко возросшем в те дни интересе к воздухоплавательной теме и популярности кружка говорит и тот факт, что число его членов за неделю возросло с 14 до 40 человек [8].

«Человеку нашего времени, времени больших дерзаний, – писал накануне полетов еще один обозреватель «Онъ», – приходится все более и более убеждаться в том, что мир сказочного, чудесного заметно скудеет, теряет постепенно свою былую яркость и красочность. То, о чем человек еще вчера лишь смутно и сладко грезил, сегодня уже претворяется в действительность, принимает реальные, осязаемые формы. Человеческий гений в своем вечном, неудержимом стремлении к проникновению в тайники природы собственными руками разрушает одну за другой те прекрасные сказки, «сладостные легенды», которые он сам создал своею фантазией когда-то давно, на заре человеческой жизни. <...> Подобно дерзостному Прометею он выхватил из рук Природы еще одну из ее тайн, – тайну воздушной стихии и принес ее на землю» [9].

Слова вологодского журналиста запечатлели общие настроения и чувства, которыми жило русское общество в эпоху между двух революций, передали сущность отношения людей того времени к науке и технике, чаяния и надежды, которые они с ними связывали.

Далее вологжанин поделился с земляками своими впечатлениями от посещения петербургского ипподрома, где он был свидетелем авиационных полетов: «Сегодня Вологжанам предстоит воочию убедиться в этом новом триумфе человеческого гения. Испытать то особенное, неизведанное еще, ощущение, которое дает зрелище “летающего человека”. Пишущему эти строки удалось дважды присутствовать в Петербурге

во время полетов первой (весной прошлого года) и второй (недавно закончившейся) авиационных недель и видеть таких превосходных и отважных летчиков как Моран (на “Блерио”), Попов (на “Райте”), Ефимов, Лебедев, Васильев... Первое впечатление, произведенное на многотысячную толпу, было громадное, гипнотизирующее. Нужно было видеть эти горящие восторгом и завистью глаза, жадно устремленные туда, вверх, где высоко-высоко парил он, “гордый человек”, слышать восторженные нескончаемые крики, которые рвались из тысячи грудей и слились в восторженный гимн “безумству храбрых» [Там же].

В начале XX века воздухоплавательная тема в России никого не оставляла равнодушным. В одной из публикаций по теме с удивлением отмечался следующий факт: «21 октября [1912 г.] русский авиатор А. А. Кузьминский совершил в Пекине полет на аэроплане «Блерио». Несмотря на то, что миллионное население столицы Китая никогда не видело аэропланов, интереса к полету не наблюдалось...» [29]. Тогда же газета сообщала о том, какие сильные эмоции вызвало зрелище летящего человека у русских крестьян: «Необычайное явление наблюдалось 30 октября [1912 г.] в глухом селе Пахань Пошехонского уезда [Ярославской губернии]. Толпы народа из окрестных деревень с гиканьем и шумом бежали вслед за воздушным шаром, прилетевшим из Петербурга... Крестьяне бежали за воздушным шаром с непокрытыми головами, некоторые молились. – Чудо, антихрист прилетел! Шар спустился в с. Пахань, где толпа с изумлением осматривала и ощупывала шар, кланяясь летчикам – двум молодым офицерам» [28].

Ажиотаж по поводу авиационных полетов возник и в обычно по северному сдержанной Вологде: «Но, к удивлению, – писал «Вологодский справочный листок», – на сей раз обыватель преодолел сразу двух врагов. Поборол свою привычную инертность и преодолел препятствия, чинимые погодой. Полеты настолько захватили всех, что некоторые любители стали собираться к месту полетов чуть не с 2-х часов дня. Мы были свидетелями, как большие толпы двигались по направлению к аэродрому, невзирая на дождь, слякоть. Извозчик... останавливается за добрую четверть версты от билетной кассы, т.к. доехать до нее не представляется возможным: вся дорога запружена густой «безбилетной» толпой. Вы врываетесь в нее и, с трудом пробивая себе дорогу, достигаете кассы. Здесь – форменное столпотворение. Публика берет кассу приступом и чуть не вырывает билеты из рук растерянного кассира. <...> Публика тесным кольцом обступила аэроплан и с нескрываемым любопытством разглядывает диковинную машину. Некоторые скептики пробуют даже на ощупь» [10].

К сожалению, из-за плохой погоды и поломки мотора полеты г. Кузнецова в Вологде так и не состоялись, и члены авиационного кружка, чувствуя свою вину за эту неудачу и желая искупить ее перед вологжанами, пригласили другого авиатора, г. Васильева, который и прибыл в Вологду в середине июня.

18 июня 1911 г., в «исторический для Вологды день», как писала местная пресса, при колоссальном стечении публики «...состоялся блестящий полет А. А. Васильева»: «Аэроплан красиво снялся с места и после небольшого разбега плавно поднялся на воздух. Через несколько мгновений он уже парил над восторженной толпой, жадно ловившей каждое движение смелой гигантской птицы» [11].

На другой день, 19 июня, были назначены повторные полеты г. Васильева. «Как и накануне, вереница экипажей направилась за город к месту полетов; пестрой лентой со всех концов города потянулись вологжане. Красивую картину представлял из себя наш «аэродром», окруженный плотным кольцом самой разнообразной публики; а за этим кольцом виднелась другая цепь, еще более многочисленная, бесплатной публики. Железнодорожные здания, выходящие на аэродром, были усеяны зрителями. На окружающих аэродром полях расположились по-семейному горожане и крестьяне из ближайших деревень. Многотысячная пестрая толпа, озаренная ярким солнечным блеском, представляла из себя необычайное для Вологды величественное зрелище» [12]. Во второй день полетов г. Васильев продемонстрировал перед публикой технически сложные виражи, а также совершил перелет из Вологды на фабрику «Сокол». «С утра обитатели и рабочие фабрики «Сокол», а также крестьяне окрестных деревень знали о предполагавшемся полете из Вологды на фабрику А. А. Васильева. Масса жителей уездного города Кадникова, находящегося в 12 верстах от фабрики, приехали полюбоваться невиданным зрелищем. Толпа, численностью до 5000 чел., окружила тесным кольцом наспех сделанный «аэродром», где должен был спуститься аэроплан. <...> Трудно описать то впечатление, которое произвело на собравшихся зрителей, большей частью крестьян и рабочих, появление в высоком небе, где до сих пор было только царство пернатых, человека, победителя новой стихии. «Не дьявольское ли наваждение», вот вопрос, который можно было прочитать во взглядах многих. <...> На фабрике «Сокол» г. Васильев получил приглашение приехать для полетов в Архангельск, около 15 июля. Этим предстоящим через Вологду проездом г. Васильев предполагает воспользоваться для того, чтобы устроить здесь еще один полет. Поведение нашей публики, отличившейся удивительной выдержанностью, и оказанный авиатору теплый прием расположили А. А. Васильева в ее пользу, и он выражает по этому поводу публике свою признательность. <...> Вологодский воздухоплавательный кружок с честью вышел из неловкого положения, создавшегося после неудачных полетов г. Кузнецова. Блестящие полеты А. А. Васильева, безусловно, доставили публике огромное удовольствие и подняли престиж кружка. <...> А. А. Васильев получил... всего 2200 руб. Всего г. Васильев летал в первый день 12 мин. 49 сек., во второй день с перелетом на «Сокол» 20 мин., всего 32 мин. 49 сек.» [Там же].

Необходимо особо отметить тот факт, что вся прибыль от полетов была передана кружком г. Васильеву, т.о., организация мероприятия его членами осуществлялась совершенно бескорыстно и носила исключительно некоммерческий, просветительский характер. В «Вологодском справочном листке» был опубликован отчет о доходах от полетов.

В промежутке между полетами в Вологде г. Васильев принял участие в «грандиозном», как писали газеты, перелете Петербург – Москва. «Авиатор А. А. Васильев, полетами которого еще недавно восхищались вологжане, победил воздушную стихию, построив воздушный мост между столицами и совершив полет

в 690 верст в течение суток» [13]. Вологодский воздухоплавательный кружок приветствовал авиатора напутственной и поздравительной телеграммами, на которые тот ответил телеграммой благодарственной.

Повторные полеты авиатора в Вологде, состоявшиеся 22 июля и 2 августа, уже не были так же успешны, как первые, и не вызвали большого ажиотажа в городе. Сказалась усталость от эмоционального напряжения, связанного с организацией предыдущей акции, исчез эффект новизны, восприятие притупилось. «Удивительно быстро мы ко всему привыкаем, – комментировал ситуацию местный обозреватель, – даже к такому редкому явлению, как авиация. Первые полеты А. А. Васильева действительно носили характер большой важности события. События, вызвавшего небывалый подъем среди наших меланхолических обывателей. <...> Вторичные же полеты А. А. Васильева, явившегося к нам уже в ореоле славы, Васильева-триумфатора, прославившего русское имя по всему свету, приходится квалифицировать только как происшествие, которое не сумело даже затмить обаяние цирковой борьбы. Ряды публики значительно поредели. На всех лицах – отпечаток обычной скуки и апатии. Нудные обывательские разговоры. <...> Окружающая обстановка еще более расхолаживает публику. В воздухе сильно чувствуется осенняя прохлада...» [14].

27 августа прошло общее собрание членов воздухоплавательного кружка. На нем состоялись выборы почетных и новых членов кружка. Почетными членами стали «...Н. Н. Кашкин, как первый учредитель и председатель кружка, авиатор А. А. Васильев и А. А. Сурков, оказавший немалую денежную поддержку кружку... Среди текущих дел... было заслушано предложение г. Вахрушина построить летательный аппарат собственной конструкции. К его предложению собрание отнеслось сочувственно и постановило, в случае надобности, оказать г. Вахрушину материальную поддержку. <...> Нельзя не высказать пожелания дальнейшего процветания Вологодскому воздухоплавательному кружку, который в короткий, сравнительно, период времени с таким большим успехом выполнил задачу популяризации полетов не только в Вологде, но и других городах» [15]. В конце сентября кружок командировал поручика Яковлева в Севастопольскую воздухоплавательную школу для изучения авиатики. В это же время кружок получил письмо от авиатора Манакова с просьбой записать его в члены кружка, по словам газеты: «...единственного в своем роде учреждения на нашем Севере» [16]. Его просьбу кружок удовлетворил.

С этого времени в вологодских газетах появилась рубрика «Авиация», которая регулярно знакомила читателей с воздухоплавательными новостями. Тема эта рассматривалась с разных позиций, к ней также часто обращались синемаграф и реклама.

Успех авиационного кружка сделал его самым популярным из любительских объединений Вологды. Поэтому его членами было принято решение об устройении в зимнем сезоне концерта и Рождественского аэро-бала с демонстрацией синемаграфических снимков летних полетов авиатора Васильева. Этим мероприятием, как бы подводящим итоги главным событиям, вологжане и завершили уходящий год.

В 1912 г. ажиотаж вокруг воздухоплавательной темы в Вологде пошел на убыль, но интерес к ней не ослаб. Вологодский воздухоплавательный кружок летом принял решение опять пригласить в город кого-нибудь из авиаторов для проведения еще одного авиационного праздника. В июне кружок вел переговоры с оперным артистом Северским, затем с Сикорским, но только в середине августа появилось сообщение о том, что в город для полетов приедет авиатор М. Г. Фон-Лерхе. 15 августа, несмотря на сильный ветер, «...состоялся весьма удачный полет фон-Лерхе. Авиатор поднялся без всяких приготовлений аппарата перед публикой. Вывели аппарат на площадь, повернули несколько раз пропеллер, авиатор сел, пустил мотор, машина загудела, аппарат побежал по земле и... через несколько сажень пробега взвился против ветра на значительную высоту. Сделав над городом и площадью 2 тура, авиатор красиво спустился. При спуске у аппарата что-то сломалось, вследствие чего второго подъема не было» [25].

Второй полет смелого авиатора едва не закончился трагедией. «19 августа около 3 ч. дня при огромном стечении публики молодой авиатор М. Г. Фон-Лерхе на моноплане «Лям» совершил ряд удачных полетов. В тот же день, в 6 ч. вечера М. Г. Фон-Лерхе улетел на фабрику Сокол» [26]. Падение произошло, как написала газета, из-за «чрезмерной самоуверенности отважного юноши». Когда авиатор на следующий день вылетел обратно в Вологду, дул встречный ветер, и вместо 10 мин., как рассчитывал летчик, он потратил на полет 35 мин., причем в это время с земли неслись приветственные крики. Мотор отказался работать из-за недостатка бензина и Фон-Лерхе решил спуститься, планируя. Для этого он выбрал двор дома Ф. А. Варакина, но при спуске на намеченное место не попал, а налетел на забор, который от удара разрушился. Аппарат получил серьезные повреждения. Сам авиатор ударился грудью об аппарат, был отброшен в сторону и потерял сознание. Благодаря дежурившим во время полета в разных частях города членам авиационного кружка, катастрофа была быстро обнаружена. Авиатор был отправлен в лечебницу врача Кубышкина на Архангельской ул., а затем перевезен в квартиру Царевского на ул. Зосимовской, где врачами Кадниковым и Содман ему была оказана медицинская помощь. Уже через несколько дней состояние его здоровья настолько улучшилось, что он отправился на охоту. Газета «Северное время» выразила надежду, что «...случившееся несчастье, ...умерит излишнюю отвагу и самонадеянность молодого авиатора, оставшегося в живых каким-то чудом. Нет нужды в угоду праздной толпе рисковать жизнью...» [27].

Авиатор Васильев, которого так полюбили и которым так восхищались вологжане, еще долгое время оставался героем новостей в местных газетах. К сожалению, вести о нем не всегда были оптимистичными. 20 сентября 1911 г. при полете на военном моноплане «Дукс» он упал с большой высоты, разбил аппарат, сломал ногу, ребро и получил ссадины головы. После аварии летчик был вынужден проходить долгий и утомительный курс лечения в военно-клиническом госпитале в Петербурге. Осенью 1912 г. его постигла новая беда: во время пожара на петербургском аэродроме сгорели 3 принадлежавших ему летательных аппарата. Вологодский воздухоплавательный кружок в то время держал постоянную связь со своим почетным

членом, посылая телеграммы со словами сочувствия и поддержки и получая в ответ искреннюю благодарность этого удивительно бесстрашного и смелого человека, одного из пионеров русской авиации.

На примере событий, происходивших в Вологде в начале XX века, можно увидеть и почувствовать, какой искренний и сильный интерес вызывала идея покорения воздушного пространства в самых широких слоях дореволюционного русского общества: от крестьян и обывателей до городской интеллигенции. Организация и деятельность Вологодского воздухоплавательного кружка явилась одновременно и выражением, и катализатором этих общественных стремлений и настроений.

Воспоминания о событиях далекого прошлого дают возможность по-новому увидеть и оценить динамику развития научно-технической революции XX века. Столетие, прошедшее со времени первых авиационных полетов, полувековой юбилей открытия космоса, смена веков и тысячелетий заставляют подводить определенные итоги и пытаться формулировать концепцию будущего развития. Нахождение в НТР нового содержания и смысла на основе специфического русского, неутилитарного отношения к науке и технике, роль России в освоении космоса в целом становятся актуальными в контексте поиска основ для формирования новой российской идеологии. Это предполагает постановку и решение национальных задач и целей как на материальном, так и на духовном уровнях социально-культурного бытия.

Список литературы

1. Бердяев Н. А. Истоки и смысл русского коммунизма. М.: Наука, 1990. 224 с.
2. Бердяев Н. А. Русская идея: основные проблемы русской мысли XIX века и начала XX века. Судьба России. М.: Сварог и К, 1997. 540 с.
3. В. И. Вернадский: *Pro et contra*: антология литературы о В. И. Вернадском за сто лет (1998-1998). СПб.: Изд-во Рус. христиан. гуманит. ин-та, 2000. 871 с.
4. Вернадский В. И. Биосфера // Вернадский В. И. Избранные труды по биогеохимии. М.: Мысль, 1967. 376 с.
5. Вологодский справочный листок. 1911. 19 мая.
6. Вологодский справочный листок. 1911. 24 мая.
7. Вологодский справочный листок. 1911. 26 мая.
8. Вологодский справочный листок. 1911. 1 июня.
9. Вологодский справочный листок. 1911. 5 июня.
10. Вологодский справочный листок. 1911. 7 июня.
11. Вологодский справочный листок. 1911. 19 июня.
12. Вологодский справочный листок. 1911. 21 июня.
13. Вологодский справочный листок. 1911. 14 июля.
14. Вологодский справочный листок. 1911. 4 августа.
15. Вологодский справочный листок. 1911. 2 сентября.
16. Вологодский справочный листок. 1911. 1 октября.
17. Груздева Е. Н., Колосова Е. М. История авиации и педагогический университет им. А. И. Герцена // Вестник Герценовского университета. СПб., 2008. № 8. С. 71-76.
18. Кондаков И. В. Введение в историю русской культуры: учеб. пособие. М.: Аспект-Пресс, 1997. 687 с.
19. Лебедев В. На крыльях в Москву // Наука и жизнь. М., 2012. № 1. С. 105-109.
20. Митюрин Д. Авиация как «как предмет частной самодеятельности» // Конкуренция и рынок. СПб., 2009. № 43. С. 140-149.
21. Русская идея: сборник произведений русских мыслителей. М.: Айрис-Пресс, 2004. 512 с.
22. Русский космизм: антология философской мысли / сост. С. Г. Семенов, А. Г. Гачевой. М.: Педагогика-Пресс, 1993. 368 с.
23. Русский Север. 1909. 6 декабря.
24. Русский Север. 1909. 9 декабря.
25. Северное время. 1912. 17 августа.
26. Северное время. 1912. 21 августа.
27. Северное время. 1912. 22 августа.
28. Северное время. 1912. 14 ноября.
29. Северное время. 1912. 21 ноября.
30. Терехова Г. Л. «Русская идея» в процессе формирования современного российского бренда // Альманах современной науки и образования. Тамбов, 2012. № 8. С. 155-157.
31. Федоров Н. Ф. Философия общего дела: в 2-х т. М.: АСТ, 2003.

VOLOGDA AERONAUTIC CIRCLE ACTIVITY AS THE RUSSIAN PROVINCIAL EXPERIENCE OF SCIENTIFIC-TECHNICAL ACHIEVEMENTS MASTERING

Sobakina Anna Anatol'evna

*Russian State Pedagogical University named after A. I. Gertsen
anasobakin@yandex.ru*

The author considers the history of the aviation devotees' circle created by Vologda intellectuals with scientific-enlightening purpose in 1909. This association was the only one of its kind in the North-West, and its activity reflected the main tendencies of social development at the turn of the centuries. In modern classical studies this epoch is characterized as a time of modernist principles, forming a new type of consciousness. Therefore, the study of the provincial experience of innovations adoption, offered by advanced public thought of Russia and the West in the sphere of social structure (in the form of associations, creative groups and movements), in fact the ideology of scientific development and technological advances application are a topical task, which this article partially solves.

Key words and phrases: the Russian cosmism; provincial culture; scientific-technical progress; history of aviation; aeronautics.