



САМОЛЕТ И ЛЕТЧИК

1803 год. В Петербурге возле Малой Охты (в ту пору на этом месте еще шелестели леса) опустился воздушный шар, поднявший в небо России людей, едва начавших обретать крылья.

Шли годы... На исходе XIX века «Энциклопедический словарь» Ф. А. Брокгауза и И. А. Ефрона уже упоминал (в статье «Аэронавтика») «так называемую авиацию, то есть подражание полету птиц». Эти ранние сведения об авиации еще расплывчаты и туманны, но автор статьи справедливо считал, что «нельзя отрицать абсолютной

возможности авиации, и, может быть, она является воздухоплаванием будущего».

А это «авиационное будущее» властно вторгалось в жизнь России. Оно разрушало неверие, рождало самые фантастические мечты, и человек, поднявшийся в небо, казался изумленному россиянину каким-то новым божеством. «Так, в Крестцах, — сообщал в сентябре 1911 года журнал „Воздухоплаватель“, — при спуске одного авиатора некоторые из окружившей его толпы со слезами на глазах бросались перед ним на колени, целовали ему руки, а какой-то старик молился вслух, благословляя судьбу за доставленный ему случай увидеть настоящее чудо».

Правда, кое-кому полеты в небо на аппаратах тяжелее воздуха представлялись не более чем «модной забавой». «Тысячи нянек суетятся вокруг хилого, по-видимому, недоношенного ребенка — авиации, вскармливают его, водят на помочах», — скептически писал в том же, 1911 году корреспондент журнала «Автомобиль». Но «дитя» росло и мужало с непостижимой быстротой: вспомним, что приведенные слова были сказаны за два года до «мертвой петли» Михаила Нестерова!

А пока что «крылатое чудо» продолжало вызывать горячие споры — вплоть до дебатов в Государственной думе по поводу изданного царским правительством приказа, запрещавшего подниматься в воздух без разрешения и присмотра полиции. «Что же тут дурного? — кипятился один из депутатов. — Понятно, что прежде чем научить людей летать, надо научить летать за ними полицейских...».

Оживленные споры возникали и в связи с вопросом о том, как назвать «крылатого человека». Отголоски их сохранил до наших дней один из протоколов заседания Всероссийского аэроклуба. К тексту этого протокола мы вернемся несколько позже.

«Энциклопедический словарь» Брокгауза и Ефрона, давая одно из первых толкований нового понятия *авиация*, указывал, что «сторонниками авиации, или авиаторами, являются все теоретики-воздухоплаватели, математики, инженеры, физиологи и техники». Название *авиатор*, родственное французскому *aviation*, надолго закрепилось за людьми, поднявшими в воздух первые аэропланы, тем более что слово это было интернациональным. Так, в июле 1910 года газета «Утро России» сообщала, что недавний полет Б. И. Россинского «поставил его в ряд

вполне законченных авиаторов». Вспоминая те годы, известный русский ученый и литератор шлиссельбуржец Николай Морозов с глубокой симпатией писал в автобиографической повести об «авиаторе Ефимове», с которым мечтал подняться на новом моноплане. Сам М. Н. Ефимов в письмах 1910 года называл себя «первым русским авиатором». Слово *авиатор* преобладает в газетах, журналах, рапортах начальника воздухоплавательного парка. Именно это название бытует в художественной литературе и публицистике тех лет: «Володя, голубчик, может, ты знаешь денежного человека, авиатора какого-нибудь?» (Л. Андреев. Профессор Сторицын). *Авиатором* называет А. И. Куприн в очерке «Мой полет» одного из легендарнейших русских асов, волжанина Ивана Заикина, человека удивительной отваги и дерзости (с ним писатель совершил в 1910 году полет на аэроплане «Фарман»). «Авиатор» — так озаглавил Александр Блок стихотворение, написанное в 1912 году.

Однако чужеземный, нерусский облик слова заставлял искать название более родное и близкое, к тому же такое, которое бы с предельной точностью выражало понятие 'летающий человек', 'человек, который сделал полеты в небо своей профессией'. Так появляются слова *летун* и *летчик*, образованные от исконно русского глагола *летать*. Все три слова — *авиатор*, *летчик*, *летун* — довольно долго сосуществуют, обозначая одно и то же понятие (если не считать некоторых смысловых оттенков).

Вот как описывала, например, «Петербургская газета» (1910) катастрофу с аэропланом Морана: «Аэроплан, снижаясь, продолжал лететь на публику. В паническом страхе бежали во все стороны судьи, сигнальщики и просто любители... Летун отделался благополучно». В одном из номеров журнала «Воздухоплаватель» (1911) анализировались причины «несчастных случаев, жертвою которых пали весьма опытные летуны». Позднее тот же журнал в отчете о первом крупном перелете Петербург — Москва с гордостью констатировал, что перелет этот «явился серьезным опытом для наших летунов».

Летун отпущен на свободу,
Качнув две лопасти свои,
Как чудище морское в воду,
Скользнул в воздушные струи.

Так начинал стихотворение «Авиатор» А. Блок. В том же, 1912 году А. Грин писал в рассказе «Тяжелый воз-

дух»: «Внизу, под ногами летуна, время от времени шумел игрушечный поезд, а стрелочник с флагом в руках задирал голову вверх, что-то крича стремительно несущемуся аэроплану».

Невольно бросается в глаза, как охотно используют слово *летун* русские писатели и поэты начала века.

Но словообразовательный облик этого слова вызывал некоторые нежелательные ассоциации (ср. существительные тина *лгун*, *болгун*), что, естественно, было серьезным препятствием для его более основательного закрепления в языке. Вот почему наибольший интерес представляет конкуренция двух других слов — *авиатор* и *летчик*, которые чрезвычайно широко входят в обиход уже в первые десятилетия XX века. Следует сразу подчеркнуть, что слово *летчик* на первых порах имело более узкое, специальное значение: оно служило названием военных авиаторов-профессионалов. Поэтому в отчетах за 1911 год старейшей в России Качинской авиационной школы люди, управляющие аэропланом, названы *летчиками*. Имея в виду именно нужды военной авиации, изобретатель парашюта Г. Котельников сообщал в 1912 году военному министру: «Я представил в Воздухоплавательный отдел... чертежи изобретенного мною... ранца-парашюта для летчиков». Годом позже «Петербургская газета» информировала читателей о событии, составившем эпоху в истории русской авиации: «Сегодня в 6 часов вечера военный летчик 3-й авиационной роты Нестеров в присутствии других летчиков, врача и посторонней публики сделал... на высоте 600 метров „мертвую петлю“».

Теперь вернемся к тому «лингвистическому спору», о котором упоминалось в начале статьи.

17 ноября 1910 года состоялось 59-е заседание Совета Всероссийского аэроклуба, на котором среди прочих дел обсуждался вопрос об условиях получения призов, учреждаемых великой княгиней Анастасией Михайловной. Касаясь номенклатуры, предложенной в ее рескрипте, один из членов Совета указывал на то, что «не следует делать различия между военными и штатскими авиаторами, называя первых летчиками, а вторых летунами». Следующий оратор добавил, что вообще «кличка *летун* является унижительной для невоенных авиаторов» (очевидно, по причине, о которой говорилось ранее). Третий из выступавших, напротив, считал, что «предпочтительнее русское слово *летун* иностранному *авиатор*». Высказывалось и такое мнение:

не целесообразнее ли сохранить единое название «как для военных авиаторов, так и для невоенных?». Результатом столь необычного спора явилась следующая любопытная резолюция: «Не употреблять слов *летун* и *летчик* и называть как военных воздухоплателей, так и невоенных — *авиатор*».

Однако очень скоро небольшое смысловое различие (военный летчик — спортсмен-авиатор) начинает стираться, и в апрельском номере за 1911 год того же старейшего русского авиационного журнала «Воздухоплатель», который сохранил до наших дней текст протокола, мы находим упоминание о летчиках-любителях. Таким образом, слово *летчик*, вопреки каким бы то ни было резолюциям, расширяет сферу употребления и начинает обозначать не только военных летчиков, но и авиаторов-спортсменов.

Правда, процесс его окончательного закрепления в языке, в результате которого слово *летчик* стало обозначать любого человека, управляющего самолетом (и военного, и простого любителя, и представителя гражданской авиации), был не таким уж кратким и прямолинейным. Достаточно сказать, что еще в первом издании Большой Советской Энциклопедии различаются *авиатор* — «лицо, получившее специальную теоретическую и практическую подготовку и совершающее полеты на летательных аппаратах тяжелее воздуха» и *летчик* — название, применяемое в военной авиации. Впрочем, в статье «Авиация» в том же издании *летчик* используется уже не только по отношению к военным авиаторам.

Какие же факторы способствовали окончательному закреплению слова *летчик* в русском литературном языке?

По всей вероятности, дело обстояло следующим образом. Жгучий интерес к авиации, этому подлинному чуду XX века, привлекал к чтению статей, посвященных вопросам авиации, обширный круг читателей. Такой «средний читатель», не будучи специалистом в этой области, едва ли обращал внимание на то, какого авиатора имеет в виду автор статьи: военного или штатского. Для него слова *летчик* и *авиатор* не имели никакого смыслового различия. Примечательно, что статьи специалистов в области авиационного дела нередко выходили далеко за рамки только военной авиации, затрагивая вопросы морального плана. Так в ноябрьской книжке «Воздухоплателя» за 1911 год была опубликована заметка под названием «Авиация и

брак», автор которой серьезно ратовал за то, чтобы в военные авиационные школы не принимали женатых людей: «Гибель Матыевича [русского военного летчика] поднимает очень интересный вопрос: может ли быть летчик женат? Я думаю, — пишет автор заметки, — что нравственно женатые люди не могут летать». Учитывая постановку столь широкой моральной проблемы, можно с уверенностью утверждать, что читатель журнала едва ли обратил внимание, что речь идет о военном авиаторе.

К тому же — и это едва ли не решающее обстоятельство — русский облик слова не мог не импонировать и читателям, и самим публицистам, в силу чего слова *летчик* и *авиатор* начинают использоваться как синонимы.

Русская художественная литература также ускорила процесс окончательного закрепления слова *летчик* в русском литературном языке. Уже упоминавшийся рассказ А. Грина «Тяжелый воздух» первоначально (в черновых вариантах) назывался «Летчик Киршин». В тексте этого небольшого рассказа, написанного в редкой для А. Грина реалистической манере, мало напоминающей стиль его романтических фэерий, употребляются все три слова: авиатор (27 раз), летчик (13), летун (1). Несмотря на столь очевидное преобладание слова *авиатор*, очень существенно, что все три слова выступают как синонимы, тем более что герой рассказа — не военный летчик, а любитель-спортсмен. Варьирование этих слов в тексте — результат стремления избежать некоторой «стилистической монотонности»: «Теперь, когда никто больше не летел впереди него и, следовательно, от прочности аппарата, состояния погоды и выносливости самого летчика зависел окончательный успех состязания, авиатор, пугаясь назойливых представлений, отталкивая их, но этим еще более подчиняясь их власти, увидел себя падающим стремглав головой вниз».

В отличие от Грина, в рассказе Куприна «Сашка и Яшка» речь идет именно о военном летчике, мичмане Прокофьеве, чем, видимо, объясняется и безусловное преобладание в тексте слова *летчик*. Однако для читателя эта специфически «военная» сторона повествования, конечно, пропала. Существенным было лишь представление о «летчике» как о человеке, управляющем аэропланом. А это тоже не могло не укреплять позиций слова *летчик* в общенародном языке.

Отметим еще один фактор: семантическую близость слова к глаголу *летать* и продуктивный в русском языке

суффикс *-чик*, служащий для обозначения лиц по их профессиональной принадлежности (водопроводчик, прокатчик). Все это, вместе взятое, привело к окончательному закреплению слова *летчик* в русском литературном языке. Начиная со Словаря под редакцией Д. Н. Ушакова, оно входит во все словари русского языка.

Тем не менее и слово *авиатор* не было утрачено русским языком: этому способствовали «родственные узы», связывающие его со словом *авиация*, и известное расширение его употребления, своего рода «возвращение» на те исходные позиции, которые были отведены для него еще «Энциклопедическим словарем» Ф. А. Брокгауза и И. А. Ефрона. В наши дни *авиатор* обозначает любого человека, имеющего отношение к авиации, не только летчика, но и авиаконструктора, инженера-авиатора, обслуживающий персонал на аэродроме и так далее.

Летательный аппарат, которым управляет летчик, как известно, в наши дни называется самолетом. Судьба этого слова сходна с историей слова *летчик*: и в этом случае исконно русское слово вытесняет иноязычное.

А в 1853 году корреспондент Русского географического общества П. Троицкий, рассказывая о жизни крестьян села Липиц Тульской губернии, писал: «Некоторые ткачи недавно придумали способ ткать холст самолетом».

Но какое отношение имеет самолет к ткачеству? Какая связь между летательным аппаратом тяжелее воздуха, который все мы называем привычным словом *самолет*, и тем «самолетом», о котором упоминает П. Троицкий?

В ту пору, когда Троицкий изучал быт тульских крестьян, самолета в современном смысле слова еще не существовало; люди только пробовали подниматься в небо в гондолах воздушных шаров, и почти тридцать лет отделяло это время от тех дней, когда морской офицер А. Ф. Можайский получил патент на изобретение «воздухоплавательного снаряда» — первого русского самолета.

Что касается слова *самолет*, то оно появилось значительно раньше: по крайней мере, уже В. Бурнашев приводит его в своем «Опыте терминологического словаря сельского хозяйства, фабричности, промыслов и быта народного» (1843—1844), но, разумеется, с иным значением: «В ткацком стане — челнок, который бросают не рукою, а посредством погонялки».

Именно о таком челноке мечтают крестьяне в очерке Н. Гарина-Михайловского «На ночлеге» (1898), завидуя

тем, кто работает у предприимчивого купца, который «челнок-самолет устроил: сам челночок перепрыгивает, а здесь, видишь как, — изломаться пять раз на минуту всем телом надо...». «Что же у себя не заведете такого самолета? — интересуется автор очерка. — Где завести? десять рублей такой челнок стоит. Где их взять?».

«Самолет, — писал в 1894 году „Правительственный вестник“, — новый ткацкий прибор, при котором можно получать ткань в несколько рисунков». Такие усовершенствованные ткацкие станки (самолеты) упоминает и Г. В. Плеханов в известной работе «Наши разногласия». То же значение слова отмечают «Русский энциклопедический словарь» И. Н. Березина (1875) и «Энциклопедический словарь» Ф. А. Брокгауза и И. А. Ефрона (1900).

Однако приведенное значение слова *самолет* не было единственным. В некоторых губерниях России *самолетом* называли примитивное орудие для пахоты, типа сохи. Сошлемся хотя бы на свидетельство Словаря В. Бурнашева: «Самолет — в Ярославской губернии — косуля, несколько отличная от косули обыкновенной». «Ярославская косуля, или „самолет“, — читаем в многотомном издании „Кустарная промышленность России“, — имеет отвал, скопированный, очевидно, с какого-нибудь английского плуга». Это значение отмечено и «Энциклопедическим словарем» С. Ю. Южакова (1904).

В середине прошлого столетия в Пермской губернии называли *самолетом* детскую игрушку: деревянную стрелу с зазубриной в середине, запускавшуюся с помощью гибкого прута и нити, конец которой закреплялся за зазубрину. Приводя это значение в своем большом рукописном словаре, пермский священник Александр Луканин сопровождал его следующим примером: «Тягька! Дай-ко мне мой самолет. Лучок-от жидок; найди пруток потолще, а то с эким лучком самолет худо летает».

Существовали и другие значения. Так, Словарь 1847 года, энциклопедии Березина и Южакова указывали, что «самолетом» называется паром, прикрепляющийся канатом к якорю в реке и передвигающийся не вручную, а силой течения и с помощью особой системы рулей. Такой паром использовали в военной практике. Пароходное общество, учрежденное в прошлом веке на Волге и Каме, также носило название *самолет...*

Таким образом, задолго до создания летательного аппарата тяжелее воздуха (аэроплана, самолета) в языке

русского народа существовало то слово, которое способно было с предельной точностью выразить самую идею этого аппарата. Вспомним и давнюю волшебную мечту — ковер-самолет русских сказок, так памятный каждому с детства. Прошли века, прежде чем воплотилась в жизнь эта пленительная мечта русского сказочника!.. А слово жило в народе, будто ожидая появления того летательного аппарата, идею которого оно как бы таило в себе.

К тому же самый словообразовательный тип этот был издавна чрезвычайно характерен для русского языка. Например, в Пензенской, Вятской, Симбирской губерниях, на Кубани велосипед назывался *самокаткой*, в Сибири, Псковской и Архангельской губерниях — *самокатом*, в Воронежской — *самоездкой*, на Урале (1934) — *самоходом*. Жители Курской области (1915) и калужане (1928) называли *самокатом* автомобиль; на Тамбовщине так назывался паровоз. В Новосибирской области в наши дни машину для косьбы хлеба называют *самоброской*. Вологжанин употреблял слово *самодуйка* в качестве названия шведской спички. Таких примеров можно привести великое множество.

И тем не менее самолет отнюдь не сразу стал называться *самолетом*. Во всяком случае, ни А. Ф. Можайский, ни Н. И. Кибальчич этого слова еще не употребляли. В патенте Можайского (1884) самолет назван «воздухоплавательным снарядом».

В первые десятилетия существования русской авиации будущий самолет называли либо просто *аппаратом*, либо *аэропланом*. Впрочем, и слово *аэроплан* поначалу имело иное значение — «воздушный змей, употребляемый обыкновенно для метеорологических наблюдений» (Брокгауз и Ефрон). Но уже один из первых русских самолетостроителей, мастер сестрорецкого оружейного завода В. П. Коновалов, назвал сконструированный им летательный аппарат *аэропланом*. Это слово употребляют писатели и публицисты начала века, нередко наравне с синонимичным ему *аппарат*: «Еще быстрее, чем мчался над невидимой землей аппарат, быстрее винта, делающего сотни оборотов в минуту, летела тревожная мысль, опережая аэроплан» (А. Грин. Тяжелый воздух).

«Воздушные шары, вместо того, чтобы увенчать изобретение воздухоплавания, стали на дороге его тормозом, задержав на много лет изобретение самолета, который без них, может быть, в настоящее время уже был бы найден, если принять во внимание механические средства, кото-

рыми мы владеем». Казалось бы, куда как современно звучит слово *самолет* в приведенном отрывке! Так мог бы, пожалуй, написать в наши дни историк авиации...

Действительно, с этим можно было бы согласиться, если бы не одно «но»: эти строки написаны репортером газеты «Голос» в... 1863 году, то есть за восемнадцать лет до изобретения первого русского самолета! Вновь слово как бы спережает, как бы «предугадывает» появление самолета.

Одним из первых стал употреблять *самолет* (в его современном смысле) русский изобретатель В. В. Котов — шестидесятилетний помощник столоначальника в министерстве финансов, которого, несмотря на солидный возраст, страстно увлекла идея создания летательного аппарата. *Самолетом* называет он такой аппарат на страницах книги «Устройство самолетов-аэропланов» (1895—1896). Д. И. Менделеев, высоко ценивший работы Котова и написавший предисловие к его книге, также (очевидно, вслед за Котовым) использует это слово. Правда, поначалу Менделеев заключает его в кавычки, однако к концу текста кавычки исчезают.

Постепенно *самолет* становится все более употребительным, тесня и отодвигая слово *аэроплан*. В августовской книжке журнала «Воздухоплаватель» (1911) корреспондент, анализируя результаты перелета Петербург — Москва, писал: «Есть основание думать, что не все аэропланы (самолеты)... отвечали по своим качествам столь серьезному испытанию». В ноябрьском номере журнала находим уже вполне свободное употребление термина *самолет* в статье о перелете поручика Андреади из Севастополя в Симферополь и обратно: «В это время со стороны Балаклавских гор неслись навстречу самолету облака ослепительной белизны... Получалась картина, в которой самолет парил над местностью, покрытой снеговыми горами. По временам аэроплан должен был приближаться к городу». Легко заметить, что в приведенном тексте *аэроплан* и *самолет* — равноправные синонимы.

Возможно, русское слово *самолет* в терминологическом отношении оказалось в известной мере более удобным, чем *аэроплан*: оно как бы объединяло, покрывало собой различные типы первых самолетов — монопланы, бипланы и пр.

В тридцатые годы в СССР начал выходить журнал «Самолет», само название которого как нельзя лучше свидетельствует в пользу окончательного усвоения слова лите-

ратурным русским языком. Однако путь слова, как правило, извилист и сложен. И этот случай не представляет исключения. Еще в 1934 году «Краткий технический словарь» дает такое определение: «Самолет. См. Аэроплан», по-прежнему отдавая предпочтение последнему. Но тот же словарь в других случаях вполне свободно использует и *самолет*: «Авиэтка — легкий маломощный самолет».

С течением времени *самолет* весьма заметно потеснил слово *аэроплан*. Не случайно в недавно вышедшем «Словаре синонимов русского языка» (Л., 1970) мы не находим синонимического ряда на *аэроплан*. В наши дни вслед за прочно укоренившимся в русском языке термином *самолет*, по образцу этого термина возникают новые слова, появление которых обусловлено стремительным развитием авиации и космонавтики, — *вертолет*, *звездолет*, *космолет*.

Е. Н. ЭТЕРЛЕЙ

СТАЧКА И ЗАБАСТОВКА



Современные синонимы *забастовка* и *стачка*, имеющие общественно-политическое значение, исторически восходят к словам, далеким и по смыслу и по эмоциональной экспрессии.

Слово *стачка* впервые отмечено в «Словаре Академии Российской» в 1794 году. Оно образовано от глагола *стакнуться-стакиваться* (от *так*) 'прийти к определенному соглашению'. Это значение глагола (и отглагольного существ-