DOI 10.15593/perm.kipf/2018.2.10

УДК 338.481:[629.73+629.78]

МОДА НА ВОЗДУШНЫЕ И КОСМИЧЕСКИЕ ПУТЕШЕСТВИЯ: ОТ МОНГОЛЬФЬЕРОВ ДО ГАГАРИНА

Е.Л. Желтова¹, Т.Г. Пацап²

Институт истории естествознания и техники
им. С.И. Вавилова РАН, Москва, Россия

¹ORCID <https://orcid.org/0000-0003-4835-5292>

²ORCID <https://orcid.org/0000-0002-7207-6368>

Мода на воздушные и космические путешествия рассматривается в традиции представлений о моде немецкого философа и социолога Георга Зиммеля как социальное явление, выразившееся в массовом желании людей приобщиться к феномену воздушного/космического полета, возможность которого открылась с изобретением воздухоплавательной, а затем и космической техники. В первой части статьи показаны особенности проявления моды на полеты воздушных шаров в различных слоях европейского общества конца XVIII начала XIX века. До конца XIX века полет на воздушном шаре в воображении европейцев представлял возможным средством путешествия в космос. Во второй части приводится обширный исторический материал, иллюстрирующий всеобщее увлечение людей аэропланами и авиаторами в ранние годы авиации. Аэроплан изображался в рекламе, на открытках, этикетках, etc., авиаторы мыслились сверхлюдьми, и главное направление «авиа моды» рождалось из желания подражать авиаторам. В третьей части рассматривается мода на космические путешествия со времени запуска первого искусственного спутника до полета Гагарина. Отмечается, что сущностное отличие космического полета от полета воздушного шара и аэронавта состоит в приобщении к космическому существованию, не подчиненному земным законам, и что мода возникает на все, что побывало в космосе. Правда, в отличие от европейских стран, в СССР полеты в космос не повлияли на моду в одежде, и образ «советского человека» с присущим ему стилем остался неизменным. В заключение делается вывод, что мода на полеты воздушных шаров, а затем аэропланов длилась до тех пор, пока те и другие затрагивали в людях глубинные ассоциирующиеся с полетом интуиции. Обосновывается предположение, что мода на полеты в космос будет видоизменяться, но никогда не уйдет в прошлое.

Ключевые слова: мода и космос, культурология космического полета, история воздухоплавания, история авиации, история моды, полет и воображение, техника и культура.

THE FASHION FOR AIR AND SPACE JOURNEY: FROM MONGOLFIERS TO GAGARIN

Elena L. Zheltova¹, Tatiyana G. Patsap²

Vavilov Institute for the History of Science and Technology,
Russian Academy of Sciences, Moscow, Russian Federation

¹ORCID <https://orcid.org/0000-0003-4835-5292>

²ORCID <https://orcid.org/0000-0002-7207-6368>

In the article it has been considered the fashion for air and space journey in the tradition of George Simmel's ideas, i.e. as a social phenomenon, expressed in people's desire to join aeronautical and space flight the possibility of which appeared along with the invention of aeronautical and space technology. In the first part of the article it has been shown specific features of fashion on balloon flights in different layers of the European society of the late 18-19th centuries. It is shown that till the end of the 19th century the Europeans imagined the balloon flight as a possible way of traveling into space. In the second part of the article the authors using a large number

of historical documents demonstrate that in the first years of aviation development the image of an airplane in advertisements, postcards, labels, etc. appeared to be the response of the public enthusiasm for airplanes and aviators, and that the main trend of "aero fashion" emerged from the people's desire to imitate aviators. In the final section it has been discussed the fashion for the space flights existed from the launch of the first artificial satellite to the day of Gagarin's flight. The essential difference of space flight from that of the balloons and airplanes is indicated. It has been shown that unlike European countries Soviet fashion in costume was hardly affected by space flights, and the conventional image of the "Soviet man" remained unchanged. It is concluded that fashion for flying balloons and then airplanes lasted till balloons and airplanes affected people's deep, associated with the flight, intuition. The authors substantiated the assumption that fashion for space flights will undergo modification but never become a thing of the past.

Keywords: fashion and space flight, space flight's science of culture, history of aeronautics, history of aviation, fashion history, flight and imagination, technology in culture

В данной работе мы рассмотрим моду на воздушные и космические путешествия в традиции представлений о моде немецкого философа Георга Зиммеля, как социальное явление, выразившееся в массовом стремлении людей приобщиться к феномену воздушного полета. Вследствие изобретения воздухоплавательной, а потом и космической техники перед человеком открылись невиданные ранее возможности воздушного/космического полета.

Воздушные шары

Не без основания можно говорить, что впервые в истории мода на путешествия в открытый космос возникла в конце XVIII века в связи с изобретением братьями Монгольфье воздушных шаров. В то время люди полагали, что полет на шаре все выше и выше в небо – а шары могли достичь высоты более 2000 метров – открывает путь к путешествиям на другие планеты. В XIX веке представление, что на воздушных шарах можно долететь до Луны, неоднократно воплощалось художественно: на воздушном шаре отправляется на Луну герой рассказа Эдгара По [1], на воздушных шарах летит на Луну и возвращается многолюдная экспедиция на известных литографиях Леопольдо Галлуццо [2], на воздушном шаре летает на Луну и обратно персонаж детской иллюстрированной книжки французского натуралиста, художника и поэта Артура де Виль д'Авре [3].

Полеты воздушных шаров естественным образом входили в моду: они явились вызовом старому укладу жизни, были зримо наблюдаемы массой людей и, кроме этого, допускали эклектическое смешение стилей, становились сценой для театрализации не покидавших европейскую моду античных тем и сюжетов. Например, в июне 1784 года в честь приезда в Лион короля Швеции Густава III запустили монгольфьер. На нем летели месье Флеран и одетая в костюм римской богини мудрости Минервы мадам Элизабет Тибль. Взлетая на шаре, мадам Тибль исполняла арии из популярной в то время комической оперы Пьера Мосиньи «Прекрасная Арсена». Она пела о том, как Арсена бежит из колдовского царства нимф и оживающих статуй, а публика восторгалась: «Опера в воздухе!» [4, с. 760–762]. Знаменитый немецкий философ Вальтер Беньямин приводит другой пример воспроизведения античных символов в полете на воздушном шаре. Тогда в Париже в гондоле взлетающего шара было представлено восхождение аэронавта Жана Пуатвена к Небу-Урану с девами, наряженными в мифологических персонажей [5, с. 212].

В XIX веке изысканно декорированные шары взлетали в европейских городах по множеству поводов. Наполеон, вступив на престол, создал специальную должность «аэронавт официальных мероприятий», предназначавшуюся для воздухоплавательницы Софи Бланшар. С 1804 года она совершала подъемы на воздушном шаре во время различных торжественных мероприятий. Например, в честь бракосочетания Наполеона с Марией-Луизой Австрийской 24 июня 1810 года Софи Бланшар, поднявшись на воздушном шаре, помахала флагом, отдав честь императору и его жене, сбросила цветы и «стремительно поднялась на большую высоту» [6, с. 270]. В честь рождения сына Наполеона Бланшар разбрасывала с воздуха бюллетени

с этой «радостной новостью» [6, с. 247]. Полеты шаров были более популярны, чем театральные представления. Так, в 1810 году во Франкфурте публика предпочла полет Софи Бланшар премьеры оперы Карла Вебера «Сильвана» [7, с. 268].

То, что полетами шаров Бонапарт знаменовал важные события своей жизни, способствовало распространению моды на воздушные шары. Восхищаясь шарами и подражая Наполеону, аристократия и люди из более низких слоев общества охотно приобретали вещи с изображением монгольфьеров. В результате изготовители ювелирных украшений, часов, мебели, посуды, табакерок, футляров для спичек, игольниц, обоев, статуэток, вееров стали выпускать продукцию с сюжетами о полетах воздушных шаров [8].

Однако, несмотря на охватившую Европу моду, Екатерина II в 1784 году выпустила указ, запрещающий в России полеты на воздушных шарах с 1 марта по 1 декабря в качестве противопожарной меры. Запрет на полеты шаров сохранился и в годы правления Павла I [9, с. 497–516.]. Как следствие этого мода на воздушные шары в России не возникла.

В то же время в Европе мода на полеты воздушных шаров не ослабевает и после правления Наполеона. Например, в 1870–1871 годах во время осады города прусскими войсками во франко-прусской войне воздушные шары не просто использовались для перевозки почты из Парижа, но были символом Третьей Республики. Осенью 1870 года в осажденном Париже запускались шары, раскрашенные в цвета национального флага Франции. 7 октября 1870 года на улице Монмартр поднимались три воздушных шара: крупный (желтый), средний (белый) и маленький (желто-красный). Французский писатель Виктор Гюго в своих мемуарах пишет: «Затем белый шар поднялся с тремя мужчинами, один из которых помахал триколором. [...] “Да здравствует Республика!”», – воскликнула толпа». А один шар, который вынес из города почтовые сообщения, был назван в честь самого Виктора Гюго: 17 октября 1870 года он взлетел на площади Согласия и отправился в Лондон. 20 октября Гюго отмечает: «В газетах сообщается, что воздушный шар "Виктор Гюго" спустился в Бельгию. Это первый почтовый шар, который пересекает границу» [10].

Заметим, что несколькими годами раньше (в 1864 году) во Франции было создано общество «содействия передвижению в воздухе», куда вошли многие знаменитые писатели: Виктор Гюго, Александр Дюма-сын, Александр Дюма-отец, Жюль Верн, Жорж Санд [11]. Их произведения и высказывания о полете, в том числе о космическом полете, имели большой резонанс в обществе, меняли сознание общества, убеждали человека в возможности беспредельного полета. Так, Виктор Гюго писал, что воздушные шары отменили запрет богов на полет человека [12, с. 109]. А произведения Жюль Верна о путешествиях на воздушных шарах и полетах на Луну были популярны по всей Европе. По мотивам романа Жюль Верна «С земли на Луну» («De la Terre à la Lune, Trajet direct en 97 heures 20 minutes», 1865) Жак Оффенбах написал оперу-феерию «Путешествие на Луну», премьера которой с успехом прошла 26 октября 1875 года в Париже и широко освещалась парижской прессой. Таким образом, к началу XX века картины будущих полетов на летающих машинах по воздуху и в космос становятся частью «культурного воображаемого» европейского общества.

Аэропланы

В начале XX века в воздух поднялись аэропланы. Полет управляемой человеком тяжелой крылатой машины был не менее зрелищным, чем полет на воздушном шаре. Смотреть на полеты первых авиаторов съезжались толпы людей, среди них было немало деятелей искусства. На одном только аэродроме Исси-ле-Мулино, недалеко от Парижа, можно было встретить

Анатоля Франса, Пьера Лоти, Эмиля Верхарна, Анри Бергсона, Мориса Метерлинка, Герхарта Гауптмана. Первые полеты аэропланов во Франции в 1906 году наблюдал Валерий Брюсов. Тренировочные полеты французского авиаконструктора Луи Блерио, перед его эпохальным перелетом через Ла-Манш в июле 1909 года, ходили смотреть Соня и Робер Делоне. На авиационное состязание, проходившее в итальянском городе Брешиа в сентябре 1909 года, специально приезжали Джакомо Пуччини, Франц Кафка, Габриэле д'Аннунцио. А в мае 1910 года на Первую авиационную неделю в Петербурге ходили Леонид Андреев, Александр Блок и многие участники проходившего тогда в Петербурге съезда писателей [13, с. 96].

Первые авиационные шоу организовывались в стиле модных светских мероприятий. Например, идея проведения Первой международной недели авиации, проходившей в августе 1909 года около города Реймс во Франции, принадлежала главе Дома шампанских вин марки «Поммери» маркизу Мельхиору де Полиньяку. Спонсорами этого авиашоу были производители ведущих брендов шампанского, включая «Моэт э Шандон» (Moët & Chandon) и «Мумм» (Mumm) [14]. А во время Первой авиационной недели в Санкт-Петербурге на трибунах для знатной публики пел сводный хор московских и санкт-петербургских цыган, в буфете играл модный румынский оркестр Тассико [15].

После перелета Блерио через Ла-Манш аэроплан становится символом наступающей «авиаэры». Изображение аэроплана появляется на открытках, в том числе новогодних и рождественских, рекламных постерах, используется в рекламных акциях. Например, сюжеты с аэропланом размещались в рекламных плакатах производителей шампанских вин марки «Эдуард Бессера» (Edouard Besserat) и «Рюинар» (Ruinart)¹. А в декабре 1909 года на улицы Парижа вышли уличные продавщицы в шляпках, выполненных в форме моделей аэропланов. Обозреватель парижской моды газеты «Вашингтон пост» телеграфировал: «На голове у других девушек были надеты вполне приличные копии аэроплана «Райт». Передние подъемные плоскости (крылья – *Е.Ж.*, *Т.П.*) машины не были опущены и изящно выступали из-за лба, в то время как крошечный руль сзади создавал свой орнамент». Но «настоящий шик», писал корреспондент, представляла шляпа в виде биплана «Вуазен», «с его перегородками и отделениями, которые предоставили широкие возможности для искусных украшений с лентами и цветами» [16]. В Москве в мае 1910 года, после полетов летчика Сергея Уточкина, товарищество Христофорова выпустило в продажу «Майский крюшон» с аэропланом на этикетке, а владелец ресторана «Полтава» зазывал публику на «аэрообеды» [17, с. 116].

Изображение аэроплана на постерах, открытках, этикетках, рекламах вин, шоколада, кафе, ресторанов – а таковых было множество! – стало реакцией на всеобщее страстное увлечение аэропланами, охватившее людей. Действительно, под влиянием невероятного зрелища – летящего на тяжелой машине человека! – и многочисленных свидетельств самих первых летчиков о буквально неземных переживаниях в полете образ летчиков в воображении людей приобретал особенные, сверхчеловеческие качества. Летчики казались чуть ли не родоначальниками нового, преображаемого опытом полета вида «летающих» людей; казалось, что в полете на аэроплане доступны высшие формы любви, что через полет на нем можно избежать обычной «земной» смерти. Об этом писали поэты и писатели, они ставили летчиков в один ряд с античными мифологическими героями (Э. Ростан, В. Брюсов), представляли, что летчики на аэроплане способны достичь высших миров (Л. Андреев, Г. д'Аннунцио, В. Каменский), в газетах и журналах летчиков постоянно называли «людьми-птицами» [13]. И, конечно же,

¹ Копии указанных постеров имеются в коллекции авторов.

людьми овладевало желание на себе испытать, что значит быть авиатором. Начиная с 1910 года в российских журналах и газетах нередко публиковались новости о том, что тот или иной актер, актриса оставили артистическую карьеру, чтобы стать авиатором. Например, московская актриса С. Сиалская покинула сцену, решив поступить в Гатчинскую авиационную школу; ради авиации сцену покинул оперный певец, впоследствии известный летчик, Николай Северский (сценический псевдоним Прокофьев) [18, с. 88–89].

Из желания подражать авиатору рождалось главное направление «авиа моды», и оно захватило многих, в том числе деятелей авангардного искусства и их поклонников. Яростно стремился стать летчиком уроженец Пермской области поэт-футурист Василий Каменский: «Уж если мы действительно футуристы..., если мы – люди моторной современности, поэты всемирного динамизма, пришельцы – вестники из будущего, мастера дела и действия, энтузиасты – строители новых форм жизни, – мы должны, мы обязаны быть авиаторами...» [19, с. 107].

Каменский купил аэроплан, сдал экзамен на летчика и только после неудачного полета, едва ни стоившего ему жизни, вернулся в Москву к друзьям по литературному цеху. Дальше были известные костюмированные проходы Бурлюка, Каменского и Маяковского по Кузнецкому мосту, Тверской, выступления в кафе, ресторанах, театрах, вокзалах, и – в Политехническом музее: «Вот перед вами поэт и знаменитый пилот-авиатор», – представлял Каменского Маяковский [20, с. 20–35].

«Это я. Это я – футурист-песнебоец и пилот-авиатор», – читал свои стихи Каменский, а на лбу у него красовался нарисованный Маяковским аэроплан, символ «всемирной динамики» [19, с. 142].

Само слово «авиатор» понималось футуристами очень широко и буквально стало объектом их самоидентификации. «Я всемогущ, – я авиатор!», – уже в 1910 году восклицал эго-футурист Игорь Северянин [21, с. 43]. «Поэт – Мудрец и авиатор», – писал о себе Каменский [22, с. 34]. Казимир Малевич звал за собой художников авангарда словами: «Я прорвал синий абазур цветных ограничений, вышел в белое, за мной, товарищи авиаторы...» [23, с. 151].

Малевич представлял полет на аэроплане как предтечу полета космического. Он был уверен, что в аэроплане человек воплотил начальную фазу своего вечного стремления вырваться из земных оков и в полете достигнуть единства с космосом: «И так постепенно, через быстроту колес к крыльям аэропланов, все дальше к границе атмосферы и потом дальше к своим новым орбитам, соединяясь с кольцами движений к абсолюту» [24, с. 8].

Отметим, что и знаменитый поэт Валерий Брюсов, для которого авиация возрождала веру не в достижимость высших миров, а в изобретателя, художника и инженера Дедала, считал, что полет на аэроплане неизбежно приведет к полету в космос².

Во время Первой мировой войны в Европе рождается новая волна моды на авиацию, связанная с феноменом «асов», летчиков-истребителей, в одиночку сбивших пять и более самолетов противника. Жизнь летчиков-асов представлялась, выражаясь словами американского писателя Торнтон Уайлдера, «гомеровской», в том смысле, что именно о такой молодой, блистательной, полной опасностей жизни повествует «Илиада». О летчиках Первой мировой войны писались романы, слагались поэмы, легенды, песни. Имена летчиков-асов были известны больше, чем имена генералов, командовавших фронтами.

Обладавший безошибочным чутьем на модные тенденции, следовавший моде и в стиле жизни, и в стиле одежды первый поэт и писатель Италии Габриеле д'Аннунцио написал о летчиках свой последний роман «Может быть – да, может быть – нет». Когда же Италия всту-

² Брюсов, в частности, писал об этом в стихотворении «Штурм неба» (1923).

пила в Первую мировую войну, то в возрасте 52 лет д'Аннунцио оставил литературу и поступил на службу в авиационные части итальянской армии, предвидя, что, став поэтом-авиатором, он «взлетит» на вершину славы. По возрасту и из-за отсутствия летных прав д'Аннунцио не мог сесть за штурвал самолета, но он организовывал впечатляющие по красоте и смелости авиационные рейды, в которых участвовал сам, сидя позади пилота, и о которых во всеуслышание говорил и писал своим впечатляющим барочным поэтическим стилем. Д'Аннунцио поднимал представление о летчиках своей эскадрильи и о себе до уровня крылатых божеств, наполнял свои авиарейды духом прославленного прошлого Италии. Он даже нашел способ уподобиться летчику-асу – поместил на фюзеляже самолета, на котором летал, изображение туза (франц. – *as*, нем. – *As*, англ. – *ace*) [25]. Соединив авиацию и поэзию в жизни, д'Аннунцио достиг желаемого: он стал невероятно популярен и моден в Италии и во Франции. Он фактически открыл и ввел в культурную практику метод создания мифопоэтической реальности вокруг действительной, а не вымышленной в литературе авиации. После окончания войны д'Аннунцио разместил пропеллер и модели самолетов, на которых летал, среди множества дорогих вещей в своей знаменитой, вызывающей большой интерес не только у историков, но у специалистов по моде и интерьеру вилле на озере Гарда.

Восхищение летчиками-асами в годы Первой мировой войны выразилось и в костюме. Распространившийся в то время в женской одежде стиль «милитари» пополнился маленькими головными уборами, напоминающими шлем летчика.

Мода на летчиков существовала и в 1920–1930-е годы. Но тогда авиация уже постепенно утрачивала романтический ореол ранних лет и становилась символом могущества и власти государства. Летчики оставались в представлении людей суперменами, но уже в ином качестве – как волевые, сильные, дисциплинированные, составляющие суперэлиту государства люди. Соответственно мода на авиацию в плакатах, открытках, живописи, скульптуре, костюме повторяла этот образ.

Полет в космос

4 октября 1957 года СССР запустил в небо Спутник-1. Это была уже другая реальность: Спутник-1 не просто покинул Землю, но вышел в космическое пространство и тут же превратился в космическую сущность, теперь он принадлежал не Земле, а космосу, этому таинственному резервуару неземных сущностей. Проникновение созданного на Земле технического аппарата в космос восхищало и завораживало, люди неотрывно следили за маленькой двигавшейся по небу светящейся точкой. Сразу возникла мода на изображение побывавшего в космосе спутника. А после первого в истории космического полета Юрия Гагарина (1961) мода на космические полеты стала буквально повальной. Космос захватил воображение людей: казалось, что теперь человек способен преодолеть законы и устои земной жизни, что человечество стоит на пороге приобщения к новой, еще неразгаданной жизни в космосе. Предчувствовалось, что в космосе действуют совсем другие законы времени и пространства, а следовательно, открывается тайна космоса, созвучная внутренним глубинным интуициям людей о полете в безвоздушном пространстве. Соответственно появилась мода на предметы, которые побывали в той невиданной ранее среде. Все, что побывало в космосе, становилось своего рода культовым, особенным.

В СССР с изображениями на тему космоса выпускалось множество сувениров, посуды, предметов бытовой техники, игрушек, открыток, ручек, духов и т.д. На этих предметах изображались чаще всего ракеты, спутники, космонавты в скафандрах, собаки Белка и Стрелка,

Лайка. На большинстве таких предметов изображалась и советская символика. Тем самым подчеркивалось, что полеты в космос – это достижение именно СССР, завоевание социализма. Восхищение космосом подразумевало и восхищение советской техникой, советскими учеными. Тем не менее сквозь широко тиражировавшиеся советские идеологические формулировки «советский человек шагает в космос» [26], «подвиги первых советских космонавтов» – это «победа нашего строя, советской науки и техники» [27] и им подобные проникали общепhilosophические размышления о космосе и космическом полете. В 1961 году на польском языке выходит роман Станислава Лема «Солярис», в котором рассказывается о том, что может произойти, если в космосе люди столкнутся с внеземной разумной жизнью иного биологического уровня, находящегося за пределами возможностей человека постигать и понимать. И в том же 1961 году в № 12 журнала «Знание-сила» публикуется глава романа «Соляристы». В 1962 году роман «Солярис» был дважды опубликован в сокращенном переводе в журналах «Наука и Техника» (№ 4–8) и «Звезда» (№ 8–10).

После запуска первых спутников к космической теме заново обращаются известные художники-авангардисты Наталья Гончарова (серия работ «Космос», конец 1950-х годов), Александр Лабас («Космос», конец 1950-х годов). И в вещах «широкого потребления» с космической тематикой появляются авангардные решения философского характера, не связанные с советской символикой. Например, чайный комплект «В космос» (1962) художника В. Н. Ольшевского, ученика Н. М. Сутина.

Однако в СССР на моду в одежде полеты в космос почти не повлияли. За рубежом выходили новые «космические» коллекции таких модельеров, как Андре Курреж и Пьер Карден. Пьер Карден предложил женщинам «водолазки и теплые колготки, которые надо было носить с лунными сапогами на низком каблучке с квадратным носком, желательно белые и желательно лаковые» [28], а Курреж предложил «платья из джерси, короткие мини, которые надо надевать поверх плотных колготок и водолазки» [28]. В СССР образ «советского человека» с присущим ему и устоявшимся стилем одежды в 1960-е годы остается неизменным. Разве что на одежде могли появиться значки или брелки на «космическую тему». Тем не менее на зарубежных показах мод уже в 1960-е годы советские манекенщицы начинают демонстрировать новые «космические» тенденции в костюме.

Наше исследование показывает, что массовое воодушевление людей по поводу полетов на воздушных шарах, а затем на аэропланах, приводившее к моде на полеты, затрагивало различные аспекты культурной и социальной жизни общества. Полеты воздушных шаров являлись и сценой для театрализованных представлений, и символом придворной жизни времен правления Наполеона, а к концу XIX века полет на воздушном шаре укореняется в культуре европейского общества, в том числе и в качестве предтечи полета космического. Отметим, что образы первых воздушных шаров-монгольфьеров остаются в моде и сегодня. Они привносят в нашу жизнь дыхание изысканного уклада жизни европейской аристократии конца XVIII–XIX веков, видевшей в полетах шаров знамение грядущих социальных перемен, ведущих, казалось, к лучшей жизни. Сегодня изображения первых монгольфьеров встречаются на стильной французской утвари, новогодних игрушках, саше, парфюмерии. Репликами первых монгольфьеров был роскошно украшен московский ГУМ в канун Нового 1918 года. Полетевшие в начале XX века аэропланы породили, как мы показали, моду иного характера. Мода на аэропланы рождалась не из желания подражать

аристократии (как это было с воздушными шарами в эпоху Наполеона), а из желания подражатьaviаторам, которые представлялись людьми особой «летающей» породы. Мода на аэропланы в начале XX века захватила буквально все слои общества в самых разных странах, особенно деятелей авангардного искусства. За время Первой мировой войны, по мере того, как авиация становится мощным оружием, мода на авиацию приобретает идеологическую окраску, которая все больше усиливается в 1920-е и 1930-е годы. Следует отметить, что мода на полеты воздушных шаров и на авиацию длилась до тех пор, пока те и другие затрагивали в людях глубинные интуиции, ассоциирующиеся с полетом.

Рассматривая моду на космические путешествия, мы показали, что она может видоизменяться, приобретать идеологические обертона. Но наше историческое исследование позволяет сделать предположение, что мода на космические путешествия никогда не уйдет в прошлое. Бескрайний космос, лежащий вне земных законов, всегда притягивал и будет притягивать людей, увлекать их разум и воображение. Даже С. П. Королев ощущал, что при запуске космической техники человек сталкивается «с великими тайнами всемогущей Природы» [29, с. 230], которые вряд ли когда-либо сможет до конца разгадать.

Список литературы

1. Poe E.A. The Unparalleled Adventure of One Hans Pfaall // Southern Literary Messenger. – 1835. – Vol. 1. – Iss. 10. – P. 565–580.
2. Galluzzo L. Altre scoperte fatte nella luna dal Sigr. Herschel. – Napoli: L. Gatti e Dura, 1836. – 6 p.
3. Ville D'Avray A. Voyage dans la Lune avant 1900. – Paris: Librairie Furne Jouvett & Cie Aediteurs, 1890. – 50 p.
4. Journal des savants. – 1784. – November. – S. 760–762.
5. Emden C.J. 'Nachleben': Cultural memory in Aby Warburg and Walter Benjamin // Cultural memory: essays on European literature and history. – Bern: Peter Lang, 2003. – P. 209–224.
6. Saint-Amand I. The happy days of the Empress Marie Louise. – N.Y.: Charles Scribner's Sons, 1898. – 383 p.
7. Newman E. Stories of the great operas and their composers. – N.Y.: Carden City, 1930. – Vol. 2. – 371 p.
8. Crouch T. Lighter-Than-Air: An Illustrated History of Balloons and Airships. – Baltimore: Johns Hopkins University Press, 2009. – 192 p.
9. Alexander J. T. Aeromania, "Fire Balloons", and Catherine the Great's Ban of 1784 // The Historian. – 1996. – Vol. 58. – Iss. 3. – P. 497–516.
10. Hugo V. The Memoirs of Victor Hugo. Part 5 out of 6, 1899. – URL: <http://www.fullbooks.com/The-Memoirs-of-Victor-Hugo5.html> (accessed 7 November 2017).
11. Société d'encouragement pour l'aviation ou locomotion aérienne: rapport du conseil s'Administration. 1866. – Musée de l'Air et de l'Espace du Bourget, archives, fond «Nadar».
12. Orfer L. L'Aviation à travers les Ages. – Paris: Vendel & Cie, 1912. – 259 p.
13. Желтова Е.Л. Миф о летчике-сверхчеловеке в европейской культуре начала XX века // Вопросы истории естествознания и техники. – 2001. – № 2. – С. 95–115.
14. Hartmann G. La Grande Semaine d'Aviation de la Champagne, Reims du 22 au 29 août 1909. – URL: http://www.hydroretro.net/etudegh/semaine_aviation_champagne_1909.pdf (accessed 20 November 2017).

15. Материалы о деятельности Я.Н. Ростовцева во Всероссийском аэроклубе // ЦГИА. С-П., Ф. 1042. Оп. 1. Л. 1, 4, 24.
16. Maksel R. Chapeau by Blériot. – 2012, December 27, AIRSPACEMAG. – URL: <https://www.airspacemag.com/daily-planet/chapeau-by-blériot-173646894/#SVzYhpV9SPBLoq4E.99> (accessed 20 November 2017).
17. Руга В., Кокорев А. Москва повседневная. Очерки городской жизни начала XX века. – М.: ОЛМА-Пресс, 2006. – 512 с.
18. Dimitroff J.S. Give Russia Wings: The Confluence of Aviation and Russian Futurism, 1909–1914: Ph. D. thesis. – University of Southern California, 1998. – 529 p. – UMI Microform 9919031.
19. Каменский В. Путь энтузиаста. – Пермь: Перм. кн. изд-во, 1968. – 240 с.
20. Каменский В. Жизнь с Маяковским. – М.: ГИХЛ, 1940. – 212 с.
21. Северянин И. Трагедия Титана. Космос. – Берлин; М.: Накануне, 1923. – 230 с.
22. Каменский В. Звучаль веснянки. – М.: Китоврас, 1918. – 160 с.
23. Малевич К.С. Супрематизм. Из Каталога десятой государственной выставки. Беспредметное творчество и супрематизм // Малевич К.С. Собр. соч. в 5 т. – М.: Гилея, 1995. – Т. 1. – С. 150–151.
24. Малевич К. Бог не скинут. Искусство, церковь, фабрика. – Витебск: Издание УНОВИС, 1922. – 40 с.
25. Руссо А., Желтова Е.Л. Авиация в жизни и творчестве Габриеле д'Аннунцио: от авиационной поэзии к пропаганде авиации // Вопросы истории естествознания и техники. – 2008. – № 1. – С. 97–116.
26. Иволгин А. Визитные карточки страны // Советская женщина. – 1961. – № 1. – С. 36.
27. Титов Г. Герман Титов – читателям «Советской женщины» // Советская женщина. – 1962. – № 2. – С. 30.
28. Телепередача «Сделано в СССР». Выпуск «Мода на космос» [Электронный ресурс]. – URL: <https://www.youtube.com/watch?v=3lZUWce6UUQ> (дата обращения: 05.11.2017).
29. Нежные письма сурового человека: из архива Мемориального дома-музея академика С.П. Королева / под. ред. Ю.М. Соломко. – М.: Робин, 2007. – 384 с.

References

1. Poe E.A. The unparalleled adventure of one Hans Pfaall. *Southern Literary Messenger*. 1835, vol. 1, iss. 10, pp. 565-580.
2. Galluzzo L. Altre scoperte fatte nella luna dal Sigr. Herschel. Napoli, L. Gatti e Dura, 1836, 6 p.
3. Ville D'Avray A. Voyage dans la Lune avant 1900. Paris, Librairie Furne Jouvet & Cie Aediteurs, 1890, 50 p.
4. *Journal des Savants*, 1784, November, s. 760–762.
5. Emden C.J. 'Nachleben': Cultural memory in Aby Warburg and Walter Benjamin. *Cultural memory: essays on European literature and history*. Bern, Peter Lang, 2003, pp. 209-224.
6. Saint-Amand I. The happy days of the Empress Marie Louise. New York, Charles Scribner's Sons, 1898, 383 p.
7. Newman E. Stories of the great operas and their composers. Vol. 2. New York, Carden City, 1930, 371 p.
8. Crouch T. Lighter-Than-Air: An Illustrated History of Balloons and Airships. Baltimore, Johns Hopkins University Press, 2009, 192 p.
9. Alexander J. T. Aeromania, "fire balloons", and Catherine the Great's ban of 1784. *The Historian*, 1996, vol. 58, iss. 3, pp. 497-516.
10. Hugo V. The Memoirs of Victor Hugo. Part 5 out of 6, 1899, available at: <http://www.fullbooks.com/The-Memoirs-of-Victor-Hugo5.html> (accessed 7 November 2017)
11. Société d'encouragement pour l'aviation ou locomotion aérienne. Rapport du conseil s'Administration. 1866. Musée de l'Air et de l'Espace du Bourget, archives, fond «Nadar».
12. Orfer L. L'Aviation à travers les Ages. Paris, Vendel & Cie, 1912, 259 p.
13. Zheltova E.L. Mif o letchike-sverkhcheloveke v evropeiskoi kul'ture nachala XX veka [Myth about pilot-superman in European culture of the beginning of XX century]. *Studies in the History of Science and Technology*, 2001, no. 2, 95-115 p.
14. Hartmann G. La Grande Semaine d'Aviation de la Champagne, Reims du 22 au 29 août 1909, available at: http://www.hydroretro.net/etudegh/semaine_aviation_champagne_1909.pdf (accessed 20 November 2017)
15. Materialy o deiatel'nosti Ia. N. Rostovtseva vo Vserossiiskom aeroklube [Materials on the activities of Ia. N. Rostovtsev in Imperial All Russia Aero Club]. *Central State Historical Archive of St. Petersburg*, f. 1042, op.1, pp. 1, 4, 24.
16. Maksel R. Chapeau by Blériot. December 27, 2012. AIRSPACEMAG, available at: <https://www.airspacemag.com/daily-planet/chapeau-by-blériot-173646894/#SVzYhpV9SPBLoq4E.99> (accessed 20 November 2017).

17. Ruga V., Kokorev A. Moskva povsednevnaia. Ocherki gorodskoi zhizni nachala XX veka [Everyday Moscow. Essays on urban life of the beginning of XX century]. Moscow, OLMA-Press, 2006, 512 p.
18. Dimitroff J.S. Give Russia Wings: The Confluence of Aviation and Russian Futurism, 1909-14. Ph. D. thesis. University of Southern California. The USA, 1998, UMI Microform 9919031, 529 p.
19. Kamenskii V. Put' entuziasta [The way of enthusiast]. Perm', Permskoe knizhnoe izdatel'stvo, 1968, 240 p.
20. Kamenskii V. Zhizn' s Mayakovskim [Life with Mayakovsky]. Moscow, State Publishing House of Fiction, 1940, 212 p.
21. Severianin I. Tragediia Titana. Kosmos [Tragedy of Titan. Cosmos]. Berlin-Moscow, Nakanune, 1923, 230 p.
22. Kamenskii V. Zvuchal' vesnianki [Caddisfly clinking]. Moscow, Kitovras, 1918, 160 p.
23. Malevich K.S. Suprematizm. «Iz kataloga desiatoi gosudarstvennoi vystavki. Bespredmetnoe tvorchestvo i suprematizm» [Suprematism. «From the catalog of the tenth state exhibition. Non-figurative art and suprematism»]. Vol.1. Moscow, Gileia, 1995, pp. 150-151.
24. Malevich K. Bog ne skinut. Iskustvo, tserkov', fabrika [God is not cast down. Art, church, factory]. Vitebsk, UNOVIS, 1922, 40 p.
25. Russo A., Zheltova E.L. Aviatsiia v zhizni i tvorchestve Gabriele D' Annuntsio: ot aviatsionnoi poezii k propagande aviatsii [Aviation in life and work of Gabriele D'Annunzio: from aviation poetry to the propaganda of aviation]. *Studies in the History of Science and Technology*, 2008, no. 1, pp. 97-116.
26. Ivolgin A. Vizitnye kartochki strany [Visiting cards of the state]. *Soviet woman*, 1961, no 1, p. 36.
27. Titov G. German Titov – chitateliu «Sovetskoi zhenshchiny» [German Titov to the readers of the magazine «Soviet woman»]. *Soviet woman*, 1962, no 2, p. 30.
28. TV-show «Sdelano v SSSR» [Made in Russia]. Episode «Moda na kosmos» [Fashion for cosmos], available at: <https://www.youtube.com/watch?v=3lZUWce6UUQ> (accessed 5 November 2017).
29. Nezhnye pis'ma surovogo cheloveka: iz arkhiva Memorial'nogo doma-muzeia akademika S.P. Koroleva [Sentimental letters of the rugged man: from the archive of the Memorial house-museum of academician S.P. Korolev]. Ed. Ju.M. Solomko. Moscow, Robin, 2007, 384 p.

Получено: 25.11.2017

Принято к печати: 24.04.2018