

DOI: 10.15593/perm.kipf/2020.2.08

УДК 821.161.1-3:629.73(091)(47+57)

РАННЯЯ «АВИАЦИОННАЯ» ПРОЗА ВАСИЛИЯ КАМЕНСКОГО: ВЗГЛЯД ИСТОРИКА АВИАЦИИ

Е.Л. Желтова

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

О СТАТЬЕ

Получена: 18 мая 2019 г.
Принята: 19 декабря 2019 г.
Опубликована: 19 октября 2020 г.

Ключевые слова:

Василий Каменский, футуризм, авиация и литература, авиация и культура, авиация в русской литературе, авиация в европейской литературе, ранняя авиация.

АННОТАЦИЯ

Тема ранней авиации (1908–1914) в литературе привлекала и привлекает исследователей. Однако вклад уроженца Пермской губернии, известного писателя Василия Каменского в эту тему сильно недооценен. Настоящая статья приурочена к 135-летию писателя. В ней рассматривается то, как Каменский передал свои уникальные опыт и наблюдения одного из первых русских авиаторов в малоизвестных и практически неисследованных произведениях – рассказе «Аэроплан и первая любовь», пьесе «Жизнь авиатора» и эссе «Аэро-пророчество». От авторов ранее опубликованных работ об авиации в творчестве Каменского ускользнуло, что в рассматриваемые годы полеты на аэропланах в европейской культуре и литературе соотносились с религиозными и мифологическими представлениями о полете. Это явление мы именуем воображаемым теоморфизмом ранней авиации. В статье демонстрируется, что в рассматриваемых произведениях Каменский первым в России точно выявил и художественно воплотил главные темы, которые питали воображаемый теоморфизм ранней авиации. Показывается, что те же темы позже частично будут отражены в произведениях Л. Андреева, А. Куприна и М. Цветаевой, и что в пьесе «Жизнь авиатора» Каменский первым в России показывает черты культового отношения к аэропланам, которое зарождалось в те годы во многих странах. Демонстрируется, что в своих литературных взглядах Каменский стоял в одном ряду с известными европейскими писателями, прежде всего с Габриэле Д'Аннунцио, у которого, в основополагающем для всей европейской литературы о ранней авиации романе «Может быть – да, может быть – нет», звучат те же темы. В результате анализа архивных документов Российского государственного архива литературы и искусства и периодики тех лет уточняется ряд фактов биографии Каменского, связанных с его увлечением авиацией.

© ПНИПУ

© Желтова Елена Леонидовна – кандидат технических наук,
ведущий научный сотрудник, ORCID: <https://orcid.org/0000-0003-4835-5292>,
e-mail: eleberle@gmail.com.

© Elena L. Zheltova – PhD, Leading Researcher,
ORCID: <https://orcid.org/0000-0003-4835-5292>, e-mail: eleberle@gmail.com.



Эта статья доступна в соответствии с условиями лицензии Creative Commons Attribution-NonCommercial 4.0 International License (CC BY-NC 4.0)

This work is licensed under a Creative Commons Attribution-NonCommercial 4.0 International License (CC BY-NC 4.0)

EARLY AVIATION PROSE OF VASILY KAMENSKY: THE VIEW OF THE HISTORIAN OF AVIATION

Elena L. Zheltova

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

ARTICLE INFO

Received: 18 May 2019
Accepted: 19 December 2019
Published: 19 October 2020

Keywords:

Vasily Kamensky, futurism, aviation and Russian literature, aviation and European literature, cultural aviation, early aviation.

ABSTRACT

The topic of early (1908–1914) aviation in modern literature is still of interest for the scholars. However, the contribution of the Russian writer Vasily Kamensky to this subject has been underestimated. In the article it is described Kamensky's reflection of his unique experience of one of the first Russian aviators in his little-known and unstudied aviation prose: the story "Airplane and the First Love", the play "Life of the Aviator", and the essay "Aero-prophecy". The phenomenon that in European literature early aviation gained cultural correlation with the religious and mythological notions of flight has not been noticed by the scholars of Kamensky's works. We name this phenomenon the imaginary theo-morphism of early aviation. It is proved that in the analyzed prose Kamensky identified and artistically embodied the main themes of imaginary theo-morphism of early aviation for the first time in Russia. It is shown that the same themes were later reflected by famous Russian writers L. Andreev, A. Kuprin, and poet M. Tsvetaeva. In addition, it is proved that in his play "The Life of Aviator" Kamensky was the first in Russia to demonstrate the features of the arising cult attitude to airplanes at that time. It is proved that Kamensky in his literary views was on a par with some European writers, with Gabriele D'Annunzio first of all, who in his classical for early aviation literature novel "Maybe – yes, maybe – no" presented the same themes. Due to the analysis of Kamensky's archival documents from the Russian State Archive of Literature and Art and of the periodicals of the time, some related to Kamensky's devotion to aviation facts have been specified.

© PNRPU

Ранний период авиации – имеется в виду период после вызвавших общеевропейский ажиотаж полетов братьев Райт¹ в Лондоне и Париже осенью 1908 года до начала Первой мировой войны в августе 1914 года – оказал столь сильное влияние на литературу и литераторов, что интерес исследователей к этому сюжету не ослабевает и сегодня. (Обзор работ по теме см, например, [1, с. 172–173]).

Однако вклад уроженца Пермской губернии, известного поэта и писателя Василия Каменского в указанную тему сильно недооценен. В 2019 году исполняется 135 лет со дня его рождения. В связи с этой датой присмотримся еще раз к тому, как Каменский, один из первых русских авиаторов, воплотил свои уникальные опыт и наблюдения в литературных произведениях.

Об авиации в творчестве Каменского опубликовано немного. Это статья А. Россомахина «Поэт-авиатор: полеты Каменского в стихах и наяву», в которой на фоне краткого изложения истории увлечения Каменского авиацией рассматривается его футуристическая поэзия о полетах на аэропланах и лишь упоминается, что одними из первых произведений Каменского об авиации были эссе «Аэропророчество», рассказ «Аэроплан и первая любовь» и пьеса «Жизнь авиатора» [2, с. 101–113]. Это исследование В.В. Мароши, где автор подробно останавливается на дионисийских (восходящих к Ницше) мотивах в генезисе мифологемы авиатора в литературе первой трети XX века и с этой же позиции рассматривает автобиографические и наиболее значительные футуристические поэтические произведения Каменского [3, с. 25–29]. В схожем литературоведческом ключе написана и другая работа Мароши о мифологеме поле-

¹ Братья Уилбур и Орвилл Райт – американцы, за которыми признается приоритет конструирования аэроплана, первый управляемый полет которого был совершен ими в декабре 1903 года в США.

та авиатора в творчестве Каменского [4]. На то, что именно авиационный контекст актуализировал в глазах Каменского концепцию «слова на свободе» идеолога футуризма Филиппо Томмазо Маринетти, указывает Е. Осташевский [2, с. 200–201]. Темы авиации в жизни и творчестве Каменского касается и американский историк авиации Роберт Уол [5, с. 144–153].

В данной статье мы обратимся к вышеупомянутым малоизвестным и практически неизученным прозаическим произведениям Каменского – рассказу «Аэроплан и первая любовь», пьесе «Жизнь авиатора» и эссе «Аэро-пророчество», – которые писались в 1911–1912 годах, когда Каменский летал на аэропланах. Мы рассмотрим эти произведения не с литературоведческой точки зрения, а с исторической или даже культурологической позиции. Но прежде укажем на одну важную особенность раннего периода авиации, которая ускользнула от внимания исследователей творчества Каменского.

Поднявшиеся в начале XX века в небо первые аэропланы явили миру необычное явление. Невиданный образ летящей, управляемой человеком машины воздействовал на людей, на их воображение чрезвычайно сильно. Впервые видевшие взлетевший аэроплан не верили своим глазам, не справлялись со своими эмоциями. И сами полеты на первых неустойчивых аэропланах, у которых не было фюзеляжей, доставляли летчикам и их пассажирам невероятное, можно сказать сверхъестественное, ощущение полета². «Голубоватый эфир, любовно носивший меня в своих бархатных объятиях, мне родственной земли. Не в бессознательности ли этого ощущения кроется тот огромный интерес масс, который пробуждает авиация?» – задавался вопросом в конце своего очерка «В пространстве» легендарный летчик Сергей Уточкин³.

Ранняя авиация таила в себе загадку. С одной стороны, аэроплан очевидно был «бездушной машиной», техникой, а с другой – полеты на нем рождали и у зрителей, и у летчиков переживания, затрагивавшие глубинное, онтологически присущее человеку ощущение полета, которое (выраженное в мифах, преданиях, поэзии и т.п.) красной нитью проходит через всю историю человеческой культуры. Эта загадка ранней авиации – является ли полет на летящей машине чем-то большим, нежели простое механическое перемещение по воздуху, – привлекла в те годы поэтов и писателей, а ощущение, что ранняя авиация, возможно, таит в себе прикосновение к истинному, покоящемуся в глубинах человеческого существа полету, роднило ремесло поэта и авиатора.

В России о ранней авиации писали многие поэты и писатели. Большинство из них, подобно Александру Блоку и Андрею Белому, склонялись к тому, что полет на аэроплане – это бездуховный, безжизненный полет, который если и сулит, то только беды и войны⁴.

Из знаменитых и влиятельных литераторов позитивно встретили авиацию Валерий Брюсов, Александр Куприн и Леонид Андреев⁵.

Осенью 1908 года Брюсов посвятил первым авиаторам стихотворение «Кому-то», в котором воспел волю и ум человека, приведшие к созданию аэроплана, и грандиозность грядущей эпохи «аэро». Еще одно стихотворение об авиации («На полетах») Брюсов написал в мае

² Свидетельства о безумных реакциях зрителей, впервые увидевших летящий аэроплан, и первых летчиков и их пассажиров о том, что в полете ощущается невероятно цельная радость, теряется чувство реальности, отступает страх смерти и т.п. см., например, [6, с. 97–98].

³ 19 июля 1911 года, то есть как раз в то время, когда Каменский находился в Перми и пытался продемонстрировать свое умение летать жителям Нижней Куры, очерк Уточкина «В пространстве» был опубликован в газете «Пермские ведомости» [7, с. 3]. В.В. Мароши, ссылаясь на работу С.Н. Токарева «Хроника трагического перелета» (1991), придерживается мнения, что Уточкин был «опьянен» полетами, так как принимал большие дозы кокаина в целях обезболивания [3, с. 21]. Даже если это было так, феномен особых состояний и ощущений при полетах на первых аэропланах остается – тому есть множество других свидетельств [8, с. 164–165]. А очерк Уточкина в любом случае вносил свой вклад в этот загадочный для многих современников культурный феномен.

⁴ Подробно об этом см. [8, с. 167–171].

⁵ Подробнее об авиации в творчестве В. Брюсова, А. Куприна и Л. Андреева см. [8, с. 170–172].

1914 года, сразу после посещения в Москве полетов виртуозного французского летчика Адольфа Селестена Пегу. В нем Брюсов уловил романтический отголосок вечной любви в атмосфере вокруг первых полетов авиаторов. Но больше об авиации в интересующий нас период Брюсов не писал.

Александр Куприн был знаком с ранней авиацией ближе, чем Брюсов. Он жил около Гатчинского аэродрома, дружил с первыми русскими летчиками. Осенью 1910 года поднялся в воздух вместе с известным борцом Иваном Заикиным, который к тому времени получил диплом летчика. Свой, едва не закончившийся полной катастрофой, полет писатель описал в рассказе «Мой полет» (1911). В нем неоднократно подчеркивается особенное состояние в полете, полет сопровождало «забвение времени, опасности, ценности собственной жизни...» [9, с. 626]. В июле 1913 года Куприн пишет небольшое стихотворение памяти погибшего на Гатчинском аэродроме летчика К.К. Цамае [10, с. 2]. Но главные свои произведения, в которых он отразит свою веру в особую породу летчиков, «людей-птиц», особый уклад их жизни, очерк «Люди-птицы» и рассказ «Потерянное сердце», Куприн напишет и опубликует позже интересующего нас периода⁶.

Леонид Андреев также был вдохновлен авиацией. Весной 1910 года он ежедневно посещал проходившую в Санкт-Петербурге Первую авиационную неделю. А после ошеломившей весь Санкт-Петербург гибели летчика Льва Мациевича во время Всероссийского праздника воздухоплавания в октябре 1910 года Андреев написал рассказ «Полет»⁷, в котором гибель летчика предстает естественно продолжающим полет на самолете вознесением души, в то время как земле, в падении, возвращается падением же отмеченная плоть⁸.

Не вызывает сомнения, что в кругу поэтов и писателей, приветствовавших раннюю авиацию, Василий Каменский занимает особое место. С полным основанием можно говорить о том, что именно он, будучи не только поэтом, но и одним из первых русских дипломированных авиаторов, внес неоценимый вклад в тему полетов на аэропланах, которая заняла одно из центральных мест в русском футуризме. Именно поэтому тема авиации и футуризма, а не собственно ранней авиации привлекала и привлекает основное внимание исследователей.

Однако если мы обратимся к упоминаемой выше ранней прозе Каменского об авиации, то обнаружим, что почти не нашедшая отклика в русской литературе и поэзии рассматриваемого периода особенная, наполненная надмирными ощущениями и ожиданиями атмосфера ранней авиации в ней детально художественно отражена и отрефлексирована. В данной статье мы подробно рассмотрим эту художественную рефлексию Каменского и сравним ее с аналогичными в произведениях европейских писателей. Такое сравнение будет проводиться не в целях литературного анализа, а с тем, чтобы показать, какие ставшие позднее типичными для европейской культуры мифопоэтические темы о первых авиаторах были впервые в России оформлены Каменским и каким образом в прозе Каменского отразился особый уклад жизни первых летчиков. Рассматриваемые произведения писались в период, когда Каменский летал на аэроплане. Поэтому их анализ проводится на фоне изложения истории увлечения Каменского авиацией, которая будет уточнена на основе архивных материалов и периодики тех лет.

Прежде чем перейти непосредственно к исследованию, скажем несколько слов о методологическом подходе к материалу. В монографии В.В. Абашева «Пермь как текст» убедительно

⁶ Очерк А. Куприна «Люди-птицы» был впервые опубликован в газете «Петроградский листок» (№ 79) 1 апреля 1917 г.; рассказ «Потерянное сердце» впервые был опубликован в газете «Возрождение» (№ 2091, 2092), 22–23 февраля 1931 года.

⁷ Впервые рассказ Л. Андреева «Полет» был опубликован под заглавием «Надсмертное» в журнале «Современный мир», 1914, № 1.

⁸ Взгляды В. Брюсова, А. Куприна и Л. Андреева на авиацию были нами рассмотрены в [8].

тельно показано, что центром творческого самовыражения Каменского является не только его автобиографическая проза, но и любые автобиографические тексты [11, с. 163]. Для нашего исследования из этого важного наблюдения вытекает конкретный метод работы с материалом. При воссоздании исторического контекста, который затем нашел выражение в исследуемых прозаических произведениях, любые высказывания Каменского (будь то реклама его полетов или выдержка из автобиографии) будут рассматриваться, вслед за Абашевым, не как свидетельства реальных событий его биографии, но как фрагменты автобиографического творчества. Разумеется, мы учитываем, что фактологическая история увлечения Каменского авиацией воссоздавалась и ранее (см, например, [5, с. 144–153]). В нашей работе мы будем оглядываться на биографию поэта, написанную С.М. Гинцем, современником и другом Каменского, которая, на наш взгляд, остается лучшей [12].

Массовый интерес к авиации возник в России в конце лета 1909 года, после того как в конце июля этого года французский летчик и авиаконструктор Луи Блерио на моноплане собственной конструкции перелетел через Ла-Манш. А в начале 1910 года в Санкт-Петербурге произошло первое в России важное авиационное событие: с 25 апреля по 2 мая (с 8 по 15 мая нов. ст.) на Коломяжском ипподроме проходила Первая авиационная неделя. Каменский не был в эти дни в Санкт-Петербурге, однако можно предположить, что он читал о Первой авиационной неделе в газетах – все русские газеты освещали это организованное с размахом событие. Газеты писали, что на трибунах для знатной публики пел сводный хор московских и санкт-петербургских цыган, а в буфете играл модный румынский оркестр Тассико; подробно описывались полеты, особенно совершавшиеся «в высочайшем присутствии» Николая II. Писали и о том, какие дорогие подарки были «всемилоостивейше пожалованы авиаторам»⁹, что Первую авиационную неделю посещали титулованные особы и знаменитости, а в честь авиаторов устраивались особые приемы [13, л. 29]. Газеты отмечали и то, что смотреть на аэропланы ходили многие жившие в Санкт-Петербурге писатели и поэты [14, с. 3], в числе которых были знакомые Каменскому по работе в журнале «Весна» Л. Андреев, А. Блок и М. Кузмин. Вспоминая об этом времени, Каменский напишет, что его «нестерпимо потянуло к крыльям аэроплана» [15, с. 107].

После возвращения в Петербург Каменский стал посещать Гатчинский аэродром, где в начале мая 1910 года была создана первая русская авиационная школа; там он познакомился с первыми русскими летчиками – Михаилом Ефимовым, Александром Васильевым, Борисом Россинским, Сергеем Уточкиным. Он стремился лично испытать полет на аэроплане и впервые поднялся в небо вместе с летчиком и шеф-инструктором первой русской авиационной школы в Гатчине Владимиром Александровичем Лебедевым [15, с. 107].

Осенью 1910 года Владимир Лебедев создал в Петербурге авиационную фирму, через которую можно было покупать и доставлять аэропланы из Европы. В ноябре 1910 года Каменский решил купить через фирму Лебедева свой собственный аэроплан [16, док. 1]¹⁰. По всей видимости, выбор Каменского пал на модель аэроплана Блерио XI, поскольку именно на таком аэроплане Луи Блерио триумфально перелетел через Ла-Манш. Каменский хотел об-

⁹ Авиатору Николаю Попову, например, были подарены золотые часы с цепочкой и изображением государственного герба от торгового дома Павла Буре [13, л. 1].

¹⁰ С.М. Гинц в биографии Каменского ссылается на письмо Лебедева Каменскому, в котором Лебедев комментирует модели аэропланов, которые в то время придумывал Каменский [12, с. 73–74]. Это письмо, написанное Лебедевым 26 декабря 1910 года, хранится в РГАЛИ [19, д. 1].

разно уподобиться воспетому многими европейскими поэтами и художниками полету Блерио; кроме того, моноплан Блерио больше других аэропланов был похож на летящую птицу и этим также вдохновлял Каменского. А рациональные доводы, такие, например, что в Гатчинской авиашколе не было инструкторов, обучающих полетам на аэропланах конструкции Блерио, в поэтическом воображении Каменского не играли значительной роли. Каменский неудержимо стремился как можно скорее научиться летать и не желал ждать два месяца, пока, как объяснял ему Лебедев, его аэроплан будет сконструирован и доставлен из Франции. Каменский не хотел ждать и весны, когда на Гатчинском аэродроме растает снег и наступит благоприятная для полетов безветренная погода [16]. И, последовав совету летчика Сергея Уточкина, Каменский отправился в Париж, в летную школу Луи Блерио [15, с. 110–111].

О пребывании в авиационной школе Блерио в Исси-ле-Мулино под Парижем наиболее подробно рассказано самим Каменским [17, с. 110–113]. Там Каменский научился самостоятельно рулить на самолете по аэродрому, но подняться в воздух ему не позволили, так как он не мог внести залог на случай, если разобьет аэроплан.

А далее к Каменскому в Париж приехал Владимир Лебедев. Он познакомил Каменского с авиаконструктором Анри Фарманом, и они вместе поехали в Лондон на воздухоплавательную выставку [15, с. 115]. (Каменский, как нам представляется, вспоминает здесь Третью международную воздухоплавательную выставку, проходившую в марте 1911 года в национальном выставочном зале «Олимпия» в Лондоне.)

В Санкт-Петербурге, на Гатчинском аэродроме, Каменского уже ожидал доставленный из Франции моноплан. Получив от Лебедева, не умевшего летать на аэропланах конструкции Блерио, лишь общие наставления, Каменский решил самостоятельно подняться в воздух [15, с. 124]. Он несколько раз взлетал на Гатчинском аэродроме (по одним данным, 5 раз), но затем был неудачный полет, самолет был поврежден, и потребовалось время на его восстановление [18, с. 3]. А в июне Каменский (это был 1911 год) отправил свой самолет в Пермь и последовал за ним сам.

«Аэроплан и первая любовь»

Не вызывает сомнения, что, помимо романтического и героического ореола, в профессии летчика Каменского привлекали и почести, и баснословные гонорары, которые получали первые авиаторы за публичные полеты и за рекорды. Но почему Каменский был столь нетерпелив в своем стремлении приобрести аэроплан, почему, едва научившись отрываться от земли, устремился организовать серию демонстрационных полетов в своем родном крае, в Перми? Мы согласны с В.В. Абашевым, что Каменский ринулся стать летчиком после литературного провала повести «Землянка» (1910) и что он жаждал триумфа авиатора прежде всего в Перми, так как этим намеревался компенсировать в глазах своей жены и земляков литературную неудачу [11, с. 193–194]. Но помимо этого, Каменским двигало желание быстро заработать, ведь он еще даже не выплатил всей стоимости приобретенного аэроплана Владимиру Лебедеву [19, д. 3].

Уже 3 мая 1911 года¹¹ газета «Пермские ведомости» писала: «...в текущем месяце состоятся на пермском ипподроме полеты молодого авиатора В.В. Каменского на собственном аэроплане системы Блерио. Перед полетами В.В. Каменский предлагает в городском театре прочитать лекцию о современном воздухоплавании по следующей программе: 1) механиче-

¹¹ Здесь и далее даты приводятся по юлианскому календарю (то есть по старому стилю).

ский полет по принципу парения, 2) история развития авиации, 3) бипланы американского типа «Райт», 4) французские бипланы и монопланы, 5) аэропланы последних конструкций и 6) авиация в России» [20, с. 3].

То есть Каменский хотел произвести впечатление на пермяков еще и теми знаниям об авиации, которые приобрел за время путешествия с Фарманом и Лебедевым по Европе.

Но в мае Каменский в Пермь не приехал. 27 мая «Пермские ведомости» уточняли, что Каменский приедет «на будущей неделе» и что пермский ипподром уже сдан Каменскому вице-президентом бегового общества за 100 рублей в день [21, с. 3].

В первых числах июня газеты «Пермские ведомости» и «Пермский край» еще раз информировали читателей, что в Пермь намерен приехать авиатор Каменский [22, с. 3, 23, с. 23]. А на следующий день после его приезда в Пермь (9 июня), «Пермские ведомости» писали, что «пермяк-авиатор» летал около 30 раз в Гатчине и прошел за границей «серьезную школу авиаторского искусства», а аэроплан Каменского преподносили как «самый усовершенствованный из всех до сих пор известных» [24, с. 3]. Все это было явным преувеличением; скорее всего, текст заметки был написан со слов самого Каменского.

Каменский стремился заработать на полетах и даже планировал за немалые деньги (500 рублей за 10 дней обучения с человека) дать желающим серию уроков пилотирования [25, с. 3]. Его полет был назначен на 18 июня [26, с. 3]. Но тут пришла телеграмма из Санкт-Петербурга, из Императорского Всероссийского аэроклуба, в которой говорилось, что Каменский не имеет звания пилота-авиатора, что его аэроплан не зарегистрирован в Императорском Всероссийском аэроклубе и что поэтому публичные полеты Каменского не могут быть разрешены [27, с. 3]. Полеты Каменского отменили, тем не менее он попытался совершить пробные взлеты, о чем 24 июня 1911 года сообщалось в «Пермских ведомостях»: «Пробные полеты В.В. Каменского третьего и четвертого дня были весьма неудачными. Аппарат “Блерио XI” со слабосильной машиной пытался два раза отделиться от земли, но безуспешно» [28, с. 3].

Далее в заметке выражалась надежда, что Каменский «воспользуется летним временем и получит звание пилота, т.е. пополнит свои знания по воздухоплаванию и умению обращаться с аппаратом» [28, с. 3].

Вынужденно покинув ипподром, Каменский тем не менее пытается летать на берегах Камы, о чем почти через месяц сообщалось в «Пермских ведомостях»: «В понедельник (то есть 18 июля. – Е.Ж.) в Н.-Курьях пытался летать любитель В.В. Каменский; с песков, лежащих немного выше Курьи, он поднялся на незначительную высоту в воздух, где и продержался около минуты. Курьянские дачники устроили г. Каменскому овацию» [29, с. 3].

Так Каменский, хотя и был вознагражден аплодисментами жителей Нижней Курьи, в прессе своего родного края из опытного, рассчитывавшего на триумф авиатора превратился в слабо владеющего навыками пилотирования «любителя». По-видимому, ему стало ясно, что для дальнейшей карьеры нужно приобрести диплом летчика. Но бурная фантазия поэта, которая постоянно компенсировала его комплекс несостоятельности (о чем пишет В.В. Абашев [11, с. 163–164]), рисовала другие картины его полетов в Перми. С.М. Гинц в книге о Каменском пишет, что во время тренировок в Нижней Курье ему «удавалось не только оторваться от земли, но и взлетать выше колокольни городского Собора» [12, с. 77].

На наш взгляд, этот сюжет был записан со слов самого поэта. Дело в том, что образ аэроплана, летящего над собором, в те годы становился символом новой наступающей «аэро-эпохи». В 1910–1911 годах образ аэроплана над главным собором города постоянно встречался в рекламах первых европейских авиационных состязаний, печатался крупным планом в ве-

дущих европейских журналах. Авиаторы разных стран стремились совершить полет вокруг главного собора того или иного города. В 1910 году летчик Евгений Руднев облетел Исаакиевский собор¹². Каменский не смог совершить этот ритуальный, зримо утверждавший новый небесный символ наступающего XX столетия полет в своем родном городе, в Перми, но он совершил его ретроспективно в тексте, написанном Гинцем.

После поездки в Пермь Каменский пишет рассказ «Аэроплан и первая любовь». 2 декабря 1911 года этот рассказ появился на страницах «Синего Журнала» [30].

«Со священным трепетом первой любви» герой рассказа приобретает аэроплан Блерио. Он предчувствует, что полет на летающей машине одарит его неземным счастьем, неземной любовью. Впервые взлетев на своей «летающей птице», герой рассказа ощутил себя «молодым богом». А далее он решает уехать со своей возлюбленной механической птицей «в свадебное путешествие», в родные места, на берега Камы в Нижнюю Курью. Там молодой авиатор дает волю своей страсти, «белой гигантской чайкой» носится над «золотыми берегами и над Камой». В полете он испытывает чувство физического единства с крылатой машиной, и это чувство свободного полета оборачивается переживанием духовного и физического освобождения.

Наблюдая за полетами героя-авиатора, в него первой всепоглощающей любовью влюбляется молодая девушка с большими черными глазами. Но первая любовь к аэроплану для авиатора сильнее первой любви девушки, он выбирает полеты и уезжает. Девушка не выносит разлуки и принимает смертельную дозу яда.

Тема открывающейся в полете на аэроплане любви, более значительной, чем «земная» любовь к женщине, уже звучала в европейской литературе. В вышедшем в Италии в феврале 1910 года романе Габриэле Д'Аннунцио «Может быть – да, может быть – нет» центральный сюжет ведет летчика к открывающейся в полете на аэроплане высшей любви, дарящей возможность избавления от изнуряющих отношений с женщиной. В романе Д'Аннунцио более определенно звучит и затронутая вскользь Каменским тема духовного преображения летчика в бога: после опасного перелета через Тирренское море герой-летчик у Д'Аннунцио ощущает духовную метаморфозу и слышит голос свыше, который говорит ему, что он стал богом [31, с. 103].

В «Аэроплане и первой любви» Каменский описывает еще одно состояние, или даже таинственную область, к которой, казалось, приближается летящий летчик, – пространство, где витают души умерших. Финал рассказа: «Но иногда во время полетов, в туманном пространстве я вижу перед собой огромные черные глаза и как будто слышу знакомый жуткий шепот: “Не летай – ты погибнешь”...!» [30].

В начале рассказа Каменский писал, что после едва не закончившегося полной катастрофой полета (воспроизводившего неудачный полет самого Каменского на Гатчинском аэродроме) у героя пропал страх падения с летящего аэроплана, что полет одарил его высоким чувством, несовместимым со страхом смерти. В конце рассказа перед летящим летчиком появляется бестелесный образ умершей девушки, пророчащий его гибель. А в упомянутом романе Д'Аннунцио летчик в полете обнаруживает тень недавно погибшего друга, тоже летчика, «сидящую между одним и другим крылом, подобно духу ветра, подобно невидимому пилоту, который указывал ему путь и подъем» [31, с. 103].

Не без влияния Д'Аннунцио в период Первой мировой войны сюжет о возможной встрече в полете на аэроплане с призраком погибшего летчика на некоторое время укоренится

¹² Подробнее об этом см. [6, с. 102].

в европейской культурной мифологии [31, с. 103–106]. В своем рассказе Каменский не уловил конкретную сюжетную канву потенциального мифа, где летящий самолет становится местом встречи живого и погибшего летчиков. Тем не менее в произведениях обоих авторов отражена одна и та же тема: летчик летает по воздуху вполне в классическом, восходящем к античности понимании воздуха как грани между реальным и потусторонним мирами.

Неизвестно, читал ли Василий Каменский роман Д'Аннунцио «Может быть – да, может быть – нет», который в 1910 году, в рамках публикации собрания сочинений Д'Аннунцио издательством В.М. Саблина, появился на русском языке [32]. Но, так или иначе, Каменский в рассказе «Аэроплан и первая любовь» первым в русской литературе осмыслил особые состояния, переживаемые в те годы летчиками. Эти темы чуть позднее станут типичными для обще-европейского представления о летчике-сверхчеловеке [6].

«Жизнь авиатора»

Осенью 1911 года Каменский уезжает в Варшаву, где в начале ноября успешно сдает экзамен на звание международного летчика-авиатора [15, с. 128]. А к декабрю 1911 года он завершает пьесу об авиаторах. Одна машинописная копия пьесы (названная «Жизнь авиаторская») хранится в Санкт-Петербургском государственном музее театрального и музыкального искусства (данные приведены согласно [34, с. 503])¹³, а вторая копия, на которой от руки написано название «Жизнь авиатора», – в Российском государственном архиве литературы и искусства в Москве [34].

Пьеса никогда не ставилась и не издавалась, но она занимает важное место среди произведений о ранней авиации. В ней много деталей и описаний, отражающих точное знание Каменским бытовой, повседневной стороны жизни первых летчиков, а также идей и образов, предвосхищающих творчество кубо-футуристов [35, с. 283–340].

Для нашего исследования пьеса интересна тем, что в ней Каменский показывает рождение квазирелигиозного культа авиации, явления, которое в первые годы авиации возникло во многих странах¹⁴.

В «Жизни авиатора» наступающий новый мир авиации, аэропланов, полетов противопоставляется традиционному, патриархальному укладу, которым живут мать и жена главного героя, авиатора Макса. Когда Макс уходит на аэродром, мать героя (ее Каменский ласково называет старушкой) и жена пребывают в страхе перед опасными для жизни Макса аэропланами. По вечерам православная старушка молится за Макса и призывает молиться жену героя, но молодая женщина мечется между старушкой и Максом.

А Макс проникнут новой верой. Он мыслит себя «авиатором с душой птицы», чувствует, что, летая, познал «красоту бесконечного пространства» и больше не может жить без полетов, что «понемногу превращается в орла» [34, с. 5–6]. В Максе, даже в его внешности, проявляется что-то сверхчеловеческое, и его все меньше притягивает домашний уклад.

Тут появляется Княгиня «с птичьими глазами», которая безумно хочет научиться летать. Княгиня уверяет Макса, что ее желание – летать «выше страсти, выше земной любви» [34, с. 10]. Макс чувствует, что призванная своим благородным происхождением к возвышен-

¹³ В своей диссертации Дж. Димитров показал, что неопубликованная и никогда не ставившаяся пьеса В. Каменского о жизни авиаторов была завершена к декабрю 1911 года. Димитров анализировал копию пьесы, хранящуюся в Санкт-Петербургском государственном музее театрального и музыкального искусства, и полагал, что это единственная сохранившаяся копия. Однако сохранилась и вторая копия пьесы, которая хранится в Российском государственном архиве литературы и искусства в Москве [34].

¹⁴ Наиболее полно возникновение квазирелигиозного культа вокруг ранней авиации описано в [36] на примере США.

ному существованию, Княгиня принадлежит к той же стремящейся к полетам «птичьей» породе, и решает дать ей уроки пилотирования.

В первые годы авиации впечатление, что авиаторы – люди особенные, сродни птицам, было широко распространено. Например, когда осенью 1908 года Уилбур Райт впервые привез свой биплан во Францию, газета Daily Mail поместила его фотографию и описала как человека, у которого и в телосложении, и в форме носа, и в выражении глаз видна особая «птичья» порода [5, с. 30]. В «Жизни авиатора» Каменский первым в русской литературе отразил это распространившееся в те годы в культуре разных стран, в том числе и в России, поверье. Позднее о нем же в очерке «Люди-птицы» напишет Куприн.

Но, согласно пьесе, чтобы стать авиатором, недостаточно принадлежать к особенной, стремящейся к полету породе людей. Макс предупреждает Княгиню, что каждый, кто летает, должен быть готов к гибели, и посвящает ее в скрытый от посторонних ритуал авиаторов: показывает в своем доме фрагменты разбившихся аэропланов, прикрепленные к стене рядом со старой фотографией.

Поклонение останкам самолета в пьесе Каменского наполнено, можно сказать, религиозным смыслом. Если в христианской вере центральное место занимает идея Вознесения, то останки разбившегося самолета, размещенные на стене, становятся сокровенным или даже сакральным напоминанием о переходе летчика в мир иной во время полета на аэроплане. Такой же сакральный смысл будет иметь и распространившийся во время Первой мировой войны обычай ставить на могилах летчиков пропеллер самолета вместо креста, о чем в очерке «Люди-птицы» напишет А. Куприн.

Княгиня разделяет веру Макса. А жена Макса чувствует, что в Княгине он нашел свой идеал. Макс видит слезы жены и матери, но еще больше убеждается, что хочет только летать, что он человек новой эпохи, непосредственно через полет познающий неизведанные миры.

Во втором акте действие пьесы перемещается в ангар, где находится моноплан Блерио Макса. Здесь встречаются Макс и Княгиня и решают, что в ближайший месяц, после того как Княгиня получит диплом летчицы, вместе уедут в Австралию. Княгиня сомневается, правы ли они, оставляя родных, но Макс убеждает ее: «Есть же на земле люди, которые, несмотря ни на что, уходят от земной суеты в монастыри и паломничество и ищут чудес во имя спасения души. Так вот и мы, летающие люди, должны забыть все земные преграды и также, несмотря ни на что, смело и гордо искать новую прекрасную возможность для человека во имя лучшей жизни» [34, с. 22–23].

Авиация – вот новая религия Макса, требующая от него полной отдачи, она овладевает и разумом, и душой авиатора. Действительно, в годы, о которых идет речь, поэты отмечали, что летчики не просто отважны, но захвачены авиацией до состояния, которое можно сравнить с религиозной верой. Они идут «полные апостольской веры...» («pleins d'une foi d'apotes»), – сразу после перелета Блерио (летом 1909 года) написал о летчиках французский поэт Жан Экар [37, с. 116]. И в беллетристических описаниях первых летчиков подчеркивалась их невероятная страсть к полетам. Так, один из первых летчиков Борис Россинский описывался как одержимый, как «морфинист, рвущийся к шприцу» [8, с. 165].

По ходу пьесы появляется новый персонаж – Поэт. Поэт завидует Макс, который «будет парить в небесах» [34, с. 24]. Поэт замечает, что Макс напоминает птицу, и в конце второго акта делится своими мыслями об эволюции авиаторов: «...по-моему, через двести-триста лет природа изменит авиаторов как людей. Тогда летающие люди будут походить на птиц» [34, с. 24].

Эта идея о превращении (через длительное летание на аэропланах!) людей в подобие птиц, распространенная в первые годы авиации в разных странах, примет у Каменского завершенную форму в эссе «Аэро-пророчество», которое мы рассмотрим ниже.

Третий акт пьесы разыгрывается в комнате, где собираются авиаторы перед вылетом. Кто-то уже сдал экзамен на летчика, кто-то готовится. Входят Макс и Княгиня – она тоже должна сдать экзамен и получить диплом летчицы. Но Княгиню тревожит предчувствие, что ее аэроплан разобьется. Макс и появившийся Поэт стараются поднять ей настроение. Поэт читает молитву – новую молитву, в которой аэроплан предстает средством достижения божественного мира:

«Гуди мотор без перебоев,
Ты сердце бейся, Душа молись...
Летите крылья,
Несите крылья,
В святую высь...» [34, с. 33]

Княгиня тихо повторяет последние строки, мысленно соглашаясь с Поэтом.

Но Макс не участвует в молитве. Он верит только в авиацию и убежден, что не молитва, а реальный полет на аэроплане придаст Княгине необходимую уверенность. Макс советует ей перед экзаменом совершить пробный вылет и предлагает взять с собой Поэта. Поэт с радостью соглашается. Княгиня и Поэт уходят.

В комнате авиаторов молодой летчик играет на фортепьяно вальс, Макс размышляет о будущем путешествии в Австралию. Тут раздаются гул, крики. Княгиня и Поэт разбились. Свидетель катастрофы говорит, что последние слова Поэта были о том, что он полетит на небо и не вернется к нам [34, с. 38].

В первые годы авиации многие люди задавались вопросом, не окажется ли аэроплан способен доставить человека «на небеса» в христианском смысле. А под воздействием произведений поэтов и писателей такой взгляд обретал в европейской культуре форму поэтического мифа. Трактовка этого мифа варьировалась. В 1909 году, сразу после перелета Блерио, об освобождении в полете человеческого божественного начала от оков тела писал Эдмон Ростан [38, с. 1–17]. А в 1914 году, как мы уже говорили, Леонид Андреев в рассказе «Полет» продемонстрирует, что летчик, летя все выше, открывает высшие духовные миры, забывает о земной жизни и уже не возвращается на землю. В 1918 году Анри Бордо напишет биографию блистательного французского летчика-аса Жоржа Гинмера, где задаст канву уже общеевропейского культурного мифа о том, что лучшие летчики не падают на землю, но возносятся на небеса и занимают предназначенные им места среди ангелов [39, с. 284–305]. Отражая характерный для первых лет авиации поэтический взгляд на полет на аэроплане как на новую возможность осуществить мечту поэтов проникнуть в высшие «небесные» миры, Каменский наделяет Поэта мировоззрением, уподобляющим полет на аэроплане Вознесению. Заметим, что на эту же общность устремлений поэтов и первых авиаторов уже в 1922 году в стихотворении «Бог» укажет Марина Цветаева:

«Все под кровлею сводчатой
Ждали зова и зодчего.
И поэты, и летчики... (М. Цветаева, Бог).

Но в образе авиатора Макса Каменский, казалось бы, идет дальше, демонстрирует героя новой «авиационной» эпохи, противостоящего традиционной вере и всецело отдающегося

авиации. Можно было бы ожидать триумфа героя – Макса – в финале пьесы. Однако в заключительном акте мы видим заурядную сцену, когда в комнату авиаторов приходит жена Макса и зовет его домой, к занемогшей матери. Макс заверяет жену, что сейчас вернется, что все у них дома будет хорошо, но прежде он должен еще раз подняться в воздух. Он уходит и уже не возвращается, а вслед за Поэтом и Княгиней разбивается. Тогда (в ноябре-декабре 1911 года) Каменский не нашел иного финала для своего героя.

29 февраля 1912 уже дипломированный «пилот-авиатор В.В. Каменский» получил удостоверение о регистрации своего аэроплана «Блерио XI» в Императорском Всероссийском аэроклубе¹⁵. Весной того же года Каменский отправился с показательными полетами в турне по провинциальным городам Польши. Он летал при большом скоплении народа, читал лекции об авиации¹⁶. Но 14 мая (27 мая нов. ст.) 1912 года в городе Ченстохове, во время полета в предгрозовую погоду порыв ветра опрокинул самолет Каменского. Он упал с большой высоты и очнулся спустя 11 часов уже в больнице [35, с. 243]¹⁷.

После лечения Каменский собрал остатки аэроплана и вернулся в Пермь, где на заработанные от полетов деньги купил кусок земли, построил небольшой дом и любовно назвал это место Каменка [15, с. 132–135]. Карьера летчика для него была закончена.

«Аэро-пророчество»

Впервые опубликованное в 2017 году эссе Каменского «Аэро-пророчество (Рождественское предсказание пилота-авиатора Василия Каменского)» [2, с. 10–15; 39], по-видимому, писалось в канун Рождества 1911 года [2, с. 106]. Пометки на рукописи эссе указывают, что, возможно, оно дописывалось позже, вплоть до 1917 года, но и тогда рукопись не была завершена [40].

Из текста следует, что Каменский оценивал перспективы, которые сулила авиация, исключительно как благо для человечества. Он утверждал, что авиация приведет к «дружеским отношениям народов», и, в отличие от многочисленных произведений тех лет, где предсказывались и описывались ужасы будущих мировых воздушных войн¹⁸, у Каменского сюжет, в котором Америка объявляет «воздушную войну» Европе, оказывается недоразумением, рекламной акцией аэропланной фирмы [2, с. 12].

Описание в эссе жизни людей будущего, у каждого из которых будет «быстролетный аэроплан», и самих городов, в которых будут дома с плоскими крышами для посадки аэропланов, предвосхищало представления футуристов об урбанистическом укладе в эпоху расцвета авиации [2, с. 13]¹⁹.

Но особый интерес представляет то, как в «Аэро-пророчестве» Каменский раскрывает тему эволюции летающих на аэроплане людей.

Через 150 лет «тип летающих людей будет близко напоминать птиц», и однажды родится первый человек с большими белыми крыльями, и в дальнейшем будут все больше рождаться люди с крыльями.

¹⁵ Фотокопия удостоверения Императорского Всероссийского аэроклуба о регистрации аэроплана Каменского «Bleriot XI» опубликована в [2, с. 340].

¹⁶ Афиша полета Каменского от 18 марта в г. Петрокове (Польша) [2, с. 283] указывает, что накануне полетов (в субботу, 17 марта) Каменский читал лекцию под названием «Современная авиация».

¹⁷ Дата катастрофы Каменского в Ченстохове приводится в соответствии с [35], где автор ссылается на первоисточник – польскую газету «Варшавское слово» за 14 мая 1912 года.

¹⁸ В качестве примера укажем на вышедший в 1909 году на русском языке знаменитый роман Герберта Уэллса «Война в воздухе», опубликованный в Англии в 1908 году.

¹⁹ Наиболее подробно взгляд футуристов на жизнь в городах «авиационного» будущего будет описан в известной поэме Владимира Маяковского «Летающий пролетарий» (1925).

Через 500 – аэропланы исчезнут, и все люди переродятся в «человеко-птиц» с «большими белыми крыльями», мир станет подобен «птичьему раю», в песнях «человеко-птицы прославят земную счастливую жизнь и смысл бытия». Это будет «блаженное время» [2, с. 14].

Представление о том, что от длительного «летания на аэроплане» люди эволюционируют в крылатых, или небесных, существ возникло в те годы в разных странах у разных людей. Известно, например, предсказание американского публициста Альфреда Лоусона об эволюции летчиков в особые небесные люди, которые постепенно заселят верхние слои атмосферы, постигнут «великие истины» и будут управлять людьми «земными» [36, р. 40–41].

В первые годы авиации людям казалось, что захватывающее все человеческое существо переживание полета на аэроплане дает импульс новому витку в эволюции человека и неминуемо породит его с птицей, превратив в летающее существо.

Даже родоначальник футуризма Филлипо Томазо Маринетти, ликовавший, что авиация позволит преодолеть всяческую мистику полета, утверждал: «Мы можем уже теперь предвидеть развитие гребня на наружной поверхности грудной кости, тем более значительного, чем лучшим авиатором станет будущий человек...» [41, с. 74].

Маринетти подкреплял свою мысль ссылкой на идеи знаменитого французского эволюциониста Жана Батиста Ламарка и мечтал о появлении людей, у которых «будут уничтожены моральные страдания, доброта, нежность и любовь» [41, с. 74].

Каменский же, наоборот, представлял, что от полетов на аэропланах человек эволюционирует в совершенное, духовное, ангелоподобное существо. Однако окончание эссе Каменского более прозаично: через 1000 лет человеко-птицы превратятся в обыкновенных птиц. А среди обезьян появится одна, похожая на человека. А далее эволюционный цикл повторится, и через 2000 лет «люди выдумают первый аэроплан». Тем не менее, очевидно, что притча Каменского об эволюции «летающих людей» воплощает черты мифологического Рая.

Появившаяся в начале XX века авиация затронула глубинный пласт человеческого бытия, связанный с древней мечтой о полете. Возникший в разных странах ажиотаж вокруг ранней авиации был связан не только со зрелищностью полетов на аэропланах и не только с желанием людей понять, как авиация повлияет на уклад жизни человечества. Наблюдая, какие невероятные ощущения доставляли летчикам и их пассажирам полеты, люди невольно задавались вопросом, не является ли аэроплан еще и тем средством, которое позволит достичь неземных миров, ассоциирующихся с высшим мироустройством, не преобразит ли «летание на аэроплане» самих людей. Отвечая на это всеобщее, сравнимое с ожиданием чуда, вопрошание, многие европейские поэты и писатели соотносили полет аэроплана с уже укоренившимися в культуре религиозными и мифологическими представлениями о полете. В результате полет на аэроплане наделялся особыми теоморфными, то есть присущими божественному миру, свойствами. Это явление, которое мы называем воображаемым теоморфизмом авиации, имело место во многих странах мира.

Будучи авиатором, Василий Каменский на собственном опыте испытал то, что полет на аэроплане сопровождался не только полетом в физическом пространстве, но и – что особенно его вдохновляло! – особым, ранее никогда не испытанным внутренним переживанием состояния полета. Интерпретируя такой опыт, он первый и единственный в России точно выявил и художественно воплотил главные темы, которые в те годы питали воображаемый теоморфизм ранней авиации. Это тема о возможном достижении в полете на аэроплане высшей «незем-

ной» любви. Тема о возможном приближении в полете на аэроплане к пространствам потустороннего мира. Тема о возможном вознесении (в христианском смысле) летчика посредством полета на аэроплане. И тема о возможном преобразении людей через полет на аэроплане в высших существ. Кроме этого, в пьесе «Жизнь авиатора» Каменский первым в России показывает черты культового отношения к аэропланам, которое зарождалось в те ранние годы во многих странах. В результате Каменский встает в один ряд с писавшими о ранней авиации европейскими литераторами, прежде всего с Габриэле Д'Аннунцио, у которого в основополагающем для всей европейской литературы о ранней авиации романе «Может быть – да, может быть – нет» звучат те же темы.

Список литературы

1. Мароши В.В. Авиатор в идеологии русского модернизма и авангарда // Авангард и идеология: Русские примеры. – Белград: Изд-во филол. фак., 2009. – С. 172–191.
2. Василий Каменский. Поэт. Авиатор. Циркач. Гений футуризма. Неопубликованные тексты. Факсимиле. Комментарии и исследования. – СПб.: Изд-во Европ. ун-та в СПб, 2017. – 450 с.
3. Мароши В.В. Дионисийские мотивы в литературной неомифологии авиатора // Культура и текст. – 2005. – № 8. – С. 16–33.
4. Мароши В.В. Мифологема полета авиатора в творчестве В.В. Каменского // В.В. Каменский в культурном пространстве XX века: материалы науч.-практ. конф. / Перм. обл. краевед. музей. – Пермь, 2006. – С. 4–14.
5. Wohl R. A passion for wings. Aviation and the Western Imagination. 1908–1918. – London: Yale Univ. Press, 1994. – 320 p.
6. Желтова Е.Л. Миф о летчике-сверхчеловеке в европейской культуре начала XX века // Вопросы истории естествознания и техники. – 2001. – № 2. – С. 95–115.
7. В пространстве. Впечатления авиатора С. Уточкина // Пермские ведомости. – 1911. – 19 июля.
8. Желтова Е.Л. Культурные мифы вокруг авиации в России в первой трети XX века // Русская антропологическая школа. Труды. Вып.4 (часть 2). – М.: Изд-во Рос. гос. гум. ун-та, 2007. – С. 163–193.
9. Куприн А.И. Мой полет // Собр. соч. в шести томах. – М.: Гос. изд. худ. лит. 1958. – Т. 6. – С. 624–627.
10. Куприн А.И. De profundis (Памяти К.К. Цамае) // Гатчина. – 1913. – 3 авг.
11. Абашев В.В. Пермь как текст. Пермь в русской культуре и литературе XX века. / Перм. гос. ун-т. – Пермь, 2000. – 403 с.
12. Гинц С.М. Василий Каменский. – Пермь: Перм. кн. изд-во, 1984. – 221 с.
13. Материалы о деятельности Я.Н. Ростовцева во Всероссийском аэроклубе // ЦГИА. СПб. Ф. 1042. Оп. 1.
14. Биржевые ведомости. – 1910. – 30 апр.
15. Каменский В. Путь энтузиаста. – Пермь: Перм. кн. изд-во, 1968. – 240 с.
16. Письма и телеграммы Лебедева Вл. Ал. Каменскому В. В. // РГАЛИ. Ф. 1497. Оп. 1. Ед. хр. 204. Док. 3–4.
17. Каменский В. Его-моя биография великого футуриста. – М.: Китоврас, 1918. – 228 с.
18. Речь. – 1911. – 22 апр.
19. Письма Лебедева Вл. Ал. Каменскому В. В. // РГАЛИ. Ф. 1497. Оп. 2. Ед. хр. 45. Док. 1–3.

20. К полетам В.В. Каменского в Перми // Пермские ведомости. – 1911. – 3 мая.
21. К полетам в Перми В.В. Каменского // Пермские ведомости. – 1911. – 27 мая.
22. Трое летунов // Пермские ведомости. – 1911. – 2 июня.
23. Нашествие авиаторов // Пермский край. – 1911. – 3 июня.
24. Приезд авиатора Каменского // Пермские ведомости. – 1911. – 9 июня.
25. Обучение полетам в Перми // Пермские ведомости. – 1911. – 12 июня.
26. Полет В.В. Каменского состоится в субботу 18 июня // Пермские ведомости. – 1911. – 15 июня.
27. К полетам в Перми // Пермские ведомости. – 1911. – 21 июня.
28. Пробные полеты В.В. Каменского // Пермские ведомости. – 1911. – 24 июня.
29. Полеты в Н.-Курьях // Пермские ведомости. – 1911. – 20 июля.
30. Каменский В. Аэроплан и первая любовь. Эскиз пилота-авиатора Василия Каменского // Синий журнал. – 1911. – № 50. – С. 13. (РГАЛИ Ф. 1497. Оп. 2. Ед. хр. 1. С. 1).
31. 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.
32. Д'Аннунцио Г. Может быть – да, может быть – нет // Д'Аннунцио Г. Полн. собр. соч. – М.: Изд-во В.М. Саблина. 1910. – Т. 12. – 417 с.
33. Каменский В. Жизнь авиаторская // Санкт-Петербургский государственный музей театрального и музыкального искусства. Ед. хр. № 511134. – 48 с.
34. Каменский В. Жизнь авиатора // РГАЛИ. Ф. 1497. Оп. 1. Ед. хр. 66.
35. 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.
36. Corn J. J. The Winged Gospel. – New York: Oxford University Press, 1983. – 177 p.
37. D'Orfer L. L'aviation à travers les âges; précis historique et anecdotique illustré. – Paris: Vendel & cie., 1912. – 143 p.
38. Rostand E. Le Cantique de l'aile. – Paris: Charpentier et Fasquelle, 1922. – 272 p.
39. Bordeaux H. Le chevalier de l'air: vie héroïque de Guynemer. – Paris: Plon-Nourrit, 1919. – 320 p.
40. Каменский В. Аэро-пророчество (Рождественское предсказание пилота-авиатора В. Каменского) // РГАЛИ. Ф. 1497. Оп. 1. Ед. хр. 142.
41. Маринетти Ф.Т. Футуризм. – СПб.: Прометей, 1914. – 241 с.

References

1. Maroshi V.V. Aviator v ideologii russkogo modernizma i avangarda [Aviator in ideology of russian modernism and avant-garde]. Avangard i ideologija: Russkie primery [Avant-garde and ideology: Russian examples]. Belgrad, Published by philological faculty, 2009, pp. 172-191.
2. Vasiliï Kamenskii. Poet. Aviator. Tsirkach. Genii futurizma. Neopublikovannye teksty. Faksimile. Kommentarii i issledovaniia [Vasily Kamensky. Poet. Aviator. Jester. The Genius of Futurism. Unpublished Texts. Facsimile. Comments and studies]. Saint Petersburg, Izdatelstvo Evropeiskogo universiteta v Sankt-Peterburge, 2017, 450 p.
3. Maroshi V.V. Dionisiiskie motivy v literaturnoi neomifologii aviatora [Dionysian motives in literary neomythology of aviator]. *Culture and text*, 2005, no. 8, pp. 16-33.
4. Maroshi V.V. Mifologema poleta aviatora v tvorchestve V.V. Kamenskogo [Mythologema of the flight of aviator in oeuvre of V.V. Kamensky]. V.V. Kamenskii v kul'turnom prostranstve XX veka: *Proceedings of Scientific and Practical Conference*. Permskii oblastnoi kraevedcheskii muzei, 2006, pp. 4-14.
5. Wohl R. A passion for wings. Aviation and the Western Imagination. 1908-1918. London, Yale Univ. Press, 1994, 320 p.
6. Zheltova E.L. Mif o letchike-sverhcheloveke v evropeiskoi kul'ture nachala XX veka [Myth about pilot-superman in European culture of the beginning of the XX century]. *Voprosy Istorii Estestvoznaniia i Tekhniki*. 2001, no 2, pp. 95–115.

7. V prostranstve. Vpechatleniia aviatora S. Utochkina [In the air. Impressions of aviator S. Utochkin]. *Permskie Vedomosti*, 1911, July 19, p. 3.
8. Zheltova E.L. Kul'turnye mify vokrug aviatsii v Rossii v pervoi treti XX veka [Cultural myths around aviation in Russia in the first third of the XX century]. *Russian Anthropological School. Works*. Moscow, Izdatel'skii tseñtr Rossiiskogo gosudarstvennogo gumanitarnogo universiteta, 2007, iss. 4 (Part 2), pp. 163-193.
9. Kuprin A.I. Moi polet [My flight]. Moscow, Gosudarstvennoe izdatel'stvo khudozhestvennoi literatury, 1958, vol. 6, pp. 624-627.
10. Kuprin A.I. De profundis (Pamiati K.K. Tsamaia) [De profundis (To the memory of K.K. Camaj)]. *Gatchina*. 1913, no. 20, 3 August, 2 p.
11. Abashev V.V. Perm` kak tekst. Perm` v russkoi kul'ture i literature XX veka [Perm as a text. Perm in Russian culture and literature of the XX century]. Perm`, Permskii Universitet, 2000, 403 p.
12. Gints S.M. Vasilii Kamenskii. Perm`, Knizhnoe izdatel'stvo, 1984, 221 p.
13. Materialy o deiatel'nosti Ia. N. Rostovtseva vo Vserossiiskom aeroklube [Materials on the activities of Ia. N. Rostovtsev in Imperial All Russia Aero Club]. *Tsentral'nyi gosudarstvennyi istoricheskii arkhiv Sankt-Peterburga*, f. 1042, op. 1.
14. Birzhevye vedomosti [Stock statements]. 1910, 30 April, 3 p.
15. Kamenskii V. Put' entuziasta [The way of enthusiast]. Perm`, Permskoe knizhnoe izdatel'stvo, 1968, 240 p.
16. Pis'ma i telegrammy Lebedeva VI. Al. Kamenskomu V.V. [Letters and telegrams of Lebedev V.A. to Kamensky V.V.]. *Rossiiskii gosudarstvennyi arkhiv literatury i iskusstva*, f. 1497, op. 1, edinitsa khraneniia 204, dokument 3–4.
17. Kamenskii V. Ego-moia biografiia velikogo futurista [His-mine Biography of the Great Futurist]. Moscow, Kitovras, 1918, 228 p.
18. Rech' [Speech]. 1911, 22 April, 3 p.
19. Pis'ma Lebedeva VI. Al. Kamenskomu V.V. [Letters of Lebedev V. A. to Kamensky V. V.]. *Rossiiskii gosudarstvennyi arkhiv literatury i iskusstva*, f. 1497, op. 2, edinitsa khraneniia 45, dokument 1–3.
20. K poletam V.V. Kamenskogo v Permi [About V.V. Kamensky's flights in Perm]. *Permskie vedomosti*, 1911, May 3, p. 3.
21. K poletam v Permi V.V. Kamenskogo [About flights of V.V. Kamensky in Perm]. *Permskie Vedomosti*, 1911, 27 May, 3 p.
22. Troe letunov [The three flyers]. *Permskie vedomosti*, 1911, 2 June, 3 p.
23. Nashestvie aviatorov [Invasion of aviators]. *Permskii krai*, 1911, 3 June, pp. 2–3.
24. Priezd aviatora Kamenskogo [Arrival of aviator Kamensky]. *Permskie Vedomosti*, 1911, 9 June, 3 p.
25. Obuchenii poletam v Permi [Flight training in Perm]. *Permskie vedomosti*, 1911, June 12, p. 3.
26. Polet V.V. Kamenskogo sostoitsia v subbotu 18 iunია [Flight of V.V. Kamensky will take place on Saturday June 18]. *Permskie Vedomosti*, 1911, 15 June, 3 p.
27. K poletam v Permi [About flights in Perm]. *Permskie Vedomosti*, 1911, 21 June, 3 p.
28. Probnye polety V. V. Kamenskogo [Test flights of V.V. Kamensky]. *Permskie Vedomosti*, 1911, 24 June, 3 p.
29. Polety v N.-Kur'iakh [Flights in N.-Kur'i]. *Permskie Vedomosti*, 1911, 20 July, 3 p.
30. Kamenskii V. Aeroplan i pervaiia liubov'. Eskiz pilota-aviatora Vasiliiia Kamenskogo [Airplane and the first love. The sketch of pilot-aviator Vasily Kamensky]. *Sinii Zhurnal*, 1911, no. 50, 13 p. (*Rossiiskii gosudarstvennyi arkhiv literatury i iskusstva*, f. 1497, op. 2, edinitsa khraneniia 1, 1 p.).
31. Russo A., Zheltova E.L. Aviatсия v zhizni i tvorchestve Gabriele D'Annunzio: ot aviatsionnoi poezii k propagande aviatsii [Aviation in life and work of Gabriele D'Annunzio: From aviation poetry to the propaganda of aviation]. *Voprosy Istorii Estestvoznaniia i Tekhniki*, 2008, no. 1, pp. 97–116.
32. D'Annunzio G. Mozhet byt' – da, mozhet byt' – net [Perhaps, yes; perhaps, no]. Moscow, Izdatel'stvo V.M. Sablin, 1910, vol. 12, 417 p.
33. Kamenskii V. Zhizn' aviatorskaiia [Aviator's life]. *Sankt-Peterburgskii gosudarstvennyi muzei teatral'nogo i muzykal'nogo iskusstva*, no. 511134, 48 p. (dannye privedeny soglasno [34, 503 p.]).
34. Kamenskii V. Zhizn' aviatora [The life of aviator]. *Rossiiskii gosudarstvennyi arkhiv literatury i iskusstva*, f. 1497, op. 1, edinitsa khraneniia 66.
35. 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.
36. Corn J. J. The Winged Gospel. New York: Oxford University Press, 1983, 177 p.
37. D'Orfer L. L'aviation à travers les âges; précis historique et anecdotique illustré. Paris, Vendel & cie., 1912, 143 p.
38. Rostand E. Le Cantique de l'aile. Paris, Charpentier et Fasquelle, 1922, 272 p.
39. Bordeaux H. Le chevalier de l'air: vie héroïque de Guynemer. Paris, Plon-Nourrit, 1919, 320 p.
40. Kamenskii V. Aero-prorochestvo (Rozhdestvenskoe predskazanie pilota-aviatora V. Kamenskogo) [Aero-prophecy (Christmas prediction of pilot-aviator V. Kamensky)]. *Rossiiskii gosudarstvennyi arkhiv literatury i iskusstva*, f. 1497, op. 1, edinitsa khraneniia 142.
41. Marinetti F.T. Futurizm [Futurism]. Saint Petersburg, Prometei, 1914, 241 p.