

Roman Bobryk

Uniwersytet Przyrodniczo-Humanistyczny w Siedlcach

КРЫЛЬЯ КОММУНЫ. ИДЕОЛОГИЗАЦИЯ АВИАЦИИ В СОВЕТСКОЙ КУЛЬТУРЕ 1920-1930-Х ГОДОВ. (НАБРОСКИ К ТЕМЕ)

The Wings of Communist Rule. The Ideologization of Aviation in the Soviet Culture of the 1920s and the 1930s (An Outline)

ABSTRACT: The social and political transformations Russia underwent in the 20th century were also reflected in the sphere of imagery. This also refers to the imagery of movement and means of transport. The process of linking the imagery of means of transportation with the political doctrine in force is mostly visible in the period of Soviet rule, in particular in the inter-war period when the foundations of this rule were laid. Then, aviation was to become one of the strongly ideologized means of transport. The ideologization process occurred at various levels, starting from onomastic procedures through advertising and linking aviation and Soviet rule within artistic and literary conceptualisations. In Soviet culture, an aeroplane or a rocket were not merely means of transport but the means by which the expansion of communist ideology globally was supposed to be facilitated.

KEYWORDS: Soviet aviation, ideology, socialist realism, USSR, communism

Первые шаги русской авиации связаны с теоретическими исследованиями и полетами воздушных шаров. В 1870 году было основано Русское общество воздухоплавания, а десять лет позже, по инициативе Дмитрия Менделеева был создан отдел воздухоплавания при Русском техническом обществе. Первый русский самолет, который оторвался от земли с человеком на борту, был построен по проекту морского офицера Александра Ф. Можайского в последней четверти XIX века¹. Но сильнейшее развитие как мировой, так и русской авиатехники начинается в первые годы XX столетия. Во время Первой мировой войны армии

¹ В советской истории авиации долгие годы господствовало убеждение, что именно самолет Можайского (а не самолет братьев Райт) был первым самолетом, который отделился от земли с человеком. Больше о биографии А.Ф. Можайского и его проекте самолета в: Л.И. Карпова, *История авиации и космонавтики*. Часть I: *История воздухоплавания и авиации*, Москва 2005, с.

ведущих стран (в том числе Германии, Великобритании, Франции и России) имели в своих контингентах авиационные силы, причем в их состав входили тогда дирижабли, воздушные шары и (постоянно совершенствованные) самолеты.

Почти одновременно с началом российской авиации воздушная тематика попала в литературу (особенно поэзию). Первоначально поэтический образ авиатора был во многом сходный с литературным образом поэта, так как поэтический подъем концептуализировался в категориях полета (например, на крылатом Пегасе или на крылах Музы). Неслучайно первые летчики определялись в поэзии того времени как птицы – ведь это один из наиболее распространенных символов поэта². Сам полет описывался отчасти не в пространственных, а в духовных категориях как «символ свободы духа и победы над темной тягостью земли»³.

На раннем этапе развития авиационной техники попытки полета очень часто кончались авариями, а финально – порчей самолета, и неоднократно гибелью летчика. В поэзии 1910-х годов смерть авиатора рассматривается обычно в связи с икарыйским мифом. Пилот – новый Икар – бросает вызов небесному простору и теряет жизнь, желая достигнуть солнца. Так выстраивается образ авиатора в стихотворении Александра Блока *Авиатор*:

28-32, [в:] <http://storage.mstuca.ru/bitstream/123456789/4237/1/История%20авиации%20и%20космонавтики..pdf>, (20.08.2019).

² Елена Желтова выделяет среди пишущих об авиации литераторов две основных линии: скептиков (А. Блок, М. Арцыбашев, Д. Мережковский, и др.) и энтузиастов (В. Брюсов, В. Каменский). Первые считали, что авиация не имеет «никакого отношения к истинной духовной жизни человека» и является просто очередным «зablуждением человечества» на его «пути духовного совершенствования», вторые же, наоборот, считали, что полет и подводит к духовному миру – подробнее см. Е. Желтова, *Валерий Брюсов – певец аэропланов. Авиация в русской литературе и поэзии* – 2, „Независимая газета” 25.03.2015, http://www.ng.ru/nauka/2015-03-25/13_avia2.html, (20.02.2020). Екатерина Бобринская, в свою очередь, хотя и учитывает существование «празднично-светского» восприятия авиации, утверждает, что «в русской литературе 10-х годов сложился своеобразный канон восприятия авиации в контексте катастрофы, неизбежного падения» – см. Е. Бобринская, *Штурм неба: наука и мифология*, [в:] *Научные концепции XX века и русское авангардное искусство*, редактор-составитель Корнелия Ичин, Белград 2011, с. 100-101. На наш взгляд, скептическое отношение к авиации свойственно прежде всего поэтам-символистам, усматривающим в ней некую опасность для духовного развития человечества, совсем другим (положительным) был подход поэтов-футуристов. Что же касается топоса поэта-птицы в этом контексте в польской литературе (особенно в творчестве Збигнева Херберта) см. главу *Poeta wśród ptaków i kamieni* в работе: R. Bobryk, *Koncept poezji i poety w wierszach Zbigniewa Herberta*, Siedlce 2017, s. 69-102.

³ А. Куприн, *Собрание сочинений в 9 томах*, том 9: *Очерки, воспоминания, статьи*, Москва 1964, с. 263. См. также: В. Мароши, *Авиатор и идеология русского модернизма и авангарда 1910-х гг.*, [в:] *Авангард и идеология. Русские примеры*, редактор-составитель Корнелия Ичин, Белград 2009, с. 174-175.

Летун отпущен на свободу.
Качнув две лопасти свои,
Как чудище морское в воду,
Скользнул в воздушные струи.
Его винты поют, как струны...
Смотри: недрогнувший пилот
К слепому солнцу над трибуной
Стремит свой винтовой полет...

Уж в вышине недостижимой
Сияет двигателя медь...
Там, еле слышный и незримый,
Пропеллер продолжает петь...

Потом – напрасно ищет око:
На небе не найдешь следа:
В бинокле, вскинутом высоко,
Лишь воздух – ясный, как вода...

А здесь, в колеблющемся зное,
В курящейся над лугом мгле,
Ангары, люди, всё земное –
Как бы придавлено к земле...

Но снова в золотом тумане,
Как будто неземной аккорд...
Он близок, миг рукоплесканий
И жалкий мировой рекорд!

Всё ниже спуск винтообразный,
Всё круче лопастей извив,
И вдруг... нелепый, безобразный
В однообразьи перерыв...

И зверь с умолкшими винтами
Повис пугающим углом...
Ищи отцветшими глазами
Опоры в воздухе... пустом!

Уж поздно: на траве равнины
Крыла измятая дуга...
В сплетеньи проволок машины
Рука – мертвее рычага...
Зачем ты в небе был, отважный,
В свой первый и последний раз?
Чтоб львице светской и продажной
Поднять к тебе фиалки глаз?

Или восторг самозабвенья
Губительный изведаль ты,
Безумно возалкал паденья
И сам остановил винты?

Иль отравил твой мозг несчастный
Грядущих войн ужасный вид:
Ночной летун, во мгле ненастной
Земле несущий динамит?

1910-1912⁴

Первые строфы описывают полет самолета, причем и воздух, и полет концептуализированы здесь в акватическом ключе⁵. Поднимающийся летчик кажется свободным от всех человеческих забот. У него отсутствуют вообще и людские черты – он просто «летун». Летучий человек (и/или его самолет) отличается в этом отношении от наблюдающих за ним зрителей и их окружения. Внизу, где они находятся, «господствуют» «колеблющийся зной» и «курящаяся мгла», а все кажется как будто «придавленным к земле». Иначе говоря – в начальных строфах весь мир построен на оппозиции «верх – низ» (воздух – земля). Верху свойственны здесь: свобода, движение, сияние/ясность (солнце, но и «сияет двигателя медь...»; «воздух – ясный как вода...»), а кроме того еще и «незримость». Это и пространство искусства – полет описывается, кстати сказать, и в музыкальном ключе («Его винты поют, как струны...», «Пропеллер продолжает петь...», «неземной аккорд»), причем прорыв музыкального кода совпадает с моментом, когда летчик, погруженный в «золотом тумане», почти достигает солнца (в тот момент, когда мотор берет «неземной аккорд»). «Мировой рекорд», которого почти достигает летчик, буквально является пределом человеческих возможностей. В символическом плане этот рекорд можно считать причиной катастрофы самолета именно потому, что он «мировой», т. е. связанный с миром (землей). Дело в том, что пилот все-таки не в состоянии вполне избавиться от человеческих черт. Предвещание падения сохраняет в себе и доопределяющее «рекорд» прилагательное «жалкий», которое, с одной стороны, является своеобразной оценкой почти побитого рекорда (как возбуждающего жалость), но, с другой, слово «жалкий» означает, к слову сказать, и «несчастный», «жалобный», «трогательный»⁶.

⁴ Цит. по: А. Блок, *Полное собрание сочинений и писем в двадцати томах*, том 3: *Стихотворения. Книга третья (1907-1916)*, Москва 1997, с. 22-23.

⁵ Следует здесь добавить, что в языке начала XX века полет и многие другие определения с ним связанные концептуализировались аналогично водоплаванью, что в некой степени сохранилось и до нашего времени (см. названия типа «Аэрофлот» или определения «воздушный флот»).

⁶ См. *Словарь русского языка*, составитель С.И. Ожегов, издание третье, Москва 1953, с. 161.

С момента достижения максимума высоты начинается падение самолета (таким же – винтообразным – путем), которое сопровождает («безобразный / В однообразьи») звук прерывающего свою работу двигателя. Машина (описываемая как «чудище» и «зверь»), которая не смогла найти опору в воздухе, падает на «траву равнины» (что вполне противостоит ее прежнему пути, поскольку место вертикального подвига занимает неподвижность (лежание) на плоскости («равнине»)). Самолет превращается в кучу сплетенных проводов, а крылья напоминают «измятую дугу». Среди этого «клубка» лежит тело мертвого летчика.

Уже мотив полета к солнцу и падения смельчака явно относится к икарийскому мифу, выстраивая параллель между полетом мифического героя и современного «летуна». К этому же мифу следует отнести и риторический вопрос, высказанный лирическим субъектом и касающийся цели полета «отважного» летчика «первый и последний раз». В очередном вопросе он задумывается над тем, не упал ли пилот намеренно, поддаваясь «восторгу самозабвения» в своем полете?

Аналогии с полетом Икара не исчерпывают смыслового потенциала стихотворения. Последний вопрос усматривает причину катастрофы в «ужасном виде» будущих войн, которые как будто «с высоты» увидел летчик. Очевидно, что имеется здесь в виду не облик земли в буквальном смысле, а некая картина будущего, видимая лишь пилоту. Отсюда предположение, что в мире стихотворения пилот («летун») обладает возможностью видеть/знать больше, чем простые люди. Тем самым авиатор (хотя в конце концов он и погиб) получает «сверхчеловеческий» статус⁷.

По-другому складывается образ летчика и полета в стихотворениях немногочисленных поэтов-авиаторов того времени – Василия Каменского, Николая А. Бруни, Ивана Соколова-Микитова. Тут на первый план выдвигаются ощущения, связанные с полетом. Каменский в стихотворении *Моя карьера* определяет себя следующим образом:

Поэт-мудрец и авиатор,
Художник, лектор и мужик,
Я весь изысканный оратор,
Я весь последний модный шик⁸.

«Песнопевцем-авиатором» (хотя нет информации на эту тему) называет себя Игорь Северянин в стихотворении *Авиатор*:

⁷ См. по этому поводу: В. Мароши, *Дионисийские мотивы в литературной неомифологии авиатора*, „Культура и текст” 2005, № 8, с. 16.

⁸ Цит. по: В. Каменский, *Стихотворения и поэмы*, вступительная статья, подготовка текста и примечания Н.Л. Степанова, Москва – Ленинград 1966, с. 83. Подробнее об авиационной тематике в поэзии Каменского см.: В. Котельников, *Полет поэта (Русские поэты-футуристы и авиация)*, „Исследовательский журнал русского языка и литературы” 2016, vol. 7, (1), с. 27-30.

Я песнопевец-авиатор...
Моих разбегов ледяной старт –
Где веет Севера штандарт,
А финиш мой – всегда экватор.

Победен мой аэроплан,
Полет на нем победоносен.
Смотри, оставшийся у сосен,
Завидуй мне, похить мой план!

Куда хочу – туда лечу!
Лечу – как над Байкалом буря.
Лечу, с орлами каламбура, –
Их ударяя по плечу...

Меж изумленных звезд новатор,
Лечу без планов и без карт...
Я всемогущ, – я авиатор!
И цель моя – небес штандарт!

Июнь 1910⁹

Лирический субъект стихотворения соединяет в себе две разные, но в символическом плане сходные, роли – поэта и летчика. «Я» (субъект) считает себя кем-то лучше людей на земле («Смотри, оставшийся у сосен, / Завидуй мне»). Можно подразумевать, что ему надо завидовать его чувства свободы («Куда хочу – туда лечу!»). На самом деле авиатор является в мире стихотворения почти божеством – сам говорит о себе, что он «всемогущ», а его единственной целью является достижение небес.

После Октябрьской революции образ авиатора и авиации меняется. Наблюдается своеобразное переосмысление роли авиации, которая с 1920-х годов подчиняется идеологической политике (деятельности) новой власти, хотя в самом начале большевики готовились вообще ее «уничтожить как элемент царского режима»¹⁰. На послереволюционный образ летчика и воздушного флота во многом повлияла деятельность основанного в 1923 году по инициативе Льва Троцкого Общества друзей воздушного флота (ОДВФ). Во всех республиках были образованы местные отделы общества. Их главной задачей и задачей всего Общества стало участие (помощь) в создании в СССР военного

⁹ Цит. по: И. Северянин, *Громокипящий кубок. Ананасы в шампанском. Соловей. Классические розы*. Москва 2004, с. 471.

¹⁰ См. Е. Желтова, *Культурные мифы вокруг авиации в России в первой трети XX века*, [в:] *Труды «Русской антропологической школы»*, вып. 4 (часть 2), РГГУ, Москва 2007, с. 183, [в:] <http://es-dejavu.ru/a-2/Aviation.html>, (25.08.2019).

и гражданского воздушного флота¹¹. По инициативам Общества с 1923 года издавался центральный ежемесячный журнал «Самолет»¹². С того же года издавался и журнал «Аэро. Ежемесячный иллюстрированный журнал всех видов авиации и воздухоплавания», а местные отделения Общества печатали свои журналы (например в Харькове выходил «Воздушный флот. Журнал Общества авиации и воздухоплавания Украины и Крыма», а в других городах СССР – «Красный пилот», «Даешь Сибири Красные Крылья!» (издательство Сибирского Общества друзей воздушного флота в Новониколаевске; с 7 номера 1925 года переименован в «Крылья»¹³), «Даешь мотор!», «Авиадруг»¹⁴). Даже поверхностный просмотр заглавий этих журналов приводит к выводу, что имеем здесь дело, с одной стороны, с попыткой создать положительный образ авиации, с другой же – с попыткой присоединить авиацию к власти советов.

Кроме издательской деятельности ОДВФ инициировало и чисто агитационно-пропагандистские акции. Елена Желтова пишет о деятельности Общества:

«Да здравствуют крылья мировой коммуны – Красный Воздушный Флот!»; «Красный Воздушный Флот – Октября оплот!»; «Советский самолет – всех трудящихся оплот!»; «За диктатурой на земле к диктатуре в воздухе!», – кричали лозунги¹⁵.

Уже на основании этих лозунгов (полагается, что Желтова имеет в виду лозунги на агитационных плакатах) можно прийти к выводу, что все ономастические приемы стремятся здесь создать впечатление полного соединения авиации и коммуны, и подчинения авиационной деятельности идее защиты и распространения коммуны по всему миру. Если речь идет – как это имеет место в случае первого из перечисленных Желтовой лозунгов – о «крыльях мировой коммуны», то тем самым коммунистической идеологии приписывается возможность полета.

¹¹ Такая помощь сопровождалась всенародным сбором средств на строительство новых самолетов, а кроме того и пропагандистской деятельностью. См. по этому поводу, например: Е. Желтова, *Культурные мифы...*, с. 184; Ш. Исянгулов, *Уставы Башкирского Общества Друзей Воздушного Флота (1923 год)*, „Вестник Челябинского государственного университета” 2009, № 16 (154): *История*, вып. 32, с. 57-61.

¹² В первых номерах журнала печатались, кстати, сведения о советских планах и хроника «Жизнь аэродрома», [в:] http://www.reaa.ru/yabbfilesB/Attachments/ZHurnal_Samolet_1923_o_planer-ah.pdf, (25.08.2019).

¹³ См. К. Абрамова, *Авангардные полеты: авиационные темы в сибирской периодике 1920-1930-х годов*, „Сюжетология и сюжетография” 2018, вып. 2, с. 44.

¹⁴ См. Е. Желтова, *Культурные мифы...*, с. 184. О авиационной теме в сибирской периодике 1920-1930-х годов см.: К. Абрамова, *Авангардные полеты: ...*

¹⁵ Цит. по: Е. Желтова, *Авиация в России в период Первой мировой войны: рождение нового культурного мифа*, [в:] *Наука, техника и общество России и Германии во время первой мировой войны*, Санкт-Петербург 2007, с. 486, [в:] <https://histrf.ru/uploads/media/default/0001/08/b5c3302af0e0b0817cab76718940e6cccad07feb.pdf>, (25.08.2019).

О полном подчинении авиации советской идеологии свидетельствует факт, что первые две воздушные эскадры получили название «Ленин». Следует здесь добавить, что эскадры были организованы в 1924 году почти сразу после смерти Ленина. Тем самым и их создание включается в волну тогдашней пропаганды, провозглашающей бесконечность и непроходимость идей вождя мирового пролетариата при помощи лозунгов типа «Ленин жил! Ленин жив! Ленин будет жить!» или «Ленин умер, жив ленинизм». Получив имя Ильича, самолеты стали тем самым и своеобразными носителями идей мировой революции. Подтверждают такое впечатление хотя бы слова Алексея Рыкова (в то время председатель Совнаркома СССР), высказанные им 1 июня 1924 года на торжественном заседании на московском аэродроме при передаче первой эскадрильи «Ленин»: «Мы создали стальных революционеров в виде аэропланов»¹⁶.

Просмотр довоенных советских авиационных плакатов может привести к выводу, что особое внимание придавалось в то время военной авиации. По всей вероятности так и есть, но это не означает, что тема гражданской авиации вообще отсутствует в тогдашнем пропагандистском дискурсе и в повседневной жизни СССР. И в этой области были организованы акции всесоюзного сбора средств для построения гражданского авиатранспорта. Главную роль сыграл, основанный в 1925 году путем слияния ОДВФ и «Доброхима» (Общество друзей химической обороны и химической промышленности), «Авиахим»¹⁷.

Если в случае военной авиации главную роль почти сразу предназначено исполнять самолетам, то в случае гражданской в первые годы немаловажное место, рядом с первыми конструкциями русских самолетов, заняли дирижабли. В начале 1930-х годов был даже организован специальный фонд дирижаблестроения, а по всей стране прошла «скидка» на новую эскадру «воздушных кораблей» имени Ленина. По официальным данным ТАСС, в январе 1932 года было собрано 18 миллионов рублей, а во всем СССР не было «ни одного трудящегося – не внесшего в фонд эскадрильи дирижаблей имени Ленина»¹⁸. Входящие в состав планируемой эскадры дирижабли должны были получить названия от имени выдающихся партийных деятелей («Ленин» – флагман, «Клим Ворошилов», «Сталин») или вообще определения, связанные с большевистской партией («Старый большевик», «Правда», «Колхозник», «Осоавиахим»). Тем самым и в случае эскадрилий самолетов имени Ленина, планированное наименование воздушных кораблей было нацелено на создание очередных «воздушных революционеров». Кроме того, такие «воздушные гиганты» должны были самым фактом своего существования (и национальной советской символикой, помещенной на корпусе) провозглашать могущество страны советов. И хотя в конце концов проект был приведен к реализации лишь частично,

¹⁶ См. Е. Желтова, *Культурные мифы...*, с. 186.

¹⁷ После объединения с Обществом содействия обороне СССР (ОСО) 23 января 1927 года переименованный в «Осоавиахим СССР».

¹⁸ Фото газетной статьи см., на сайте: <https://deruluft.livejournal.com/35034.html>, (28.08.2019).

благодаря огромной пропагандистской акции, в которой употреблялись, кстати, агитационные плакаты, почтовые марки и карточки с надписями, призывающими к «участию в строительстве советских дирижаблей», он стал известным по всему СССР.

На одном из плакатов, объявляющих строительство эскадры (*Построим эскадру дирижаблей имени Ленина (1931)*¹⁹), изображается большая фигура Ленина, над которой летят (тогда лишь планированные) дирижабли с выписанными красными буквами (что считается одним из типичных приемов советского агитплаката) названиями: «Ленин», «Сталин», «Старый большевик», «Правда», «Клим Ворошилов», «Осоавиахим» и «Колхозник». Внизу, белыми буквами на красных лентах, дается надпись «Построим эскадру дирижаблей имени Ленина». Причем одна из этих «лент» (главная) изображается в виде транспаранта, древко которого держат в руках, ведущие марш рабочих, мужчина и молодая улыбающаяся женщина. Судя по разновидности изображаемых лиц, демонстрирующие символизируют здесь (по принципу *pars pro toto*) все население СССР или, по крайней мере, всех рабочих страны советов. И именно они декларируют «построить эскадру дирижаблей имени Ленина». Ясно, что приписывание такого заявления гражданам косвенным путем навязывает их создать упоминаемую эскадру.

Если в случае плаката *Построим эскадру дирижаблей имени Ленина* в первую очередь имеем дело просто с агитацией за создание флота воздушных кораблей для гражданского транспорта, а идеологический характер имеет само название планируемой эскадры дирижаблей и названия этих дирижаблей, то в случае изданного в 1930-е годы в Краснодаре плаката *Построим мощный дирижабль „Клим Ворошилов“*. *За гигантами металла, машин, хлеба – создадим гиганты воздуха. Советские дирижабли ускорят социалистическое наступление*²⁰ ситуация осложняется. Сам плакат, по своей структуре, напоминает современные газетные рекламы – сверху дается здесь заглавие, под ним идет «рекламный» лозунг «За гигантами металла, машин, хлеба – создадим гиганты воздуха», далее внизу следует иллюстрация (белый дирижабль с портретом Ворошилова летящий над (картографическим контуром) СССР), а в нижнем левом углу мелким шрифтом дается информация, касающаяся идеи создания воздушного корабля как подарка ко дню рождения одного из героев гражданской войны, маршала Климента Ворошилова, и перечисление оргкомитета.

¹⁹ Автор: Г. Кибардин. 108,1x74,2 см. Плакат см., например, на сайте: <http://www.gmik.ru/2016/06/27/kp-5827-8-plakat-postroim-eskadru-dirizhabley-imeni-lenina-sssr-1931-g-avtor-g-v-kibardin-108-1-h-74-2-sm/>, (26.08.2019).

²⁰ Краснодар: Издание краснодарского городского совета ОСОАВИАХИМА; Типо-литография имени А.А. Лиманского, (1930-е гг.). 52,7x 40 см. Источник иллюстрации, [в:] <https://ru.bidspirit.com/ui/lotPage/source/catalog/auction/1828/lot/100008/Плакат-лаquo-Построим-мощный?lang=he>, (26.08.2019).

С точки зрения занимающей нас тематики важной является в первую очередь иллюстрационная часть плаката и помещенные на ней надписи. На голубом фоне (неба) изображаются здесь дымящие трубы фабрик (слева) и высокие башни или маяки (справа). Поскольку черная линия/стрелка-указатель определяет направление (путь) дирижабля от Ленинграда до Владивостока (т. е. от западного края СССР до его восточной границы), то можно лишь догадываться, что объекты с правой стороны связаны с пограничным положением Владивостока. Карта СССР как «страны рабочих и крестьян» закрашена здесь красным цветом (на ней отмечается лишь несколько городов²¹). С левой стороны над дирижаблем дается надпись: «Советские дирижабли ускоряют социалистическое наступление». Отсюда можно прийти к выводу, что дирижабль является средством, благодаря которому ускоряется пришествие коммуны (тут – социализма). А это подсказывает, что в советской культуре он, как и большинство средств движения вообще (это особенно касается новейших средств транспорта), является одновременно носителем идеологии и средством прогресса в символическом плане.

В какой-то степени с аналогичной ситуацией, как в случае дирижаблей, мы имеем дело и в случае идеологизации самолета в СССР в 1920-1930-е годы XX века. И тут наиболее очевидным «приемом» являются ономастические операции – достаточно в этом отношении вспомнить хотя бы наименование двух первых эскадр самолетов. Такой же прием можно заметить и на некоторых плакатах 1930-х годов. Например, на плакате Густава Клуциса *Да здравствует наша счастливая советская родина! Да здравствует наш любимый великий Сталин!* 1935 года²² на бортах у пролетающих над головами проходящей парадным строем толпы граждан самолетов написаны имена самых важных партийных деятелей. Эти имена являются одновременно и названиями этих самолетов (Владимир Ленин, Иосиф Сталин, Максим Горький, Михаил Калинин, Вячеслав Молотов и т. д.). Само собою разумеется, что порядок прибытия (очередность) летящих поочередно самолетов отражает официальную структуру важности определенных лиц в Стране Советов. Причем высший статус двух первых, т. е. Ленина и Сталина подчеркивается красным фоном, на котором даются их имена (белыми буквами, тем временем как все остальные даются черными буквами на белом фоне).

В случае плаката *Нет таких крепостей, которых большевики не могли бы взять*²³, изданного после создания 21 мая 1937 года в районе Северного полюса (с помощью самолета, который доставил полярников и оборудование) научной дрейфующей станции «Северный полюс 1», идеологизация самолета тесно связана с большевистской партией. На плакате изображается самолет, летящий

²¹ Можно усматривать в них остановки планируемой линии (пути).

²² Иллюстрацию см., например, <https://www.etsy.com/listing/130684175/ussr-propaganda-soviet-poster-230>, (29.08.2019).

²³ Автор Петр Я. Караченцов. 92x59,5см. (1937). Иллюстрацию см., например, на сайте: <https://madoncollections.com/collectables/the-trade-archive/trade-gallery/item-of-interest-sold/1250726-posters-propaganda>, (29.08.2019).

от северного полюса, на котором (что нам известно из внекартинного контекста) он высадил полярную экспедицию. Поскольку на крыльях самолета заметная надпись «СССР», и он возвращается в Москву (или вообще в Советский Союз, закрашенный – как на карте – красным цветом), ясно, что это важное событие в завоевании Арктики является достижением всей Страны Советов. Причем само достижение приписывается здесь не столько всему русскому народу, сколько большевистской партии. Тем самым, можно предположить, что, с одной стороны, мы имеем тут дело с отождествлением партии и страны/народа, но, с другой – с узурпацией такой позиции со стороны партии (о чем при советской власти и невозможно было бы говорить).

Интересно, что при очень сильной идеологизации авиации на советском плакате намного сложнее найти такие же яркие попытки прямой связи самолета с советской символикой. Ясно при этом, что в условиях культурной жизни СССР полный отрыв от партийного влияния был невозможным. В первую очередь такое влияние проявлялось на уровне ономастики (названия самолетов). Кроме того, мифологизировались отдельные происшествия, как, например, первый беспосадочный перелет через Северный полюс Чкалова (1937) или эвакуации итальянской арктической экспедиции Умберто Нобиле после катастрофы дирижабля «Италия» (1928 г.) и спасение экипажа парохода «Челюскин» после того, как он был раздавлен льдами (1934 г.). Обычно все-таки внимание и художников/писателей и т. н. общественного мнения привлекали в первую очередь летчики-герои. Так, например, в честь Чкалова и его полета стихотворения писали, к слову сказать, Александр Твардовский (*Чкалов*, 1938 г.), Виктор Гусев (*Памяти Чкалова*), летчик-истребитель Иван Шамов (*Чкалов в Горьком* – о памятнике Чкалову), Михаил Светлов (*Песня о трех товарищах*). Позднее, в конце 1930-х годов и особенно во время Второй мировой войны, возникает миф «сталинских соколов» – советских летчиков – мастеров авиации и защитников родины. Именно этот, основанный на орнитологической метафоре, миф можно считать одним из наиболее известных примеров связи авиации (летчиков) с советской властью. Можно, однако, подразумевать, что в значимой степени причиной этого является фразеологическая модификация популярного фольклорного определения «ясные соколы»²⁴. Само по себе разумеется при этом, что «идеологизация» происходит здесь по поводу связи русских летчиков с именем Сталина.

В поисках других способов «идеологизации» авиации в советской культуре следует обратиться к общеизвестному в советскую эпоху *Маршу авиаторов* или

²⁴ Об истории фразеологизма «сталинские соколы» и его фольклорных источниках см.: И. Козлова, «*Сталинские соколы*: тоталитарная фразеология и «советский фольклор», „Антропологический форум” 2010, № 12, [в:] http://anthropologie.kunstkamera.ru/files/pdf/012online/12_online_kozlova.pdf, (1.09.2019); Т. Загидулина, «*Сталинские соколы*» – орнитологическая метафора в авиационном дискурсе как элемент конструирования политического мифа, „Политическая лингвистика” 2016, № 4 (58), с. 176-180.

к стихотворениям типа *Это значит вот что!, Разве у вас не чешутся обе лопатки?, Авиачастушки, Авиадни, О. Д. В. Ф., Даеть мотор!, Итог* или *Вот для чего мужику самолет* Владимира Маяковского.

В случае *Марша авиаторов* (песня опубликована в 1923 году; автор слов – Павел Д. Герман, автор музыки – Юлий А. Хайт) упоминаются птичьи мотивы («стальные руки-крылья», «птицы» (в смысле – самолеты)), но прежде всего подчеркивается исключительность летчиков – людей, которые «рождены, чтоб сказку сделать былью»²⁵. Экстраординарность советских летчиков возникает и от того, что они – «первый в мире пролетарский флот» (воздушный).

Если «первый в мире пролетарский флот» должен был защищать границы Страны Советов, то в стихотворениях Маяковского обращается внимание и на военное, и на мирное использование авиации. В нескольких стихотворениях (*Авиадни, Итог*, поэма *Летающий пролетарий*) как припев повторяется у Маяковского фраза «Пролетарий стал крылат». Ее можно толковать в связи с чисто бытовыми обстоятельствами, как свидетельство доступности полета для простых жителей советской России, но такая оговорка была бы очень наивной и поверхностной. Если о ком-то говорится, что он «крылат», то такое определение означает буквально, что «у него есть (выросли?) крылья», что он «окрыленный». Но такую «окрыленность»/«крылья» можно, а в данном случае даже нужно, рассматривать метафорически, как информацию о том, что «пролетарий» обладает новыми возможностями, что он стал вполне свободным, а его статус повышается.

Следует здесь подчеркнуть, что большинство «авиационных» стихотворений Маяковского было написано после основания Общества друзей воздушного флота (ОДВФ) и исполняли (тем самым) пропагандистскую роль. Одним из более ярких тому примеров является стихотворение *О. Д. В. Ф.*, в котором поэт как будто отвечает ничего не понимающему гражданину (все стихотворение имеет форму развернутого ответа на поставленный (приведенный лирическим субъектом) в начале вопрос). Все «ответы» относятся при этом к пользам, которые можно извлечь из самолета (защита страны, скорый транспорт людей и информации, военная и хозяйственная разведка), самолет же, в свою очередь «построит О.Д.В.Ф.».

Такой же чисто агитационный характер имеет и стихотворение *Вот для чего мужику самолет*²⁶. И тут лирический субъект как будто ведет разговор с простым мужиком, которому не по вкусу новейшее достижение техники и который хочет жить «по прежнему». Мужику особенно не нравится то, что человек «Лезет... / наверх... / к ангелам... / да к богам...», т. е. ему не нравится авиация

²⁵ Кстати, именно эти слова *Марша авиаторов* употребляются позже в качестве надписи-заглавия на плакатах, провозглашающих первый космический полет Юрия Гагарина в апреле 1961 года.

²⁶ См. В. Маяковский, *Полное собрание сочинений в тринадцати томах*, том шестой: 1924 – первая половина 1925, Москва 1957, с. 142-148.

и летчики. Лирический субъект в свою очередь пытается простыми словами объяснить ему все выгоды, исходящие от авиации. Маяковский употребляет здесь почти тот же набор аргументов, который использовался им в стихотворении *О. Д. В. Ф.*, но применяет еще и такие, которые являются важными с точки зрения простого мужика. К слову сказать, упоминается здесь возможность землемерения (которое с помощью аэроплана пройдет намного быстрее и дешевле, чем традиционным способом), защиты зерновых культур от вредителей (летун рассыпет «ядовитый порошок») и говорится, что

Этот
 летун
 в мужицком хозяйстве
 нынче
 первейший,
 надежнейший друг²⁷.

В заключении лирический субъект прямо обращается к своему (сегодня хочется сказать – виртуальному) собеседнику с просьбой «Попробуй, / стань другом // Красного / воздушного флота.» и упоминает «Общество Д. В. Ф.» в качестве строителя этого флота. Тем самым поэт очередной раз обращается к главным проблемам, затрагиваемым государственным правительством, и присоединяется к главному направлению официальной пропаганды, стремящейся в то время убедить граждан СССР в необходимости создать сильный воздушный флот (и принудить их финансировать этот флот)²⁸.

Совсем по-другому обстоит дело в случае фантастической (ее действие происходит в далеком будущем²⁹) поэмы *Летающий пролетарий* (1925). Первая часть поэмы – рассказ о начатой в будущем войне между Америкой и соединенной в великую страну рабочих и крестьян Европой, в которой главную роль играют авиационные силы. Войну эту Европа проигрывает, но почти в тот же момент, когда американские бомбы с газом должны уничтожить Москву, в Нью-Йорке начинается революция, которую спровоцировали листовки, сброшенные из самолетов последней сохраненной московской эскадры. Отсюда следует, что в мире поэмы советская армия (воздушный флот) употребляет, как бы не иронично это прозвучало, мирные средства для борьбы и на самом деле даже не стремится быть агрессивной (особенно если сравнить этот флот с описанием враждебных самолетов). Кроме того, следует тут заметить и то, что

²⁷ Ibidem, с. 143.

²⁸ Маяковский собирался издать целый сборник стихов о советском воздушном флоте – см. информацию в примечании к стихотворению *Даешь мотор!*, [в:] В. Маяковский, *Полное собрание сочинений в тринадцати томах*, т. VI..., с. 503-504.

²⁹ Сюжет поэмы начинается в 2025 году с объявления войны между Страной Советов (т. е. всей Европой) и Америкой.

такой сюжет полностью вписывается в чисто идеологическое воображение о авиации как о средстве «транзита» коммунистической идеологии по всему миру.

Во второй части поэт создает образ будущего мира, который можно, по всей вероятности, отождествлять с советской мифологемой светлого будущего. Этот мир является противоположностью современности (т. е. времени, в котором Маяковский писал поэму – 1925 г.) – работа (полностью автоматизированная) длится здесь лишь несколько часов, а после этого у рабочих есть свободное время, в котором они могут заниматься спортом или навещать друг друга. При этом люди того времени полностью подчинили себе небо/воздух и все движение происходит этим путем.

Третью часть Маяковский озаглавил *Призыв*. И действительно, рассказчик обращается тут прямо к читателям, говоря, что если они хотят достигнуть таких «крылатых дней», тогда должны запомнить «буквы О. Д. В. Ф.» (и поддерживать Общество в его работе). Отсюда же простой вывод – построение советской авиации значительно приблизит достижение «рая на земле» – рая рабочих и крестьян. Авиация становится в мире поэмы средством, благодаря которому все это состоится. Похожее предложение проистекает и из других стихотворений Маяковского того времени, в которых он затрагивает проблематику авиации.

Авиация (самолеты и дирижабли), аналогично как и другие средства транспорта (особенно поезд), стала одной из важнейших советских мифологем 1920-1930-х годов. Правда, после Октябрьской революции «среди большевистских лидеров появилось мнение о необходимости уничтожить авиацию как элемент царского режима», но почти одновременно возникли концепции создать красные авиационные отряды. Почти с самого начала советской авиации происходит процесс ее своеобразной идеологизации (в первую очередь на ономастическом уровне). В итоге получается, что и самолет, а потом и космическая ракета³⁰, являются не столько средствами движения, сколько средствами пропаганды советской идеологии по всему миру. Что касается литературного и культурного образа летчика, то, если в первые годы XX века он концептуализировался обычно как «новый Икар», то во второй половине 1930-х годов вписывается в сформировавшийся миф «сталинских соколов»³¹.

³⁰ См. по этому поводу, например, нашу статью: R. Bobryk, *Zdobywcy przestworzy. Kult kosmonauty w literaturze i kulturze ZSRR i Polski (Rekonesans)*, [w:] *Przestrzeń w kulturze współczesnej*. Tom 5: *Przestworza: literatura i konteksty kulturowe*, red. naukowa: D. Mazur i B. Morzyńska-Wrzosek, Wydgoszcz 2019, s. 165-176.

³¹ Такое определение употреблялось сначала к летчикам – участникам спасательной экспедиции после крушения парохода «Челюскин», потом же его стали относить к советским летчикам-истребителям Второй мировой войны – подробнее см. по этому поводу: Т. Загидулина, «*Сталинские соколы*»..., с. 176-180; И. Козлова, «*Сталинские соколы*»: *тоталитарная*..., [в:] http://anthropologie.kunstkamera.ru/files/pdf/012online/12_online_kozlova.pdf, (23.03.2020).

References

- Abramova K., *Avangardnye poety: aviatsionnye temy v sibirskoi periodike 1920-1930-kh godov*, „Siuzhetologija i siuzhetografiia” 2018, vyp. 2, s. 42-61.
- Blok A., *Polnoe sobranie sochinenii i pisem v dvadtsati tomakh*, t. 3: *Stikhotvoreniia. Kniga tret'ia (1907-1916)*, Moskva 1997.
- Bobrinskaia E., *Shturm neba: nauka i mifologija*, [v:] *Nauchnye kontseptsii XX veka i russkoe avangardnoe iskusstvo*, redaktor-sostavitel' Korneliia Ichin, Belgrad 2011, s. 95-109.
- Bobryk R., *Koncept poezji i poety w wierszach Zbigniewa Herberta*, Siedlce 2017.
- Bobryk R., *Zdobywcy przestworzy. Kult kosmonauty w literaturze i kulturze ZSRR i Polski (Rekoncesans)*, [w:] *Przestrzeń w kulturze współczesnej. T. 5: Przestworza: literatura i konteksty kulturowe*, red. naukowa: D. Mazur i B. Morzyńska-Wrżosek, Bydgoszcz 2019, s. 165-176.
- Isiangulov Sh., *Ustavy Bashkirskogo Obshchestva Druzei Vozdushnogo Flota (1923 god)*, „Vestnik Cheliabinskogo gosudarstvennogo universiteta” 2009, № 16 (154): *Istoriia*, vyp. 32, s. 57-61.
- Kamenskii V., *Stikhotvoreniia i poemny, vstupitel'naia stat'ia, podgotovka teksta i primechaniia* N.L. Stepanova, Moskva – Leningrad 1966.
- Karpova L., *Istoriia aviatsii i kosmonavtiki. Chast' I: Istoriia vozdukhoplavaniia i aviatsii*. Moskva 2005, [v:] <http://storage.mstuca.ru/bitstream/123456789/4237/1/Istoriia%20aviatsii%20i%20kosmonavtiki.pdf>.
- Kozlova I., *«Stalinskie sokoly»: totalitarnaia frazeologija i «sovetskii fol'klor»*, „Antropologicheskii forum” 2010, № 12, [v:] http://anthropologie.kunstkamera.ru/files/pdf/012-online/12_online_kozlova.pdf.
- Kotel'nikov V., *Polet poeta (Russkie poety-futuristy i aviatsiia)*, „Issledovatel'skii zhurnal russkogo iazyka i literatury” 2016, vol. 7, (1), s. 27-30.
- Kuprin A., *Sobranie sochinenii v 9 tomakh*, t. 9: *Ocherki, vospominaniia, stat'i*, Moskva 1964.
- Maiakovskii V., *Polnoe sobranie sochinenii v trinadtsati tomakh*, t. 6: 1924 – pervaiia polovina 1925, Moskva 1957.
- Maroshi V., *Aviator i ideologija russkogo modernizma i avangarda 1910-kh gg.*, [v:] *Avangard i ideologija. Russkie primery*, redaktor-sostavitel' Korneliia Ichin, Belgrad 2009, s. 172-190.
- Maroshi V., *Dionisijskie motivy v literaturnoi neomifologii aviatora*, „Kultura i tekst” 2005, № 8.
- Severianin I., *Gromokipiashchii kubok. Ananasy v shampanskom. Solovei. Klassicheskie rozy*. Moskva 2004.
- Slovar' russkogo iazyka*, sostavitel' S. I. Ozhegov, izdanie tret'e, Moskva 1953.
- Zagidulina T., *«Stalinskie sokoly» – ornitologicheskaia metafora v aviatsionnom diskurse kak element konstruirovaniia politicheskogo mifa*, „Politicheskaja lingvistika” 2016, № 4 (58), s. 176-180.
- Zheltova E., *Valerii Briusov – pevets aeroplanov. Aviatsiia v russkoi literature i poezii – 2*, „Nezavisimaia gazeta” 25.03.2015, [v:] http://www.ng.ru/nauka/2015-03-25/13_avia2.html.
- Zheltova E., *Kul'turnye mify vokrug aviatsii v Rossii v pervoi treti XX veka*, [v:] *Trudy «Russkoi antropologicheskoi shkoly»*. Vyp. 4 (chast' 2). RGGU, Moskva 2007, s. 183, [v:] <http://ec-dejavu.ru/a-2/Aviation.html>
- Zheltova E., *Aviatsiia v Rossii v period Pervoi mirovoi voiny: rozhdenie novogo kul'turnogo mifa*, [v:] *Nauka, tekhnika i obshchestvo Rossii i Germanii vo vremia pervoi mirovoi voiny*. Sankt-Peterburg 2007, [v:] <https://histrf.ru/uploads/media/default/0001/08/b5c3302a-f0-e0b0817cab76718940e6cccad07feb.pdf>

NOTA O AUTORZE

Roman Bobryk – dr hab., profesor uczelni, Uniwersytet Przyrodniczo-Humanistyczny w Siedlcach. Polonista i rusycysta.

Najważniejsze publikacje: książki: *Martwa natura: gatunek, motywy, kompozycje*. Instytut Filologii Polskiej i Lingwistyki Stosowanej Uniwersytetu Przyrodniczo-Humanistycznego w Siedlcach, Stowarzyszenie tutajteraz, Siedlce 2011, ss. 230; *Martwa natura w poezji polskiej XX wieku*. Instytut Filologii Polskiej i Lingwistyki Stosowanej Uniwersytetu Przyrodniczo-Humanistycznego w Siedlcach, Instytut Kultury Regionalnej i Badań Literackich im. Franciszka Karpińskiego, Siedlce 2015, ss. 273; *Koncept poezji i poety w wierszach Zbigniewa Herberta*. Pracownia Wydawnicza Wydziału Humanistycznego UPH, Siedlce 2017, ss. 229. Artykuły: „*Портрет мужчины. Картина в Лувре работы неизвестного*” Николая Гумилева, [в:] *Визуализация литературы*, Белград 2012, с. 64-71; Z „*chmur kołyski*” na „*dno śmierci*”. „*Z głową na karabinie*” Krzysztofa Kamila Baczyńskiego, „*Europa Orientalis*” 2012, vol. 31, p. 215-234; *Несколько замечаний о том, как поэты пишут портреты. На примере «Портрета» Николая Заболоцкого*, [в:] «*Вечно светит лишь сердце поэта*». Сборник статей посвященный 110-летию со дня рождения Н.А. Заболоцкого. Сост. Т.В. Игошева, И.Е. Лоцилов. «Азбуковник», Москва 2013, с. 150-159; *Мифологическая тема и ее функции в творчестве Збигнева Херберта (на материале поэзии и сборника рассказов „Król Mrówek. Prywatna mitologia”)*, „*Russian Literature*” 2019, vol. 107-108, s. 239-259.

ORCID: 0000-0002-5343-4043

E-mail: roman.bobryk@uph.edu.pl