

RU

«Крылатое чудо»:
восприятие самолета как технологического достижения
в советском обществе 1920-1930-х гг.

Никитина О. А.

Аннотация. Цель исследования – выявить господствующие в сознании советских граждан 1920-1930-х гг. тенденции в восприятии самолетов как достижений научно-технического прогресса. В статье на основе анализа воспоминаний выявляются аффективные коннотации, использовавшиеся при описании того впечатления, которое самолет производил на простых сельских жителей, оценивается соответствие реакции общественности той просветительской работе и пропаганде, которая проводилась в отношении советской авиации руководством страны, а также демонстрируется взаимосвязь восприятия самолета с восприятием летчиков. Научная новизна исследования определяется тем, что проблема восприятия советской общественностью такого технологического достижения, как самолет, ранее никогда не попадала в фокус научных разработок и не была изучена. Результаты исследования выражает тезис о том, что на протяжении всего периода 1920-1930-х гг. самолет для жителей советских деревень и сел оставался «чудом», так и не став органичной частью повседневности, – появление самолета в сельской местности в довоенное время все еще воспринималось как удивительное событие. Вопреки усилиям советского руководства, направленным на воспитание технически грамотных граждан, и пропаганде авиации, особенно характерной для периода 1930-х гг., советская общественность привыкала к авиационным технологиям гораздо медленнее, чем это могло быть ожидаемо советской властью. Конструируемый в советской периодической печати и визуальной культуре образ героя-летчика, несмотря на мотивационный эффект и поднятие престижа летной профессии в обществе, создавал в сознании советских жителей еще больший разрыв между восприятием представителей простого народа и героических «соколов», в которых видели носителей особой культуры, «избранных», способных управлять механическими птицами.

EN

“A winged miracle”: the perception of the airplane
as a technological achievement in Soviet society in the 1920s-1930s

O. A. Nikitina

Abstract. The aim of the study is to identify the trends prevailing in the minds of Soviet citizens in the 1920s-1930s in the perception of airplanes as achievements of scientific and technological progress. Based on an analysis of memoirs, the article identifies the affective connotations used when describing the impression that the airplane made on ordinary rural residents, assesses the correspondence of the public's reaction to the educational work and propaganda that the country's leadership carried out in relation to Soviet aviation, and also demonstrates the relationship between the perception of the airplane and the perception of pilots. The scientific novelty of the study is determined by the fact that the problem of the Soviet public's perception of such a technological achievement as the airplane has never previously been in the focus of scientific research and has not been studied. The results of the study express the thesis that throughout the entire period of the 1920s-1930s, the airplane remained a “miracle” for residents of Soviet villages and settlements and never became an organic part of everyday life – the appearance of an airplane in rural areas in the pre-war period was still perceived as an amazing event. Contrary to the efforts of the Soviet leadership aimed at educating technically literate citizens and promoting aviation, especially characteristic of the 1930s, the Soviet public became accustomed to aviation technologies much more slowly than the Soviet authorities might have expected. The image of a hero pilot, constructed in the Soviet periodical press and visual culture, despite the motivational effect and raising the prestige of the flight profession in society, created in the minds of Soviet residents an even greater gap between the perception of representatives of ordinary people and heroic “falcons”, in whom they saw carriers of a special culture, “chosen” ones capable of controlling mechanical birds.

Введение

Актуальность настоящего исследования обусловлена тенденциями, наблюдающимися в системе социогуманитарного знания. В современной исторической науке исследовательский фокус все чаще смещается в сторону изучения ментальности различных социальных групп, внутреннего мира человека, а также способов восприятия значимых объектов, влияющих на людей и трансформирующих их повседневную действительность. Появление подобных научных работ обусловлено «антропологическим поворотом» в исторической науке, под которым понимается поворот от изучения государств и массовых движений к изучению человека в истории, его повседневной жизни и внутреннего мира. Результаты таких исследований углубляют представление о той или иной эпохе, а реконструкция «микроуровня» помогает глубже понять, какие представления о различных событиях или явлениях доминировали в сознании людей прошлого и как в целом функционировало историческое общество, рассматриваемое исследователем.

На повседневную жизнь человека и на формирование его картины мира несомненное влияние оказывают окружающие его технологии. Проблема восприятия технологических достижений в последнее десятилетие неоднократно попадала в фокус исследований. В частности, были опубликованы статьи о восприятии электричества (Никифорова, 2017; 2020) и фотографии (Ветров, 2017; Мусифулина, Салахова, 2017). Все это свидетельствует об актуальности данного исследовательского поля и применяемого подхода в академической среде. Однако, несмотря на интерес исследователей к изучению подобных вопросов, в том числе на материале отечественной истории, до сих пор не появилось самостоятельной публикации о том, как воспринимали еще одно «чудо техники» – самолет – на заре возникновения.

В данной работе мы сосредоточились на изучении советского общества в первые два десятилетия его существования – это период 1920-1930-х гг. Для достижения заявленной цели исследования перед нами встает необходимость выполнения следующих исследовательских задач:

- проанализировать с опорой на воспоминания современников, какое впечатление самолеты производили на советских сельских жителей и жителей провинциальных городов, путем выявления лексем и аффективных коннотаций, чаще всего применявшихся для описания самолета;
- проследить генезис восприятия самолета в советском обществе на протяжении двух выбранных нами десятилетий (1920-1930-х гг.) с целью установить, насколько быстро самолеты стали привычны советским людям;
- соотнести меры, принимавшиеся государством для воспитания технически грамотных граждан, с теми результатами, которые были достигнуты, на примере сопоставления пропаганды авиации с реальным отношением к самолетам в обществе;
- установить имеющиеся корреляции между восприятием самолета как воздушной техники и восприятием летчиков, которые на них летали.

Ключевым методом исследования стал контент-анализ отобранных воспоминаний для выявления характерных черт и тенденций в восприятии самолета, а также для выделения в мемуарных текстах аффективных коннотаций при его описании. Также мы применили проблемно-хронологический метод для определения генезиса изучаемого объекта на различных этапах выбранного нами хронологического периода, а также причинно-следственный анализ для выявления взаимосвязи между государственной информационной политикой, направленной на воспитание технически грамотных граждан, с тем, как воспринимались технические достижения на примере восприятия самолетов в сознании простых советских людей. Кроме того, нам было важно учитывать принцип объективности для непредвзятой оценки полученных из источников сведений, а также принцип историзма, в соответствии с которым исследуемый феномен должен рассматриваться в контексте тех исторических событий, в которые он помещен.

В процессе изучения восприятия тех или иных проявлений объективной реальности различными категориями населения в исторической перспективе значимым исследовательским потенциалом обладают источники личного происхождения, к которым относятся мемуары (Козлов, 2022, с. 8). Такие источники, в отличие от делопроизводственных и статистических документов, помогают выявить субъективное отношение автора воспоминаний к исследуемым событиям, а также способы их восприятия и настроения, отмечавшиеся в его окружении. Это определило подбор источниковой базы настоящей работы.

Материалом для исследования выступили мемуары и воспоминания советских летчиков, чье детство и молодость пришлось на период 1920-1930-х гг. В них содержатся ценные сведения о «первом знакомстве» с самолетом как самих авторов воспоминаний, так и их друзей и односельчан. Большинство выбранных нами летчиков родились и выросли в деревнях и селах, поэтому их рассказы представляют релевантным источником для изучения менталитета советских жителей в провинции и особенностей восприятия ими технологических достижений, к которым относились и «крылатые машины». В нашей выборке ключевое место отведено мемуарам советских женщин-летчиц, воевавших в авиационных полках в годы Великой Отечественной войны. Выбор «женских» мемуаров обусловлен тем, что в их текстах значительное место уделено не столько описанию воздушных боев, сколько рассказу об однополчанах, воспоминаниям о детстве, о настроениях и чаяниях их современников. Это позволяет получить представление о восприятии тех или иных явлений исторической действительности не только самого автора мемуаров, но и окружающих его людей, что делает наши выводы точнее. Основными источниками настоящей работы стали следующие мемуарные издания (Аронова, 1980; Водопьянов, 1976; Вотинцева, 1990; Громов, 2005; Дрягина, 2007; Иванова, 1962; Кравцова, 1969; Ольховская, 1962; Федотова, 1962; Чечнева, 1975; 1976).

Кроме того, мы использовали материалы, опубликованные в книге исследователя Л. Виноградовой (2015) «Защищая Родину. Летчицы Великой Отечественной», среди которых имеются ценные фрагменты воспоминаний по теме настоящего исследования.

Вспомогательным источником выступили мнения о социально-политическом контексте интересующей нас эпохи, высказанные современниками рассматриваемых событий (Раскова, 1939; Руднева, 1995).

Источником продуктов советской визуальной культуры выступило издание «Советский политический плакат. 1918-1940» (Снопков, Шклярчук, 2021).

Наконец, мы обращались к просветительской советской литературе 1920-х гг., ориентированной на формирование в сознании простых граждан понимания, что такое самолет (Валентэй, 1924).

Теоретическую базу исследования составляют работы, близкие нашему материалу как по тематике, так и по использованным методам. При первоначальном определении релевантной группы источников, отвечающей нашим исследовательским запросам, мы опирались как на теоретические научные труды (Алексеев, 2007; Козлов, 2022), так и на статьи, представляющие опыт успешной проработки таких источников, причем именно по вопросу выявления в источниках восприятия того или иного явления (Григорьева, 2012; Еремин, 2014). На пути к объекту исследования целесообразно было восстановить исторический контекст, в который были помещены интересующие нас события, в чем помогла опора на ряд публикаций по истории отечественной авиации (Карьков, 2004; Пиджаков, Хороших, 2011; Георгиева, Георгиев, 2014), а также по советской идеологии (Глухарев, 2024).

Далее, подходя к вопросу восприятия достижений научно-технического прогресса в обществе, невозможно было обойтись без опоры на теоретически проработанные исследования как зарубежных (Marvin, 1988; Nye, 1990), так и отечественных авторов (Ветров, 2017; Мусифулина, Салахова, 2017; Никифорова, 2017; 2020; Заблочкий, 2016). В этих работах была предложена интерпретация того, почему технологии, внедряемые в то или иное общество, воспринимались некорректно или же несвоевременно, а также выявлены факторы, которые могут на это влиять.

Наконец, нами были рассмотрены результаты исследований по авиационному дискурсу 1920-1930-х гг., посвященные конструированию в советском государстве путем тех или иных каналов передачи информации образа летчика-героя (Гюнтер, 2000; Козлова, 2010; Загидулина, 2016; 2018; Виноградов, 2024). Это помогло взглянуть на рассматриваемую нами проблему «сверху», а именно на то, как данный процесс был представлен со стороны государства и каким образом власть конструировала ожидаемые ею представления об авиации в обществе. Тем не менее даже в этих статьях образ именно самолета и проблема восприятия этого технологического чуда в обществе не были освещены, что, безусловно, объясняется тем, что исследователи не брали подобный аспект в фокус своего внимания. Несмотря на имеющиеся публикации по теме советского авиационного дискурса 1920-1930-х гг., посвященные летчикам, политическому фольклору и инструментам пропаганды, которые были направлены на формирование образа летчика-героя в массовом сознании, проблема восприятия именно самолета как технологического достижения в сознании советских жителей межвоенного периода никогда не выступала предметом специального рассмотрения. Восполнить этот пробел призван данный материал.

Практическая значимость наших разработок состоит в реконструкции тенденций восприятия советскими людьми, жившими в означенный исторический период, отдельных достижений научно-технического прогресса на примере самолета. Это позволяет заполнить отдельные имеющиеся «белые пятна» в истории советского общества, а также понять, насколько быстро простые советские люди воспринимали трансформацию повседневности, затронутую внедрением в нее технологических достижений. Полученные результаты исследования имеют ценность в качестве опоры для проведения дальнейших исследовательских работ по истории советской повседневности 1920-1930-х гг., могут быть полезны в лекционных курсах по гуманитарным дисциплинам для студентов и служить иллюстрацией в тематических блоках, посвященных межвоенному периоду советской истории, советской идеологии и истории науки и техники.

Обсуждение и результаты

В Российской империи самолеты зарубежного производства появились в начале XX в., а спустя несколько лет в стране началась постройка отечественных самолетов (Пиджаков, Хороших, 2011, с. 62). Тем не менее авиация в России развивалась довольно медленно, что, в частности, было связано со слабой технической базой и зависимостью от поставок из-за рубежа важнейших деталей для постройки самолетов. До начала Первой мировой войны в России не уделялось достаточного внимания и вопросу подготовки летчиков: так, на момент начала войны в стране насчитывалось всего три сотни военных летчиков, а самостоятельным родом войск авиация стала лишь в 1915 г. (Георгиева, Георгиев, 2014, с. 87-88).

Приведем отдельные свидетельства тех, чья первая встреча с самолетом состоялась именно в годы Первой мировой войны и последовавшей за ней войны Гражданской. Летчик М. М. Громов (2005) вспоминал, как впервые увидел самолет в возрасте 16 лет в годы Первой мировой войны на территории Польши, входившей тогда в состав Российской империи. Он подробно описывал взлет аэроплана «Фарман-XVI» и его дальнейший полет, от которого Громов не мог оторвать взгляд, а также сообщал о переживаниях окружающих его людей, ожидавших возвращения самолета после разведывательного вылета. «Стоит ли говорить о том, какое впечатление произвело на меня это впервые виденное событие» (Громов, 2005, с. 45-46), – лаконично заявил Громов, который после описанного эпизода навсегда связал свою жизнь с авиацией.

Еще более образным предстает воспоминание полярного летчика М. В. Водопьянова (1976). Он родился в крестьянской семье в одном из сел Тамбовской губернии и впервые увидел самолет в 1918 г. – это был воздушный гигант «Илья Муромец», который с шумом пролетал над селом, где жил Водопьянов. Согласно его воспоминаниям, сначала он не распознал моторы пролетающего самолета и решил, что это «люди летят на крыльях». Но гораздо интереснее то, как будущий летчик описывал реакцию его односельчан, которые, по его словам, также впервые в своей жизни видели самолет. Так, старухи выбегали из домов с криками «Конец миру пришел! Нечистая сила летит!» (Водопьянов, 1976, с. 27-28). Действительно, огромная летящая по воздуху машина, от шума моторов которой закладывало уши, вполне могла напугать.

Подобное отношение народа к технике никак не могло устроить советское руководство, для которого в 1920-е гг. в рамках идеологических дискуссий относительно построения нового коммунистического общества был характерен наукоцентризм и идеи технократизма (Глухарев, 2024, с. 35). В советском государстве был взят курс на создание «нового советского человека», знакомого с научными открытиями и воспринимающего в повседневности последние технологические достижения. В связи с этим было важно проводить определенную просветительскую работу, в том числе касающуюся «авиационного ликбеза».

Так, в 1924 г. была издана книга красного военного летчика Игнатия Валентэя (1924), в которой простому народу «на пальцах» объяснялось устройство самолета и способы его применения. Отдельная глава книги была посвящена вопросу о том, в чем самолет может быть полезен крестьянину: автор перечисляет возможности использования аэропланов в пожаротушении, в распылении ядовитого порошка над полями для борьбы с насекомыми, в делах, связанных с межеванием земли, а также для наблюдения за угодьями (Валентэй, 1924, с. 23-27). В заключение автор указывает, что в советском государстве люди уже понимают, что такое самолет и зачем он нужен: «У нас в России все хорошо знают, какую пользу приносят самолеты. Знают, что они нужны и на войне, будут хорошими помощниками и крестьянину в селе» (Валентэй, 1924, с. 28). В самом деле, возможности авиации и ее польза могли быть известны в народе, но нам важно понять, насколько самолеты в период становления советского государства были привычными для жителей, действительно ли они стали частью повседневной жизни и как они воспринимались жителями отдаленных деревень и сел. Для этого обратимся к источникам.

В воспоминаниях о летчице Евдокии Бершанской, которая прославилась как командир 46-го гвардейского ночного бомбардировочного полка, известного как «ночные ведьмы», упоминается ее первый опыт наблюдения самолета в начале 1920-х гг. в селе Ставропольской губернии, откуда она была родом (Чечнева, 1975). Тогда аэроплан пролетел над ее селом, что вызвало восторг у всех, кто его заметил: «Летит! Летит! А большущий-то какой», – слышались возгласы. Воспоминания также сообщают, что школьники побежали смотреть самолет, забыв о своем уроке. Сама Бершанская, прибежав к окраине села первой, увидела «настоящее чудо». Этот эпизод описан весьма поэтично: «Среди поля приземлилась огромная птица. Она была непостижимо сложной, таинственной и легкой. Вот будто сейчас вспорхнет и растает, как в сказке» (Чечнева, 1975, с. 7).

В других мемуарах также встречаются описания первой встречи с самолетом при схожих обстоятельствах. Так, Н. Н. Федутенко из села Ракитное Курской губернии (ныне – Белгородская область) сообщила, как появилась у нее мечта летать в 1920-х гг.: «С детских лет я мечтала стать летчицей, с тех пор как увидела самолет, который сел недалеко от нашего дома» (Ольховская, 1962, с. 29). К тому же десятилетию относится и рассказ о будущей летчице П. Д. Осипенко из села в Запорожской области, которая «едва знала грамоту, родилась в селе, но однажды увидела самолет» (Карьков, 2004, с. 2). В первое советское десятилетие самолет прилетал и в деревню Волчиха, что нашло свое отражение в воспоминаниях. Жители деревни, особенно мальчишки, побежали смотреть самолет: ранее его никто не видел, «только слышали об этом чуде». Семилетняя девочка Аня тоже выбежала из дома, несмотря на морозную погоду, и «как замороженная стала смотреть на движущуюся в небе точку» (Чечнева, 1975, с. 159-160). Все помчались к месту приземления – «самолет на земле оказался огромным» (Чечнева, 1975, с. 159-160). На окраине села Коноплянка Смоленской губернии приземлившийся самолет также произвел впечатление: дети зачарованно рассматривали «диких кружочки с цифрами и разными стрелками». Взлетев, этот аэроплан, по воспоминаниям, зажег в каждом из увидевших его крестьянских детей «маленькую искорку – мечту о полете» (Иванова, 1962, с. 219-220).

Летчиков, в свою очередь, также не оставлял равнодушным трогательный интерес крестьян к их механическим птицам. Летчик М. М. Громов (2005) описывал в своих мемуарах перелет из Москвы в Пекин в 1925 г., в рамках которого ему приходилось останавливаться в различных советских городах. Вспоминая прибытие в Казань и то, сколько народа пришло на аэродром с целью взглянуть на самолет, он уделил особое внимание крестьянам, присутствовавшим на аэродроме. «Некоторым из них приходилось идти 20-30 километров, чтобы только взглянуть на самолеты и летчиков» (Громов, 2005, с. 118). Далее он уточнил, что такое внимание к авиации в середине 1920-х гг. было особенно заметно в Сибири. Подобные тенденции в восприятии авиации отмечала и Герой Советского Союза М. М. Раскова, причем писала она применительно к периоду уже 1930-х гг.: «Наш народ любит авиацию. Когда летчики садятся где-нибудь близ населенного пункта, к ним идут рабочие и колхозники, молодежь» (1939, с. 4).

Детские и школьные годы Екатерины Федотовой (1962) прошли в деревне. Однажды с горки у реки она впервые увидела самолет. «С тех пор меня не покидала мечта о полете. Мне очень хотелось, чтобы у человека были крылья и он мог бы летать, когда и куда захочет» (Федотова, 1962, с. 88). Эти воспоминания относятся к концу 1920-х гг., Федотова проживала в деревне в Московской области.

На рубеже 1920-1930-х гг. самолет приземлился и возле деревеньки, в которой жила будущая летчица К. Ф. Серебрякова (Чечнева, 1975). На самолете в деревню прибыл врач, чтобы провести больному операцию.

В воспоминаниях описано то впечатление, которое серебристая машина произвела на людей: «И ребятишки, и взрослые глядели на крылатое чудо, раскрыв от удивления рот» (Чечнева, 1975, с. 103).

В начале 1930-х гг. в деревнях Удмуртии стали чаще замечать сельскохозяйственную технику и большие автомобили. Появились там и самолеты, иногда пролетавшие над селами. «Дети, да и взрослые тоже, подолгу смотрели им вслед» (Вотинцева, 1990, с. 221), – вспоминали очевидцы этих событий. Однажды возле школы, находившейся на окраине удмуртского села, приземлился самолет. В школе в тот момент как раз была перемена, и дети выбежали смотреть диковинку. Их так впечатлило увиденное, что ребята даже не услышали звонок на урок, «ведь интересно посмотреть на летчиков – живых, взаправдашных» (Вотинцева, 1990, с. 221). Дети впервые видели эту «чудо-машину, которая могла летать выше всякой птицы» (Вотинцева, 1990, с. 221).

Обращают на себя внимание те лексемы и словосочетания, которые в приведенных выше фрагментах воспоминаний описывают самолет: «чудо-машина», «крылатое чудо», «огромная птица», «таинственная», «непостижимо сложная», «может растаять, как в сказке». Приборная доска самолета – это «диковинные кружочки с цифрами и разными стрелками», а по размеру самолет «большущий» и «огромный». Подобные аффективные коннотации встречаются и в описании действий самих крестьян, увидевших самолет: они глядели на него «зачарованно», «как замороженные». Таким образом, самолет в сознании советских жителей 1920-1930-х гг. продолжал восприниматься в большей степени как технологическое чудо, нежели как нечто обыденное и практически используемое. И все это происходило на фоне целенаправленной популяризации авиации со стороны советской власти в периодической печати и визуальной культуре, что особенно характерно для периода 1930-х гг. (Козлова, 2010, с. 3-5; Снопков, Шклярчук, 2021, с. 203, 226, 252, 254, 264, 274-275, 303, 305).

Отношение к самолету как к некоему чуду, диковинной машине, влияло и на восприятие людей, которые управляют этими чудо-машинами, а именно летчиков. В рассмотренных нами мемуарах мы находим этому подтверждение.

Так, в воспоминаниях Р. Е. Ароновой (1980) о второй половине 1930-х гг. на страницах, посвященных ее последним школьным годам в Саратове, можно найти размышления автора об авиации и ее впечатления от рассказов о летчиках-героях, которым она, по ее собственному признанию, даже завидовала. «Мне казалось, что эти люди – чудо-богатыри, наделенные природой каким-то особым качеством, которого у меня нет», – писала Аронова (1980, с. 10-11). Примечательно то, что такое восприятие техники и людей, умеющих с ней обращаться, среди жителей СССР зафиксировано в период, характеризующийся «бурным развитием страны, превращавшейся из отсталой и темной в одно из могущественных государств мира» (Руднева, 1995, с. 8).

Воспоминания других авторов о том же периоде 1930-х гг. подтверждают, что летчиками в то время мечтали стать практически все: их имена знали наизусть, их портреты из газет и журналов вырезали и хранили предшественники подрастающего поколения, рожденного в первые годы существования советского государства (Чечнева, 1975, с. 282; Кравцова, 1969, с. 18-19). М. М. Чечнева, которая родилась в одном из сел Орловской губернии и чьи школьные годы пришлись на 1930-е гг., упоминала, что летчик В. П. Чкалов, прославившийся первым в мире беспосадочным перелетом через Северный полюс из СССР в Америку, восхищал советских школьников: все они мечтали хотя бы немного быть такими, как он: «Тысячи тысяч юношей и девушек, навсегда связавших себя с авиацией, обязаны Чкалову своей судьбой» (1976, с. 4), – вспоминала Чечнева, добавляя, что именно с именем этого летчика связаны первые мечты о небе, появившиеся у нее и ее сверстников в 1930-е гг. Также отметим, что для советских девочек «ролевой моделью» часто становилась женщина-штурман М. М. Раскова (Дрягина, 2007, с. 66; Виноградова, 2015, с. 11). Восхищение авиационной тематикой и летчиками, распространенное среди жителей Советского Союза 1930-х гг., сама Раскова объясняла так: «В авиации народ видит олицетворение своей силы» (1939, с. 4). Приведенные выше воспоминания подтверждают, что целенаправленно конструируемый советской периодической печатью образ летчика-героя в 1930-е гг. (Гюнтер, 2000, с. 744) в массовом сознании прижился довольно быстро и прочно.

В воспоминаниях о детстве Евдокии Бершанской, фрагменты которых уже приводились выше, было зафиксировано удивление маленькой девочки от того, что летчик, которого она увидела возле приземлившегося самолета, оказался обычным человеком: «Молодой, веснушчатый, невысокий паренек – ну, совсем не богатырь, а такой же, как их сельские ребята» (1975, с. 7). Ее поразило, что «таинство полета в небе доступно обыкновенным земным людям» (Чечнева, 1975, с. 7).

Восприятие летчика не только как примера для подражания, но и как некоего сверхчеловека, присутствовало и в более поздние годы – в частности, в период Великой Отечественной войны. Так, в воспоминаниях о девушках, воевавших в женском ночном бомбардировочном полку, можно найти страницы, посвященные истории студентки Валентины, которая после начала войны начала служить у них вооруженцем (Чечнева, 1975). У Валентины была мечта – летать самой, однако скромная девушка не решалась говорить о своей мечте однополчанкам. «Она только с восхищением наблюдала, как уверенно держатся летчицы и штурманы, как громко и заразительно смеются, как стойко переносят трудности, – записано в воспоминаниях о Валентине. – Надо быть людьми особого склада, думалось ей, чтобы летать, бомбить и возвращаться оттуда, из огненного пекла, живыми и бодрыми» (Чечнева, 1975, с. 158). Девушка-вооруженец воспринимала летчиков «неземными» героями, что особенно показательно с учетом того, что она знала летчиц лично, служила с ними в одном полку, была их ровесницей. Для нее они были куда ближе, чем для сотен тысяч ребят, восхищавшихся рассказами о летных подвигах, о которых читали только в газетах. Несмотря на это, в ее сознании летчики все равно продолжали оставаться «по ту сторону» от нее. В дальнейшем Валентине удалось осуществить свою мечту – она обучилась на штурмана и стала летать.

Заключение

В результате проведенного исследования мы можем заключить, что на протяжении всего периода 1920-1930-х гг. в сознании советских людей самолет как технологическое достижение продолжал оставаться недоступным простому человеку «чудом техники». Несмотря на проводившуюся в советском государстве просветительскую работу по авиационной тематике в 1920-х гг., которая в 1930-е гг. переросла в пропаганду летных достижений советской страны, в восприятии простых людей авиация все еще воспринималась как сфера деятельности «для избранных», а пролетающие над деревнями и селами самолеты все еще поражали воображение, так и не став чем-то привычным и рутинным. В воспоминаниях советских жителей преобладают позитивно окрашенные аффективные коннотации в описании самолетов. Несмотря на курс советского руководства на формирование «нового человека», воспринимающего последние достижения научно-технического прогресса и умеющего с ними обращаться в повседневной жизни, взятый еще в 1920-е гг., в отношении авиации этот процесс происходил гораздо медленнее, чем ожидалось. Популяризация и героизация профессии летчика в советских средствах массовой информации и визуальной культуре, несмотря на явный мотивационный эффект и поднятие престижа советской авиации в восприятии граждан, приводили к еще большему разрыву в массовом сознании образа летчика, в котором начинали видеть героического сверхчеловека, с образом простого советского гражданина. Самолеты продолжали оставаться для людей «чудом техники», доступным только для избранных.

В перспективе дальнейшего исследования данной темы предполагается расширить источниковую базу, привлечь воспоминания жителей столицы и крупных городов для проведения сравнительного анализа господствующих тенденций в восприятии самолета столичными жителями с теми представлениями, что были выявлены нами при изучении воспоминаний жителей деревень и сел. Настоящее исследование было основано главным образом на выборке воспоминаний женщин-летчиц, и представляет интерес дальнейшая разработка этой темы на базе воспоминаний летчиков-мужчин. Кроме того, имеет смысл расширить хронологические рамки, рассмотрев, как изменилось восприятие самолета советскими жителями после Великой Отечественной войны.

Материалы исследования | Research materials

1. Аронова Р. Е. Ночные ведьмы. М.: Советская Россия, 1980.
2. Валентэй И. А. Как летают самолеты и какая от них польза народу. М.: Военный вестник, 1924.
3. Виноградова Л. Защищая Родину. Летчицы Великой Отечественной. М.: КоЛибри; Азбука-Аттикус, 2015.
4. Водопьянов М. В. Небо начинается с земли. Страницы жизни. М.: Современник, 1976.
5. Вотинцева А. С. «Пешки» на боевом курсе // Литвин Г. А., Пудич М. П., Вотинцева А. С. Высоты огневой юности. М.: Воениздат, 1990.
6. Громов М. М. На земле и в небе. М.: Гласность-АС, 2005.
7. Дрягина И. В. Записки летчицы У-2. Женщины-авиаторы в годы Великой Отечественной войны. 1942-1945. М.: Центрполиграф, 2007.
8. Иванова Л. «Свободный охотник» // В небе фронтовом: сборник воспоминаний и очерков. М.: Молодая гвардия, 1962.
9. Кравцова Н. Ф. От заката до рассвета. М.: Детская литература, 1969.
10. Ольховская Г. Ф. Отважная эскадрилья // В небе фронтовом: сборник воспоминаний и очерков. М.: Молодая гвардия, 1962.
11. Раскова М. М. Женщина в авиации // Правда. 1939. 18 августа.
12. Руднева Е. М. Пока стучит сердце: дневники и письма Героя Советского Союза Евгении Рудневой. М.: Изд-во МГУ, 1995.
13. Снопков П. А., Шклярук А. Ф. Советский политический плакат. 1918-1940: альбом. М.: КОНТАКТ-КУЛЬТУРА, 2021.
14. Федотова Е. Нас было трое // В небе фронтовом: сборник воспоминаний и очерков. М.: Молодая гвардия, 1962.
15. Чечнева М. П. Боевые подруги мои. М.: Изд-во ДОСААФ, 1975.
16. Чечнева М. П. Небо остается нашим. М.: Воениздат, 1976.

Источники | References

1. Алексеев А. Н. Письмо, дневник, автобиография: многообразие форм и сопряжение смыслов (теоретико-методологические заметки) // Телескоп: журнал социологических и маркетинговых исследований. 2007. № 4.
2. Ветров Д. Н. О неприятии фотографии, продиктованном некоторыми имплицитными свойствами фотографического изображения // В мире науки и искусства: вопросы филологии, искусствоведения и культурологии. 2017. № 3 (70).
3. Виноградов В. В. Образ летчика в довоенном советском кинематографе // Телекинет. 2024. № 1-2 (26-27).
4. Георгиева Н. Г., Георгиев В. А. «Летуны – глаза армии» // Вестник Российского университета дружбы народа. Серия: История России. 2014. № 2.

5. Глухарев Н. Н. Формирование образов будущего в СССР в 1920-е гг. // Genesis: исторические исследования. 2024. № 1.
6. Григорьева О. И. Образ Германии в восприятии советских граждан накануне Великой Отечественной войны (по источникам личного происхождения) // Россия и мир глазами друг друга: из истории взаимовосприятия: сборник статей. М., 2012. Вып. 6 (II).
7. Гюнтер Х. Архетипы советской культуры // Соцреалистический канон: сборник статей. СПб.: Академический Проект, 2000.
8. Еремин С. В. Улучшение советско-германских отношений в августе-сентябре 1939 г. в оценке рядовых советских граждан // Вестник Нижневарттовского государственного университета. 2014. № 2.
9. Заблоцкий А. В. Персонализация как главная особенность образа советской военной техники в сознании участников Великой Отечественной войны // Россия в глобальном мире. 2016. № 8 (31).
10. Загидулина Т. А. «Сталинские соколы» – орнитологическая метафора в авиационном дискурсе как инструмент конструирования политического мифа // Политическая лингвистика. 2016. № 4 (58).
11. Загидулина Т. А. Образ летчика в ортодоксальной советской литературе 30-х годов // Вестник Омского государственного педагогического университета. Гуманитарные исследования. 2018. № 1 (18).
12. Карьков В. Оборванный полет // Серовский рабочий. 2004. 14 мая.
13. Козлов С. В. Эго-документы в структуре исторической памяти // Библиосфера. 2022. № 4.
14. Козлова И. В. «Сталинские соколы»: тоталитарная фразеология и «Советский фольклор» // Антропологический форум. 2010. № S12.
15. Мусифулина И. И., Салахова Л. М. Восприятие исследователями фотографии как особого случая в жизни сельских жителей // Universum: общественные науки. 2017. № 3 (33).
16. Никифорова Н. В. «Вещество, которое не поймать руками» восприятие электричества с середины XVIII до середины XIX в. // Диалог со временем. 2020. Вып. 72.
17. Никифорова Н. В. Лампочка Ильича и символические аспекты в пропаганде электрификации // Общество. Среда. Развитие. 2017. № 4.
18. Пиджаков А. Ю., Хороших В. А. Зарождение авиационных обществ и авиационного образования в дореволюционной России // Вестник Ленинградского государственного университета им. А. С. Пушкина. 2011. Т. 4. № 2.
19. Marvin C. When Old Technologies Were New. Thinking About Electric Communication in the Late Nineteenth Century. Oxford: Oxford University Press, 1988.
20. Nye D. E. Electrifying America Social Meanings of a New Technology, 1880-1940. Cambridge: MIT Press, 1990.

Информация об авторах | Author information



Никитина Ольга Андреевна¹

¹ Государственный музей истории космонавтики им. К. Э. Циолковского, филиал в г. Москве – Научно-мемориальный музей профессора Н. Е. Жуковского



Olga Andreevna Nikitina¹

¹ Tsiolkovsky State Museum of the History of Cosmonautics, a branch in Moscow – The Scientific Memorial Museum of Professor N. E. Zhukovsky

¹ nikitina@gmik.ru

Информация о статье | About this article

Дата поступления рукописи (received): 24.06.2025; опубликовано online (published online): 23.07.2025.

Ключевые слова (keywords): восприятие самолета в СССР; восприятие технологий сельскими жителями; пропаганда авиации; образ героя-летчика; культурная история авиации; perception of the airplane in the USSR; perception of technologies by rural residents; aviation propaganda; image of a hero pilot; cultural history of aviation.