

научная статья
УДК: 93/94
DOI: 10.48612/rg/RGW.25.10

**«Мы ведь должны и будем летать выше, дальше и быстрее всех»:
авиация в советском кинематографе 1920–1930-х гг.**

Сидорчук Илья Викторович [✉]
Санкт-Петербургский политехнический университет Петра Великого,
Санкт-Петербург, Россия
[✉] chubber@yandex.ru; <https://orcid.org/0000-0001-9760-2443>

***Аннотация.** Как кино, так и авиация являлись объектами пристальной заботы большевистской власти. Популярность, востребованность и сравнительная доступность кино не могли не привлечь к нему внимание в качестве средства агитации, политического и культурного воспитания населения, в том числе и неграмотного, а авиация была символом «технологического возвышенного» и условием успешной защиты страны от врагов. Целью настоящей статьи является рассмотрение значения кино в формировании советского авиационного дискурса в 1920–1930-е гг. Для ее решения были выявлены основные причины обращения к авиации в раннесоветском кино, проанализированы особенности ее использования и презентации, дана оценка роли кино в трансформации ее образа. Основную источниковую базу составили произведения киноиндустрии, непосредственно посвященные покорению неба и тем, благодаря кому оно стало возможным – пилотам, конструкторам и пр., а также материалы о картинах, публиковавшиеся в советской периодике. Методологические ориентиры исследования связаны с концепцией социального конструирования технологий (SCOT, social construction of technology), предложенной В. Бийкером и Т. Пинчем. Также при подготовке статьи было проведено обращение к методам исследования визуальной культуры, в частности, принципам, разработанным в рамках культурных исследований (cultural studies), которые предполагают внимание к специфике технологических медиаторов изображений, социокультурному контексту производства и потребления изображения, конструированию идеологических культурных и социальных моделей. Результаты исследования показали, что советская кинопромышленность стремилась органично адаптировать свою продукцию под обций авиационный дискурс, максимально освещая различные вопросы авиации. Кино было призвано решить сразу несколько задач: создать привлекательный образ авиации, мобилизовать население на участие в строительстве воздушного флота, героизировать и идеализировать тех, кто связан с авиацией – летчиков и авиаконструкторов. Отдельно стоит отметить большое число женщин-летчиц в кино раннесоветского периода, что должно было стать очевидным символом гендерного равноправия. Также выделяется отдельный пласт кинолента и мультипликационных фильмов, ориентированных на детскую аудиторию, целью которых являлось привлечение к теме покорения неба, пропаганда моделизма и распространение технических знаний. Все это способствовало ликвидации авиационной безграмотности, интеграции авиации в повседневность, конструированию ее понимания массами как залога и символа прекрасного коммунистического будущего.*

Ключевые слова: история авиации, кинематограф, авиационный дискурс, история науки и техники, история досуга, раннесоветское общество

Финансирование: Исследование выполнено при финансовой поддержке РФФИ и ФДНЧ № 21-59-22004.

Для цитирования: Сидорчук И.В. «Мы ведь должны и будем летать выше, дальше и быстрее всех»: авиация в советском кинематографе 1920–1930-х гг. // Россия в глобальном мире. 2022. № 25(48). С. 148–170. DOI: 10.48612/rg/RGW.25.10.

© Сидорчук И.В., 2022. Издатель: Санкт-Петербургский политехнический университет Петра Великого.

research article

UDC: 93/94

DOI: 10.48612/RG/RGW.25.10

"We Must and Will Fly Higher, Farther and Faster than Everyone Else": Aviation in Soviet Cinema of the 1920s and 1930s.

Iliia V. Sidorchuk ✉

Peter the Great Saint Petersburg Polytechnic University, Saint Petersburg, Russia
✉ chubber@yandex.ru; <https://orcid.org/0000-0001-9760-2443>

Abstract. Both cinema and aviation were objects of close concern with the Bolshevik authorities. The popularity, demand and comparative accessibility of cinema could not but attract attention to it as a means of agitation, political and cultural education of the population, including the illiterate, and aviation was a symbol of the “technological sublime” and a condition for the successful protection of the country from enemies. The purpose of this article is to consider the importance of cinema in the formation of Soviet aviation discourse in the 1920s – 1930s. To solve it, the main reasons for turning to aviation in early Soviet cinema were identified, the features of its use and presentation were analyzed, and the role of cinema in the transformation of its image was assessed. The main source base consisted of movies, directly dedicated to the “conquest of the sky” and those thanks to whom it became possible – pilots, engineers, etc., as well as materials about films published in Soviet periodicals. Methodological guidelines of the study are related to the concept of social construction of technology (SCOT), proposed by V. Bijker and T. Pinch. Also, during the preparation of the article, an appeal was made to the methods of visual culture research, in particular, the principles developed within the framework of cultural studies, which involve attention to the specifics of technological image mediators, the socio-cultural context of image production and consumption, the construction of ideological cultural and social models. The results of the study showed that the Soviet film industry sought to organically adapt its products to the general aviation discourse, covering various aviation issues as much as possible. The cinema was designed to solve several tasks at once: to create an attractive image of aviation, to mobilize the population to participate in the construction of the air fleet, to heroize and idealize those associated with aviation – pilots and aircraft designers. Separately, it is worth noting the large number of female pilots in the cinema of the early Soviet period, which

should have become an obvious symbol of gender equality. There are also many films and animated films aimed for children's audience, the purpose of which was to attract to the theme of conquering the sky, the promotion of modeling and the dissemination of technical knowledge. All this contributed to the elimination of aviation illiteracy, the integration of aviation into everyday life, the construction of its understanding by the masses as a necessary condition and symbol of the beautiful Communist future.

Keywords: history of aviation; cinematography; aviation discourse; history of science and technology; history of leisure; early Soviet society

Funding: Исследование выполнено при финансовой поддержке РФФИ и ФДНЧ № 21-59-22004.

For citation: Sidorchuk, I.V. "We Must and Will Fly Higher, Farther and Faster than Everyone Else": Aviation in Soviet Cinema of the 1920s and 1930s. *Russia in the Global World*. 2022; 25(48): 148–170. DOI: 10.48612/rg/RGW.25.10.

© Sidorchuk, I.V., 2022. Published by Peter the Great St. Petersburg Polytechnic University.

Введение. В имперской истории России, а впоследствии и в советский период, неотъемлемой составляющей не только промышленного и экономического, но и культурного развития, виделась техника. С этим связано наделение ее значимостью, солидностью и элитарностью, вызывавшими уважение и даже страх [1, с. 135–144]. Одной из форм досуга, обязанной своим появлением технологическим достижениям XIX в., было кино – «электрический театр», быстро ставший для жителей городов привычным и массовым развлечением. Появившись в России уже спустя четыре месяца после парижской премьеры, он полюбился публике независимо от социального и имущественного статуса [2]. Только в Петербурге в 1913 г. было более 100 кинотеатров [3, стлб. 1189–1190], куда ежедневно охотно ходили тысячи зрителей.

Параллельно кино, хотя и далеко не столь быстро, начала развиваться авиация, чье восприятие обществом оказывалось во многом схожим. Покорение неба даже в большей степени являлось свидетельством технического прогресса. Кроме этого, в нем виделись небывалые перспективы, как в плане военных побед, так и покорения пространств. К воздухоплаванию, как и кино, особенно на начальной стадии их развития, полностью применимо понятие «технологического возвышенного» – того, что дарует восхищение великолепием научного гения [4].

Как кино, так и авиация моментально стали объектами пристальной заботы большевистской власти. Популярность, востребованность и

сравнительная доступность кино не могли не привлечь к нему внимание в качестве средства агитации, политического и культурного воспитания населения, в том числе и неграмотного. Подобная нацеленность на расширение его использования в пропаганде отчетливо видна из официальных материалов различных государственных органов, касавшихся культурно-просветительной работы. В частности, об этом говорилось в резолюциях Тринадцатого съезда РКП(б), прошедшего в мае 1924 г.: «Кино должно явиться в руках партии могущественным средством коммунистического просвещения и агитации. Необходимо привлечь к этому делу внимание широких пролетарских масс, партийных и профессиональных организаций». Особое внимание уделялось рабочим районам, которые необходимо обеспечить «агитационной, научной и художественной фильмой» [5, с. 880–881]. В резолюции Всесоюзного совещания по киноделу «О положении кинопромышленности в СССР» (1924 г.) указывалась необходимость распространения кино «ввиду его исключительной важности как лучшего и наиболее мощного средства коммунистической пропаганды и агитации» [6, с. 184].

Развитая авиация, в свою очередь, требовалась для подготовки к новой войне и защиты социалистического отечества, будучи одним из столпов мощной и успешной армии будущего. Не менее важной была и ее легитимирующая функция как технологии. По замечанию К. Бейлса, «по мере того, как Сталин и его соратники переходили от своего подпольного прошлого к быстрой модернизации 1930-х годов, они все больше подчеркивали “научную” основу своей гегемонии и, в частности, через технологические достижения как доказательство своего права на власть» [7, р. 55, 58]. Таким образом, авиация являлась, в том числе, символом торжества и непоколебимости действующего режима, покоряющего массы через приручение стихии.

Среди большевистских лидеров наиболее громкие высказывания в пользу как кино, так и авиации, принадлежат Л.Д. Троцкому. В известной работе «Водка, церковь и кинематограф» (1923 г.) он писал: «То, что мы до сих пор, т.е. за эти почти шесть лет, не овладели кинематографом, показывает, до какой степени мы косолапы, некультурны, чтобы не сказать – прямо-таки тупоумны. Это орудие, которое само просится в руки: лучший инструмент пропаганды – технической, культурной,

производственной, антиалкогольной, санитарной, политической – какой угодно пропаганды, общедоступной, привлекательной, врезающейся в память, и – возможная доходная статья» [8, с. 24]. Одновременно именно Л.Д. Троцкий был главным инициатором создания Красного Воздушного флота и агитатором за него, утверждая, что авиация «является тактическим авангардом, если хотите, воздушной кавалерией человеческой культуры», ради развития которой надо встать на путь тотальной мобилизации страны [9, с. 71; 10, с. 184]. Он призывал помнить, что «авиация не забава и не одно из многих вспомогательных технических средств армии, авиация – великий инструмент будущего. К суше и к воде она присоединяет воздух, как новую величайшую арену человеческого творчества» [11, с. 8].

Проблема и основные материалы исследования. Предлагаемая статья рассматривает значение кино в формировании советского авиационного дискурса в 1920–1930-е гг. Были выявлены основные причины обращения к авиации в раннесоветском кино, проанализированы особенности ее использования и презентации, дана оценка роли кино в трансформации ее образа. Основную источниковую базу составили произведения киноиндустрии, непосредственно посвященные покорению неба и тем, благодаря кому оно стало возможным – пилотам, конструкторам и пр. К сожалению, целый ряд картин до настоящего времени не сохранился, в связи с чем их содержание реконструировалось по имеющимся описаниям в источниках и литературе.

Результаты исследования и их обсуждение. Если говорить о массовом восприятии авиации, важно отметить актуальность для раннесоветского периода задачи объяснения ее значения и пользы. В данном случае картины должны были выполнять ту же агитационную роль, что и другие формы культурно-просветительской работы – лекции, беседы, экскурсии и пр. Например, один из первых советских фильмов, посвященных авиации, «Есть контакт!» (1923 г., реж. В. Максимов), представлял собой рассказ опытного летчика о том, как с помощью авиации получится добиться воздушной связи и единения народов всего мира [12, с. 11]. Затронула кино и широко освещавшаяся тема пользы авиации для сельского хозяйства, что было ориентировано, в первую очередь, на крестьян – наиболее отсталую, консервативную и подверженную религиозным предрассудкам часть общества. В частности,

авиация и химия как мощные способы борьбы за повышение урожайности (вероятно, в борьбе с вредителями) показаны в мультипликационном фильме «Крепи оборону» (1930 г., реж. А. Птушко) [12, с. 414].

Авиация демонстрировалась важным условием преобразования далеких темных окраин, причем речь идет как о торжестве техники, покоряющей дикую природу, так и социальных трансформациях. Так, в картине «Аэроград» (1935 г., реж. А. Довженко) множество самолетов везут в тайгу строителей нового города будущего, одновременно помогая победить восставших против большевиков старообрядцев, предателей и кулаков. В фильме «Гайчи» (1938 г., реж. В. Шнейдеров) самолет должен отвезти из тайги на большую землю ценные данные, полученные научной экспедицией. Их хочет перехватить бывший белогвардеец Яныга и также на самолете перевезти за границу. В результате сознательному пионеру Гайчи удается добиться помощи нанайцев на стойбище, которые останавливают самолет, а пограничники задерживают предателей. Не меньшей польза авиации демонстрировалась и при борьбе с различными эпидемиями. Так, в картине «Воздушная почта» (1939 г., реж. Д. Познанский) самолет, несмотря на все трудности, доставляет в поселок Заполярья противодифтерийную сыворотку, спасающую жизнь местных нанайцев. В фильме «Семеро смелых» (1936 г., реж. С. Герасимов), посвященном освоению Арктики, авиация не раз выручает как полярников, так и местных чукчей, в частности, позволяет врачу прилететь на стойбище и провести сложную операцию.

Подобные послы о пользе авиации были важны и в контексте необходимости привлечения для строительства аэрофлота средств населения, чем активно занималась власть. Кино должно было способствовать интенсификации этого процесса – участию в добровольных обществах (Общество друзей воздушного флота (ОДВФ), Осоавиахим и др.), сдаче взносов на постройку аэропланов, финансированию авиастроения через покупку различной продукции (открыток, значков, жетонов и пр.). Так, фильм «Наш ответ Чемберлену» (1927 г., реж. Ю. Меркулов) вышел в связи с созданием фонда добровольных сборов, инициированным Осоавиахимом [12, с. 241]. В фильме «Запах великой империи» (1931 г., реж. С. Глаголин) обыватель Осокин отказывается сдавать деньги на поддержку этого же общества. Его сознательная дочь

подсовывает ему брошюру о воздушно-химической войне, после чего герою снится кошмарный сон, в котором вражеская авиация убивает множество людей, включая его семью. Разумеется, после этого он сделал взнос [12, с. 426].

Данная агитация была направлена и на детей. В частности, в мультипликационном фильме по мотивам стихотворения К. Чуковского «Тараканище» (1927 г., реж. А. Иванов) пилот-октябренок Ваня Васильчиков на аэроплане Осоавиахима спасает зверей, страдающих от жестокого таракана, захватившего власть в животном мире [12, с. 243]. Другой мультфильм, «Шифрованный документ» (1928 г., реж. А. Птушко), был посвящен агитации за лотерею Осоавиахима [12, с. 310], равно как и «Они и мы» (1931 г., реж. Б. Антоновский), где содержались призывы поднимать обороноспособность страны [12, с. 451].

В наибольшей степени польза авиации объяснялась перспективами будущей войны, где она должна была играть принципиальную роль. В связи с этим, не удивительно, что она часто показывалась в многочисленных картинах о конфликтах молодого советского государства со всевозможными внешними врагами [13; 14]. Популярным сюжетом было изображение типичного сценария будущей войны: коварное нападение капиталистов или фашистов и героическая борьба советского народа, одерживающего блистательную победу, в том числе и благодаря авиации. Так, в фильме «Город под ударом» (1933 г., реж. Ю. Геника) эскадрилья вражеских самолетов с химическими бомбами и десантом хочет разрушить один из индустриальных центров. Однако советские истребители благодаря блестящей технике управления воздушным боем наносят противнику поражение [12, с. 479]. Число подобных картин стало увеличиваться в конце 1930-х гг., что было связано как с ускорявшейся подготовкой к войне, так и ростом возможностей киноиндустрии. В картине «Глубокий рейд» (1937 г., реж. П. Малахов) после нападения вражеской авиации на СССР советские самолеты блистательно выполняют задание в тылу противника, парализуя его военную промышленность. Затем пехота, конница и танки выгоняют врага. Фильм «Если завтра война» (1938 г., реж. Е. Дзиган и др.) повествует о нападении на Советский Союз фашистов, которым опять-таки дается отпор и наносится поражение: самолеты проникли в тыл противника и сбросили десант, остановивший

вражеские резервы. Непосредственно на роли авиации сконцентрировано внимание в картине «Эскадрилья № 5» (1939 г., реж. А. Роома), по сюжету которой на страну нападает Германия. Эскадрилья майора Гришина громит авиацию противника на аэродромах, а затем выдерживает бой с самолетами, вылетевшими из подземных ангаров. Летчики двух самолетов, которые все же удалось подбить врагу, успешно действуют в тылу как профессиональные разведчики и добывают ценные военные сведения [15, с. 219–220]. Благодаря авиации защищенными были и восточные рубежи. Так, в фильме «Морской пост» (1938 г., реж. В. Гончуков) на Тихом океане пограничная авиация участвует в победе над вторгнувшимися японскими диверсантами: «Сильные взрывы авиабомб крушат вражеский эсминец, и бегущий в панике вражеский десант гибнет под пулеметным огнем самолетов» [16].

Трансляция уверенности в обязательной победе и готовности советских граждан дать отпор врагу сочеталась с демонстрацией ужасов будущей войны, что должно было дополнительно способствовать мобилизации общества. В частности, именно на этом сделан акцент в фильме «Возможно, завтра» (1932 г., реж. Д. Дальский и Л. Снежинская), где после бомбардировок вражеской авиации зритель видит похоронные процессии на улицах советских городов.

Демонстрировалась роль авиации не только в будущей, но и прошедшей Гражданской войне, в частности, в картинах «К надземным победам» (1924 г., реж. А. Анощенко) [12, с. 59], «В красном кольце» (1926 г., реж. Е. Гурьев) [12, с. 126] и «Огненные годы» (1939 г., реж. В. Корш-Саблин).

Вероятно, можно указать на обращение к авиации в том числе и для придания картине зрелищности. В этом советские режиссеры явно пытались брать пример с западного кино, где широкое распространение получили съемки с воздуха и использование самолетов при постановке эффектных трюков [17]. Например, возможности авиации стремились использовать мастера «Фабрики эксцентрического актера». Г. Козинцев и Л. Трауберг разыгрывали на аэроплане ряд эксцентрических трюков в картине «Похождения Октябрины» (1924 г.), где главная героиня с помощью техники побеждает нэпмана и Пуанкаре, пытавшихся захватить кассу Госбанка СССР [12, с. 70–71].

Успех молодой советской авиации в войне был бы немислим без качественных самолетов и других летательных аппаратов, не уступающих по своим характеристикам вражеским. Это выводило на первый план фигуры не только непосредственно пилотов, но и ученых, инженеров. В сделанной по заказу ОДВФ картине «На крыльях ввысь» (1923 г., реж. Б. Михин) инженер Глаголев еще в дореволюционное время изобрел новый самолет, но служащие западной фирмы смогли сломать его, отчего на соревнованиях он проиграл. После 1917 г. ученый вместе с сыном летчиком конструирует новый самолет, который используется в Гражданской войне [12, с. 44; 18].

Популярным сюжетом становится история гениального технического открытия – нового самолета, химического оружия, сбрасываемого с помощью авиации и пр., за которым охотятся шпионы зарубежных стран. Весьма интересно, что подобные картины стали появляться еще в первой половине 1920-х гг., когда советская авиационная промышленность не могла похвастаться успехами. В 1924 г. вышла картина «Четыре и пять» (реж. В. Гардин), где советский летчик Дмитрий Гай работает над важным изобретением разрушительного газа, которое ему помогают охранять его друзья. Однако пятерка шпионов проникает в лабораторию и похищает чертежи. Тем не менее, после погони материалы оказываются спасены [12, с. 78]. Впрочем, пресса критиковала картину за «несоветскость», за то, что она сделана «несколько на немецкий образец», копируя шпионские западные картины. Якобы только агитационные моменты придавали ей советский характер [19].

Ряд негативных отзывов вызвала и картина «АЭРО НТ-54» (1925 г., реж. Н. Петров), должная агитировать за ОДВФ. Летчик Пелузин в годы Гражданской войны терпит аварию. Перед смертью он передает аэробнаблюдателю Андрею материалы по работе над авиационном нефтемотором. За проектом охотится и бортмеханик Богдан. Андрей начинает обучение в авиашколе, и в итоге ему удается построить новый мотор, однако из-за вредительства Богдана он отказывается во время полета, а Андрею чудом удается выжить. В финале Богдана ловят и арестовывают, а эскадрилья самолетов с новыми моторами успешно демонстрируется на авиационном параде [12, с. 81]. Фильм критиковали за карикатурность и нереалистичность фигур злодеев – пьяницы-налетчика и кулака-

самогонщика [20]. Таким образом, речь шла не только об иностранных шпионах, но и противниках советской власти внутри страны. Тема попыток шпионов и белогвардейцев срыва строительства советского воздушного флота затрагивалась также в агитфильме «К надземным победам» (1924 г., реж. А. Анощенко) [12, с. 59].

Подобные сюжеты стали весьма уместными в условиях второй половины 1930-х гг. для демонстрации важности всегда быть начеку, разоблачать шпионов, которые охотятся за последними разработками советских ученых и конструкторов. Показательный пример – фильм «Высокая награда» (1939 г., реж. Е. Шнейдер), главный герой которого – профессор Боголюбов, автор уникальных самолетов новой конструкции, позволявших «летать выше, дальше и быстрее всех». Они становятся объектами пристального внимания западной разведки. Ее агенты, используя все свои навыки, пытаются достать его разработки, и такая возможность предоставилась, когда профессор работал на даче. В частности, один из них для этого достаточно успешно ухаживает за дочерью Боголюбова – Надеждой. К счастью, ее бдительность, равно как и профессионализм советских органов госбезопасности, позволяют разоблачить и задержать врагов.

Похожий сюжет в картине «Ошибка инженера Кочина» (1939 г., реж. Л. Мачерет), где инженер-конструктор одного из авиационных заводов с разрешения начальника взял чертежи для работы дома. С помощью соседки ученого иностранный агент Тривош делает фотокопии чертежей, но при попытке переправить материалы за границу они попадают в руки портного, передавшего их в НКВД. В результате Кочин кается за свою невнимательность, преступление раскрывается, а иностранные агенты пойманы с поличным. Как видно, власть демонстрировала бережное и терпеливое отношение к выдающимся ученым, даже если они по наивности совершали ошибки, могущие стать роковыми. Это могло относиться и к техническим просчетам. В фильме «Большие крылья» (1937 г., реж. М. Дубсон) инженер, директор авиационного завода Кузнецов сконструировал самолет, способный перевозить 200 человек при скорости свыше 400 км и на высоте выше 8000 м. Первые испытания прошли успешно, однако при высокой скорости самолет начинал вибрировать. Пилот, понимая ответственность за перевозимых людей,

потребовал прекратить испытания, но Кузнецов настоял. В результате самолет потерпел крушение, и часть пассажиров погибла. Кузнецов приходит в отчаяние и даже подумывает о самоубийстве, но партия и правительство продолжают его поддерживать. Комиссия, исследовавшая причины катастрофы, приходит к выводу, что все расчеты были верны, и принимается решение строить целую эскадрилью. Отметим, что вопреки ряду положительных отзывов о картине в других изданиях, «Правда» раскритиковала фильм за то, что непосредственно катастрофа, приведшая к гибели людей, во многом игнорируется, а из события не сделаны нужные выводы: «Фильм “Большие крылья” не только не усиливает настороженность к ошибкам, но приглушает, расхолаживает ее. Он неправильно ориентирует советского зрителя, делающего большие и серьезные выводы из фактов вредительства троцкистских агентов германо-японского фашизма» [21].

Как и в художественной литературе рассматриваемого периода [22; 23, p. 61–62], в кино советские ученые должны были противопоставляться их коллегам из вражеских стран. В картине «Наполеон-газ» (1925 г., реж. С. Тимошенко) корсиканский инженер-химик Наполеон Гинимэр изобретает ядовитый газ. Теперь его главной задачей становится продажа изобретения за максимально большие деньги. В результате эскадрилья самолетов Лиги борьбы с коммунизмом, поддерживаемая капиталистическими странами, с этим смертоносным оружием летит на Ленинград. Горожан об опасности предупреждают сознательные американские рабочие. Несмотря на первоначальные успехи, врага удается остановить. Разбить вражескую авиацию получилось с помощью запуска с площади Жертв Революции (Марсового поля) небольших самолетов-беспилотников (радио-хим-самолеты), управляемых по радио. Они врезались во вражеских летчиков, отравляя их газом.

Советским гражданам власть предлагала своеобразный путь постепенного приобщения к авиации – от элементарного знакомства с самолетом, через постепенное обучение, и до того, чтобы стать летчиком-асом. Изначально речь шла о преодолении страха перед покоряющими небо машинами, создании более привлекательного образа самолета, особенно когда речь шла о непривычных к ним жителях деревень и отдаленных регионов. Эсхатологический ужас перед аэропланом как

символом войны и начавшейся катастрофы из дореволюционных времен успешно перекочевал в советскую действительность: в обществе были распространены слухи о встречных аэропланах, начинавших новую большую войну [24, с. 536–537; 25, с. 266]. В 1924 г. с целью пропаганды Добролета на основе произведений деревенского поэта Василия Алова были созданы картины про мужика Пахома. В первой из них, «Как мужик Пахом в столице в небеса летал на птице» (реж. Я. Посельский), приехавший в столицу герой видит самолет:

Вот уж самый центр столицы.

Глядь на небе Чудо-Птица.

Смотрит на небо народ,

А Пахом разинул рот. <...>

Вишь, по небу жук то мчится,

Это, брат, стальная птица,

Думал, думал весь свой век,

И придумал человек.

И на этакой посуде,

В небесах летают люди,

Каждый может полететь,

Стоит только захотеть [26].

С помощью Добролета Пахом совершает свой первый полет, после чего становится последовательным поклонником авиации, понимая ее значимость и как транспортного средства, и для обороны страны. В продолжении фильма, «Как Пахом в селе Несмелом занимался летным делом», Пахом поддерживает своего внука, желающего стать летчиком вопреки воле отца [12, с. 59–60].

Любовь и интерес к авиации прививались с детства: через статьи в детской периодике, кружки авиамоделизма, подвижные и настольные игры, как, например, «Путешествие на аэроплане по СССР» и близкая к шахматам «Сражение в воздухе» [27, с. 94, 161]. Использовалась для этой цели и мультипликация. Например, в картине «Сенька-африканец» (1927 г., реж. Д. Черкес и др.), представляющей собой экранизацию сказки К. Чуковского «Крокодил», пионер Сеня с помощью аэростата летит с Крокодилом Крокодиловичем в Африку. Затем он попадает в плен к вождю

племени, который хочет его казнить, но в последний момент от плахи его спасает прилетевший на самолете Крокодил. На воздушном шаре совершает неожиданное для себя путешествие Медвежонок из картины «Мишка аэронавт» (1935 г., реж. В. Смирнов) [15, с. 79]. В мультфильме «Веселая Москва» (1934 г., реж. О. Ходатаева) тема авиации затрагивается косвенно, через имя одного из героев – щенка Биплана [15, с. 56].

Разумеется, всячески поощрялся выбор профессии летчика. Например, об этом говорилось в фильме «Кем быть?» (1931 г., реж. В. Жемчужный) – иллюстрации стихотворения В.В. Маяковского: «Быть шофером / хорошо, / а летчиком – лучше, / я бы в летчики пошел, / пусть меня научат» [12, с. 6]. Создавался героический ореол покорителей неба, как, например, в мультфильме «Привет героям» (1937 г., реж. Н. Воинов и др.), посвященном летчикам-полярникам [15, с. 145]. В мультфильме «Дед Иван» («Как дед Иван смерть прогнал», 1939 г., реж. А. Иванов) главный герой, к которому пришла Смерть, хочет проститься со своими сыновьями. Каждый из них демонстрирует ему технические достижения советской страны. Младший сын Андрей, командир Красной армии, катает отца на танке, подводной лодке и облетает на самолете вокруг планеты. Приземлившись на парашюте прямо в родную деревню, дед Иван заявляет Смерти, что встреча с сыновьями омолодила его, и теперь уже время жить, а не помирать.

Полет на самолете обязательно показывался как проявление храбрости. В киноновелле «Горный цветок» (1938 г., реж. А. Артеменко) девочка Галя обращается к доктору, чтобы излечиться от трусости. В результате он посылает ее искать волшебный цветок, без которого якобы не приготовить снадобье. Галя отправляется в путешествие, в ходе которого летает на самолете, прыгает с парашютом и пр. и только в конце понимает, что таким образом она и победила страх [15, с. 126–127]. В данном случае также представляется важным, что героиней является девушка. Поддерживаемое властью равноправие полов в полной мере относилось и к авиации. Например, в мультфильме «Таежные друзья» (1939 г., реж. А. Иванов) звери-обитатели тайги становятся свидетелями приземления и спасения из лесов именно летчиц-героинь – В. Гризодубовой, П. Осипенко и М. Расковой, совершивших в сентябре 1938 г. беспосадочный перелет из Москвы на Дальний Восток [15, с. 222].

Ориентированные на детей картины должны были воспитывать в них не только смелость, но и другие качества, нужные будущим летчикам. В 1932 г. вышел фильм «Я не маленький» (реж. А. Ай-Артыян) по мотивам повести «Приключения Травки» С. Розанова, создававшийся с расчетом на распространение технических знаний среди детей [28, с. 44]. В нем мальчик по имени Травка, желая быстрее экскурсии попасть на аэродром и посмотреть дирижабль, теряется и после ряда приключений возвращается в Дом октябрят. Он оказывается наказан за свою неорганизованность, так и не попав на аэродром [12, с. 475]. В мультфильме «Лягушата-летчики» (1938 г., реж. М. Величко) двое лягушат хотели прыгнуть с парашютом, но учиться им было лень, из-за чего их парашюты из грибов развалились, и они упали в болото. Третий лягушонок много читал, изобрел качественный парашют, что позволило не только успешно прыгнуть, но и научить незадачливых собратьев [15, с. 180].

Прививание трудолюбия, ответственности и необходимости учиться, преодолевая все трудности, органично сочеталось с поощрением моделизма и изобретательства. Способность к техническим знаниям должна была получать всяческую поддержку, стимулируя к дальнейшему профессиональному росту. Например, в картине «Хочу быть летчицей» (1928 г., реж. К. Гертель) девочка Таня, которой всего 13 лет, решает построить модель планера, для чего начинает ходить в авиамодельный кружок. Несмотря на недоверие ребят и неудачный запуск первой модели, она решительно отказывается купить готовый планер. Ее новая модель «Делегатка» успешно взлетает, показывая правильность сделанного Таней выбора [12, с. 301].

Страсть к изобретательству и моделизму могла быть следствием восхищения теми, кого власть выставляла в качестве примера для подрастающего поколения. В картине «По следам героя» (1935 г., реж. В. Немоляев) воспитанники детского дома, вдохновившись рассказами о челюскинцах, решают построить настоящий самолет. Они его делают из подручных материалов, после чего собираются подарить участнику операции по спасению челюскинцев В.С. Молокову, приехавшему в их город. Ребята сбегают из детского дома и после трудной дороги в метель оказываются на одной сцене с пилотом. Узнав их историю, тот привозит их обратно на красивом автомобиле [15, с. 71].

Таким образом, даже нелепая, на первый взгляд, идея создавать самолет из салазок, планок и зонтика подавалась как очень важный и ценный порыв, должный получать и получающий последовательную поддержку со стороны государства.

Именно через умение изготавливать модельки самолетов в перспективе открывался путь к покорению не только неба, но и космоса. Эта мысль была выражена в детском фильме «На Луну с пересадкой» (1934 г., реж. Н. Лебедев). В нем Леня Глебов пытается сделать модель ракеты и с друзьями запускает ее вместе с письмом к жителям Луны. Упавший в поле аппарат находят колхозники и относят его к начальнику политотдела. Тот приглашает Леню к себе и объясняет, что надо не только мечтать о полетах, но и много учиться. Затем летчица Наташа помогает мальчишкам работать над планером, и впоследствии Леня успешно выступает на соревнованиях в Крыму [12, с. 493].

Следующим шагом после авиамоделирования и детских экспериментов становилась профессиональная подготовка летчиков. Воспитание пилота – это не только обучение летным навыкам, но и решение культурно-просветительской и идеологической задачи. Молодежь полна светлых устремлений и смелых планов, но при отсутствии дисциплины это может только мешать. Так, в фильме «Интриган» (1935 г., реж. Я. Уринов) показана жизнь учащихся летной школы. Молодые юноши и девушки полны сил и энергии, они много тренируются, поют и влюбляются. Однако, один из них, Вася Ярочкин, чувствует скуку, ему хочется подвигов. Ради шутки он пугает табун лошадей, пролетая низко над землей. За это его наказывают и задерживают выдачу диплома. Он хочет исправиться, и такой шанс ему предоставляется, когда из конюшни убегает конь по кличке Интриган. Ярочкин находит его с самолета и даже переманивает в конюшню, чем полностью себя реабилитирует.

Похожий сюжет у картины «Летчики» (1935 г., реж. Ю. Райзман), где будничная обстановка летной школы надоедает романтически настроенному Сергею Беляеву. Во время одного из полетов он начинает лихачить и разбивает самолет. Его начальство в лице старого большевика Рогачева сурово наказывает его, понимая всю важность соблюдения дисциплины. Это также относится к Гале Быстровой, которая излишне склонна к рискованным поступкам. Влюбленная в Сергея, она постепенно

исправляется сама и перевоспитывает возлюбленного, а руководство поддерживает работу Сергея по созданию нового самолета. Стоит отметить, что проблема несоблюдения дисциплины среди храбрых и энергичных пилотов, приводившая к трагедиям, реально существовала [29, р. 244], что делало такие фильмы более актуальными и своевременными. Впрочем, полностью выбивать ухарство и браваду также не стоило, о чем, например, сообщал фильм «Мужество» (1939 г., реж. М. Калатозов) – «о находчивости, смелости и беспредельной любви к своей родине летчиков – гордых соколов нашей страны» [30]. Пилот гражданского флота Алексей Томилин, работавший в Средней Азии, любит лихачить, но искренне стремится побороть этот недуг. Однажды он получает задание доставить в приграничный район пакет с приказом о поимке диверсанта. Из-за аварии он попадает в руки банды, и его вынуждают перебросить диверсанта за границу. Во время полета он начинает лихачить – лететь так, что диверсанту становится плохо. В результате враг не смог сопротивляться и был передан в руки пограничников [15, с. 201–202].

Конечно, кино сильно способствовало еще большей героизации образа летчика, и без того усиленно формировавшегося пропагандой [31, с. 80; 32; 33]. Свою любовь и уважение к ним не раз демонстрировал непосредственно И.В. Сталин – на официальных приемах, похоронах погибших героев и пр. Кроме того, по замечанию А.И. Савина, «значительная часть молодежи обоих полов, стремившаяся двигаться вверх по социальной лестнице, могла без каких-либо проблем отождествлять себя с летчиками», что также способствовало обращению к ним как к идеальным образцам успеха и самореализации [34, с. 169–170]. Тем более, что любой идеологически правильный проект, включая авиацию, не допускал провала, и в независимости от его фактических результатов, позиционировался как очередная грандиозная победа [35, р. 76].

Летчик должен был преодолевать все невзгоды, перебарывать себя, быть готовым ко всем возможным трудностям. В «Новеллах о героях летчиках» (1937 г., реж. А. Уманский), несмотря на поломки самолетов (обрыв крепления лыжи, заклинивание шасси и пр.), летчики проявляют смелость и смекалку и успешно сажают свои машины [15, с. 136]. В драме «Истребители» (1939 г., реж. Э. Пенцлин) герои Кожухаров и Мельников – пример советских летчиков: они готовы на жертвенный подвиг ради

спасения людей, высокие и прекрасные чувства к девушке, а дух товарищества и взаимовыручки для них важнее личных амбиций. В фильме «Родина зовет» (1936 г., реж. А. Мачерет) летчик Сергей Новиков – старый большевик, сражавшийся еще в Гражданскую войну. Тогда он получил ранение, которое продолжает его сильно беспокоить. Тем временем на страну нападают фашисты, и он рвется сражаться с врагом. Его главное волнение – не станет ли его рана препятствием к отправке на фронт, в остальном он спокоен и уверен в себе, даже несмотря на то, что от бомбежек тяжело пострадала его семья. Разумеется, его эскадрилья успешно изгоняет врага с советской земли.

В комедии «На отдыхе» (1936 г., реж. Э. Иогансон) из-за подобной глорификации герой-летчик, приехавший в санаторий, попадает в забавные ситуации. Чтобы окружающие не мешали ему чрезмерным вниманием, он скрывает свою фамилию. Там он встречает своего друга полярника, который также сохраняет инкогнито. Странное поведение настораживает бдительных граждан, начавших подозревать героев в воровстве. Ситуация разрешается после телеграммы о назначении полярника руководителем экспедиции и раскрытия личностей обоих. Так заканчивается их отдых, и они возвращаются к трудовым подвигам.

При этом советские люди в кино показывались как готовые при первой необходимости прийти на помощь пилотам, моментально превращая их спасение в дело миллионов. В картине «Победа» (1938 г., реж. В. Пудовкин, М. Доллер) – «о величайших победах советской авиации, ее отважных людях и их героических делах» [36] – вылетевший из Москвы стратоплан «Победа-1» терпит крушение в районе Тихого океана. В то время как японское радио стремится всех убедить в гибели летчиков, советские ледоколы и самолеты отправляются на поиски. Его находят благодаря воле и мужеству людей, и спасенных летчиков на аэродроме приветствуют сотни тысяч трудящихся [15, с. 170].

Важно отметить, что безоговорочно положительный образ летчика устоялся только в 1930-е гг. В кинематографе более раннего периода ситуация могла быть не столь однозначной. Так, в картине «Пилот и девушка» (1929 г., реж. А. Перегуда) провинциальная девушка Елена влюбляется в летчика Виктора, который оказывается вовсе не эталоном нового советского человека, а аморальным и пошлым типом. Со временем

летчик начинает отвечать на чувства девушки взаимностью, но к тому моменту Елена уже стала активисткой Осоавиахима, и увидела истинное лицо своего бывшего предмета обожания. В итоге начавший пить Виктор разбивается вместе с самолетом, а Елена поднимает членов ячейки на строительство новой машины [12, с. 337].

Элитарность профессии летчиков демонстрировалась и через их образ жизни, повседневные практики и досуг. Они получали полное удовольствие от активно формировавшегося во второй половине 1930-х гг. «сталинского консьюмеризма» [37; 38, с. 209–210]. Элегантные костюмы, красивые женщины, походы в ресторан, игра на рояле – вот что составляло их жизнь в свободное от учебы, тренировок и подвигов время.

Как и в случае с учеными, советские летчики должны были быть лучше иностранных. Очень ярко это противопоставление показано в картине «Крылья» («Черная кошка») (1932 г., реж. И. Кравчуковский и др.). В Гражданскую войну летчик Седов храбро вступил в бой с французским асом Бару, летавшем на новейшем истребителе фирмы «Хавеланд» – «Черная кошка». Несмотря на техническое преимущество и уже сорок сбитых самолетов, Бару не удалось уничтожить советского пилота. Спустя несколько лет Седов, к тому моменту опытный профессионал, принимает участие в международных соревнованиях в Тегеране, где опять сталкивается с французским оппонентом. Седов вместе со своим учеником Ивановым на прекрасном самолете советской конструкции побеждает француза, после чего Бару обещает взять реванш в будущей войне [12, с. 460; 39]. Принципиальным отличием советского летчика от французского в данном случае являлось то, что за Седовым стояла вся страна, а его самолет был плодом труда советских патриотов. В свою очередь, Бару представлял французскую авиационную фирму «Икар» и во главу угла ставил деньги и личный успех.

Заключение. Таким образом, советская киноиндустрия старалась максимально комплексно осветить различные вопросы авиации, органично адаптируя свою продукцию под общий авиационный дискурс, создаваемый и поддерживаемый властью. Приходилось решать сразу несколько задач: создавать привлекательный образ авиации как спасительной и безопасной технологии, стимулировать население на участие в строительстве воздушного флота, добавлять зрелищности и

эффектности картинам, чего часто не хватало советской продукции, а также агитировать на личное знакомство с авиацией, начиная от кружков моделирования и заканчивая выбором карьеры пилота. Наиболее часто авиация использовалась в картинах, посвященных будущей войне с многочисленными врагами социалистического государства (фашистами, капиталистами, белогвардейцами и пр.), где помогала добиться безоговорочной победы. Кино усиливало героизацию образа летчика, истинного советского гражданина – не только уникального профессионала, но и человека высокой культуры и морали. Стоит отметить большое число женщин-летчиц в кино раннесоветского периода, что должно было стать очевидным символом гендерного равноправия, затронувшего даже такую область, как авиация. Зрителю прививалось мнение о превосходстве не только советских летчиков и летчиц, но и ученых, способных создать боевые машины, аналогов которым нет в мире. В результате авиация из непознанной и непонятной, а потому отталкивающей новинки, благодаря кино превращалась в часть героизируемой советской повседневности, предвестницу торжества коммунистического будущего.

СПИСОК ИСТОЧНИКОВ

1. Бессонов И.А. Русская народная эсхатология: история и современность. М.: Гнозис, 2014. 336 с.
2. Вяльдина Т.В. Новые виды досуга горожан в конце XIX – начале XX века // Вектор науки Тольяттинского государственного университета. 2013. № 2 (24). С. 264–266.
3. Весь Петербург на 1913 год: адресная и справочная книга г. С.-Петербурга. [СПб.]: Т-во А. С. Суворина «Новое время», [1913]. Отд. 2. – 1877 стлб.
4. Nye, D.E. American technological sublime. Cambridge: MIT Press, 1996. 384 p.
5. Резолюции и постановления Тринадцатого съезда РКП(б). 23-31 мая 1924 г. // КПСС в резолюциях и решениях съездов, конференций и пленумов ЦК. 1898–1953. Изд. 7. Часть I. 1898–1925. М.: Гос. изд-во политической литературы, 1953. С. 815–900.
6. Резолюция Всесоюзного совещания по киноделу. О положении кинопромышленности в СССР. 29-31 марта 1924 г. // Культурное строительство в СССР. 1917–1927. Разработка единой государственной политики в области культуры. Документы и материалы. М.: Наука, 1989. С. 184–185.
7. Bailes, K. Technology and Legitimacy: Soviet Aviation and Stalinism in the 1930s // Technology and Culture. 1976. Vol. 17, No. 1. P. 55–81.
8. Троцкий Л.Д. Водка, церковь и кинематограф // Троцкий Л. Д. Сочинения. Т. 21. Культура переходного периода. М.; Л.: Гос. изд-во, 1927. Т. 21. С. 22–26.
9. Гороховская Е.А., Желтова Е.Л. Советская авиационная агиткампания 20-х гг.: идеология, политика и массовое сознание // Вопросы истории естествознания и техники. 1995. № 3. С. 63–78.

10. Желтова Е.Л. Культурные мифы вокруг авиации в России в первой трети XX века // Труды «Русской антропологической школы». Вып. 4 (часть 2). М.: РГГУ, 2007. С. 163–193.
11. Троцкий Л.Д. Авиация – орудие будущего. Екатеринбург: Уралкнига, 1923. 8 с.
12. Советские художественные фильмы. Т. 1. Немые фильмы (1918–1935) / Под ред. А. В. Мачерета и др. М.: Искусство, 1961. 529 с.
13. Черниловский А.А. Советские художественные фильмы 1920–1930-х годов о будущей войне с фашизмом и японским милитаризмом // Ученые записки Орловского государственного университета. 2017. № 1(74). С. 64–68.
14. Черниловский А.А. Тема надвигающейся войны в советском художественном кинематографе 1920–1930-х гг. // Проблемы и тенденции развития социокультурного пространства России: история и современность. Материалы IV международной научно-практической конференции / Под ред. Т. И. Рябовой. Брянск: Брянская государственная инженерно-технологическая академия, 2017. С. 114–117.
15. Советские художественные фильмы. Т. 2. Звуковые фильмы (1930–1957) / Под ред. А. В. Мачерета и др. М.: Искусство, 1961. 784 с.
16. Львов М. «Морской пост» // Правда. 1939. 5 января. № 5(7690). С. 4.
17. С. Авиация и кино // Красные крылья. 1925. № 3. С. 66–67.
18. Н.Л. «На крыльях в высь» // Правда. 1923. № 295. 29 декабря. С. 7.
19. А.А. По кинофильмам. «Четыре и пять» («Стальные журавли») // Новый зритель. 1924. № 37. С. 17.
20. Недоброво Вл. Экран за 7 дней. Аэро Н.Т. 54 // Жизнь искусства. 1925. № 29. С. 16.
21. Фальшивая картина // Правда. 1937. 12 апреля. № 101. С. 6.
22. Сидорчук И.В. Может ли ученый спасти мир? (По страницам советской научно-фантастической литературы 1920-х гг.) // Контуры будущего: технологии и инновации в культурном контексте / Под ред. Д.И. Кузнецова, В.В. Сергеева, Н.И. Алмазовой, Н.В. Никифоровой. СПб.: Астерион, 2017. С. 380–384.
23. Bailes, K. Technology and Legitimacy: Soviet Aviation and Stalinism in the 1930s // Technology and Culture. 1976. Vol. 17. No. 1. P. 55–81.
24. Аксенов В.Б. Слухи, образы, эмоции. Массовые настроения россиян в годы войны и революции (1914–1918). М.: НЛЮ, 2020. 984 с.
25. Голубев А. Слухи как форма бытования представлений о внешнем мире в советском обществе 1920-х гг. // Слухи в России XIX–XX веков. Неофициальная коммуникация и «крутые повороты» российской истории: сб. ст. / Ред И.В. Нарский и др. Челябинск: Каменный пояс, 2011. С. 256–275.
26. Алов В. Как мужик Пахом в столице в небеса летал на птице. М.: Издание АО «Добролет», 1924. 20 с.
27. Вишневецкий А.И. Настольные игры-соревнования. М.; Л.: Молодая гвардия, 1929. 190 с.
28. Херсонский Х. Творческая общественность на Потылихе // Пролетарское кино. 1932. № 13–14. С. 40–45.
29. Josephson, P.R. Would Trotsky Wear a Bluetooth? Technological Utopianism under Socialism, 1917–1989. Baltimore: The Johns Hopkins University Press, 2010. 342 p.
30. Вечерняя Москва. 1939. № 188(4717). 17 августа. С. 4.
31. Соболева А.Н. Формирование образа героя и образа врага у советской молодежи в 1920–1930-е гг. // Политика и общество. 2017. № 10. С. 78–87.

32. Загидулина Т.А. Образ летчика в ортодоксальной советской литературе 30-х годов // Гуманитарные исследования. 2018. № 1(18). С. 89–92.
33. Загидулина Т.А. Ни ввысь, ни свыше: авиационный дискурс в русской литературе 20–30-х годов XX века. Красноярск: Красноярский государственный педагогический университет им. В. П. Астафьева, 2019. 208 с.
34. Савин А.И. «Страна должна знать своих героев»: советский героизм как социальный трамплин (1920–1930-е годы) // ЭКО. 2014. № 12. С. 159–171.
35. Kulikowski M. Fantasy Flights: Technology, Politics and the Soviet Airship Programme 1930–1938 // Icon. 2015. Vol. 21. P. 66–80.
36. Вакс Л., Шин А. «Победа». Новый фильм Вс. Пудовкина // Вечерняя Москва. 1938. № 127(4357). 5 июня. С. 3.
37. Gronow, J. Caviar with champagne. Common luxury and the ideals of the good life in Stalin's Russia. Oxford, New York: Berg, 2003. 256 с.
38. Трентманн Ф. Эволюция потребления. Как спрос формирует предложение с XV века до наших дней. М.: Эксмо, 2019. 560 с.
39. Дунаевский Б. «Крылья» // Советское кино. 1933. № 3–4. С. 75–80.

REFERENCES

1. Bessonov, I.A. Russkaya narodnaya eskhatologiya: istoriya i sovremennost [Russian folk eschatology: history and modernity]. М.: Gnozis, 2014. 336 s. (In Russ.).
2. Vyaldina, T.V. Novyye vidy dosuga gorozhan v kontse XIX – nachale XX veka [New types of leisure of citizens at the end of the XIX – beginning of the XX century]. *Vektor nauki Tolyattinskogo gosudarstvennogo universiteta*. 2013. № 2 (24). S. 264–266. (In Russ.).
3. Ves Peterburg na 1913 god: adresnaya i spravochnaya kniga g. S.-Peterburga [The whole of St. Petersburg for 1913: address and reference book of St. Petersburg]. [SPb.]: T-vo A. S. Suvorina «Novoye vremya», [1913]. Otd. 2. 1877 stlb. (In Russ.).
4. Nye, D.E. American technological sublime. Cambridge: MIT Press, 1996. 384 p.
5. Rezolyutsii i postanovleniya Trinadtsatogo syezda RKP(b). 23–31 maya 1924 g. [Resolutions and resolutions of the Thirteenth Congress of the RCP(b). May 23–31, 1924]. *KPSS v rezolyutsiyakh i resheniyakh syezdov, konferentsiy i plenumov TsK. 1898–1953. Izd. 7. Chast I. 1898–1925. М.: Gos. izd-vo politicheskoy literatury, 1953. S. 815–900. (In Russ.).*
6. Rezolyutsiya Vsesoyuznogo soveshchaniya po kinodelu. O polozhenii kinopromyshlennosti v SSSR. 29–31 marta 1924 g. [Resolution of the All-Union Meeting in the film department. On the situation of the film industry in the USSR. March 29–31, 1924]. *Kulturnoye stroitelstvo v SSSR. 1917–1927. Razrabotka yedinoy gosudarstvennoy politiki v oblasti kultury. Dokumenty i materialy.* - М.: Nauka, 1989. S. 184–185. (In Russ.).
7. Bailes, K. Technology and Legitimacy: Soviet Aviation and Stalinism in the 1930s. *Technology and Culture*. 1976. Vol. 17, No. 1. P. 55–81.
8. Trotskiy, L.D. Vodka, tserkov i kinematograf [Vodka, church and cinema]. Trotskiy L. D. Sochineniya. T. 21. Kultura perekhodnogo perioda. М.; L.: Gos. izd-vo, 1927. T. 21. S. 22–26. (In Russ.).
9. Gorokhovskaya, Ye.A., Zheltova, Ye.L. Sovetskaya aviatsionnaya agitkampaniya 20-kh gg.: ideologiya, politika i massovoye soznaniye [Soviet aviation propaganda campaign of the 20s: ideology, politics and mass consciousness]. *Voprosy istorii yestestvoznaniya i tekhniki*. 1995. № 3. S. 63–78. (In Russ.).

10. Zheltova, Ye.L. Kulturnyye mify vokrug aviatsii v Rossii v pervoy treti XX veka [Cultural myths around aviation in Russia in the first third of the XX century]. *Trudy «Russkoy antropologicheskoy shkoly»*. Vyp. 4 (chast 2). M.: RGGU, 2007. S. 163–193. (In Russ.).
11. Trotskiy, L.D. Aviatsiya – orudiye budushchego [Aviation is a tool of the future]. Yekaterinburg: Uralkniga, 1923.8 s. (In Russ.).
12. Sovetskiye khudozhestvennyye filmy. T. 1. Nemyye filmy (1918–1935) [Soviet feature films. Vol. 1. Silent films (1918–1935)] / Pod red. A. V. Machereta i dr. M.: Iskusstvo, 1961.529 s. (In Russ.).
13. Chernilovskiy, A.A. Sovetskiye khudozhestvennyye filmy 1920–1930-kh godov o budushchey voyne s fashizmom i yaponskim militarizmom [Soviet feature films of the 1920s–1930s about the future war with fascism and Japanese militarism]. *Uchenyye zapiski Orlovskogo gosudarstvennogo universiteta*. 2017. № 1(74). S. 64–68. (In Russ.).
14. Chernilovskiy, A.A. Tema nadvigayushchey voyny v sovetskom khudozhestvennom kinematografe 1920–1930-kh gg. [The theme of the impending war in the Soviet art cinema of the 1920s–1930s.]. *Problemy i tendentsii razvitiya sotsiokulturnogo prostranstva Rossii: istoriya i sovremennost*. Materialy IV mezhdunarodnoy nauchno-prakticheskoy konferentsii / Pod red. T. I. Ryabovoy. Bryansk: Bryanskaya gosudarstvennaya inzhenerno-tekhnologicheskaya akademiya, 2017. S. 114–117. (In Russ.).
15. Sovetskiye khudozhestvennyye filmy. T. 2. Zvukovyye filmy (1930–1957) [Soviet feature films. Vol. 2. Sound films (1930–1957)] / Pod red. A. V. Machereta i dr. M.: Iskusstvo, 1961. 784 s. (In Russ.).
16. Lvov, M. «Morskoy post» ["Sea post"]. *Pravda*. 1939. 5 yanvarya. № 5(7690). S. 4. (In Russ.).
17. S. Aviatsiya i kino [Aviation and cinema]. *Krasnyye krylya*. 1925. № 3. S. 66–67. (In Russ.).
18. N.L. «Na krylyakh v vys» ["On the wings to the heights"]. *Pravda*. 1923. № 295. 29 dekabrya. S. 7. (In Russ.).
19. A.A. Po kino-filmam. «Chetyre i pyat» («Stalnyye zhuravli») [On cinema films. "Four and five" ("Steel cranes")]. *Novyy zritel*. 1924. № 37. S. 17. (In Russ.).
20. Nedobrovo, VI. Ekran za 7 dney. Aero N.T. 54 [Screen in 7 days. Aero N.T. 54]. *Zhizn iskusstva*. 1925. № 29. S. 16. (In Russ.).
21. Falshivaya kartina [Fake cinema]. *Pravda*. 1937. 12 aprelya. № 101. S. 6. (In Russ.).
22. Sidorchuk, I.V. Mozhet li uchenyy spasti mir? (Po stranitsam sovetskoy nauchno-fantasticheskoy literatury 1920-kh gg.) [Can a scientist save the world? (Based on the pages of Soviet science fiction literature of the 1920s)]. *Kontury budushchego: tekhnologii i innovatsii v kulturnom kontekste* / Pod red. D.I. Kuznetsova, V.V. Sergeeva, N.I. Almazovoy, N.V. Nikiforovoy. SPb.: Asterion, 2017. S. 380–384. (In Russ.).
23. Bailes, K. Technology and Legitimacy: Soviet Aviation and Stalinism in the 1930s. *Technology and Culture*. 1976. Vol. 17. No. 1. P. 55–81.
24. Aksenov, V.B. Sluhi, obrazy, jemocii. Massovyye nastroyeniya rossijan v gody vojny i revolyucii (1914–1918) [Rumors, images, emotions. Mass sentiments of Russians during the war and revolution (1914–1918)]. M.: NLO, 2020. 984 s. (In Russ.).
25. Golubev, A. Sluhi kak forma bytovaniya predstavlenij o vneshnem mire v sovetskom obshchestve 1920-h gg. [Rumors as a form of existence of ideas about the outside world in the Soviet society of the 1920s.]. *Sluhi v Rossii XIX–XX vekov. Neoficial'naja kommunikacija i «krutye povoroty» rossijskoj istorii: sb. st.* / Red I.V. Narskiy i dr. Cheljabinsk: Kamennyj pojas, 2011. S. 256–275. (In Russ.).

26. Alov, V. Kak muzhik Pahom v stolice v nebesa letal na ptice [As a peasant Groin in the capital flew to heaven on a bird]. M.: Izdanie AO «Dobrolet», 1924. 20 s. (In Russ.).
27. Vishnevskij, A.I. Nastol'nye igry-sorevnovanija [Board games-competitions]. M.; L.: Molodaja gvardija, 1929. 190 s. (In Russ.).
28. Hersonskij, H. Tvorcheskaja obshhestvennost' na Potylikhe [Creative community on Potylikha]. Proletarskoe kino. 1932. № 13–14. S. 40–45. (In Russ.).
29. Josephson, P.R. Would Trotsky Wear a Bluetooth? Technological Utopianism under Socialism, 1917–1989. Baltimore: The Johns Hopkins University Press, 2010. 342 p. (In Russ.).
30. Vechernjaja Moskva [Evening Moscow]. 1939. № 188(4717). 17 avgusta. S. 4. (In Russ.).
31. Soboleva, A.N. Formirovanie obraza geroja i obraza vruga u sovetskoj molodezhi v 1920–1930-e gg. [Formation of the image of the hero and the image of the enemy among Soviet youth in the 1920s – 1930s.]. *Politika i obshhestvo*. 2017. № 10. S. 78–87. (In Russ.).
32. Zagidulina, T.A. Obraz letchika v ortodoksal'noj sovetskoj literature 30-h godov [The image of a pilot in orthodox Soviet literature of the 30s]. *Gumanitarnye issledovanija*. 2018. № 1(18). S. 89–92. (In Russ.).
33. Zagidulina, T.A. Ni vvys', ni svyshe: aviacionnyj diskurs v russoj literature 20–30-h godov XX veka [Neither up nor over: Aviation discourse in Russian literature of the 20–30s of the twentieth century]. Krasnojarsk: Krasnojarskij gosudarstvennyj pedagogicheskij universitet im. V. P. Astaf'eva, 2019. 208 s. (In Russ.).
34. Savin, A.I. «Strana dolzhna znat' svoih geroev»: sovetskij geroizm kak social'nyj trampolin (1920–1930-e gody) [“The country must know its heroes”: Soviet heroism as a social springboard (1920–1930s)]. *JeKO*. 2014. № 12. S. 159–171. (In Russ.).
35. Kulikowski, M. Fantasy Flights: Technology, Politics and the Soviet Airship Programme 1930–1938. *Icon*. 2015. Vol. 21. P. 66–80. (In Russ.).
36. Vaks, L., Shin, A. «Pobeda». Novyj fil'm Vs. Pudovkina [“Victory”. New movie of Vs. Pudovkin]. *Vechernjaja Moskva*. 1938. № 127(4357). 5 ijunja. S. 3. (In Russ.).
37. Gronow, J. Caviar with champagne. Common luxury and the ideals of the good life in Stalin's Russia. Oxford, New York: Berg, 2003. 256 s.
38. Trentmann, F. Jevoljucija potreblenija. Kak spros formiruet predlozhenie s XV veka do nashih dnei [The evolution of consumption. How demand shapes supply from the 15th century to the present day]. M.: Jeksmo, 2019. 560 s. (In Russ.).
39. Dunaevskij, B. «Kryl'ja» [“Wings”]. *Sovetskoe kino*. 1933. № 3–4. S. 75–80. (In Russ.).

Сведения об авторах / Information about authors

Сидорчук Илья Викторович – Санкт-Петербургский политехнический университет Петра Великого.

E-mail: chubber@yandex.ru; ORCID: 0000-0001-9760-2443

Автор заявляет об отсутствии конфликта интересов.

Sidorchuk Ilija V. – Peter the Great Saint Petersburg Polytechnic University.

E-mail: chubber@yandex.ru; ORCID: 0000-0001-9760-2443

The author declares no conflict of interests.

*Статья поступила в редакцию 26.09.2022. Одобрена после рецензирования 05.10.2022. Принята 09.10.2022.
Received 26.09.2022. Approved after reviewing 05.10.2022. Accepted 09.10.2022.*