

6. *Fabie J. J.* A history of wireless telegraphy. L., 1899.
7. Телеграфное сообщение с поездами на ходу // Электричество. 1886. № 11.
8. *Боргман И. И.* Несколько опытов над распространением электрического тока через воздух // Электричество. 1886. № 18/20.
9. *Hertz H.* Über sehr schnelle electrische Schwingungen // Ann. d. Phys. 1887. Bd. 31. S. 421—448.
10. *Hertz H.* Über die Einwirkung einer geradlinigen elektrischen Schwingung auf line benachbarte Strombahn // Ann. d. Phys. Bd. 34. S. 155—170.
11. *Сметенский В. Н.* Освоение спектра электромагнитных колебаний и особенности физического эксперимента в радиотехнике и электронике // Радиотехника. 1992. № 3. С. 100—106.
12. *Уэлдон Дж.* Радиопередатчики // Труды Ин-та радионинженеров. 1962. Т. 50.
13. *Хвольсон О. Д.* Опыты Герца и их значение // Электричество. 1890. № 1—5.
14. *Crookes W.* Some possibilities on electricity // London Fortnight Rev. 1892. Vol. 51. № 302.
15. *Родионов В. М.* Зарождение радиотехники. М., 1985.
16. Comptes Rendus. 1890. Vol. 111.
17. Comptes Rendus. 1894. Vol. 118.
18. *Munck of Rosenshöld P.* Versuch über der Fähigkeit starrer Körper zur Leitung der Elektrizität // Ann. d. Phys. und Chem. 1835. Bd. 34. № 3.
19. *Calzecchi-Onesti T.* Sulla conduttività elettrica delle lamine metalliche // Nuovo cim. 1884. Vol. 16.
20. *Бранли Э.* Письмо во Французское физическое общество от 14.12.1898 г. // Изобретение радио. А. С. Попов. Документы и материалы / Под ред. А. И. Берга. М., 1966.
21. *Lodge O.* The work of Hertz // Electrician. 1894. Vol. 35. P. 153—271.
22. *Попов А. С.* Прибор для обнаружения и регистрирования электрических колебаний // Журнал Русского физико-химического общества. 1896. Т. 28. Вып. 1. Ч. физ. Отд. 1. С. 1—14.
23. *Мандельштам Л. И.* Введение // 50 лет радио. Вып. 1. Из предыстории радио. М.-Л., 1948.
24. *Пилленко А.* Привилегии на изобретения (и практическое руководство с приложением текста закона 20 мая 1896 г., позднейших дополнений, форм деловых бумаг и кратких сведений об иностранных законах). 2-е, испр. и доп. изд. СПб., 1903. С. 67.
25. *Бакастов В. Н.* Прототип изобретения. М., 1966.
26. *Попов А. С.* Письмо в редакцию газеты «Новое время» в связи с работами Г. Маркони // Новое время. 1897. 22 июля (3 авг. н. ст.). № 7686. С. 3.
27. *Угрюмов Б. И.* На заре радио // Говорит СССР. 1935. № 9. С. 10.
28. А. С. Попов в характеристиках и воспоминаниях современников. М.-Л., 1958.
29. Radio Craft. 1939. № 7. P. 939.
30. Электротехнический вестник. 1897. № 48. С. 497.
31. Изобретение радио. А. С. Попов. Документы и материалы. М., 1966. С. 186—187.

Социальная история отечественной науки и техники

Е. А. ГОРОХОВСКАЯ, Е. Л. ЖЕЛТОВА

СОВЕТСКАЯ АВИАЦИОННАЯ АГИТКАМПАНИЯ 20-Х ГГ.: ИДЕОЛОГИЯ, ПОЛИТИКА И МАССОВОЕ СОЗНАНИЕ

Кому же и летать орлами, как не коммунистам

А. В. Луначарский

Истории советской авиации уделяют большое внимание и западные, и отечественные исследователи. Тем не менее до сих пор очень немного известно о тех усилиях, которые предприняла советская власть в 20-е гг. для формирования социальной структуры, позволившей создать воздушный флот. До сих пор не исследовалось то особое значение, которое придавалось авиации в идеологии и культуре. Цель нашей работы состоит в том, чтобы частично восполнить указанные пробелы. Исследование проводилось на материале агиткампании в поддержку авиации.

Проведя анализ различных источников тех лет, мы реконструировали в самых общих чертах последовательность действий советского государства, направленных на обеспечение социальной поддержки авиации.

Общественные организации в поддержку авиации и авиационная агиткампания

Интенсивная агитационная кампания в поддержку авиации начинается в СССР в 1923 г. Однако большевики не сразу признали значение авиации. Имеются свидетельства, что в первые месяцы после Октябрьской революции существовало отношение к авиации как к элементу царской армии, который следует уничтожить вместе со старым режимом. Был даже подготовлен проект декрета о переводе авиационных заводов на производство мебели [1, с. 33]. Такое отношение было отчасти вызвано тем, что кадры царской авиации почти полностью составляли представители высших слоев общества, и после революции подавляющее большинство их перешло на сторону белых. Особое впечатление на большевиков произвели перелеты летчиков к белым на самолетах (см., например, [1—3]). В декабре 1917 г. большевики принимают решение взять воздушный флот под контроль, очистить его от «реакционно настроенных элементов», а из удержанных на стороне большевиков летчиков создать красные авиаотряды. Управление воздушным флотом, функционировавшее до революции, возглавила коллегия из большевиков, которая просуществовала до мая 1918 г. После назначения Л. Д. Троцкого народным комиссаром по военным делам коллегия упразднили и в воздушном флоте ввели единоначалие [2, с. 18].

За время гражданской войны советские военачальники, и прежде всего Троцкий, оценили значение авиации. Немногочисленные красные авиаотряды не раз играли решающую роль в боевых действиях. Так, уже в 1918 г. 1-я Советская авиагруппа из 10 самолетов бомбила Казань — один из белогвардейских центров. Участник операции И. Павлов с восхищением и гордостью описывает результаты действий авиаотряда: «Летая над аэродромами белых на высоте 200—300 метров, пулеметным огнем разгоняли все живое, которое в паническом страхе быть убитым пряталось в ближайший лес». После того как Казань была оставлена белыми, «для Красной авиации 5-ой армии явилось полное раздолье, где можно было беспощадно расправляться с теми, кто фактически был виновником дикой инквизиции» [4, с. 5—6].

Острая нехватка военных самолетов ощущалась на протяжении всей войны. Летчи-



*Торжественное заседание, посвященное неделе воздушного флота. Петроград, 1923 г.
Фото предоставлено Центральным государственным архивом кинофотодокументов (Санкт-Петербург)*

ки, воевавшие на стороне красных, летали, согласно жаргону того времени, на «гробах», т. е. на самолетах устаревшей конструкции, находившихся к тому же в плохом техническом состоянии [3, с. 8]. Из-за нехватки бензина большевики часто принуждали летчиков летать на малопригодном топливе: ацетоне, толуоле или спирте [5, с. 28; 6, с. 23], что часто приводило к авариям.

После окончания гражданской войны по инициативе Л. Д. Троцкого было принято решение о создании авиации, в основном военной. Большевики были уверены, что капиталистические страны в самом ближайшем будущем могут напасть на Советскую Россию и уничтожить советский строй. Они находились под сильным впечатлением от достижений западных стран в области военной авиации. В это время и в Советской России, и за рубежом считали, что в будущей войне авиация станет одной из важнейших или даже решающей силой. Важнейшей силой, по мысли большевиков, авиация должна была стать и в будущей мировой пролетарской революции. Поэтому коммунисты в России признали авиацию жизненно необходимой. Однако, пропагандируя авиацию, советские идеологи не забывали подчеркивать и ее мирное значение [6, 7].

Но как создавать авиацию в разрушенной, неграмотной, голодной стране? Осенью 1922 г. Троцкий пришел к мысли, что для строительства авиации необходимы усилия всей страны. Для мобилизации нации он решает организовать всенародное общественное движение в поддержку авиации. В феврале 1923 г. Троцкий предлагает создать Общество Друзей Воздушного Флота (ОДВФ), и это предложение утверждается Революционным Военным Советом СССР, который он возглавлял [8].

ОДВФ было учреждено 8 марта 1923 г. [9]. Вскоре после этого было организовано также акционерное Российское общество добровольного воздушного флота (Добролет),



*Аэроплан на автомобиле на одной из улиц Москвы. 1 мая 1923 г.
Фото предоставлено Российским государственным архивом кинофотодокументов*

на которое возлагались задачи по развитию гражданской авиации [10]. ОДВФ стало первой общественной организацией в СССР. Хотя оно было объявлено добровольным, вся его деятельность строго регламентировалась и находилась под жестким контролем со стороны высшего эшелона властей. Председателем Общества был назначен А. И. Рыков, возглавлявший в то время Совнарком, его заместителем — С. С. Каменев, главнокомандующий всеми вооруженными силами [11]. Московское отделение возглавил Л. Б. Каменев, зам. председателя Совнаркома [8]. Знаком особого внимания к ОДВФ было проведение некоторых мероприятий общества в рамках партийных съездов. Так, 26 апреля 1923 г. состоялось торжественное заседание ОДВФ совместно с делегатами XII съезда РКП(б). А 1 июня 1924 г. произошла торжественная передача XIII съезду партии эскадрильи «Ленин», построенной на средства Общества [12].

Власти поставили перед ОДВФ несколько основных задач. Главная — сбор средств на создание в СССР воздушного флота: речь шла о строительстве самолетов, различных инженерных сооружений и о финансовом и организационном содействии развитию авиационной промышленности и научно-исследовательской деятельности в области авиации. ОДВФ было призвано внести большой вклад в подготовку кадров для авиации. Для этого, в частности, было решено развивать в СССР массовый планеризм и авиамодельный спорт. И, конечно же, важнейшую задачу ОДВФ составляли агитация и пропаганда авиации всеми доступными средствами [13].

Хотя в пропаганде речь всегда шла как о военной, так и о гражданской авиации, основной упор делался на военную. Гражданская авиация рассматривалась как резерв для военной. На совместном заседании ОДВФ с XII съездом РКП(б) в 1923 г. Л. Д. Троцкий четко сформулировал программу создания воздушного флота в СССР, главной особенностью которой было развитие гражданской авиации в непосредственной связи с военной и подчинении ее целям: «Развернуть базу нашей военной промышленности, дать ей более широкий рынок, чем военное ведомство, можно, только внедривши авиацию в общехозяйственную и общекультурную жизнь страны. <...> Другими словами, нужно с самого начала в порядке замысла, в порядке плана, а потом и его осуществления, добиться того, чтобы наша гражданская, хозяйственная, культурная, транспортная авиация являлась могущественным резервом, тактической базой для нашей военной авиации» [7, с. 8].



Колонна демонстрантов с макетами аэропланов в руках на Красной площади в Москве в день празднования 7-й годовщины Октябрьской революции (1924 г.). Фото предоставлено Российским государственным архивом кинофотодокументов

В дальнейшем упор на военные цели в авиационной пропаганде и агитации все более усиливался. 6 апреля 1925 г. отмечалась вторая годовщина ОДВФ. В конце торжественного заседания, прошедшего со всеми положенными по такому случаю речами, В. В. Маяковский прочитал первую часть своей фантастической поэмы «Летающий пролетарий», в которой описывалась будущая битва между коммунистическими Европой и Азией и капиталистической Америкой. Затем Театр им. Мейерхольда показал спектакль «Даешь Европу!» по роману И. Эренбурга «Трест Д. Е.», «в котором приняли участие авиационные части, войска и оркестр ГПУ, военморы и пионеры, общим выходом в заключительном эпизоде давшие грандиозную картину взятия Красной армией Нью-Йорка» [14, с. 20].

Вскоре, весной этого же 1925 г., произошло объединение ОДВФ и Доброхима [15]. Доброхим (Добровольное общество содействия развитию химии) был организован в 1923 г. почти одновременно с ОДВФ также по инициативе Троцкого. Главный аргумент, выдвинутый в пользу их слияния, состоял в том, что в будущей войне авиация и химия будут тесно связаны: химическое оружие будет применяться с помощью авиации. Во вторую очередь говорилось о связи авиации и химии в мирной жизни. В результате объединения возникло общество Авиахим [16], просуществовавшее до 1927 г. А в январе 1927 г. на I Всесоюзном съезде Авиахима было объявлено о создании Осоавиахима, объединившего Авиахим и ОСО (Общество содействия обороне), возникшие в 1925 г. В деятельности Осоавиахима оборонные задачи уже явно преобладали над пропагандой авиации как таковой [17].

Итак, с весны 1923 г. на страницах центральных, а потом и местных газет развертывается широкомасштабная агитационно-пропагандистская кампания. Был объявлен всенародный сбор средств на строительство воздушного флота. По всей стране прогремели лозунги: «Трудовой народ, строй воздушный флот!», «Пролетарий, на самолет!». Рабочие многих предприятий решили отчислять часть заработка на создание «красной авиации». Крестьяне действовали иначе: «Мы имеем сейчас 6 целых уездов, которые постановили или запахать, или засеять определенное количество десятин, чтобы сбор от этого урожая поступил на организацию воздушного транспорта» [7,

с. 19]. Широкое распространение получил сбор средств на строительство именных самолетов и целых именных эскадрилий. В 1923 г. после знаменитого ультиматума Керзона была создана эскадрилья «Ультиматум», а в 1924 г., как уже упоминалось, ОДВФ передало Красной Армии эскадрилью «Ленин»; в том же году на Украине создали эскадрилью «Ильич». Имена отдельным самолетам обычно давали сами организации или предприятия, собравшие на них деньги, например: «Красная Сибирячка», «Нижегородский Рабочий», «Самарец — Ильичу», «Московский Милиционер», «Красный воин» и др. [12, с. 12; 18].

Главную роль в пропагандистской авиационной кампании играло ОДВФ, объявившее своей целью «100% вовлечение в ОДВФ трудящейся массы» [13]. Это общество организовывало свои ячейки по всей стране. Запись в его члены происходила по хорошо известному для Советской России «добровольно-принудительному» принципу. Для подавляющего большинства записаться в ОДВФ означало продемонстрировать свою лояльность к советской власти. В ОДВФ вступали целыми производственными коллективами. Через год после своего образования ОДВФ объявило об одном миллионе членов, через два года — о двух миллионах. Состоявшийся в 1924 г. XIII съезд партии дал ОДВФ указание довести численность общества в 1925 г. до 3 миллионов [19]. В 1923 г. ОДВФ начало издавать ежемесячный журнал «Самолет». С середины 1926 г. ему на смену пришел журнал «Авиация и химия». Некоторые местные отделения общества пытались издавать свои журналы: «Красный пилот», «Даешь Сибири Красные Крылья!», «Даешь мотор!», «Авиадруг» и др. Но из-за нехватки средств эти журналы просуществовали недолго. События, связанные с авиацией, деятельность ОДВФ, Авиэхима и Осоавиахима и вообще тема авиации с 1923 г. постоянно присутствуют на страницах самых разных газет и журналов, издается множество плакатов, снимаются кинофильмы и т. д.

При ячейках ОДВФ организовывались так называемые «авиауголки». Это были специально выделенные помещения, где располагались модели и детали самолетов, развешивались лозунги, плакаты, фотографии на авиационную тему, там же обычно находилась небольшая библиотека авиационной литературы, технической и агитационной. В этих уголках, а также в рабочих и сельских клубах активисты ОДВФ вели пропаганду авиации: читали доклады и лекции, показывали диапозитивы и кинофильмы, декламировали агитационные стихи и ставили агитационные спектакли. С 1925 г. при ОДВФ организуются авиакурсы и авиасеминарии, готовящие агитаторов-пропагандистов. Из выпускников авиакурсов отбирались кандидаты для авиашкол [20, 21].

Пожалуй, самым популярным мероприятием, проводимым ОДВФ, были агитполеты, во время которых рядовые граждане могли бесплатно полетать на самолете. Агитполеты могли совершаться на короткие расстояния, кроме того, проводилось много агитоблетов по большим маршрутам (на сотни и даже тысячи километров с множеством промежуточных посадок). Типичный агитполет выглядел следующим образом. Самолет летел к какому-нибудь населенному пункту, городу или деревне, разбрасывая над ним листовки, агитирующие за авиацию, затем садился. После посадки около него устраивался митинг, затем летчики и прилетевшие с ними активисты ОДВФ отвечали



Один из плакатов ОДВФ
(Самолет. 1924. № 6—7. 4-я с. обл.)

на вопросы собравшихся, раздавали литературу по авиации, объясняли устройство самолета, на котором прилетели, и т. д. Потом поднимали ненадолго в воздух тех желающих, кто еще ни разу не летал на самолете. Это называлось «воздушным крещением» или «воздушными октябринами». Активисты ОДВФ пользовались преимущественным правом на «воздушное крещение». Особое внимание уделялось полетам в сельскую глубинку. Во многих деревнях крестьяне, впервые увидевшие самолет, ни разу не видели ни паровоза, ни парохода (см., например, [22]).

Крупными событиями в жизни страны в эти годы стали перелеты на большие расстояния, в том числе за пределы СССР, являвшиеся прежде всего политическими акциями. В качестве примера можно назвать состоявшийся летом 1925 г. перелет Москва—Пекин, который в печати называли Великим перелетом [23, с. 2].

Узнать, каким было в 20-е гг. подлинное восприятие авиации в обществе, в различных его слоях, непросто. Историческая реконструкция здесь сталкивается со специфическими трудностями. Абсолютное большинство публикаций того времени, которые описывали какие-либо события и передавали впечатления их участников, являются чрезвычайно идеологизированными, в них перемешаны или слиты воедино правда и вымысел, идеологические формулы и непосредственные эмоции. Другие источники информации, например, личные архивы, дневники и т. п., после семидесятилетнего существования России в условиях тоталитарной системы немногочисленны и малодоступны. Тем не менее анализ советских публикаций того времени, на который мы опираемся в этой работе, позволяет составить некоторое, пусть и неполное, представление о непосредственной реакции населения на авиацию в СССР в 20-е гг.

Агитполеты и перелеты вызывали огромный интерес. Многотысячные толпы народа встречали самолеты, прилетавшие в города. Люди часами, днем и ночью, ожидали самолетов, многие из-за этого бросали работу. Из окрестных деревень, иногда за сотни километров (в Сибири, например) в город съезжались крестьяне. Часто после приземления самолетов приходилось предпринимать специальные усилия, чтобы сдержать напор толпы любопытных, которая могла просто смять самолет. Для абсолютного большинства населения России самолет был в диковинку. Среди городского населения самолет, помимо сильного любопытства, вызывал также восхищение, особенно у образованной публики. Но для многих, кто раньше сталкивался с авиацией, она ассоциировалась прежде всего с гражданской войной. Поэтому в глубинке, в деревнях, где было мало информации о пропагандистских акциях, прилет агитсамолетов часто вызывал страх. Люди, имевшие опыт гражданской войны, воспринимали самолет прежде всего как орудие убийства и уничтожения. В сельской местности страх перед самолетом имел и другой источник: крестьяне часто боялись летающих аппаратов, принимая их за нечистую силу (см., например, [23, 24]).

Авиация и коммунистическая идеология 20-х гг.

Хотя большевики развивали авиацию из сугубо прагматических соображений, агитация и пропаганда в ее пользу основывались прежде всего на коммунистической идеологии. Ярким примером использования авиации в политических и идеологических целях явилась акция торжественной передачи эскадрильи «Ленин» из 19 самолетов XIII съезду РКП(б). Кампания по созданию двух боевых эскадрилий «Ленин» развернулась сразу после смерти В. И. Ленина в целях «увековечивания памяти Ильича по линии ОДВФ» [12]. Постройка первой эскадрильи заняла менее 5 месяцев, и ее передача состоялась в Москве на Центральном аэродроме им. Троцкого* 1 июня 1924 г. во время работы XIII съезда РКП(б). Газета «Правда» писала: «Многоверстное карре, окаймляющее огромную территорию аэродрома, еще задолго до 11 часов занято густой цепью рабочих организаций с красиво высящимися красными знаменами и лозунгами. Вся площадь от Петровского парка до ходынских радиомачт, вся Тверская, Са-

* Позже переименован в аэродром им. Фрунзе.

довые и Ленинградское шоссе запружены стекающимися с разных концов рабочими, пионерскими и комсомольскими колоннами и бесконечной лентой движущихся к аэродрому трамваев... На аэродроме застыли стройными рядами стальные птицы. Всего выстроилось несколько десятков самолетов Красного Воздушного Флота. Среди них — воздушные корабли Ленинской эскадрильи со своими летчиками и мотористами» (цит. по: [12, с. 13—14]). Всего собралось огромное множество людей: 20 тысяч на аэродроме и 100 тысяч вблизи на Октябрьском поле [25, с. 3].

Торжество открыл Лев Троцкий, который в сопровождении членов Реввоенсовета обошел и поприветствовал участников праздника. На торжественном заседании, состоявшемся затем прямо на аэродроме, из крупных политических фигур того времени выступили Л. Д. Троцкий, А. И. Рыков, С. С. Каменев, М. И. Калинин, А. П. Розенгольц (начальник Военно-Воздушных сил СССР). После заседания «спортивными пролетарскими организациями Красной Пресни было устроено на Октябрьском поле народное гуляние с играми, пением, музыкой, инсценировками и спортивными упражнениями» (цит. по: [12, с. 15]). Над трибуной рабочих-текстильщиков висело большое знамя с надписью: «Текстильщики кутят саван мировой буржуазии». Они же организовали впечатляющую инсценировку на тему «Ленин умер, жив ленинизм», с которой начался воздушный парад. Вот как ее описывает «Правда»: «Перед зрителями появляются траурные рабочие колонны, исполняющие похоронный марш: Ленин умер... Этот момент совпадает с моментом подъема на воздух девяти стальных птиц... И наэлектризованная масса, как один человек, оглашает поле криками: «Жив ленинизм!» Один за другим поднимаются ввысь аэропланы, выстраиваются в кильватерную колонну, образуют различные живописные группы, делают на головокружительной высоте необычные по смелости „мертвые петли“» (цит. по: [12, с. 16—17]).

Попадая в идеологический контекст, авиация переставала быть только техническим средством и становилась идеологическим понятием. Вот характерные лозунги того времени: «Красный Воздушный Флот — лучшее око пролетариата» [27, с. 8], «Авиаким — опора мирного труда, противогаз и воздушный страж СССР», «Да здравствуют крылья мировой коммуны — Красный Воздушный Флот!» [28, с. 39], «Да здравствуют и побеждают Ленинские эскадрильи — воздушные часовые Коммунистического интернационала!» [11, с. 46], «Советский самолет — всех трудящихся оплот» [29, с. 27], «Красный Воздушный Флот — Октября оплот» [30, 4-я с. обл.]. Примерами использования авиации в идеологических целях являются также высказывания выступавших при передаче эскадрильи «Ленин» А. И. Рыкова и А. Л. Гельфера: «Мы создали стальных революционеров в виде аэропланов» [12, с. 41]; «...мы надеемся, что наш аэроплан им. тов. Семашко будет не только побеждать в воздухе наших врагов, но и рассеет по всему миру заветы нашего Ильича» [12, с. 37]. В редакционной статье «Год без вожда» журнала «Даешь мотор» читаем: «...построим Красный Воздушный Флот, который, когда ударит грозный час социальной революции, вместе с красным советским мотором разнесет по всему угнетенному страдающему миру бессмертные заветы Ильича» [31, с. 2].

Для коммунистов авиация являлась не просто мощным видом вооружения, но и орудием борьбы пролетариата с мировой буржуазией. В другом номере этого же журнала в редакционной статье «Семь лет на защите революции» говорится, что ОДВФ дает «тот Красный Воздушный Флот, который поможет» всем трудящимся СССР «отстоять завоевания Красного Октября и на деле осуществить заветы Ильича о международной Пролетарской Революции» [32, с. 2]. А. Глаголев, один из основных методистов по агитации и пропаганде авиации, в 1924 г. в статье «Наш праздник» в журнале «Самолет» пишет, что «14 июля (день Воздушного флота и ОДВФ — *Авт.*) мы будем демонстрировать свою волю и свои успехи в борьбе за взятие Воздушной Бастилии, победа над которой укрепляет наши позиции для обороны Рабоче-Крестьянского Союза от пушек и казематов Бастилии мирового капитализма, а в час мировой революции будет одним из самых могучих средств для штурмовых пролетарских отрядов» [33, с. 26].

Такое же отношение к советской авиации было и у зарубежных коммунистов. Например, секретарь исполкома Коминтерна молодежи О. Унгер в 1924 г. в приветствии ОДВФ

писал, что молодежь Запада «ждет теперь мощных флотилий самолетов Социалистической Республики, которые должны стать первыми вестниками и мощными борцами за освобождение мирового пролетариата» [26, с. 6].

Подобно тому как большевики делили весь мир на прогрессивный коммунистический и отмирающий буржуазный, они разделяли и авиацию на советскую, коммунистическую и реакционную, капиталистическую. Об этом говорил, например, А. П. Розенгольц: «Во всем мире, во всех странах воздушный флот, большею частью набранный из сынов аристократии и буржуазии, служит целям империалистического завоевания и грабежа. Во всех странах воздушный флот создается для целей угнетения более слабых национальностей, эксплуатации колониальных рабов, для борьбы с поднимающим оружие рабочим классом. Лишь в одном Советском Союзе воздушный флот, созданный рабочим классом, служит интересам трудящихся и их защищает» [12, с. 30—31].

Ему вторит И. С. Уншлих, заместитель председателя ГПУ, который приветствовал эскадрилью «Ленин» следующими словами: «Капиталистический мир строит, против воли народа, воздушный флот для целей грабительских. Мы, вместе с народом, — для обороны» [26, с. 5]. Двудликий образ авиации можно также увидеть у Л. Д. Троцкого: «Авиация — все возрастающее в своем могуществе орудие империализма. Будем строить социалистическую авиацию. Империализм не отказался от мысли превратить нас в колонию. Будем строить авиацию, которая оградит нашу свободу, а может быть, поможет и колониам вернуть себе независимость. Будем строить авиацию для хозяйственных, для культурных, для военных целей, авиацию трудящихся и угнетенных» [34, с. 7—8].

Авиация капиталистических стран представляется большевиками как орудие зла, насилия, несущее гибель трудящимся всего мира, прежде всего СССР. Такие высказывания можно встретить, например, в статьях и выступлениях Л. Д. Троцкого, А. В. Луначарского, А. П. Розенгольца. Сюжеты и описания страшной, разрушительной силы авиации капиталистических стран часто встречаются в пропагандистской литературе, плакатах, карикатурах.

Как только авиация попадает в руки коммунистов, она превращается в орудие добра. Это прекрасно можно проиллюстрировать на примере агитационной сказки Н. Рязанова «Сказка о золотом петушке самолете. По А. С. Пушкину». В ней волшебный золотой самолет вначале находится на службе у царя, олицетворяющего мировую буржуазию, и выполняет его приказы, направленные против трудящихся. Автор объясняет такое поведение самолета тем, что:

Самолет, ведь, заколдован
Тайной силой очарован... [35, с. 9].

В конце самолет переходит на службу к большевикам, убивает царя и тут же начинает творить различные добрые дела. Образ авиации как изначально по своей сути доброй силы, которая несет зло только тогда, когда находится в руках капиталистов, часто просматривается в большевистской пропаганде.

По мысли советских идеологов и пропагандистов советская авиация — антипод капиталистической и ответ на происки мировой буржуазии. Это выражалось и чисто символически в названиях именных эскадрилий. Мы уже упоминали эскадрилью «Ультиматум», построенную в ответ на знаменитый ультиматум Керзона в 1923 г. В 1927 г. появилась эскадрилья «Наш ответ Чемберлену». Эта тема обыгрывается на страницах журнала «Авиация и химия» в юмореске «Роковое эхо»:

- Ну, каковы последствия моего ультиматума?
- Скверные, сэр.
- То-то. Очень рад.
- Для нас скверные, сэр. Большевики сделали эскадрилью «Ультиматум».
- Негодяи... Обыскать полпредство — вот наш ответ.
- Сэр...
- Ну?
- Они выпустили эскадрилью «Наш ответ»...
- Кхе-кхе... Хм... Пусть. Не запугаешь!
- Сэр...

— Ну?

— У них появилась эскадрилья «Не запугашь»...

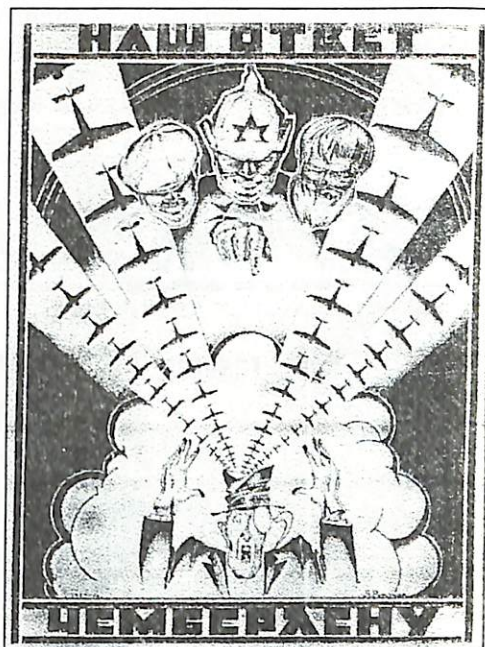
— Мы же, кхе-кхе, не хотим войны. Стой!! Как я сказал? «Не хотим войны?». Беру свои слова обратно. Обратно беру!... Иначе у них появится эскадрилья «Не хотим войны» [36, с. 31].

Хотя в пропаганде основной упор делался на советскую авиацию как средство обороны, для многих, особенно ее энтузиастов и агитаторов-пропагандистов, авиация представлялась также почти волшебным преобразователем всей хозяйственной и культурной жизни страны и всего мира. Н. И. Подвойский, начальник ЧОНа (частей особого назначения) в 1923 г. говорил: «...на красную авиацию, на нашу гражданскую красную авиацию и рабочие, и крестьяне смотрят как на средство, которое дает в ближайшее время практическое разрешение многим, в настоящий момент неразрешимым или трудно разрешимым задачам» [7, с. 9]. Л. Б. Красин (нарком внешней торговли) в 1924 г., приветствуя ОДВФ, писал: «Победить пространство техникой, одолеть застой и косность быстротой воздушных сообщений — очередная задача Красных самолетов» [26, с. 6].

Л. Д. Троцкий видел в авиации чуть ли не кульминацию в развитии всей культуры: «Можно, товарищи, всю человеческую культуру рассматривать, — это несколько условно, — под одним углом зрения, как победу человека над пространством с того времени, как человек приучил первое животное к езде, и до того момента, когда он создал аппарат тяжелее воздуха...» [7, с. 6]. Настаивая на важности авиации во всех сферах жизни, Троцкий рисует поистине величественный ее образ: «авиация является тактическим авангардом, если хотите, воздушной кавалерией человеческой культуры» [7, с. 9]. В брошюре «Авиация — орудие будущего» он писал: «Будем помнить: авиация не забава и не одно из многих вспомогательных технических средств армии, авиация — великий инструмент будущего. К суше и воде она присоединяет воздух как новую величайшую арену человеческого творчества» [34, с. 8].

Восторженная оценка авиации видна и у председателя ОДВФ А. И. Рыкова: «...воздушный флот по существу является величайшим изобретением, величайшей победой человеческого гения над природой. Русская сказка как будто предвидела это в ковresse-самолете» [7, с. 14]. На заре своего развития, в первой трети XX в., авиация не только в России, но и во всем мире поражала воображение людей, и в их восприятии часто связывалась со сферой духовного. Ей приписывались те или иные духовные качества, традиционно связанные с темой полета. Благодаря этому в коммунистической агитации и пропаганде авиация приобретала особое символическое и даже мифологическое звучание.

Подобно мифологическим персонажам — посредникам, осуществляющим связь между различными мирами в мифологическом космосе, авиация часто представлялась большевиками как могущественный универсальный посредник между различными мирами их идеологического космоса: рабочими и крестьянами, центром и окраинами, трудящимися и советской властью, пролетариатом различных стран Запада, пролетариатом СССР и угнетенными трудящимися Востока и колониальными народами и т. д. Приведем характерный лозунг, появившийся в 1923 г.: «Крепкими нитями свяжет Красный Воздушный Флот окраины с центром, крестьян с рабочими городов России, с пролетариями Запада» [37, с. 6].



Плакат, агитирующий за создание эскадрильи «Наш ответ Чемберлену». (Авиация и химия. 1927. № 3. 4-я с. обл.)

На обложке журнала «Крокодил» № 17 за 1922 г. помещен рисунок, названный «Ковер-самолет», с подписью, стилизованной под русскую народную сказку: «...Через горы, через доли, через море-океан на волшебном самолете прилетают наши братья — Пролетарии всех стран... (Из новой сказки)». Н. И. Подвойский на торжественном заседании ОДВФ в 1923 г. говорил,



что одна из главных задач, стоящих перед большевиками, — «смычка с крестьянством» может быть решена, только если использовать «могущественное средство воздушной связи», так как «благодаря кораблям воздушного флота» все трудовое население СССР «лучше свяжется со всей советской властью, лучше свяжется с теми органами и организациями, которые несут ему просвещение, несут ему культуру...» [7, с. 20]. В статье С. Покровского «Красная авиация в Средней Азии» написано, что полеты советских самолетов над Средней Азией «служат видимым символом той мощной руки помощи, которую русский пролетариат протягивает пробуждающимся трудящимся Востока», и далее: «Красная звезда на крыльях пролетающего над кишлаками самолета несет не смерть и разрушение, а весть о скором освобождении угнетенных народов Востока» [38, с. 31]. В 1925 г. К. Е. Ворошилов заявил по пово-

ду перелета Москва—Пекин: «Посещение нашей эскадрильей Пекина и других мест далекого Востока есть один из моментов этого единения уже свободных с освобождающимися трудящимися» [39, с. 2].

Тема советской авиации как символического посредника постоянно присутствует у соратников большевиков — коммунистов других стран. Так, например, в приветствии Крестьянского Интернационала в связи с перелетом Москва—Пекин говорилось: «Президиум Крестинтерна выражает уверенность, что через завоеванный воздух лозунг: крестьяне и рабочие всех стран, соединяйтесь — будет легче всего осуществлен» [39, с. 2].

В большевистской пропаганде авиация выступает как необходимое средство для перехода из несовершенного мира, в котором господствуют капиталисты, силы зла, в коммунистическое будущее — мир победившего на Земле пролетариата, носителя добра. В этом смысле характерен лозунг «На крыльях науки к коммунизму!», помещенный на самолете, которым 1 мая 1923 г. была украшена Серпуховская площадь в Москве. Переход в новую коммунистическую эпоху сопровождается великим сражением между силами добра и зла. Судьба этого сражения должна решиться в воздухе. Таким же образом будет определяться исход всех будущих войн. В 1923 г. нарком иностранных дел Г. В. Чичерин писал: «Уже теперь господство в воздухе дает господство на земле. Уже теперь тяжесть военного могущества переносится с земли в воздух. Уже теперь судьба войны будет решаться в воздушных пространствах. Уже теперь защита народа и его земли, его свободы, его революционных завоеваний есть прежде всего воздушная защита против воздушных флотов враждебных государств» [40, с. 43].



Москва, 1 мая 1923 г. Трибуна на Серпуховской площади.
 Фото предоставлено Российским государственным архивом кинофотодокументов

В советской популярной литературе по авиации и в агитационной беллетристике будущие сражения с капиталистами очень часто описываются в совершенно апокалипсических тонах, например, в книге Баратова «Будущие войны» читаем: «Во Франции ... главное внимание уделяют самолету, который должен понести с собой ядовитые бомбочки и мгновенно, после объявления войны, невидимо из облаков засыпать ими города и вообще важные населенные пункты. Тогда все жители или погибнут, или сойдут с ума. Даже металлы и гранит разрушатся, и вся местность, самая земля на долгое время будут отравлены, сделаются недоступными ничему живому — ни растению, ни человеку» [41, с. 48].

Победа в воздухе и победа коммунистического строя сливались в единое целое. Один из самых распространенных лозунгов 20-х гг.: «Без победы в воздухе — нет победы на земле!». В агитации появляется тема «диктатуры в воздухе», которая постоянно обыгрывалась в различных высказываниях и текстах. Например, во время передачи эскадрильи «Ленин» звучат такие фразы: «Следуя заветам Ильича, который учил нас, что диктатура пролетариата спасает и спасет Россию, мы укрепляем свою диктатуру на земле, и теперь мы должны создать и воздушную диктатуру пролетариата!» [12, с. 36] и «Да здравствует имя Ленина везде и всюду, да здравствует пролетарская диктатура на земле и в воздухе!» [12, с. 19]. Еще один широко распространенный в 20-е гг. лозунг: «За диктатурой на земле к диктатуре в воздухе». При этом советские летчики часто приобретают черты легендарных героев. Г. В. Чичерин, например, называет их «воздушными рыцарями», которые, как мифологические герои, «будут своими подвигами решать судьбу тех массовых армий, которые окажутся бессильными действовать без решения вопроса в воздушных пространствах. Красные летчики — это наши красные революционные рыцари... На вас, воздушные красные рыцари, все трудящиеся массы смотрят, как на своих надежных поборников, как на свою лучшую защиту. Ваша миссия поистине грандиозна» [40, с. 43].

Сама будущая коммунистическая эпоха в 20-е гг. виделась многим воздушной эрой, сущность которой определялась авиацией и вообще полетом. В манифесте Общества авиации и воздухоплавания Украины и Крыма, написанном в 1923 г., читаем: «...человечество вступает в новую историческую эпоху. Этот новый исторический период характеризуется необычайными скоростями перемещений, сказочными открытиями

науки и техники, а в связи с этим созданием аэрокультуры и подъемом и развитием до нее человечества» [42, с. 96]. В образах новой коммунистической аэропохи подчеркивается духовный потенциал авиации: «Неизмеримы те влияния, — писал А. В. Луначарский, — которые будет иметь авиация для крушения всяких перегородок между людьми, для превращения самых различных элементов человечества в некоторое высшее единство. В числе этих перегородок разрушит аэроплан совместно с пролетариатом границы государств» [43, с. 42]. В своей книге «Стальные птицы» один из первых советских летчиков И. А. Валентей пишет в романтическом стиле: «Можно предполагать, что авиация в будущем произведет огромное влияние на духовный склад человечества и целый переворот в социальной жизни. Одна привычка смотреть на все „высоко“: и на гордые дворцы, и на мрачные тюрьмы, и на спокойные кладбища может дать новые элементы человеческой душе...

Мы тогда только станем настоящими людьми. Завоевание воздуха открывает нам новую эпоху в истории культуры. И, что самое важное, оно скорее всего укрепит в сознании человека значение понятий человек и человечность» [44, с. 25—26].

Образ коммунистического будущего, в котором все только и делают, что летают, стал расхожей темой в советской беллетристике того времени. Это касается и агитаторов-графоманов, и настоящих литераторов, например, В. В. Маяковского. Для всех искренне увлекавшихся авиацией или связанных с ее пропагандой по долгу службы будущее непременно связывалось с полетом. В заметке в журнале «Самолет», где речь идет о необходимости пропагандировать авиацию среди детей, в пользу этого выдвигается такой аргумент: «Все это будет иметь огромное воспитательное значение для нашего юношества, для будущих людей воздуха» [45, с. 40].

В 1924 г., в год смерти Ленина, летчик А. Е. Раевский предложил увековечить его память, выстроив дома или высадив в парке деревья таким образом, чтобы с воздуха можно было увидеть гигантские буквы, образующие слово «Ленин». Обосновывая свою идею, он писал: «И задумавшись на идее увековечивания памяти гениальнейшего из современных людей, я представил себе, что все наземные памятники, которые проектируются и уже сооружаются ему, будут совершенно неприметны для людей воздуха» [46, с. 35].

Авиация и антирелигиозная пропаганда

Еще одной областью, в которой авиация играла важную роль, была антирелигиозная пропаганда. В 1927 г. Е. М. Ярославский в обращении «Ко всем безбожникам» писал: «Мы, безбожники, должны построить хотя бы один самолет. Пусть это будет самолет „Безбожник“. Пусть „Безбожник“... борется с теми ангелами-архангелами, богами, богинями и прочими выдуманнами существами, которыми попы всех вер и одураченные ими люди населили небеса и землю» [47, с. 3]. Антирелигиозные мотивы часто присутствуют в тех популярных брошюрах, пропагандирующих авиацию, которые были предназначены в основном для малограмотного населения, составлявшего в 20-е гг. большинство. Но чаще всего антирелигиозная пропаганда велась, так сказать, в художественной форме. На эту тему сочиняли специальные агитационные стихи, частушки, рассказы, повести, пьесы, снимали кинофильмы, рисовали плакаты и карикатуры. При этом пропагандировались в основном две идеи. Во-первых, полеты на самолете наглядно доказывают, что на небе нет Бога, ангелов и святых, а значит, их нет вообще. Так, в агитационной повести Н. Рязанова «Приключения Егора Поддевкина на самолете» читаем: «Спервоначалу мы думали, что в Ваську вселился нечистый дух, который его, вроде как ведьму на помеле, подымает под облака. А потом, промежду прочим, оказалось, что никакой нечистой силы нетути, а действует закон природы, по которому люди могут на самолетах летать, как птицы» [48, с. 37]. Во-вторых, человек получил способность летать, возможность попадать на небо благодаря технике, исключительно ценой собственных усилий. Считавшееся невероятным, чудесным оказалось достижимым без Божественного вмешательства, а следовательно, может служить еще одним аргументом в пользу отсутствия Бога и сверхъестественных сил. В качестве

иллюстрации того, как преломляется эта тема, приведем выдержки из стихотворения А. Шиукова* «Над землей»:

Но не страшусь я смерти боле,
Ни бога, ни чудес.
Так властелин земли и моря
Владыкой стал небес [49, с. 13]

и «Аэростихи» В. Сиднего:

Довольно считать себя никчемной пылью.
Чему научил нас религии дурман?
В небо запустим аэро-эскадрилью.
Наша религия — аэроплан [50, с. 30].

То, что в христианской религии под небом понимается не обычное небо, а особое царство, находящееся за пределами материального мира, агитаторам, многие из которых были крайне невежественными, так же как и значительной части их аудитории, было неведомо.

Но авиация в 20-е гг. была не только средством антирелигиозной пропаганды, но и сама в ней нуждалась. Среди наиболее патриархального населения России, прежде всего среди крестьян, авиация нередко воспринималась через призму религиозных, мистических представлений. Крестьяне часто боялись прилетающих во время агитполетов самолетов как нечистой силы, как проявления дьявольского начала. При этом совершенно очевидно, что в описаниях агитполетов, публиковавшихся в печати, намеренно подчеркивается успех проводимой агиткампании, а реакция крестьян подается в радужных тонах. Однако попадаются и свидетельства о мистическом страхе перед самолетом. Например: «В Петровском заводе нашлась „божья“ старушка, старавшаяся уверить всех, что прилетел не человек, а „антихрист“» [51, с. 22]; «Над нашим селом пролетали самолеты, направлявшиеся в Пекин. Многие крестьяне перепугались, увидев их в первый раз. Одна старуха говорила, что „к войне летят эти птицы“. Другая женщина, крестьянка, убежала с поля, где работала. Этого мало, в одной деревне вся семья убежала с поля, залезла в подполье и взяла с собой даже иконы» [41, с. 19]; «В Уральске в гражданскую войну прилетавшие самолеты встречали иконами: „Самолет — антихрист“, — говорили темные, суеверные крестьяне. Конечно, теперь этого уже нет, самолет уже не „антихрист“, но правильное представление о самолете у очень и очень многих граждан отсутствует» [52, с. 30].

Возможно, что страх перед самолетом преобладал в первое время; так, в сообщении об агитполете в Кострому корреспондент «Самолета» пишет: «О чувстве страха или недоверия не было и помину. Здесь ярко заметен сдвиг среди крестьян в сторону авиационного дела — к самолету по сравнению с летом 1924 г., когда во время полетов в Костроме гидросамолета О-ва „Добролет“ крестьяне не только отказывались полетать, но даже близко к нему не подходили» [53, с. 29]. Страх смешивался с любопытством, и любопытство, по-видимому, постепенно брало верх. В той же корреспонденции об агитполетах в Кострому читаем: «Крестьяне ... тесным кольцом окружали самолет, с чрезвычайным любопытством рассматривая его. Убедившись, что это не привиде-



Карикатура из журнала «Крокодил». 1924 г.

* Один из первых планеристов в России.

ние, а реальность, и что прилетели не „антихристы“, а люди с такими же головами и руками, как у них, крестьяне наперебой просили покатай их» [53, с. 29]. В сообщениях об агитполетах часто говорится, что крестьянам было трудно поверить в способность людей летать, поскольку, по их мнению, летать могут только сверхъестественные существа: «На митингах, устраиваемых у самолета, старики-крестьяне, не говоря уже о молодых, стоя на крыле самолета, говорили: „Не верил, не верил я большевику. Не верил, что человек по воздуху летать может, а вот теперь и самому полетать пришлось“» [54, с. 22]. Очень часто сообщается, что крестьяне трогают руками прилетевших летчиков и самолеты, чтобы убедиться, что они — не бесплотные существа: «Крестьяне, никогда не видевшие летательных аппаратов, с изумлением осматривают самолеты, некоторые „щупают“ участников экспедиции и вслух высказывают свое изумление, как это люди могут летать» [39, с. 13]; «Перед самолетом выстраивается длинная очередь крестьян. Каждому из них, по настоятельной их просьбе, разрешено пощупать самолет, летчиков и осмотреть кабину» [54, с. 22]. Кроме того, крестьяне, которым дали возможность полетать, потом часто требуют от агитаторов удостоверения, какие-то бумаги, подтверждающие это, иначе, мол, односельчане им не поверят: «Многие крестьяне получили впервые воздушное крещение на самолете „Сибревком“, и характерно, что, по их настойчивой просьбе, им пришлось выдать специальные удостоверения, что они действительно участвовали в полетах» [39, с. 15]. «Из тысячной толпы, окружавшей самолет, никому неохота отказаться от счастья взлетнуть к облакам. „Счастливицами“ оказались два крестьянина, двое рабочих, транспортник и красноармеец. Крестьянам выдали, как всегда, удостоверения за подписью и печатью о „воздушных октябринах“» [51, с. 22]. Есть также свидетельства того, какие прозвища сами крестьяне давали самолету. Они называли его «чудом», «чудовищем», «чудесной птицей», «коршуном». Агитаторы же предпочитали более благородные метафоры: «красные орлы», «стальные птицы», чаще всего — «красные летуны», а также «красные соколы». Многие крестьяне, не воспринимавшие странного для их слуха слова «аэроплан», называли его на свой простонародный лад «еруслан».

Другой, косвенный источник информации о религиозном восприятии самолета можно обнаружить в самой агитационной литературе. Один из аргументов, который выдвинул Л. Д. Троцкий в пользу необходимости специально пропагандировать авиацию среди всего населения, был связан с мистическим страхом перед ней. «Для того

чтобы неприятельская авиация не оказалась в момент столкновения окруженной ореолом мистической силы, то есть не могла сеять панику, нужно в мирное время сблизить армию, во всей ее толще, с авиацией...» [34, с. 4]. «Устойчивость тыла против разрушающих влияний вражеской авиации будет, при прочих равных условиях, тем больше, чем ближе этот тыл знает авиацию и ее свойства. Нельзя позволять врагу умножать и без того грозную силу авиации на коэффициент мистического ужаса» [34, с. 5].

Пожалуй, особенно интересно, что антирелигиозная пропаганда с помощью авиации парадоксальным образом сочеталась или переплеталась с квазирелигиозным и мифологическим характером самой коммунистической идеологии. Это видно, например, в уже цитированных сти-

Спайка рабочих завода б. Дукс с шефом — ОДВФ СССР

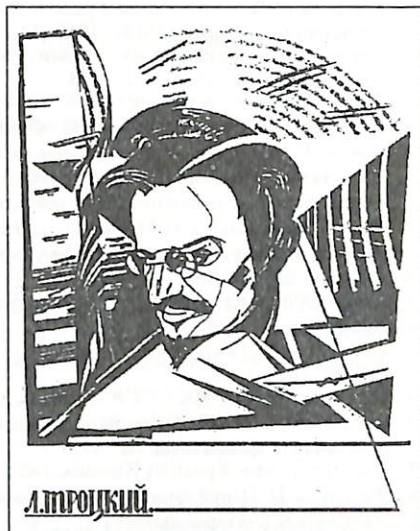


«Коммунистическое крещение» новорожденного сына рабочего завода б. Дукс тов. Акманова 24 декабря 1923 г. Новорожденный был тут же зачислен членом ОДВФ, значок которого был ему торжественно преподнесен „крестными“ шефами — членом президиума ОДВФ СССР тов. Орлинским и его заместителем тов. Ангеловым» (Из журнала «Самолет», 1924 г.)

хах. То, что коммунистическая идеология во многих отношениях сходна с религиозным культом, что в ней присутствуют мифологические мотивы, отмечалось рядом русских религиозных мыслителей и в начале века, и позже (об этом писали, например, Н. А. Бердяев, Л. А. Тихомиров, С. Н. Булгаков). Такая интерпретация коммунистической идеологии стала общим местом среди историков и культурологов XX в., хотя подробный научный анализ ее с этой точки зрения встречается редко.

Первые полеты на самолетах агитаторы называли «воздушным крещением». Это было сделано в антирелигиозных целях, но одновременно являлось подражанием религиозному обряду, особенно если учесть эмоции, связанные с полетом, и традиционное для мифологии и религии символическое значение полета.

На наш взгляд, некоторые любопытные детали также указывают на то, что отношение к авиации нередко имело религиозный оттенок. Во всех авиауголках на стенде с фотографиями, плакатами, лозунгами и пр. центральное место часто занимал огромный крестообразный пропеллер. Пропеллер ставился вместо креста на могилах летчиков. В сборнике «Красный воздушный флот», посвященном пятилетней годовщине советской военной авиации, был помещен портрет Л. Д. Троцкого, на котором он был изображен с вращающимся пропеллером за головой, напоминающим нимб во круг голов святых.



Портрет Л. Д. Троцкого из сборника «Красный воздушный флот». 1923 г.

Заключение

Пропаганда авиации, ее использование в идеологических целях невольно усиливали религиозно-мифологические обертоны большевистской идеологии благодаря ассоциациям, которые вызывал полет. На протяжении всей человеческой истории полет был связан с представлениями о высшем совершенном небесном мире, с мистическим и религиозным опытом и являлся атрибутом для различных волшебных существ. Мы полагаем, что авиация ассоциировалась с этими традиционными смыслами и переживаниями полета независимо от сознательных намерений большевистских агитаторов и идеологов. Более того, большевики и вообще энтузиасты авиации пользовались подобными ассоциациями метафорически, для выразительности своей пропаганды и, по-видимому, сами искренне попадали под их влияние. Вспомним апокалипсический тон в образах воздушных сражений с капиталистами, образ будущей воздушной коммунистической эпохи, бесконечные призывы к господству коммунистов в воздухе, отношение к авиации как к чудесному средству разрешения всех проблем и универсальному посреднику. Очень характерен в этом смысле и эпизод во время передачи эскадрильи «Ленин», когда после похоронного марша со словами «Ленин умер» в воздух взлетает группа самолетов и толпа кричит: «Жив ленинизм!». Здесь взмывающие вверх самолеты символизируют идею бессмертия в прямом соответствии с типичным религиозно-мифологическим смыслом полета.

Итак, на наш взгляд, авиация в Советской России для многих энтузиастов и поклонников этого вида техники была чем-то вроде языческого культа. Культовое отношение к авиации проявилось в 20-е гг. в России не только в идеологии, политике, включая антирелигиозную пропаганду, но и в массовом сознании. Н. А. Бердяев писал, что после революции русский народ «поверил в машину вместо Бога», что «он поверил во всемогущество машины и по старому инстинкту стал относиться к машине, как к тотему» [55, с. 102]. На примере авиации такое отношение проявилось особенно ярко.

Список литературы

1. *Строев М.* Аттестат зрелости красных орлят // Красный воздушный флот. Юбилейный сборник 1918—1923. [М., 1923] С. 33—35.
2. *Акашев К.* Пять лет назад // Красный воздушный флот. Юбилейный сборник 1918—1923. [М., 1923] С. 14—19.
3. *Розенгольц А. П.* Условия и основные задачи строительства воздушного флота в СССР. М., 1924.
4. *Павлов И.* Странички прошлого // Авиа-Сборник. Ростов-на-Дону, 1923.
5. *Горшков В.* Воспоминания о работе в воздушном флоте в 1917—1918 гг. // Красный воздушный флот. Юбилейный сборник 1918—1923. [М., 1923] С. 26—28.
6. *Сергеев А.* Странички из близкого прошлого // Красный воздушный флот. Юбилейный сборник 1918—1923. [М., 1923] С. 21—24.
7. Торжественное заседание Общества Друзей Воздушного Флота 26 апреля 1923 г. М., 1923.
8. *Черенков.* Как строился рабочий аппарат ОДВФ СССР // Самолет. 1924. № 6 (8). С. 6.
9. *Рыков А. И.* Всесоюзное совещание ОДВФ // *Рыков А. И.* Статьи и речи. М.-Л., 1929. Т. 3. С. 18.
10. Учредительное собрание «Добролета» // Добролет. 1923. С. 84.
11. Торжественное заседание Президиумов ОДВФ СССР и РСФСР, рабочих ячеек ОДВФ г. Москвы и частей воздушных сил Московского гарнизона в Б. Академическом театре 6-ого апреля 1925 г., посвященное второй годовщине основания общества «Друзей воздушного флота». М., 1925.
12. Эскадрилья «Ленин». М., 1924.
13. Устав Общества друзей воздушного флота (ОДВФ). 1923.
14. Дашь мотор. 1925. № 6.
15. *Фельдман И.* На исходе первого года (к годовщине слияния ОДВФ и Доброхима) // Самолет. 1926. № 5 (31). С. 19.
16. Постановление СНК СССР об образовании «Авиахима». М., 1925.
17. Осоавиахим СССР. Материалы для докладчиков на массовых собраниях о слиянии Авиахима и ОСО и задачах Осоавиахима. М., 1927.
18. Дашь Сибири Красные Крылья. 1924. № 2. С. 26.
19. *Фельдман И.* Шире дорогу в ОДВФ трудящимся // Самолет. 1925. № 2 (16). С. 23.
20. Авиакурсы (материалы). 1925.
21. Авиасеминарий. Циркуляр № 19. М., 1925.
22. *Яффе Г.* На крыльях в деревню // Самолет. 1925. № 4 (18). С. 25.
23. *Зарзар В.* Большие советские перелеты 1926 г. // Самолет. 1926. № 5 (31). С. 2—3.
24. Письма наших читателей // Самолет. 1925. № 6—7 (20—21). С. 55.
25. *Орлинский А.* ОДВФ в день годовщины // Самолет. 1924. № 6. С. 2—4.
26. Самолет. 1924. № 6.
27. Красный пилот. 1923. № 1.
28. Авиация и химия. 1927. № 2.
29. Самолет. 1925. № 10.
30. Самолет. 1925. № 11.
31. Год без вождя // Дашь мотор. 1925. № 2. С. 2.
32. Семь лет на защите революции // Дашь мотор. 1925. № 4. С. 2.
33. *Глазков А.* Наш праздник // Самолет. 1924. № 5. С. 26.
34. *Троцкий Л.* Авиация — орудие будущего. Екатеринбург, 1927.
35. *Рязанов Н.* Сказка о золотом петушке самолете. По А. С. Пушкину. М., 1925.
36. Авиация и химия. 1927. № 12.
37. Красный пилот. 1923. № 1.
38. *Покровский С.* Красная авиация в Средней Азии // Самолет. 1924. № 4 (6). С. 30—31.
39. Самолет. 1925. № 8.
40. *Чичерин Г.* Кто владеет воздухом — владеет землей! // Добролет. 1923. С. 43.
41. Самолет. 1925. № 9.
42. Манифест Общества авиации и воздухоплавания Украины и Крыма // Добролет. 1923. С. 96.
43. Добролет. 1923.
44. *Валентий И. А.* Стальные птицы. М. 1921?
45. *Алоев П.* Надо помочь // Самолет. 1924. № 4. С. 40.
46. *Раевский А. Е.* Авиационное увековечение памяти Ленина // Самолет. 1924. № 6 (8). С. 35.
47. *Ярославский Е.* Ко всем безбожникам // Антирелигиозник. 1927. № 8. С. 3.
48. *Рязанов Н.* Приключения Егора Поддевкина на самолете. Вып. 1—4. Харьков, 1924.
49. Дашь Сибири Красные Крылья. 1924. № 1.
50. Дашь мотор. 1925. № 5.
51. Самолет. 1925. № 12.
52. Самолет. 1924. № 12.
53. Самолет. 1925. № 4.
54. Самолет. 1926. № 5.
55. *Бердяев Н. А.* Истоки и смысл русского коммунизма. М., 1990.

Из истории атомного проекта: социальные и этические аспекты

В. Б. АДАМСКИЙ, Ю. Н. СМЕРНОВ

50-МЕГАТОННЫЙ ВЗРЫВ НАД НОВОЙ ЗЕМЛЕЙ

От редакции

Создание советской сверхмощной водородной бомбы, занесенной в «Книгу рекордов Гиннеса», и ее взрыв 30 октября 1961 г. над Новой Землей стали важным этапом в истории ядерного оружия. В. Б. Адамский и Ю. Н. Смирнов, неоднократно выступавшие на страницах нашего журнала, вместе с А. Д. Сахаровым, Ю. Н. Бабаевым и Ю. А. Трутневым были непосредственными участниками разработки конструкции этой бомбы. Они также участвовали в ее испытании.

Воспоминания В. Б. Адамского и Ю. Н. Смирнова дополнены воспоминаниями А. Д. Сахарова, опубликованными ранее. Мы считаем этот материал уникальным и рады тому, что он впервые появляется на страницах журнала ВИЕТ.

Виктор Борисович Адамский (род. 1923) — участник Великой Отечественной войны. С 1950 г. — сотрудник теоретических секторов в Арзамасе-16, возглавляемых Я. Б. Зельдовичем и А. Д. Сахаровым. Когда к 1963 г. переговоры между СССР, США и Англией о запрещении испытаний ядерного оружия зашли в тупик, В. Б. Адамский выступил с важным конструктивным предложением, которое, благодаря усилиям А. Д. Сахарова и Е. П. Славского, стало известно Н. С. Хрущеву и очень быстро привело к подписанию Договора о запрете ядерных испытаний в трех средах.

Юрий Николаевич Смирнов (род. 1937) с 1960 по 1963 гг. был сотрудником теоретического сектора в Арзамасе-16, возглавляемого А. Д. Сахаровым и занимавшегося разработкой и совершенствованием термоядерного оружия. Затем он непосредственно участвовал в советской программе по использованию подземных ядерных взрывов в мирных целях. В настоящее время ведущий научный сотрудник Российского научного центра «Курчатовский институт». Автор ряда важных публикаций по истории советского атомного проекта.

30 октября 1961 г. за подписью министра среднего машиностроения Е. П. Славского и Маршала Советского Союза К. С. Москаленко в Москву ушла телеграмма. Министр и главнокомандующий ракетных войск страны рапортовали об испытании советской термоядерной бомбы беспрецедентной мощности:

«Москва. Кремль. Н. С. Хрущеву.

Испытание на Новой Земле прошло успешно. Безопасность испытателей и близлежащего населения обеспечена. Полигон и все участники выполнили задание Родины. Возвращаемся на съезд» [1].

В Москве, в только что построенном и впервые открывшем двери огромном Кремлевском Дворце съездов уже две недели проходил XXII съезд КПСС. 30 октября шел предпоследний день его работы.

Утром 30 октября делегаты съезда единогласно приняли сенсационное решение — «признать нецелесообразным дальнейшее сохранение в Мавзолее саркофага с гробом И. В. Сталина...» [2, т. 3, с. 122].

И тем же утром в 11 ч. 32 мин. над Новой Землей на высоте 4000 м над поверхностью суши была взорвана бомба мощностью в 50 млн. т. тротила.

Световая вспышка была настолько яркой, что, несмотря на сплошную облачность, была видна даже на тысячекилометровом удалении. Клубящийся гигантский гриб