

## *Герой авиации как образ нового человека*

На протяжении 1930-х годов во многих странах достижения авиации были предметом национальной гордости, поэтому полеты на дальние расстояния сделались сферой особого соперничества между США и СССР. Оценки, даваемые советской прессой воздушным рекордам советских летчиков, показывают, что значение героев авиации было не только символическим: они представляли избранных «сыновей», достойный восхищения пример человека высшего порядка. С каждым новым достижением в газетах следовали восхваления советской авиации, за которыми стояла глобальная идея личностного превосходства советского человека.

При этом использовались два стандартных аргумента. Во-первых, говорилось, что Сталин проявляет огромную заботу о благополучии своих летчиков, немыслимую в капиталистической стране. Западный летчик не имеет настоящих друзей<sup>14</sup>, это герой-одиночка, так как в его стране не ценится человеческая жизнь<sup>15</sup>. Сталин же, наоборот, в подробно описанной беседе с одним из летчиков настаивал на том, что, если есть хотя бы малейшая опасность, машиной следует пожертвовать ради сохранения человеческой жизни<sup>16</sup>. В сплоченном коллективе летчиков и их «руководителей» пилоты обычно общались друг с другом как «братья», а со Сталиным как с «отцом».

Второй аргумент касался превосходства русских людей, вступивших в бешеную схватку со стихиями. Каждый полет некоторым образом являлся ритуальным в борьбе с силами природы, характеризующим летчика как достойного «сына». Каждый такой «процесс», прямо не связанный с политикой, благодаря символике имел политическое звучание. Эту символическую связь установил Сталин в своей речи «На смерть Ленина» в 1924 году, провозгласив: «Мы, большевики, — люди особого склада. Мы особого закала. Не каждому дано противостоять всем штормам и бурям, которые выпали на долю членов такой партии»<sup>17</sup>.

И большинству героев авиации было «дано» состоять в партии. Более того, для этой символики связь между их героизмом и членством в партии большевиков была до такой степени важна, что, как недавно стало известно, когда в 1936 году две команды пилотов, одна — Валерия Чкалова, другая — Михаила Громова, должны были отправиться в первый полет в Америку через Северный Полюс, накануне полета из самолета Громова вынули мотор, так как руководители боялись, что он может первым достичь Америки. Чкалов был членом партии (хотя и в меньшей степени обладал необходимыми навыками навигаторского мастерства), а Громов беспартийным<sup>18</sup>. Когда торжествующая экспедиция Чкалова вернулась в августе 1936 года, в редакционной статье в «Литературной газете» говорилось: «Стальная птица, ведомая героями-пилотами, пробивала циклоны и штормы, экипаж с большевистским упорством, волей и мастерством побеждал все трудности и завершил успехом беспрецедентный в истории авиации перелет, вошедший в историю авиации под названием “Сталинского маршрута”»<sup>19</sup>.

Различные оценки достижений полярных летчиков не только показывали, кому было «дано» стать достойным членом «семьи», но также и распределяли ритуальные «семейные» роли. Рассказы о жизни и работе пилотов служили обоснованием иерархической структуры «семьи», отраженной в литературе в идеологических категориях. Две основные задачи: придумывать идеологические иносказания и писать притчи, поддерживающие status quo, — были тесно связаны между собой благодаря единой символической системе.

Образ героя авиации непременно нес на себе печать «стихийности» — свойства положительного, но отчасти детского. Герой был представлен в литературе и

публицистике как человек нетерпеливый, веселый, безрассудно смелый и неутомимый. В соответствии с типовым описанием (например, Чкалова) летчик должен был обладать «энергией, сокрушающей все препятствия», «силой воли» и «целеустремленностью». В описании говорится, что Чкалов обладал огромной стихийной силой. Он постоянно проверял ее, демонстрируя силу мускулов, волю и выносливость<sup>20</sup>. Другими отличительными чертами, обеспечившими героям авиации выдающиеся успехи, были бедность и лишения, которые не смогли, однако, подавить проявившееся еще в детстве влечение к «дерзаниям»<sup>21</sup>. Все они вышли из народа, были дерзкими, сильными и непоколебимыми.

Так же и «отцы» с раннего детства были «энергичны», «смелы», «свободолюбивы»<sup>22</sup>. Однако уже в детстве можно увидеть огромную разницу между теми, кому предназначена роль «отцов», и их будущими «сыновьями»: «отцам» не присущи легкомыслие и самоуверенность, которые отличали именно «сыновей».

С самого начала этим одаренным, но своенравным «детям» не хватало дисциплины и самоконтроля (то есть «сознательности»), «отцы» же всегда, даже в детстве, обладали этими качествами. Естественно, «сыновья» становились «сознательными» под влиянием «отцов». В биографиях же символических героев можно найти отголоски подобных сюжетов, встречавшихся в текстах радикального содержания предреволюционного времени и в большевистской литературе: «ученик» («сын») приобретает черты «сознательности», обучаясь у «наставника» («отца»). Не кто иной, как Сталин чаще всего выступал в ритуальной роли «отца» или «учителя» и обучал летчиков самоконтролю. По отношению к нему было принято употреблять эпитеты «отец» и «учитель». Он подтверждал эти титулы, демонстрируя при встречах с пилотами «отеческое тепло»<sup>23</sup>, которое должно было защитить его «соколов» от арктического холода<sup>24</sup>.

«Отцовская» забота особенно проявлялась в серии публичных ритуалов. Сталин непременно прощался с пилотами перед их отправкой за новыми рекордами, связывался с ними en route и появлялся в аэропорту, чтобы поприветствовать при возвращении. Если вдруг кто-либо из летчиков заболел, Сталин лично контролировал лечение<sup>25</sup>. В случае гибели летчика он нес гроб на похоронах<sup>26</sup>. «Отеческое» отношение не только обязывало заботиться, но и давало власть. Каждая попытка побить рекорды мировой авиации обычно предпринималась по прямому указанию Сталина. Разумеется, вся операция от начала до конца проходила под его непосредственным руководством, в том числе и подбор экипажа, снаряжения и даже маршрута<sup>27</sup>.

Многочисленные встречи Сталина с летчиками значили больше, чем обыкновенные праздничные собрания post factum или брифинги. Это было ритуальное взаимодействие между «учителем» и «учениками», «отцом» и «сыновьями», которое должно было способствовать появлению у пилотов «сознательности». Такие встречи были достаточно редки, но торжественны и потому могли оказывать решающее влияние на судьбы. Все пилоты подтверждают это в своих воспоминаниях. Например, Чкалов писал: «После встречи с великим вождем... содержание моей жизни стало богаче: я стал летать более дисциплинированно, чем летал раньше»<sup>28</sup>. Биографы подтверждают, что этот момент стал поворотным пунктом в жизни Чкалова, для него началась новая жизнь<sup>29</sup>.

Для «сталинских питомцев», как часто называли летчиков<sup>30</sup>, он был не только «отцом» и воспитателем, но и наставником, сдерживал их «необузданность» и побуждал к разумному компромиссу между «стихийностью» и «сознательностью». Причем для каждой из разных категорий символических героев Сталин играл примерно одну и ту же роль. Во многих биографиях героев гражданской войны имела важное значение встреча со Сталиным в Царицыне, например, для Пархоменко<sup>31</sup>. Стахановцам же сначала приходилось ограничиваться заместителями: речи Сталина вдохновляли их на великие свершения, после чего во время крем-

левских приемов они встречались с ним уже лично<sup>32</sup>.

Однако вопреки тем переменам, которые происходили в сознании символических героев под влиянием встреч со Сталиным, они не становились подобны «отцам». Это особенно удивительно в случае с летчиками, в большинстве своем состоявшими в партии и профессионально подготовленными. Встречи со Сталиным, подобно борьбе со стихиями, делали их «старше»<sup>33</sup>, как часто говорилось, но все же они никогда не получали звания «отцов». Расстояние между ними и «отцом отцов» было столь велико, что даже на вершине самосовершенствования они могли стать лишь образцовыми «сыновьями»<sup>34</sup>.

Отношения «отцов и детей», проиллюстрированные на примере общения Сталина с летчиками, явились основополагающей оппозицией для политической культуры 1930-х годов. Эти отношения могли распространяться на более или менее значительное число других подобных ситуаций, в которых какая-либо авторитетная фигура могла играть роль «отца» в соответствии с субординацией или избиралась иная форма патернализма. Например, Чкалов называл своего инструктора «батей», в то время как Сталина — «отцом»<sup>35</sup>. Подобным образом и у Алексея Стаханова был на шахте «старший» наставник, партийный руководитель Дюканов, но именно Сталин играл для него роль «отца»<sup>36</sup>. Другими словами, так как изначальная модель для определения чьей-либо роли в «великой семье» была бинарной и достаточно простой («отец — сын»), она могла быть использована на всех уровнях советской иерархии.

Таким образом, в риторике середины 1930-х годов сложилась новая утопическая модель «семьи» на основе ряда примеров из жизни «величайших» людей советского общества этого времени. Эта модель закрепила бесконечную иерархию «отцов и детей», в которой «сыновья» являли собой многочисленные примеры достаточно привлекательной «непосредственности» (стахановцы и покорители Арктики), а «отцы», в образе Сталина или чьем-то еще, сочетали «мудрость», «заботливость» и «строгость», необходимые для воспитания в детях «сознательности».

Оппозиция «отцы — дети» пришла на смену идеалу бесконечного «братства» в период первой пятилетки и создала новую систему ценностей, в соответствии с которой члены «семьи» должны были становиться все более «зрелыми» («дети») и «заботливыми» («отцы»). Однако, несмотря на наличие разных уровней «зрелости», «дети» никогда не становились «отцами», так как в них предпочитали видеть только образцовых «сыновей». Честь «отцовства» выпала очень немногим.