

С. Б. Ульянова, А. А. Михайлов

НАСЛЕДНИЦЫ АВИАТРИС: СТАНОВЛЕНИЕ ЖЕНСКОЙ АВИАЦИОННОЙ КУЛЬТУРЫ В СССР В МЕЖВОЕННЫЙ ПЕРИОД*

doi: 10.30759/1728-9718-2023-2(79)-96-105

УДК 94(2)“1920/1930”

ББК 63.3(2)614

В статье рассматриваются факторы становления женской авиационной культуры в России в начале XX в. и в межвоенный период. Вопреки сложившемуся в литературе стереотипу, до середины 1930-х гг. государство не разработало какой-либо политики рекрутирования женщин в авионавтику. Национальный авиационный проект оставался сугубо маскулинным. Важнейшими предпосылками, которые послужили основой формирования образа советской летчицы, стали дореволюционные авиатрисы, европейские и американские женщины-авиаторы 1920–1930-х гг. С другой стороны, вторжение женщин на традиционно мужскую территорию авионавтики с середины 1920-х гг. опиралось на декларируемое Советским государством гендерное равенство. В 1920-е — начале 1930-х гг. женщины не являлись влиятельными акторами советского авиационного строительства. Накануне Великой Отечественной войны они вышли из тени и стали олицетворением нового гармоничного общественного порядка. Стоит признать, что успехи женщин-авиатрис были более их собственной заслугой, нежели результатом определенных усилий государства по реализации провозглашенных принципов гендерного равенства. Женская авиация в межвоенный период носила в большей степени спортивный характер. Советские летчицы установили ряд воздушных рекордов (по высоте, дальности, продолжительности полетов). И в СССР, и в капиталистических странах в 1930-е гг. авиация не стала феминизированной, но несколько выдающихся женщин действительно отметили эту эпоху своими подвигами. Развитие женской авиационной культуры в 1930-е гг. стало основой массового рекрутирования женщин в военно-воздушные силы СССР в годы Великой Отечественной войны.

Ключевые слова: *гендерная история, история авиации, авиационная культура, советское авиационное строительство, авиатрисы*

Вторжение женщин в сугубо мужскую сферу авиации, формирование своеобразной женской авиационной культуры стало одной из характерных примет изменения традиционно-гендерного порядка в первой трети XX в.

Под авиационной культурой в статье понимается совокупность общепринятых норм и ценностей в отношении авиации, воздухоплавания и парашютизма. Авиационная культура, тесно связанная с общенациональными социокультурными и историческими традициями, находит свое выражение в практической деятельности в авиационной сфере, а также в

оценке тех или иных событий, относящихся к ней. Важную роль в авиационной культуре играют символы и дискурсы: патриотический, технологический, военный и др. Выделение особой женской авиационной культуры представляется оправданным, так как это позволяет показать, как такой масштабный социальный объект, как авиация, структурно связан с гендерным порядком изучаемого общества.

Феномен западной женской авиационной культуры изучается уже на протяжении нескольких десятилетий.¹ Основные направления, по которым ведутся исследования: роль женщин в «доместикации» авиационных технологий (демонстрация безопасности самолетов и полетов); авиация как средство эмансипации; женщины-авиаторы в гламурной культуре межвоенного периода, роль средств массовой информации в глорификации женской авиации.²

Ульянова Светлана Борисовна — д.и.н., профессор, Санкт-Петербургский политехнический университет Петра Великого (г. Санкт-Петербург)
E-mail: ulyanova_sb@spbstu.ru

Михайлов Андрей Александрович — д.и.н., н. с., Военная академия генерального штаба Вооруженных сил Российской Федерации (г. Санкт-Петербург)
E-mail: dragun66@mail.ru

* Исследование выполнено при финансовой поддержке РФФИ, грант № 21-59-22004 ФДНЧ_а «Национальные авиационные проекты в России и Франции в первой половине XX в.: предпосылки, акторы, контексты» (рук. С. Б. Ульянова)

¹ См.: Barry K. *Femininity in Flight: A History of Flight Attendants*. Durham, 2007; Accoullon D., Dufour T. *Des airs genrés? Études de genre en aéronautique // Nacelles*. 2022. № 12. URL: <https://revues.univ-tlse2.fr:443/pum/nacelles/index.php?id=1618> (дата обращения: 14.11.2022); Pelletier A. *Les filles d'Icare: histoire mondiale des aviatrices*. Antony, 2011.

² См.: Rooks-Pazmany K. *United States women in aviation, 1919–1929*. Washington, 1991; Oakes C. *United States women in aviation, 1930–1939*. Washington, 1985; Corn J. *Making Flying*

Советской гендерной политике межвоенного периода также посвящена обширная историография. Как правило, исследователи обращают особое внимание на повороты в репродуктивной и семейной сфере, на расширение применения женского труда в промышленности, на участие женщин в стахановском движении и т. д.³ Среди прочих сюжетов нередко появляются и женщины-летчицы (можно говорить о «стандартном трио» первых Героинь Советского Союза — В. Гризодубовой, П. Осипенко и М. Расковой).⁴

Вопреки сложившемуся в литературе стереотипу, до середины 1930-х гг. государство не разрабатывало какой-либо политики рекрутирования женщин в авионавтику. Национальный авиационный проект оставался сугубо маскулинным. Практически во всех пропагандистских материалах, касающихся «авиационного строительства»,⁵ речь шла о мужчинах — летчиках, рабочих, студентах, инженерах и пр.

На наш взгляд, вторжение женщин в «мужское воздушное пространство» стало их собственной инициативой. На какие же культурные модели могли опираться советские летчицы и парашютистки, ставшие заметной частью советского общества, одним из воплощений «нового человека» накануне Великой Отечественной войны?

“Thinkable”: Women Pilots and the Selling of Aviation // *The Winged Gospel: America's Romance with Aviation*. Baltimore, London, 2002. P. 71–90; Blais C. Une route à soi: cyclistes, automobilistes et aviatrices, 1890–1940. Montréal, 2020. P. 321–445; Villatoux M.-C. Femmes et pilotes militaires dans l'armée de l'Air // *Revue Historique des Armées*. 2013. № 272. P. 12–23.

³ См.: Здравомыслова Е. А., Темкина А. А. Советский этнографический гендерный порядок // *Социальная история. Ежегодник, 2003. Женская и гендерная история*. М., 2003. С. 436–463; Голдман В. Женщины у проходной. Гендерные отношения в советской индустрии (1917–1937 гг.). М., 2010; Хоффман Д. Л., Тимм А. Ф. Биополитическая утопия. Репродуктивная политика, гендер и сексуальность в нацистской Германии и Советском Союзе // *За рамками тоталитаризма. Сравнительные исследования сталинизма и нацизма*. М., 2011. С. 109–165; Хоффман Д. Л. Возращение масс. Модерное государство и советский социализм, 1914–1939. М., 2018; Делалой М. Усы и юбки. Гендерные отношения внутри кремлевского круга в сталинскую эпоху (1928–1953). М., 2018; Поршнева О. С. Реализация большевистского проекта «новая женщина» в 1923–1928 гг.: противоречия и проблемы // *Личность, общество и власть в истории России*. Новосибирск, 2018. С. 383–397.

⁴ См., напр.: Парфенова Г. В. Деятельность первых советских женщин авиационных специалистов // *Евразийский форум*. 2017. № 1 (9). С. 30–33.

⁵ Авиационное строительство — это инклюзивный термин, включавший в себя и развитие авиационной промышленности, и создание транспортной инфраструктуры гражданской авиации, и становление системы профессионального образования, и укрепление военно-воздушных сил, и конструирование особого авиационного дискурса и основ национальной авиационной культуры. Понятие «авиационное строительство», на наш взгляд, наиболее близко современному термину «социальный проект» (см.: *Раннесоветское общество как социальный проект, 1917–1930-е гг.* Екатеринбург, 2018. Ч. 1. С. 21–33).

Во-первых, типаж «женщина-авиатор» возник в СССР не на пустом месте. Еще до революции в России были свои женщины-пилоты (авиатрисы), получившие довольно широкую известность.

Во-вторых, Советский Союз не был совершенно изолирован от внешнего мира, и информация о европейских и американских «героинях неба» — от Амелии Эрхарт до Маризы Хильц — давала пример и советским девушкам, мечтавшим о полетах.

Наконец, захват женщинами части мужского мира авиации базировался на популярном в СССР тезисе о гендерном равенстве.⁶

В начале XX в. достижения науки и техники принципиально изменили социальную реальность. Авиация развивалась особенно бурно и в очень сжатые в историческом плане сроки прошла путь от экстремального вида спорта до значимого транспортного средства и рода войск. Один из русских современников первых шагов истории авиации так отзывался о пионерах воздухоплавания в России: «Пока только отдельные люди, только некоторые, немногие, счастливейшие и, вероятно, лучшие из сильных и смелых прокладывают новую дорогу жизни для нас всех».⁷

В 1915 г. в Санкт-Петербурге вышел сборник популярной в то время поэтессы Марии Моравской «Золушка думает». В одном из стихотворений автор рассуждала о том, что никогда не сможет стать летчицей:

Я доживу до старости, быть может,
И не коснусь подножки самолета, —
Как будто он не мною прожит —
День торжества над тягою земной! <...>
И не забьется сердце в такт мотору,
Надоблачного не увижу кругозора,
Ни на миг от земли не оторвусь...
Какая грусть, Боже, какая грусть.⁸

Возможно, печаль М. Моравской была связана и с тем, что к этому времени в России сложилась целая плеяда блестящих женщин-пилотов или, как говорили в то время, авиатрис.

⁶ Уже первая советская Конституция 1918 г. закрепила политическое и гражданское равноправие женщин и мужчин. До Второй мировой войны Россия оставалась одной из наиболее прогрессивных стран в этой области законодательства. Забавно, что один из участников заседания 1-го Всесоюзного съезда рабочих авиационной и автотракторной промышленности в 1931 г., говоря о прогрессивной механизации сельского хозяйства, не найдя лучшего сравнения, заявил: «Мы уверены, что раскрепощение лошади произойдет так же быстро, как произошло раскрепощение женщины в 1917 году» (ГАРФ. Ф. Р 7678. Оп. 1. Д. 2. Л. 34).

⁷ РГИА. Ф. 1042. Оп. 1. Д. 115. Л. 6.

⁸ Моравская М. Л. Золушка думает. Пг., 1915. С. 42.

Не будет преувеличением сказать, что с самого начала в развитии российской авиации активно участвовали женщины.

В апреле–мае 1910 г. в Петербурге прошла организованная Всероссийским авиаclubом Первая авиационная неделя. На нее были приглашены многие знаменитые иностранные авиаторы, в том числе и женщина-пилот, французка Раймонда де Ларош, которая прибыла со своим аэропланом «Буазен». Публика ожидала ее полета с особым нетерпением, но, как сообщила пресса, механики неправильно-де собрали аппарат, поэтому де Ларош совершила только кратковременный полет в качестве пассажирки с бельгийским пилотом Ж. Христиансом.⁹ Естественно, зрители были разочарованы.¹⁰ Однако специалисты авиатрису вовсе не осуждали, понимая, что полет на аэроплане, собранном с ошибками, невозможен. В дальнейшем де Ларош неоднократно совершала полеты во многих странах, проявляя незаурядную отвагу. В 1919 г. она погибла в авиакатастрофе.

В мае 1911 г. впервые русская женщина подняла в воздух аэроплан. В ходе Второй международной авиационной недели в Санкт-Петербурге в мае 1911 г. один из ее участников, инженер и авиатор П. А. Кузнецов разрешил своей жене, Домникии Иларионовне Кузнецовой-Новолейник совершить самостоятельный полет на аэроплане «Блерио-ХI». Женщина, однако, не смогла удержать машину в воздухе. Как сообщал журнал «Вестник воздухоплавания», «аппарат опрокинулся и накрыл собой г-жу Кузнецову. Она отделалась легкими ушибами, аппарат же сильно пострадал — поломан остов».¹¹ Тем не менее, «Петербургская газета» 5 июня 1911 г. опубликовала фотографию Домникии Иларионовны с подписью «первая женщина-авиатор России». Попыток летать самостоятельно Д. И. Кузнецова-Новолейник, впрочем, больше не предпринимала.

Стать настоящей первой русской авиатрисой было суждено Лидии Виссарионовне Зверевой. Дочь генерал-майора, она получила хорошее образование, в 17 лет вышла замуж, но вскоре овдовела. В 1910 г., побывав на показательных полетах во время Первой авиационной недели, всерьез увлеклась аэропланами и поступила в школу «Гамаюн», которую открыл на Гатчинском летном поле юрист и

предприниматель, организатор «Первого Российского Товарищества Воздухоплавания» С. С. Щетинин.

В июле 1911 г. Л. В. Зверева в качестве пассажирки на аэроплане «Фарман», который пилотировал В. В. Слюсаренко, приняла участие в попытке (неудачной) перелета из Санкт-Петербурга в Москву. В августе 1912 г. она сдала экзамены и получила диплом авиатора, став, таким образом, первой женщиной — профессиональным пилотом в России. Газета «Варшавский дневник» красочно описывала испытание, блестяще выдержанное Л. В. Зверевой: «В белой куртке и мужских шароварах, г-жа Зверева держалась, по общему отзыву, удивительно спокойно. Первые пять восьмерок Л. В. Зверева сделала весьма быстро в 11 минут, и спустилась в 2½ сажнях от центра посадочного круга, диаметром в 50 м. Этот полет и спуск вызвали единодушное одобрение зрителей».¹² Хотя результаты испытания были более чем хорошими, Л. В. Зверева попросила разрешения совершить второй полет. Она поднялась на 60 м и опустилась прямо в центр круга, вызвав восторг публики.¹³

Авиация стала для Л. В. Зверевой делом жизни. Вместе со своим вторым мужем, пилотом В. В. Слюсаренко, она участвовала в демонстрационных полетах в различных городах России. В 1913 г. супруги открыли в Риге мастерскую по ремонту и постройке аэропланов. При мастерской работала летная школа, где Л. В. Зверева преподавала. Она также часто совершала демонстрационные полеты, участвовала в авиационных состязаниях. Одной из первых женщин в мире ей удалось выполнить фигуру высшего пилотажа — «мертвую петлю». С началом Первой мировой войны предприятие В. В. Слюсаренко перебралось в Петроград, где «доросло» до небольшого завода.

В 1916 г. Л. В. Слюсаренко-Зверева умерла от тифа. В одном из интервью газете «Петербургский листок» она сказала: «Открывая путь в авиацию для русских женщин, я приглашаю их следовать за мной к полной победе над воздухом и уравнению в данном случае с мужчинами».¹⁴

В школу «Гамаюн» стремились все новые и новые поклонницы авиации, вдохновленные

⁹ См.: Петербургская газета. 1910. 2 мая.

¹⁰ См.: Веселый месяц май в Петербурге [Рисунок] // Огонек. 1910. № 19. Обложка.

¹¹ Разные известия // Вестник воздухоплавания. 1911. № 9. С. 37.

¹² Варшавский дневник. 1911 г. 19 августа.

¹³ См.: На Гатчинском аэродроме // Вестник воздухоплавания. 1911. № 11. С. 26.

¹⁴ Цит. по: Захаров В. П. Первый военный аэродром. М., 1988. С. 38.

примером Л. В. Зверевой. В 1911 г. дипломированными летчицами стали Любовь Александровна Голанчикова, княгиня Евгения Михайловна Шаховская, Евдокия Васильевна Анатра (урожденная Наумова, вдова летчика Г. Анатра).

Е. В. Анатра выдержала экзамен в школе «Гамаюн» 3 октября 1911 г. «Вестник воздухоплавания» писал по этому поводу: «Г-жа Анатра летает на “Фармане”; она — ученица М. Н. Ефимова, от которого заимствовала всю его манеру — красивые подъемы, спуски и плавности полета».¹⁵ Е. В. Анатра активно участвовала в авиационных шоу и завоевала множество призов. В Первую мировую войну она отправилась на фронт, где совершала разведывательные полеты.

Л. А. Голанчикова, подобно Р. де Ларош, была профессиональной актрисой. Осенью 1910 г. она познакомилась с авиатором М. Поповым, который взял ее в полет в качестве пассажира. После этого молодая артистка «заболела» авиацией. Она поступила в школу «Гамаюн» и уже в начале октября 1911 г. сдала экзамен на звание авиатора. В 1912 г. в Германии Л. А. Голанчикова на одном из самолетов фирмы «Фоккер» поднялась на 2 400 м и побила рекорд высоты для женщин, принадлежавший немецкой авиатрисе А. Безе. В годы Первой мировой войны она стала летчиком-испытателем.

Сильное впечатление на современников производили и другие русские женщины-пилоты — Софья Долгорукова (Бобринская), Елена Самсонова и др.

В целом появление женщин в авиации в начале XX в. можно объяснить в контексте привлекательности для сторонниц эмансипации спорта и иных традиционно «мужских» занятий. Как правило, русские авиатрисы (как, впрочем, и их коллеги в других странах) отличались духом отваги, граничившим с авантюризмом. В авиационной культуре сложился своеобразный типаж эксцентричной женщины, любительницы технических новинок и социального эпатажа.

Первая мировая война привела к массовому использованию аэроплана в качестве оружия и, как следствие, к тотальной маскулинизации авиации. Только в середине 1920-х гг. появляется второе поколение женщин-авиаторов, ставших воплощением «новой женщины» (фе-

номен, известный как *flapper* в США, *garçonne* во Франции, *Neue Frau* в Германии).¹⁶ Западное общество межвоенного периода воспринимало авиатрис как «новых амазонок», видя в их деятельности проявление «мужественной женственности», оспаривание мужской монополии, нарушение традиционных гендерных ролей. Впрочем, превращение авиации в массовую военную индустрию свело феномен *women of the air* в Европе к единичным случаям (Adrienne Bolland, Marga von Etdorf, Louise Faure-Favier, Madeleine Poulaine и др.). Большинство женщин-пилотов оставались знаменитостями-одиночками, гламурными фигурами, интерес к которым поддерживался средствами массовой информации.

В 1928 г. на весь мир прогремело имя Амелии Эрхарт (Amelia Earhart) — первой женщины, которая пересекла Атлантику по воздуху (справедливости ради нужно сказать, что фактически в качестве пассажирки; самолетом управляли пилот У. Стульц и бортмеханик Л. Гордон). В 1932 г. авиатриса совершила уже одиночный трансатлантический перелет (первый успешный после Ч. Линдберга). Свою славу А. Эрхарт использовала для продвижения идеи равноправия женщин, их вовлечения в традиционно мужские профессии, особенно в авиацию.¹⁷ О подвигах американки были хорошо осведомлены и энтузиасты аэронавтики в СССР.¹⁸

Другой всемирно известной летчицей, вставшей в один ряд с лучшими пилотами-мужчинами, была француженка Мариза Хильц.¹⁹ Ей принадлежит несколько рекордов по дальности перелетов. Так, в 1933 г. она совершила перелет Париж — Ханой — Токио за 5 дней, 20 часов и 13 минут.

Многие пилоты дальней авиации были известны в Советском Союзе, так как через территорию СССР были проложены трассы больших трансконтинентальных перелетов. При поддержке советских авиационных организаций французские, германские и даже японские летчики ставили новые рекорды дальности

¹⁵ Новая женщина-авиатор // Вестник воздухоплавания. 1911. № 15. С. 32.

¹⁶ См.: Zeitz J. Flapper: A Madcap Story of Sex, Style, Celebrity, and the Women Who Made America Modern. New York, 2006; Accoulon D. Ciel des hommes: Gender Perspective on Early Aviation in France and Germany (1903–1939) // Nacelles. 2022. № 12. URL: <https://revues.univ-tlse2.fr:443/pum/nacelles/index.php?id=1631> (дата обращения: 14.11.2022).

¹⁷ См.: Мандель А. Первая леди Атлантики // Авиация и Время. 2005. № 4. С. 32–35.

¹⁸ В 1937 г. «Известия» опубликовали некролог об Амелии Эрхарт (Эмили Ирхарт) (см.: Известия. 1937. 20 июля).

¹⁹ См.: Chazeaux O. Maryse Hilsz: la femme qui aimait tant le ciel. Paris, 1999.

полетов. За их приключениями советские любители воздухоплавания следили очень внимательно.²⁰

В 1931 г. английская летчица Эми Джонсон, получившая всеевропейскую известность после одиночного перелета из Великобритании в Австралию, собиралась совершить воздушное путешествие из Берлина до Китая вдоль Транссибирской магистрали. Правда, этот полет был очень плохо подготовлен и закончился аварийной посадкой в Польше. Но позже Э. Джонсон все-таки совершила рекордный перелет из Англии в Японию через Сибирь.²¹

Таким образом, в межвоенный период мир авиации оставался преимущественно мужским, но несколько десятков женщин всерьез заинтересовались самолетами и возможностью подняться в небо. Безумные риски, травмы, вынужденные посадки и другие опасности не останавливали их. И практически каждая авиатриса была широко известна и популярна.

В Советской России тема авиации и воздухоплавания начинает звучать во всеулышание после окончания гражданской войны. Самолет и дирижабль представляли не просто важным элементом в развитии транспорта и оборонной мощи страны, но своего рода локомотивом прогресса во всех сферах жизни.²²

В 1923 г. стартовала масштабная кампания под лозунгом «Пролетарий — на самолет!»,²³ было создано Общество друзей воздушного флота (далее — ОДВФ), цели которого заключались в пропаганде знаний об авиации и привлечении к ее развитию широких слоев населения.²⁴ При этом до середины 1930-х гг. советское авиационное строительство практически не имело гендерного измерения. Так, например, в стенографических отчетах о деятельности ОДВФ, Авиахима мы не найдем упоминаний ни о женском участии в авиации,

ни о каких-либо пропагандистских акциях по вовлечению женщин в авиаработу.²⁵ Просмотр специализированных журналов («Самолет», «Аэро», «Красные крылья» и др.) показал, что советская авиапресса игнорировала женщин в любом качестве: пилотов, конструкторов, даже пассажиров.²⁶ Лишь изредка в прессу проникала информация о них (как правило, не в специализированные авиационные, а в «женские» издания). Так, в 1925 г. в журнале «Работница» была напечатана статья Ф. Барсукова о девушке, которая, начав работать на сборке самолетов, потом сама стала пилотом.²⁷

Ситуация начинает несколько меняться в конце 1920-х гг. Деятельность Осоавиахима (с 1927 г.) имела четко выраженную военную направленность, и к роли защитников социалистического Отечества готовились не только юноши, но и девушки. В 1934 г. официальное понимание проблемы «женщина и военная служба» сформулировали видные советские военные деятели Р. П. Эйдемман и С. П. Урицкий, заявившие: «Без женщины задач обороны страны решить невозможно».²⁸

9 июня 1927 г. Центральный совет Осоавиахима принял постановление «О роли женщины в обороне страны», которое стало катализатором активного привлечения девушек в различные военно-спортивные кружки и клубы. Журнал «Авиация и химия» отозвался статьей М. Алексинского «Осоавиахим и трудящиеся женщины». В ней много говорилось о важности ознакомления женщин с военным и мирным применением химии, обучении их стрелковому делу, но авиация упоминалась лишь в контексте противовоздушной обороны: «Знакомство с боевым использованием самолетов и защитой от них себя и, особенно, детей, — это все вопросы, заинтересовать которыми женщин, несомненно, можно и необходимо».²⁹

²⁰ См., напр.: Переписка с обществами Авиахим по организации встречи иностранных летчиков. 1926 г. // ГАРФ. Ф. Р-9404. Оп. 1. Д. 33. Л. 1–101.

²¹ См.: Бойд Д. Записки из Третьего рейха. Жизнь накануне войны глазами обычных туристов. М., 2020. С. 50.

²² См.: Желтова Е. Л. Культурные мифы вокруг авиации в России в первой трети XX века // Труды «Русской антропологической школы». М., 2007. Вып. 4, ч. 2. С. 184.

²³ См.: Ульянова С. Б. «Пролетарий — на самолет!» Кампания в поддержку Воздушного флота // Клио. 2001. № 1 (13). С. 172–175.

²⁴ В 1925 г. Общество друзей воздушного флота и Общество содействия строительству предприятий химической промышленности (основано в 1924 г.) объединились в Общество друзей авиационной и химической обороны и промышленности (Авиахим). Эта организация просуществовала всего около двух лет и в 1927 г. была преобразована в Общество содействия обороне, авиационному и химическому строительству (Осоавиахим).

²⁵ См., напр.: Отчет о работе бюро президиумов, секретариата и секций Союза АВИАХИМ СССР и АВИАХИМА РСФСР за период с мая по 1-е октября 1926 г. // ГАРФ. Ф. Р-9404. Оп. 1. Д. 4. Л. 33–46; Стенограмма 1-го Всесоюзного съезда Авиахима. 19–20 января 1927 г. // Там же. Д. 36. Л. 2–208.

²⁶ Стоит отметить, что, несмотря на завесу молчания, с середины 1920-х гг. женщины все-таки проникали в сферу авиации. Сегодня мы знаем, например, имена одной из первых советских летчиц Зинаиды Кокориной или конструктора авиадвигателей Лили-Марии Пальмен (Соловьев А. Б. Баронесса-моторостроитель // Секреты петербургских архивов. СПб., 2015. С. 147–158; Смелкова З. С. Я буду летать! Первая русская женщина-летчица Зинаида Кокорина. СПб., 2016).

²⁷ См.: Барсуков Ф. Путь к штурвалу // Работница. 1925. № 12. С. 17, 18.

²⁸ Эйдемман Р. П. Создать на Урале мощную организацию Осоавиахима. Свердловск, 1934. С. 29.

²⁹ Алексинский М. Осоавиахим и трудящиеся женщины // Авиация и химия. 1927. № 3. С. 2.

Журнал «Работница» в июле 1927 г. опубликовал сразу несколько статей об участии девушек и женщин в деятельности Осоавиахима, однако все они, за редким исключением, были посвящены стрелковой подготовке.³⁰ В августе 1927 г. корреспондентка, выступавшая под псевдонимом «Елена», в статье «Рабкорки за военную учебу» писала: «В военных кружках работницы будут обучаться не только стрельбе, санитарному делу и химической обороне, но также будут подготавливаться к службе в тылу армии: разведывательной, связи, военнo-хозяйственной. Нести эту работу женщина может не хуже мужчины».³¹ Показательно, что и в этом, весьма смелом по меркам времени, заявлении речь о привлечении женщин в авиацию не шла.

Переломным стал, видимо, 1930 год, когда Президиум Центрального Совета Осоавиахима СССР принял постановление о реорганизации работы среди женщин.³² Особые женские секции Осоавиахима подлежали упразднению. Был взят курс на привлечение женщин во все кружки, без различия пола.

Вместе с постановлением журнал «Осоавиахим» напечатал заметку под названием «Работницы в авиа-школы».³³ Она начиналась так: «Вопрос о приеме женщин до последнего времени оставался неразрешенным. На категорический вопрос о том, почему женщина не может быть летчиком, обычно отвечали: психо-физические особенности женского организма не позволяют ей нести летную службу. За последнее время установлены и точно регламентированы психо-физические данные, которым должен удовлетворять каждый поступающий в летную школу. Женский организм полностью соответствует предъявленным требованиям».³⁴ Автор решительно требовал принимать девушек в летные школы (правда, только гражданские).

В мае 1930 г. «Осоавиахим» напечатал статью А. Розанова «Наш завод». Речь в ней шла о развитии авиации вообще, но сопровождала текст фотография девушки-летчицы.³⁵ В том

же номере была напечатана заметка летчицы З. Кокориной, которая резко критиковала недостаточно активную, по ее мнению, работу Осоавиахима по привлечению женщин в свои ряды.³⁶

Во второй половине 1930-х гг. воздухоплавание и авиация стали одним из ключевых элементов советского технократического государственного проекта, что нашло отражение в идеологии и культуре сталинизма. Сформировался повышенный «спрос на авиацию», авиационные технологии были «встроены» в различные пласты официальной культуры.

Глорификация авиации в советском обществе (живопись, кинематограф, художественная литература и пр.) была связана не только с культурными контекстами эпохи, но и с политическими целями.³⁷ Авиация рассматривалась не только как род вооружения или вид транспорта (хотя эти составляющие авиационного национального проекта тоже были очень важны), но и как средство преобразования социальной реальности.

На этом фоне накануне Второй мировой войны женщины массово приходят в авиацию и включаются в пантеон героинь эпохи.

Как отметила Ш. Фицпатрик, в 1930-е гг. женщин в СССР приучали к тому, что они должны делать карьеру: на собраниях и лекциях постоянно твердили, что женщины с мужчинами должны быть полностью равны, что женщины могут быть летчиками, инженерами-кораблестроителями и всеми теми, кем могут быть мужчины.³⁸

Однако мужской мир авиации успешно сопротивлялся вторжению женщин. Далеко не все военные разделяли идею привлечения женщин в армию и, особенно, в авиацию. Как отмечает О. Ю. Никонова, инерция культурных стереотипов относилась к числу наиболее типичных барьеров гендерных трансформаций.³⁹ Исследователи акцентируют внимание на готовности мужчин отстаивать свои позиции «защитников отечества». Борьба за эти

³⁰ См.: Е. Ч-а. За винтовку и наган // Работница. 1927. № 19. С. 15; Чернышева Е. Неудержимые стрелки // Работница. 1927. № 20. С. 6; Елена. На полигоне // Там же. С. 7.

³¹ Елена. Рабкорки — за военную учебу // Работница. 1927. № 22. С. 8.

³² См.: Реорганизация работы среди женщин // Осоавиахим. 1930. № 9. С. 10.

³³ К. Работницы в авиа-школы // Там же.

³⁴ Там же.

³⁵ См.: Розанов А. Наш завод // Осоавиахим. 1930. № 14. 1930. С. 2.

³⁶ См.: Кокорина З. Сплошной недочет // Там же. С. 4.

³⁷ См.: 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.

³⁸ Цит. по: Фицпатрик Ш. Повседневный сталинизм. Социальная история Советской России в 30-е годы: город. М., 2008. С. 193.

³⁹ См.: Никонова О. Ю. Как из крестьянки Гайдиной сделать Марину Раскову, или о теории и практике воспитания советских патриотов // Новое литературное обозрение. 2011. № 6 (112). С. 192–210.

позиции на деле реализовывалась как жесткое психологическое давление на женщин, постоянное внушение им чувства собственной неполноценности.⁴⁰

Известная женщина-летчица М. Раскова в своих «Записках штурмана» подробно рассказала о том, что поначалу инструктор Гепнер относился к ней с явным пренебрежением и подвергал довольно жестоким испытаниям (но в конце концов все же признал право ученицы учиться летному делу).⁴¹ Другой, менее известный пример приведен в биографическом очерке о летчице М. Крутовой. Когда героиня пыталась пробиться в летчики, ей сказали: «Куда тебе в летчики? Иди-ка лучше в медтехникум... То ли дело быть акушеркой! А о самолете и думать забудь. Или лучше мужа летчика себе найди». ⁴² Только отчаянные усилия и упрямство помогли девушке преодолеть все препоны и поступить в Военно-воздушную школу специальных служб.⁴³

И все же накануне Второй мировой войны благодаря усилиям многих девушек — парашютисток, летчиц, штурманов — женская тема достаточно громко зазвучала в советском авиационном дискурсе. Так, журнал «Работница» в течение 1937–1939 гг. практически постоянно обращался к теме женщин-летчиц.⁴⁴ В январе 1937 г. третий номер вышел с портретами на обложке девушек-летчиц Т. Масловой и Л. Невейкиной. В редакционном комментарии к рисунку говорилось: «Юноши и девушки нашей страны не знают страха в завоеваниях воздушных пространств. Они крепко держат ручку управления самолетом, они с крыла его бросаются с парашютом на родную землю, они на лыжах, велосипедах, автомобилях пересекают страну во всех направлениях, укрепляя волю, мужество и бесстрашие». ⁴⁵

Совершенный в сентябре 1938 г. беспосадочный перелет «женского экипажа» (В. С. Гризодубова, П. Д. Осипенко, М. М. Раскова) на самолете АНТ-37 по маршруту Москва – Дальний Восток завершился вынужденной посадкой. Но все же действия девушек были оценены как героические, принесли летчицам всенародную славу и высокие правительственные награды. Их триумф полностью закрепил право женщин на авиацию, утвердил канонический образ девушки-летчицы. В 1939 г. Военное издательство Наркомата обороны СССР выпустило брошюру, специально посвященную полету женского экипажа.⁴⁶ В том же году вышли в свет автобиографические записки М. М. Расковой.⁴⁷

Анализ источников конца 1930-х гг. позволяет отметить специфику гендерного измерения образа авиатора/авиатрисы: и мужской, и женский образы были героическими, воплощали в себе тип героя-созидателя. Юноши и девушки, детство которых пришлось на революцию и гражданскую войну, мечтали о своих собственных героических свершениях, не желая оставаться в тени старших поколений. Не стоит также забывать о резком контрасте между тяжелой жизнью большинства советских граждан и бытием героической плеяды, которое представало все более блестящим со страниц газет и кадров кинохроники. В этой ситуации героизм представлял собой эффективный социальный трамплин.⁴⁸ Авиация виделась кратчайшим путем к известности и славе. В то же время в мужском мире авиационного строительства доминировали военные тревоги и густой милитаризм, тогда как в женском — красота полета, стремление к свершениям, желание сравняться с мужчинами в профессионализме и превзойти их, спортивный азарт.⁴⁹ Женская авиация — это авиация спорта и рекордов. Только Великая Отечественная война ломает эту ситуацию, породив феномен массового рекрутирования женщин в ВВС и в авиапром.

Таким образом, становление советской женской авиационной культуры в России в первой трети XX в. началось тогда, когда авиация делала свои первые шаги. Первая мировая война прервала процесс включения женщин

⁴⁰ См.: Загидулина Т. А. Ни ввысь, ни свьше: авиационный дискурс в русской литературе 20–30-х годов XX века. Красноярск, 2019. С. 127.

⁴¹ См.: Раскова М. М. Записки штурмана. М., 1939. С. 49, 50.

⁴² Хочу быть летчиком // Работница. 1932. № 1. С. 18, 19.

⁴³ См.: Минаева О. Д. Содержание и формы военной пропаганды в советской печати для женщин (1920–1930-е гг.) // Вестник Московского университета. Серия 10. Журналистика. 2013. № 4. С. 10, 11.

⁴⁴ См.: Летать выше, дальше и быстрее всех! // Работница. 1937. № 4. С. 9; Наумов В. Отважная планеристка // Там же. № 4. С. 14, 15; Он же. Высотный полет Ирины Вишневской // Там же. № 21. С. 10, 11; Он же. Командир воздушного корабля // Там же. № 22. С. 9; Соловьев Н. Первая летчица-аджарка // Там же. № 30. С. 21.

⁴⁵ Молодежь — на самолет! // Работница. 1937. № 3. Оборот обложки.

⁴⁶ См.: Экслер И. Б. Героический перелет. М., 1939.

⁴⁷ См.: Раскова М. М. Указ. соч.

⁴⁸ См.: Савин А. И. «Как теперь хотелось бы полететь и сделаться героем стратосферы...» Парамилитаризм как инструмент героизации советской молодежи (1920-е гг.) // Новое прошлое. 2019. № 1. С. 117.

⁴⁹ См., напр.: Раскова М. М. Указ. соч. С. 81–94.

в сферу авиации, сформировала в авиационной культуре героически-брутальный образ мужчины-летчика-аса. В 1920-е — начале 1930-х гг. женщины в авиационном строительстве были незаметны, несмотря на то что уже были и летчицы, и парашютистки, и даже женщины-авиаинженеры. Однако под влиянием дореволюционной традиции, зарубежного опыта, советской политики гендерного равноправия во второй половине 1930-х гг. они вышли из тени и стали олицетворением конструирования нового гармоничного общественного порядка. Стоит признать в то же

время, что успехи женщин-авиатрис были в большей степени их собственной заслугой, нежели результатом определенных усилий государства по реализации провозглашенных принципов гендерного равенства. В целом для советского общества в этом плане были характерны те же тенденции, что и для западного. И в СССР, и в капиталистических странах после Первой мировой войны авиация, получившая широкое распространение, не стала феминизированной, но несколько выдающихся женщин действительно отметили межвоенную эпоху своими подвигами.

Svetlana B. Ulyanova

Doctor of Historical Sciences, Peter the Great St. Petersburg Polytechnic University (Russia, Saint Petersburg)

E-mail: ulyanova_sb@spbstu.ru

Andrey A. Mikhailov

Doctor of Historical Sciences, Military Academy of the General Staff of the Armed Forces of the Russian Federation (Russia, Saint Petersburg)

E-mail: dragun66@mail.ru

AVIATRESSES AND PILOTS: FORMATION OF WOMEN'S AVIATION CULTURE
IN THE USSR ON THE EVE OF THE FIRST AND SECOND WORLD WARS

The authors dwell on the factors of the formation of women's aviation culture in Russia at the beginning of the 20th century and during the interwar period. Contrary to the historiographical stereotype, it was not until the mid-1930s that the state develop any policy of recruiting women into aeronautics. The national aviation project remained purely masculine. The most important prerequisites that served as the basis for the formation of the image of the Soviet woman pilot were pre-revolutionary aviatrixes, European and American women aviators of the 1920s–1930s. On the other hand, the invasion of women into the traditional male territory of aeronautics since the mid-1920s was based on gender equality declared by the Soviet state. In the 1920s and early 1930s, women were not influential actors of the Soviet aviation project. On the eve of the Great Patriotic War, they came out of the shadows and became the symbol of a new harmonious social order. The women aviator's successes were rather their own merit than the result of certain efforts of the state to implement the proclaimed principles of gender equality. Women's aviation in the interwar period was more of a sporting nature. Soviet female pilots set a number of air records (in altitude, range, duration of flights). Both in the USSR and in capitalist countries in the 1930s, aviation did not become feminized, but several outstanding women really marked this era with their exploits. The development of women's aviation culture in the 1930s became the basis for mass recruitment of women into the Air Force during the Great Patriotic War.

Keywords: *gender history, aviation history, aviation culture, Soviet aviation project, aviatrixes*

REFERENCES

- Accoulon D. Ciel des hommes: Gender Perspective on Early Aviation in France and Germany (1903–1939). *Nacelles*, 2022, no. 12. Available at: <https://revues.univ-tlse2.fr:443/pum/nacelles/index.php?id=1631> (accessed: 14.11.2022). (in French).
- Accoulon D., Dufour T. Des airs genrés ? Études de genre en aéronautique. *Nacelles*, 2022, no. 12. Available at: <https://revues.univ-tlse2.fr:443/pum/nacelles/index.php?id=1618> (accessed: 14.11.2022). (in French).
- Barry K. *Femininity in Flight: A History of Flight Attendants*. Durham: Duke University Press, 2007. (in English).
- Blais C. *Une route à soi: cyclistes, automobilistes et aviatrices, 1890–1940*. Montréal: Les Presses de l'Université de Montréal, 2020. (in French).

- Boyd J. *Zapiski iz Tret'yego Reykha: zhizn' nakanune voyny glazami obychnykh turistov* [Travelers in the Third Reich: the Rise of Fascism Through the Eyes of Everyday People]. Moscow: Eksmo Publ., 2020. (in Russ.).
- Corn J. Making Flying “Thinkable”: Women Pilots and the Selling of Aviation. *The Winged Gospel: America's Romance with Aviation*. Baltimore; London: Johns Hopkins University Press, 2002, pp. 71–90. (in English).
- Delaloy M. *Usy i yubki. Gendernyye otnosheniya vnutri kremlevskogo kruga v stalinskuyu epokhu (1928–1953)* [Moustaches and Skirts. Gender Relationships in the Kremlin under Stalin (1928–1953)]. Moscow: Politicheskaya entsiklopediya Publ., 2018. (in Russ.).
- Fitzpatrick Sh. *Povsednevnyy stalinizm. Sotsial'naya istoriya Sovetskoy Rossii v 30-ye gody: gorod* [Everyday Stalinism. Ordinary Life in Extraordinary Times. Soviet Russia in the 1930s]. Moscow: ROSSPEN Publ., 2008. (in Russ.).
- Goldman V. *Zhenshchiny u prokhodnoy. Gendernyye otnosheniya v sovetskoy industrii (1917–1937 gg.)* [Women at the Gates: Gender and Industry in Stalin's Russia]. Moscow: ROSSPEN Publ., 2010. (in Russ.).
- Hoffman D. L., Timm A. F. [Biopolitical Utopia. Reproductive Politics, Gender and Sexuality in Nazi Germany and the Soviet Union]. *Za ramkami totalitarizma. Sravnitel'nyye issledovaniya stalinizma i natsizma* [Beyond Totalitarianism. Stalinism and Nazism Compared]. Moscow: ROSSPEN Publ., 2011, pp. 109–165. (in Russ.).
- Hoffmann D. L. *Vzrashchivaniye mass. Modernoye gosudarstvo i sovetskiy sotsializm, 1914–1939* [Cultivating the Masses: Modern State Practices and Soviet Socialism, 1914–1939]. Moscow: Novoye literaturnoye obozreniye Publ., 2018. (in Russ.).
- Minaeva O. D. [Content and Forms of War Propaganda for Women in Soviet Women Magazines in 1920s–1930s]. *Vestnik Moskovskogo universiteta. Seriya 10. Zhurnalistika* [Vestnik of Moscow University. Series 10. Journalism], 2013, no. 4, pp. 6–21. (in Russ.).
- Nikonova O. Yu. [How to Make Marina Raskova Out of a Peasant Woman Gaidina, or On the Theory and Practice of Educating Soviet Patriots]. *Novoye literaturnoye obozreniye* [New Literary Observer], 2011, no. 6 (112), pp. 192–210. (in Russ.).
- Oakes C. *United States Women in Aviation, 1930–1939*. Washington, D.C.: Smithsonian Institution Press, 1985. (in English).
- Parfenova G. V. [Activity of First Soviet Women Aviators]. *Evrasiyskiy forum* [Eurasian Forum], 2017, no. 1 (9), pp. 30–33. (in Russ.).
- Pelletier A. *Les filles d'Icare: histoire mondiale des aviatrices*. Antony: ETAI, 2011. (in French).
- Porshneva O. S. [Implementation of the Bolshevik Project “New Woman” in 1923–1928: Contradictions and Problems]. *Lichnost', obshchestvo i vlast' v istorii Rossii: sbornik nauchnykh statey, posvyashchennyy 70-letiyu V. I. Shishkina* [Personality, Society and Power in the History of Russia: a Collection of Sci. Articles Dedicated to the 70th Anniversary of V. I. Shishkin]. Novosibirsk: SO RAN Publ., 2018, pp. 383–397. (in Russ.).
- Rannesovetskoye obshchestvo kak sotsial'nyy proyekt, 1917–1930-ye gg. v 2-kh ch.* [Early Soviet Society as a Social Project, 1917–1930s: in 2 parts]. Ekaterinburg: UrGU Publ., 2018, part 1: Soviet State: Territory, Government, and Economy. (in Russ.).
- Rooks-Pazmany K. *United States Women in Aviation, 1919–1929*. Washington, D.C.: Smithsonian Institution Press, 1991. (in English).
- Savin A. I. [“Oh, How I Would Like to Fly and Become a Hero of the Stratosphere...” Paramilitarism as an Instrument of the Soviet Youth Heroization in 1930s]. *Novoye proshloye* [The New Past], 2019, no. 1, pp. 110–128. DOI: 10.23683/2500-3224-2019-1-110-128 (in Russ.).
- Sidorchuk I. V. [“We Must and will Fly Higher, Farther and Faster than Everyone Else”: Aviation in Soviet Cinema of the 1920s and 1930s]. *Rossiya v global'nom mire* [Russia in the Global World], 2022, no. 25 (48), pp. 148–170. DOI: 10.48612/rg/RGW.25.10 (in Russ.).
- Solovyov A. B. *Sekrety peterburzhskikh arkhivov: rasskazy o zabytykh, skrytykh i sfal'sifitsirovannykh stranitsakh istorii Sankt-Peterburga* [Secrets of Petersburg's Archives: Stories about Forgotten, Hidden and Falsified Pages of the History of St. Petersburg]. Saint Petersburg: Metropress Publ., 2015. (in Russ.).
- Ulyanova S. B. [“Proletarian — on the Plane!” Campaign in Support of the Air Force]. *Klio* [Clio], 2001, no. 1 (13), pp. 172–175. (in Russ.).
- Villatoux M.-C. Femmes et pilotes militaires dans l'armée de l'Air. *Revue Historique des Armées*, 2013, no. 272, pp. 12–23. (in French).

Zagidulina T. A. *Ni vvys', ni svyshe: aviatsionnyy diskurs v russkoy literature 20-30-kh godov XX veka* [Neither Up, nor Above: Aviation Discourse in Russian Literature in the 1920s–1930s]. Krasnoyarsk: Tip. "Iskra" Publ., 2019. (in Russ.).

Zdravomyslova E. A., Temkina A. A. [The Soviet Etacritic Gender Order]. *Sotsial'naya istoriya. Yezhegodnik, 2003. Zhenskaya i gendernaya istoriya* [Social History. Yearbook, 2003. Women's and Gender History]. Moscow: ROSEN Publ., 2003, pp. 436–463. (in Russ.).

Zeitz J. *Flapper: A Madcap Story of Sex, Style, Celebrity, and the Women Who Made America Modern*. New York: Three Rivers Press, 2006. (in English).

Zheltova E. L. [Cultural Myths Around Aviation in Russia in the First Third of the 20th Century]. *Trudy "Russkoy antropologicheskoy shkoly"* [Proceedings of the Russian Anthropological School]. Moscow: RGGU Publ., 2007, iss. 4, part 2, pp. 163–193. (in Russ.).

Для цитирования: Ульянова С. Б., Михайлов А. А. Наследницы авиатрис: становление женской авиационной культуры в СССР в межвоенный период // Уральский исторический вестник. 2023. № 2 (79). С. 96–105. DOI: 10.30759/1728-9718-2023-2(79)-96-105.

For citation: Ulyanova S. B., Mikhailov A. A. Aviatresses and Pilots: Formation of Women's Aviation Culture in the USSR on the Eve of the First and Second World Wars // Ural Historical Journal, 2023, no. 2 (79), pp. 96–105. DOI: 10.30759/1728-9718-2023-2(79)-96-105.