

УДК 94(477)"193"

Нані Гогохія  
Луганськ



## День авіації у передвоєнному українському суспільстві: символіка та ідеологія

На прикладі святкування Дня авіації в УРСР у 1930-х рр. аналізується символічний зміст свята, його зв'язок з державною ідеологією, особливості становлення радянської культури масових свят.

*Ключові слова:* тоталітаризм, радянські масові свята, культура святкування, символіка свята, радянська обрядовість.

Революційні зміни у суспільстві кардинально змінили характер масового свята, створивши його нову систему. Вводячи нові свята влада орієнтувала суспільство на нові цінності. Отже, нові свята вимагали і нової форми їх проведення, власних образів, ритуалів. Особливістю тоталітарного свята було те, що воно виступало як би справжньою формою самого життя, яку не просто розігрували, а якою жили майже по-справжньому. Воно конструювало той вигаданий світ, який начебто існував у Радянському Союзі, інсценізувало, а точніше, створювало ілюзію, нової радянської дійсності. Проведення масових свят вважалося справою політичною, підготовка до них вводилась до черги денної партійних та державних органів республіки всіх рангів.

Радянська історіографія проблеми історичного розвитку свят не є надто численною [1; 2; 3]. Частіше зустрічались роботи, присвячені ролі свят у комуністичному вихованні [4], особливостям драматургії радянських свят [5] та художньо-декоративним аспектам святкування [6]. Сьогодні російські вчені досить плідно вивчають святкову культуру на регіональному рівні [7; 8]. Серед сучасних закордонних дослідників необхідно назвати німецького історика М. Рольфа, чия робота «Радянські масові свята» нещодавно побачила світ російською мовою [9]. Святкова ж культура українського суспільства тільки починає потрапляти у поле зору українських істориків [10; 11], її розвиток у період становлення тоталітаризму є проблемою маловивченою, тому науково актуальною. Отже, предмет нашого дослідження — тоталітарна культура святкування в Радянській

Україні на прикладі святкування Дня Авіації. Мета дослідження — з'ясувати особливості підготовки та проведення свята у республіці, виявити основний ідеологічний зміст свята за допомогою аналізу його символічних аспектів.

28 квітня 1933 р. РНК СРСР прийняв постанову про запровадження 18 серпня «Дня Повітряного Флоту (Дня авіації)». Свято використовувалося для популяризації авіації та для демонстрації досягнень в галузі авіатехніки та авіабудівництва. Впродовж наступних років була відпрацьована сценарна частина свята і вже до 1939 р. склалась усталена форма святкування.

В УРСР підготовкою до свята займалися Урядові комісії, до складу яких входили представники ВУЦВК, ЦК ЛКСМУ, ЦК КП(б)У, ВУРПС, ТСО-Авіахіму та інших громадських та державних організацій. Першу Урядову комісію з підготовки до Дня авіації у 1933 р. очолив Голова Президії ВУЦВК Ю. Войцехівський. На місцях створювались обласні, міські та районні комісії, які не мали права на самодіяльність, оскільки в своїй роботі повинні були орієнтуватися на постанови Секретаріату ЦК КП(б)У, пленуму ВУРПС та рекомендації Урядової комісії з проведення свята [12, арк. 205; 13, арк. 12]. Персональна відповідальність за підготовку свята на місцях покладалась на військових секретарів обкомів комсомолу [14, арк.13]. Кожна комісія представляла свої плани святкування вищій за рангом на затвердження. Обласні комісії звітували перед Урядовою [12, арк. 205].

Проведення свята вважалося керівництвом одним з найважливіших питань, на нього покладалась велика сподівання у пропаганді більшовицької влади і нового способу життя. Під час засідання

Гогохія Нані Тамазівна — кандидат історичних наук, докторант Донецького національного університету.

першої святкової комісії секретар ЦК ЛКСМУ Сергій Андреев, критикуючи повільну підготовку до свята місцевих комісій, незадоволено відзначив, що «товариші ще не надають великої ваги проведенню цього дня», у той час як він проводиться, «щоби показати міць нашого повітряного флоту всім трудящим, щоби вони відчували, чого досягла партія завдяки своїй політиці» та задля того, щоби «привернути увагу робітничих і колгоспних мас, особливо комсомолу до подальшого укріплення авіації» [14, арк. 13]. Даючи завдання підлеглим, С. Андреев неодноразово підкреслював, що «зараз ми мусимо виключно сидіти тільки на підготовці до дня авіації, це найважливіша ваша робота», та мотивував відповідальних за свято словами: «якщо ви провалити день авіації, то я не знаю на що ви будете здатні» [14, арк. 13].

Місцевим номенклатурникам, які не усвідомлювали важливості свята, загрожувало покарання. У тому ж 1933 р. перший секретар ЦК ЛКСМУ обіцяв «спеціальним рішенням секретаріату вказати на бездіяльність військових секретарів обкомів та оголосити догану військовому секретарю Чернігівського обкому з попередженням, що в разі не забезпечення підготовки до свята ЦК ЛКСМУ змушений буде його негайно зняти з роботи і поставити питання про перебування в КСМ і партії» [14, арк. 14].

У 1936 р. під час засідання Секретаріату ЦК КП(б)У 23 липня було прийнято постанову «Про проведення «Дня авіації», яка вказувала на необхідність провести свято «як демонстрацію успіхів радянського повітряного флоту» і «досягнень трудящих в оволодінні всіма видами масового авіаційного спорту, планеризмом, парашутизмом та авіамоделізмом» [13, арк. 12].

З другої половини 1930-х рр. свято офіційно міцно пов'язувалося із «натхненником» створення могутньої радянської авіації Йосифом Сталіним. Авіатори, льотчики називалися «дітьми великого вождя народів», «сталінськими соколами». Радянська авіація проголошувалася «дітищем сталінських п'ятирічок» [15, с. 8]. Розповідь про те, що 20 липня 1936 р. з Москви на літаку АНТ-25 стартували у великий беспосадочний переліт Москва—Ніколаєвськ-на-Амурі три відважні льотчики В. Чкалов, Г. Байдуков та О. Беляков тиражувалась як у пресі для дорослих, так і у виданнях для дітлахів, із обов'язковим позиціонуванням Сталіна як натхненника перельоту. У передрукованому республіканськими виданнями з «Правди» оповіданні В. Чкалова «Наш політ» останні чотири абзаци присвячені Сталіну: «а далі — Москва, ...наш рідний, великий Сталін, за якого ми готові віддати життя. Маршрут перельоту...був даний нашим великим Сталіним. Сталінський маршрут виконано. Ім'я Сталіна, його дбання за людей, його

любов до людей були рушійною силою в цьому перельоті. Сталін був почесним штурманом нашого корабля. Ми виконали завдання Сталіна» [16, с. 8]. Слова Валерія Чкалова про те, що «Сталіна льотчики люблять міцно, по-особливому, всією душею. І Сталін любить льотчиків... плекає і береже їх» — широко цитувалися республіканською пресою [15, с. 8]. Сталін вважався покровителем авіаційної справи. Матеріали преси, присвячені авіації, по суті, склалися з плакатних гасел, що використовувалися під час авіаційних свят: «Натхненні великим Сталіним, радянські льотчики борються за те, щоб летіти далі всіх, швидше всіх, вище всіх» [15, с. 8]. Авіаційні успіхи свідчили про величезні надбання індустріалізації (а, значить, про правильність партійної лінії), технічний прогрес і, як наслідок, про високу обороноздатність країни, створюючи в уяві мас ілюзію абсолютної захищеності на випадок війни. У республіканській пресі наголошувалось, що хоча «радянська авіація стоїть на варті миру, але...зуміє гідно зустріти всякий напад агресора» [15, с. 8].

Це свято вже у 1939 р. було оголошено «традиційним, улюбленим святом» радянського народу [15, с. 7]. Не можна не відзначити, що ці слова відповідали дійсності. Опис зустрічі в Москві пілотів В. Чкалова, Г. Байдукова, О. Белякова після легендарного перельоту не тільки вождем та його соратниками Климом Ворошиловим, Серго Орджонікідзе, Лазерем Кагановичем, Уласом Чубарем, Павлом Постишевим, Генріхом Ягодою, Микитой Хрущовим, але й тисячами пролетарів столиці, засвідчує не тільки урочистість події, але й дійсну народну любов до героїв [16, с. 8]. Небом марили всі — від дітей до старих, мало в кого не захоплювало подих, коли над головою пролітав залізний птах. Льотчики-герої втілювали споконвічне прагнення людини до польотів. Вони були овіяні романтичним ореолом, особливо в очах молоді. Активне залучення широких мас до авіаційної справи та парашутного спорту, маючи прагматичну мету воєнізації населення, разом із тим пропагувало такі споконвічні чесноти як хоробрість, мужність, відважність, фізичну силу.

По всій республіці створювалися аероклуби, вихованці яких брали активну участь в організації масових свят, мітингів, авіамасовок, агітаційних обльотів [17, арк. 5, 6, 72]. Відкриття нових клубів входило до підготовки святкування, вони виконували функцію як популяризації авіасправи, так і політичного виховання. Перший аероклуб імені Й. Якіра, відкритий у Харкові до першого Дня авіації (1933 р.) з ініціативи П.П. Постишева, поступово перетворився на потужний центр авіаційної справи в республіці. Вже до другого Дня авіації (1934 р.) більше 100 робітників харківських заводів, що займалися в аеро-

клубі без відриву від виробництва, «рапортували з повітря про свої досягнення на фронті соціалістичного будівництва, опанування авіаційної техніки» [18, с. 8]. За два роки існування клуб підготував 150 пілотів, 40 мотористів, більше 1000 парашутистів [17, арк. 8]. До авіаційного свята у 1933 р. було приурочено також відкриття Дніпропетровського і Запорізького аероклубів [12, арк. 205]. Пропагандистська мета урочистих відкриттів очевидна — підкреслити успіхи радянської влади. Тому республіканське керівництво так поспішало впоратися з відкриттями до свята, навіть «не чекаючи на закінчення будівництва ангарів та самольотів», і приурочити «відкриття клубу до 18 серпня» [12, арк. 205]. Хоча спочатку клуби були просто приміщеннями без ангарів і літаків, бажаючи могли розпочати в них теоретичну підготовку, яка включала й ідеологічні питання.

Вже у 1934 р. до відкритих приєдналося ще 13 аероклубів (у Києві, Чернігові, Сталіно, Вінниці та інших містах), до яких масово йшла записуватися молодь [17, арк. 72, 102; 19, арк. 38]. На 1935 р. налічувалося 25 аероклубів [20, арк. 6]. У 1934—1935 рр. тут було підготовлено понад 500 пілотів [21, с. 56]. За 1936 р. в Україні було вже підготовлено 1512 пілотів запасу, 330 інструкторів-льотчиків, 3358 парашутистів [19, арк. 38]. У квітні 1939 р. в республіці працювало 36 аероклубів [21, с. 56].

Крім клубів до Дня авіації готували й відкриття нових парашутних вишок. Якщо у 1933 р. представник ХТЗ, при якому планувалось збудувати до свята вишку, роблячи звіт в ЦК ЛКСМУ про хід підготовки, розгублено повідомив: «Я уявляв собі вишку не такою великою, я ніколи не бачив парашутної вишки» [14, арк. 3], то впродовж кількох років вишки перестали дивувати і перетворились на необхідний елемент багатьох міських парків відпочинку. На 1935 р. діяло більше 60 парашутних вишок, будувались ще 30. У 1934 р. 116 тис. жителів республіки здійснили стрибки з вишки, у 1935 р. — вже 234 430 [20, арк. 7].

До свята також відкривались кутки авіації, проводились бесіди, лекції на теми авіабудування, матеріали про авіаційну справу друкувались в пресі [14, арк. 4—7]. Комсомольські лідери радили місцевим виконавцям «випустити плакати, листівки, щоби на заводах вже висіли гасла, що закликають до Дня авіації, щоби відчувалось, що цей день наближається». Не обходилося і без традиційного розгортання «соцзмагання з підготовки до Дня авіації на заводах», яке планувалось «висвітлювати у стіннінках» [14, арк. 15].

Сам день свята, крім бесід і урочистих зборів, включав екскурсії, відвідання виставок та гуляння [14, арк. 15]. Формуючи вимоги до проведення свята у 1933 р. С. Андреев закликав членів наради з підготовки: «треба так яскраво організувати проведення 18 серпня, щоби цей день дійсно залишив

враження у трудящих. По Харкову особливо треба організувати цей день як слід» [14, арк. 18]. Традиційним місцем дійства в кожному місті став парк культури і відпочинку. Як приклад українським керівництвом наводився Московський центральний парк культури і відпочинку, який 18 серпня 1933 р. комсомол столиці перетворив на «цілком оборонний, цілком авіаційний з першого кроку відвідувачів» [14, арк. 9]. Говорячи про успіхи московських комсомольців у підготовці до свята українські ватажки, намагаючись не відставати від столиці, закликали харківський обком комсомолу і український столичний парк «перетворити на такий, щоби кричав за підйом нашої авіації, розповідав про значення авіації» [14, арк. 8]. Від харків'ян вимагалось в міських парках організувати маси робітників, виставки роботи Тсо-авіахіма — діаграми і фотознімки. Обов'язковим елементом святкування були заходи з військової підготовки і протиповітряної оборони — навчання, інсценування протиповітряної тривоги тощо. День авіації мусив воєнізувати населення. Залучались до свята і підлітки: урочистості супроводжувались демонстрацією досягнень юних авіабудівників-моделістів [14, арк. 10]. ЦК ЛКСМУ також в якості мотивації трудових досягнень запропонував в день свята катати на літаках ударників виробництва, переможців соцзмагання. Відповідних дій вимагали і від комсомолу великих міст — Києва, Дніпропетровська, Одеси [14, арк. 18].

Під час свята широко використовувались «авіамасовки» — рекламні польоти аеропланів, літаків — фігурні або групові, над міськими і сільськими площами, заповненими народом, з обов'язковим розкидуванням листівок з гаслами. У 1936 р. на святковій авіамасовці у Сталіно були присутні 60 тис. трудящих [17, арк. 72].

Не забували комсомольські лідери і про село. Під час однієї з передсвяткових нарад була чітко сформульована ідея, що «18 серпня мусить бути днем масового свята не тільки міста, а й села» [14, арк. 8], в якому вимагалось День авіації «об'єднати з жнивими і хлібоздатною кампанією» [14, арк. 10]. Туди планувалось «послати людей, листівки, плакати», організувати «виїзд командирів запасу для бесід» [14, арк. 6]. ЦК ЛКСМУ дуже турбував той факт, що «в селі нічого не робиться», бо «вважають, що раз всі у полі, нічого не треба й робити». С. Андреев вважав це політично помилковим, вимагаючи «провести мітинг, присвячений цьому дню, провести його в полі, пустити літак в той час, нехай розкидає листівки» [14, арк. 16].

Крім агітаційної роботи комсомолу успіхи популяризації авіаційної справи були результатом бажання простих юнаків та дівчат випробувати себе, відчути героєм. Неможна не помітити, що свято міцно пов'язувалось радянськими ідеологами з ідеєю юності, молодечого запалу, хоробрості,

притаманної молодому поколінню. Та й сама авіація була ще справою новою, можна сказати юною. Художньо втілювала цей образ патріотично-оборонна «Пісенька парашутистів», що з'явилась у дитячому журналі «Піонерія» (1936 р.):

Гарно там  
Вгорі над містом,  
В хмарах,  
Що як дим.  
Гарно будь  
Парашутистом  
З серцем молодим [22, с. 17].

Не дивно, що найбільше прагли стати льотчицями підлітки. Прилучення до авіації навіть рекомендувалося піонерськими ватажками як спосіб виправлення найзавзятіших хуліганів. Вінницька вожата Зоя Ремпа, у виступі на радіомітингу перед педагогами всієї республіки (1935 р.) розповіла, що в результаті прилучення до авіаційної справи «один піонер, якого жодним засобом не можна було виправити, тепер вчиться на льотчика» [23, арк. 24]. Ідея цього романтичного перевтілення (з колишніх хуліганів виростають володарі хмар) стала на довгий час визначальною у суспільній думці щодо процесу виховання взагалі.

Не лишилося осторонь «битви за небо» і українське жіноцтво. Портрети дівчат-авіаторів прикрашали шпальти газет і журналів. Сюжети про комсомолок, що без відриву від виробництва оволоділи льотною або парашутною справою були наповнені захопленням і здивуванням самих кореспондентів. Вони приклонялися перед героїзмом радянських дівчат. «Перед нами комсомолка-слюсар Харківського електромеханічного заводу т. Немировська. Вона на трибуні конференції. Але її не видно. Вона така мала на зріст, що її не видно. І справді, її не хотіли допускати стрибати», — в захваті розповідає автор статті у журналі «На варті» (1934 р.). Дівчина закінчила промову словами: «Я впевнена, що не буде жодного комсомольця, що не стрибав би з літака», які були і не могли не бути керівництвом до дії [18, с. 8]. Якщо маленька слабенька дівчина оволоділа цим мистецтвом, хлопцям соромно було відставати. Українська жіноча молодь активно засвоювала авіаційну справу, а преса використовувала цей ентузіазм для пропаганди. За 1934—1935 рр. у республіці пройшли підготовку 100 жінок-пілотів [20, арк. 7]. Звітуючи про оборонну роботу комсомолу за 1934—35 рр. на ІХ з'їзді ЛКСМУ, Тсоавіахімівці з гордістю називали прізвища робітниця трикотажної фабрики Києва Орлицької (24 стрибки з літака), студентки ХЕТІ, комсомолки Гамлицької (15 стрибків) [20, арк. 7] та харків'янки Уляницької, що здобула першість по зтяжних стрибках. Мрії про небо змінювали

життя багатьох українських дівчат, через залучення до авіаційної роботи багато хто з аполітичних «міщаночок», які не знали, чим будуть займатися після школи, і думали лише про вбрання та хлопців, перетворювалися на активісток комсомолу і «суспільниць». Яскравим прикладом була історія десятикласниці, про яку розповів комсорг однієї з Харківських шкіл на нараді в ЦК ЛКСМУ (1935 р.): «у 10 класі є дівчина — Соловей. Вона виключна песимістка. Хотіла минулого року кінчити життя самогубством. ...Ми вирішили — підемо на парашутну вишку. ...Пішли, захопились. Соловей також у парашутний гурток вступила, потім подала заяву до комсомолу. Чому ти три роки не подавала? — не почувала комсомольської організації» [24, арк. 225]. Отже для багатьох представниць жіночої молоді авіація була засобом відчутти свою значущість, довести собі та іншим, що жінка варта поваги.

У списку комсомолок-активісток оборонної роботи, представленому Тсоавіахімом до ЦК ЛКСМУ у 1936 р. для нагородження відзнакою почесності та грамотою ЦИК УРСР були дівчата-стахановки, що у свій вільний час без відриву від виробництва оволоділи льотною справою, стали пілотами запасу або парашутистами та інструкторами: Т. Паровішнікова (Слов'янськ), І. Орлицька (Київ), А. Алексєєва (Дніпропетровськ), М. Корнієнко (Сталіно), М. Васюніна (Одеса) [17, арк. 100—102]. Прізвища уродженки Запорізької області Полини Осипенко та харків'янки Валентини Гризодубової, що у 1938 р. здійснили разом із М. Расковою безпосадочний переліт Москва—Далекий Схід, були відомі всім. На цих нових героїнь хотіли бути схожими молоді жінки республіки. Їм надавали звання Героїв Радянського Союзу, їх ушлякли поети:

В яким краю є доньки отакії?  
Який народ орлиць мав отаких,  
Що крилам їхнім коряться стихії  
І меж не знає славна мужність їх?  
...хай злобно морщиться фашистівська порода, —  
На дверях наших є міцний замок,  
Хай чує радість нашого народа,  
На наших доблесних хай дивиться жінок.  
І хай затямлять всі бандити і шакали  
Міцніють крила наші і ростуть.  
Три героїні путь лише почали,  
Слідом за ними тисячі підуть!  
Побідно скінчено звитяжний переліт,  
І щастя сяє в посмішках ясних.  
Так славно ж їх на весь широкий світ,  
Жінок радянських — подруг бойових! [25, с. 7].

Авіаційні свята обов'язково супроводжувалися виступами жінок-парашутистів або пілотів, наочно демонструючи успіхи у справі розкряпачення жінки.

Однак, не покладаючись лише на емоційне задоволення, уряд піклувався й про інший вид задоволення — для відчуття справжнього свята населення треба було нагодувати. У 1936 р. з приводу революційних свят, у тому числі і Дня авіації, святкова комісія ЦК КП(б)У прийняла рішення «збільшити торгівлю всієї харчової мережі на 2 години», відзначивши, що «у великих промислових містах продуктові магазини повинні працювати до другої години ночі, промтоварні — до 22-ї години. Всім торговим організаціям давався наказ «організувати продаж бутербродів, пиріжків, сосисок, тістечок, яблук, морозива, цигарок у спеціальних павільйонах, тачках, автомобілях, ларьках, обслуговувати демонстрацію і місця загальних гулянь» [13, арк. 8]. Спеціальна телеграма №59/31оп за підписом голови РНК і секретаря ЦК КП(б)У наказувала торговельним організаціям «негайно викинути в магазини, базари, лотки харчові продукти, які є в запасі на базах» [13, арк. 9]. Отже, справжня організація радянського свята здійснювалась українськими чиновниками з урахуванням усіх факторів, що впливали на думки, настрої і почуття людини.

Отже, напередодні Другої світової війни свято авіації набуло своїх атрибутів і активно виконувало функцію мобілізації та воєнізації суспільства, пропаганди нового способу життя, ставши оригінальною формою масового видовища. Символіка свята мала безліч змістів і підтекстів, частина з яких були очевидними, підкресленими організаторами, частина — дещо прихованими, але не менш впливовими. В святі віддзеркалювалися позитивні зміни, якими могло пишатися суспільство. Ідеї прогресу, величі людської думки, свободи, жіночої емансипації знаходили втілення під час святкування, переплітаючись із темами уславлення режиму та його вождя, конструюючи картину світу, в якому немає нічого неможливого для пересічних радянських громадян. Їхні власні позитивні переживання додавали свята більшої емоційності, що не могло не накласти свій відбиток на позитивне сприйняття як самого свята, так і тих ідей, що завдяки йому доносила влада до населення республіки.

### Примітки

- 1. Історія української літератури ХХ століття:** У 2 кн. — К.: Либідь, 1998. — Кн. 2. — 456 с.
- 2. Социалистическая обрядность и формирование нового человека.** — К.: Политиздат Украины, 351 с.
- 3. Становлення і функції радянських обрядів і свят.** — К.: Наук. Думка, 1983. — 152 с.
- 4. Радянські свята і обряди в комуністичному вихованні.** — К.: Політвидав України, 1978. — 256 с.
- 5. Чететин А.И.** Основы драматургии театрализованных представлений: История и теория / А. И. Чететин. — М.: Просвещение, 1981. — 192 с.
- 6. Немиро О.** В город пришел праздник. Из истории художественного оформления советских массовых празднеств / О. Немиро. — Л.: Аврора, 1973. — 111 с.
- 7. Келлер Е.Э.** Праздничная культура Петербурга: Очерки истории / Келлер Е. Э. — СПб.: Михайлов, 2001. — 319 с.
- 8. Мальшева С.Ю.** Советская праздничная культура в провинции: пространство, символы, исторические мифы (1917—1927) / С.Ю. Мальшева. — Казань: Рутен, 2005. — 398 с.
- 9. Рольф М.** Советские массовые праздники / М. Рольф. — М.: РОС-СПЭН. — 2009. — 439 с.
- 10. Дмитрієнко М.Ф., Солонська Л.А.** Геортологія в системі спеціальних історичних дисциплін: теорія, джерела та методи досліджень / Дмитрієнко М.Ф., Солонська Л.А. // Український історичний журнал. — 2002. — №3. — С. 34—61.
- 11. Бутакова Є.** Радянські фізкультурні та спортивні свята як об'єкт вивчення геортології: історико-джерелознавче дослідження на фотодокументах 20-х рр. ХХ ст. / Є. Бутакова // Спеціальні історичні дисципліни: питання теорії та методики. — Київ: Інститут історії України НАН України, 2006. — №13. — с. 194—196.
- 12. Центральний державний архів громадських об'єднань України** (далі — ЦДАГОУ). — Ф. 7. — Оп. 1. — Спр. 783.
- 13. ЦДАГОУ.** — Ф. 1. — Оп. 20. — Спр. 6836.
- 14. ЦДАГОУ.** — Ф. 7. — Оп. 1. — Спр. 1010.
- 15. Семенів Б.** Улюблене свято радянського народу // Піонервожатий. — 1939. — №15 (серпень). — С. 7—8.
- 16. Сталінський маршрут** // Піонерія, — 1936, — №9 (258), вересень. — С. 9—10.
- 17. ЦДАГОУ.** — Ф. 1. — Оп. 20. — Спр. 6879.
- 18. Лор Л.** Завдання — завоювати повітря. Перші кроки всеукраїнського аероклубу // На варті. — 1934. — квітень. — № 4. — С. 8—9.
- 19. ЦДАГОУ.** — Ф. 1. — Оп. 20. — Спр. 6460.
- 20. ЦДАГОУ.** — Ф. 7. — Оп. 1. — Спр. 1337.
- 21. Ковальов І.Я.** З досвіду оборонно-масової роботи комсомолу України в роки довоєнних п'ятирічок / І.Я. Ковальов // Укр. істор. журн. — 1969. — №6. — С. 55—61.
- 22. Пісенька парашутистів** // Піонерія. — 1936, — №2. — С. 17.
- 23. ЦДАГОУ.** — Ф. 7. — Оп. 1. — Спр. 1307.
- 24. ЦДАГОУ.** — Спр. 1294.
- 25. Лебедев-Кумач В.** Три героїні. [пер. Я. Гримала] // Піонерія. — 1938. — №11. — С. 7.

The symbolism of the holiday, its relationship with the state ideology, the features of a totalitarian culture of mass holidays are revealed on the example of Aviation Day celebration in Soviet Ukraine of 1930th.

*Key words:* the totalitarianism, mass holidays, festive culture, soviet rite.