

飛ぶプロパガンダ―

一九三〇年代アメリカとソ連における飛行の表象

亀田 真澄

はじめに

一九三四年、ソ連は世界でもっとも大きな飛行機を完成させた。それは、八基のエンジンを搭載し、重量は五十九トンにも及ぶ、アンドレイ・トゥーポレフ設計の宣伝用大型航空機「マクシム・ゴーリキー号」だ。

マクシム・ゴーリキー号は、広大なソ連中の人々への宣伝手段として作られた航空機だった。内部には印刷機、電話交換器、写真現像室、映写室が完備されており、飛行中に地上へと放送を流すことのできるラジオステーションと巨大拡声器、そして両翼には地上に光を放射することによってスローガンなどの文字を映し出すプロジェクターが両翼に備え付けられていた¹。

このマクシム・ゴーリキー号には、外国人が一人だけ搭乗したことがある。それは、飛行士でもあったアントワーヌ・ド・サン＝テグジュペリだ。一九三五年五月のモスクワ滞在時に、『パリ・ソワール』紙の特派員として搭乗を許可されたときの様子を、次のように記している。

サロンの大きな窓から青い光がさしこんでくる。豪華なホテルのバルコニーにでもすわっているように、私は遠くの大地の景色をじっとみつめた。操縦席と機械と客室がひとつにつくられている中型機のあの単一制が、すでにここでは破られている。機械の領域から閑暇、さらに夢の領域への移行がここでは実現されているのである²。

この翌日、マクシム・ゴーリキー号はデモ飛行の最中に墜落し、その一年余りの短い生涯を終えた。

飛行機は軍事力を示すための国家宣伝にしばしば用いられてきたが、重力からの開放という人類の夢をかなえる飛行機は、進んだ未来のトレードマークでもあったことに着目したい。飛行機は、上空から俯瞰するという、これまでの人類が経験したことのなかった神のような視点を可能にしたことによって、世界観を根本的に変えるものだった。

一九三〇年代といえば、アメリカでは大恐慌、ソ連のほうも大飢饉にみまわれており、追い討ちをかけるようにしてナチス＝ドイツの脅威が高まっていた時代だった。そのような非常に困難な現実から目をそらせるために、アメリカもソ連も国内に向けたプロパガンダの中軸にすえていたのは、「幸せな生活」のイメージだった。

本稿では、一九三〇年代のアメリカとソ連において、「飛行」がいかに国家宣伝のツールとして用いられていたかをそれぞれ検討することによって、ソ連がアメリカの国家宣伝を参照しながら、ソ連版の「幸せな生活」像を形成していった一過程を明らかにしたい。

南米へのリンドバーグ・プロパガンダ

一九一九年、ニューヨークーパリ間を無着陸横断した者に二万五千ドルの懸賞金を出すことをマンハッタンのホテル経営者が発表し、七人の男性が名乗りを挙げるものの、いずれも目的達成の途上で命を失った。そして八人目の挑戦者となったのが、チャールズ・リンドバーグだ。リンドバーグは空中での飛行機飛び乗り、翼のうへの歩行、パラシュート・ジャンピングなども行う、当時ありふれていた曲芸飛行パフォーマーに過ぎず、周囲もリンドバーグを八人目の犠牲者候補としてしか見ていなかったという。

一九二七年五月、スピリット・オブ・セントルイス号に単独で乗り込んだリンドバーグは、ニューヨークを飛び立った三十三時間半後、無着陸でパリにたどり着いた。パリの飛行場には十五万人もの群集が押し寄せ、センセーションが巻き起こった。これはアメリカ当局にとっては意外なことだった。というのも、リンドバーグの成功はさておき、当時のフランスはアメリカへの借款や、アメリカの厳しい関税に悩まされており、反米感情が高まっていたからだ。もしリンドバーグが大西洋横断に成功すれば、アメリカは自国民をスターにするためにフランス人飛行士をわざと失敗へと追い込んだのだろうというように批判が強まり、フランスの世論はさらに反アメリカへと傾くのではないかというのが大方の見方だった³。しかし実際はそれとは反対で、フランス人たちはリンドバーグを褒め称え、結果としてアメリカへの感情もかなり軟化していくこととなった。

当時のフーヴァー政権はラテンアメリカを中心とする外国市場での貿易の拡充を図っており、ときには軍事力を背景としつつ国外へ進出する企業を後押ししていた。そんななかで、リンドバーグがフランスとの関係を改善させたということは、政府に「飛行機外交」のプロパガンダ効果を知らしめた。リンドバーグは国家が作った英雄ではなかったが、そのイメージはすぐに国家によるプロパガンダに活用されることとなった。

このころ、メキシコではカリェス大統領が石油国有化を示唆し、石油輸入の大部分をメキシコに頼っていたアメリカの利益と真っ向から対立する動きを見せていた。また一九二七年、アメリカがニカラグアへ海兵隊を派遣し親米政権支持を強く打ち出したことに対して、サンディノ軍がゲリラ闘争による抵抗活動を展開しはじめていた。アメリカの介入に反対する勢力が拡大していくなか、ラテンアメリカ諸国との関係を改善するため、アメリカ当局はリンドバーグを使った飛行機外交を行うことに決める。

当局からの要請にしたがって、一九二七年十二月、リンドバーグはワシントンからメキシコシティまでの世界初の無着陸飛行を成功させる。世界的スターを一目見ようと、メキシコシティの飛行場には十五万人が集まり、強硬な反米派であるカリェス大統領みずからが出迎えた。各地でリンドバーグの来訪を記念する盛大なパレードが組織され、五百近い

地方自治体がリンドバーグに電報を送り、自分たちの街にも来るように呼びかけた。ニカラグアでは、さすがに武力介入の直後ということもあり当初は反対運動が起こってもあったが、リンドバーグが到着してみると、飛行場では六千人の群集がリンドバーグを出迎えるなど、人々の反応は思いがけないほどに友好的なものだった。

この親善飛行は、アメリカとラテンアメリカ諸国の関係を改善するという目的のほか、民間航空便ルートの開発のための調査という目的も含んでいた。かねてより欧州列強はラテンアメリカに航空会社を設立していたが、アメリカはこのころ、民間航空は国内線しか運航していないという状態で、完全に遅れをとっていた。アメリカは、ラテンアメリカ市場を欧州列強に支配される前に、民間航空会社による国際線ルートを確立する必要に迫られ、マイアミを拠点とする「パン・アメリカン航空」が設立されることとなった。

一九二七年初め、海軍と陸軍の軍人たちによって設立されたパン・アメリカン航空は、表向きは民間企業という体裁をとってはいたが、実質的には軍の資金援助によって経営を成り立たせており、アメリカ政府を代理するような存在だった。同年十月、フロリダ州とキューバ・ハバナを結ぶ郵便航空便の運行をアメリカ政府から受託し、さらに二八年一月には旅客サービスを開始した。

パン・アメリカン航空はさらにラテンアメリカ中に路線を拡大しようともくろんでいたが、これには多くの国々が反発した⁴。アメリカの大企業がラテンアメリカ市場を独占し、その政治体制にまで介入することがかねてより反発を生んでいたところだったので、パン・アメリカン航空の進出に拒否反応が出るのは当然のことだった。

この状況を打破するために、パン・アメリカン航空が頼みの綱としたのはやはり、リンドバーグ・プロパガンダだった。リンドバーグは一九二九年、再度ラテンアメリカへの親善飛行に出かけることとなるが、リンドバーグはこの飛行の直前に、最初のメキシコへの親善飛行の際に知り合った在メキシコ・アメリカ大使の娘と結婚していたので、今回は単独飛行ではなく、妻をともなった飛行でメキシコに到着した。世界的スターがメキシコで出会った妻と「ハネムーン飛行」に来たということのインパクトは予想以上に大きかった。リンドバーグ夫妻による親善飛行ののち半年もたたないうちに、パン・アメリカン航空はラテンアメリカのすべての国から契約をとりつけたが、これはリンドバーグ効果が生んだ世論の変化によるものだったと言われる⁵。このようにしてアメリカは、一九二九年には、民間国際航空ルートにおいて最先端を行く国になっていた。

クリッパー飛行艇と流線形

一九二〇年代のリンドバーグ・ブームののち、一九三〇年代にも英雄とみなされる飛行士はいたものの、このころ、パン・アメリカン航空等が旅客サービスを一般化したことによって空の旅が現実的になったことで、空を飛ぶという感覚そのもののほうが、人々を魅了するようになっていく。たとえば、もっとも著名な女性飛行士のひとりであるアメリカ・イアハートは、一九三〇年代に女性としての世界記録をいくつも更新したが、リンドバー

グのような英雄ではなかった。イアハートをモデルとした映画「人生の高度計」(ドロシー・アーズナー監督、一九三三年)は、男勝りな女性飛行士(キャサリン・ヘプバーン)の生きづらさを描いており、最終的には不倫関係に疲れてしまい飛行機事故に見せかけた自死を遂げるという物語になっている。

このころの空の旅は非常に高額で、庶民に手の届くようなものでは到底なかったものの、パン・アメリカン航空がPRのために、多くのジャーナリストたちに無料の空の旅へ招待していたこともあり、飛行機での旅についてのエッセイや記事が数多く雑誌・新聞で取り上げられていたので、それがどんなものであるかを多くの人々が見知っていた。

たとえば、フレッド・アステアの出世作「空中レビュー時代」(ルウ・ブロック監督、一九三三年)は、一九三〇年代にパン・アメリカン航空が運航していた「クリッパー⁶⁾」と呼ばれる飛行艇を主役にしたような映画だ⁷⁾。アステアたちはジャズバンド「ヤンキー・クリッパーズ」の公演のためにリオ・デ・ジャネイロに行くが、ホテルでのレビュー公演の許可が下りない。そこでアステアたちは十機の飛行機を手配し、曲芸飛行によるレビューを行うことにする。空中レビューを成功させたあと、ブラジルで成立したカップルがアメリカに戻るために乗り込むのは、パン・アメリカン航空のクリッパー飛行艇だ。

一九三一年、リンドバークの操縦によって就航したアメリカン・クリッパーのマイアミ―パナマ路線に続いて、一九三四年秋にはマイアミからブエノスアイレスを経由してブラジルに到着する路線も開かれた。これらのカリビアン・クリッパー、サザン・クリッパー、ブラジリアン・クリッパー等と呼ばれた同型のシリーズは、いずれも高級志向の内装がほどこされており、豊かな生活を示すステータス・シンボルのひとつとなっていた。

さらにパン・アメリカン航空は、太平洋を横断する航空ルートの開発にとりかかる。マーチン社のマーチン―三〇号機を用いた、香港行き路線「チャイナ・クリッパー」の内部デザインを担当したのは、工業デザイナーで「流線形の父」と呼ばれるノーマン・ベル・ゲディーズだ⁸⁾。

一九三〇年代、空気抵抗を最小限にするとされた「流線形」のデザインが、アメリカでは一大ブームを巻き起こしていた⁹⁾。丸い角や滑らかな表面に特徴付けられる流線形のフォルムは、速度や摩擦とは関係のない、多くの工業製品のデザインに用いられていた。ゲディーズによるチャイナ・クリッパーの内装は、すべてが流線形にかたどられていた。また、家具のフレームにはジャラルミンを、ガラスの代わりにプラスチックを用いたが、これは重量を減らすことで飛行機への負担を軽減しただけでなく、「未来らしさ」を演出した。ゲディーズのデザインは搭乗客たちが使う食器にまで及んでおり、食事中に乱気流に巻き込まれても大丈夫なように、皿やカップの底には吸盤がつけられていた¹⁰⁾。

ラテンアメリカに続いて、アメリカとアジアをつなぐ航空ルートが就航したことは、アメリカ人の世界についての観念を変えるものだった。クリッパー・シリーズは全部で二八機のみであったし、チケットは高額だったので、実際に搭乗したことのあるアメリカ人はほんのひとにぎりに過ぎなかった。しかし、人々はクリッパーのニュース映画に親しみ、

クリッパー搭乗体験記を読み、クリッパーの出てくる映画を見、そしてクリッパーを見るために港に集まっていた。



パン・アメリカン航空の広告。1930年代中期。(James Trautman, *Pan American Clippers: The Golden Age of Flying Boats* (Erin: The Boston Mills Press, 2011), p.83)

パン・アメリカン航空の広告にはしばしば、「パン・アメリカン国際航空による、小さな世界—空飛ぶクリッパー・システム¹¹」という宣伝文句が記されていたが、チャイナ・クリッパーの広告では世界の「小ささ」がさらに協調され、「世界は今までで一番小さい¹²！」と書かれている。「世界は小さくなっている」という宣伝文句は、アメリカによって世界が俯瞰されているというイメージをもたらした。アメリカのグローバリズムはしばしば、「ナショナリスト・グローバリズム」と呼ばれる、国際覇権を試みるものと指摘されるが、クリッパーはまさに国際的なアクセスを可能にすることによってアメリカの影響力を拡大させるという点で、アメリカ覇権主義プロパガンダに寄与するものだった。豪華で近代的なクリッパーが世界中を飛び回っているということは、アメリカが世界を征服していることを示すものだった。

フューチャラマと「バトルラマ」

一九三九～四十年、当時としては史上最大規模となるニューヨーク万博が開催された。このニューヨーク万博でもっとも人気が高かったのが、ゲディーズが作ったゼネラル・モーターズの未来都市ジオラマ「フューチャラマ」だ¹³。一九三九年の夏だけで五百万人がつめかけたので、待ち時間は平均一時間以上、ときには二キロ近い列ができることもあった。万博でこのような長蛇の列ができるということ自体が前代未聞のことであり、ゲディーズが『魔法の高速道路』（一九四〇年）において、「フューチャラマはこれまでの万博の歴史のなかでもっとも人気のあった展示だ¹⁴」と自負しているのも、あながち誇張ではない。

ゲディーズが準備した十六分間のスペクタクルは、まず来場者が青色のモヘアのソファが備え付けられた、高さ二メートルのカプセルのなかに入り、それぞれのソファに座るところから始まる。それぞれのソファからは抑制の効いた声の流れ出し、一人ひとりに語りかけるかのように、来場者を一九六〇年の世界への旅を案内する。カプセルはゆるやかに上下する仕組みになっており、最高で高さ七メートルまで上昇しながら、未来のアメリカの都市と郊外を、あたかも低空飛行中の飛行機のなかから見下ろすように眼下におさめることができた。

フューチャラマの特徴は、都市模型の下に取り付けられた巨大なモーター装置によって動くジオラマだったという点だ。精巧な動くジオラマの実際の製作に当たったのは一八〇人の職人で、五千の異なるかたちをした建物、計十三種類の百万本の樹木、五万五千以

上のさまざまな形をした自動車・バスのミニチュアがつくられた。これらすべてのミニチュアは流線形のフォルムで統一されており、ディテイルまでかなり精巧にできていた。

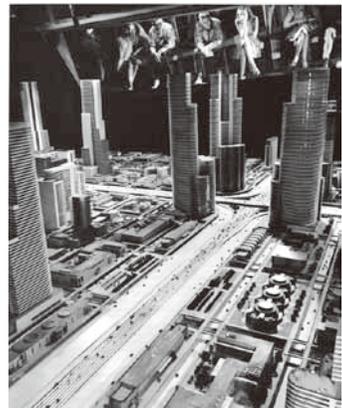
ニューヨーク万博の最中、ヨーロッパでは第二次大戦が勃発したが、ゲディーズはアメリカ参戦後、軍の最高機密を知る数少ない人物の一人になっていく¹⁵。一九三九年に第二次大戦が勃発すると、ゲディーズはヨーロッパの立体模型地図をコマ取りのようにして写真に収めたものを、「バトルラマ (Batlrama、戦闘 (Battle) にパノラマ (Panorama) をあわせた造語)」と呼び、十セントの冊子にして売り出した。これを購入し、各軍の部隊等を示す様々な種類の押しピンを準備すれば、ゲディーズによる戦況分析の解説にそって、自分で押しピンを動かして戦況を地図上で再現することができた。

さらにゲディーズは翌年、波の向き・強弱を再現するための海の立体模型を制作した。この上でミニチュアの船を動かすことによって、どれくらいの速度で進むのかなどをシミュレーションすることができた。これが海軍司令官の目にとまり、ゲディーズは、海軍の作戦立案のための立体地図作成の役割を一手に引き受けるようになっていく。

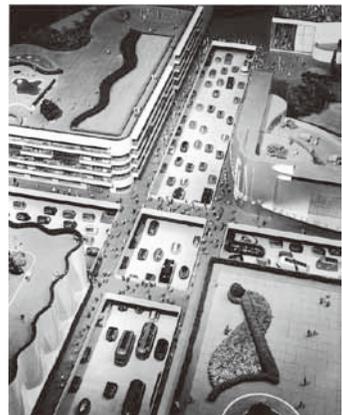
このころ、海上で行われる戦闘のほとんどは、写真撮影されていないか、撮影されていても全体像を把握できるようなものではなかった。そのため、グラフ誌『ライフ』は戦闘の様子を伝えるために、ゲディーズに海上立体模型地図の作成を依頼した。これはもちろん、海軍から得た機密情報を差し引いた一般向けのものであったが、そのあまりにも精巧なつくりのために、実際の戦場で上空から撮影された写真だと思ひこむ人が続出した。

ゲディーズはさらに、戦況の再現には飽き足らず、今後の戦況の展開を予想し、「このような攻撃があれば、このようになるだろう」という一種のミニチュアの未来図を作成した。この模型を航空写真のように上から撮影したものは、しばしば『ライフ』誌面を飾った。

空から世界を俯瞰するという欲望は、リンドバーグのような英雄的な人物が危険と隣りあわせで体験するものから、クリッパーによる安全で贅沢な空の旅へと、その力点がうつっていった。そして飛行機に乗ることがひとにぎりの裕福層の贅沢であったなか、ゲディーズがつくったのは、日常にありながら飛行機からの俯瞰を疑似体験する装置だった。



ノーマン・ベル・ゲディーズによる「フューチャラマ」。(Donald Albrecht ed., *Norman Bel Geddes Designs America* (New York: Abrams), p.292)



フューチャラマのミニチュア道路。(Albrecht, *Norman Bel Geddes Designs America*, p.297)

ゲディーズの立体模型は、空から見ているかのような感覚に貫かれていた。飛行機のコックピットから撮影した写真と見まがうような、そのクオリティのために、人々は遠い場所で行われているはずの戦闘をあたかも飛行機の上から俯瞰したかのように錯覚した。そしてそれは、疑似体験である代わりに、飛行機からは見ることでできないもの、すなわち、未来の世界のミニチュアを見せた。

ソヴィエト国家号のミッション

一九二九年十一月、「ソヴィエト国家号」（「Страна Советов」、直訳すると「ソヴィエト人たちの国」号）がモスクワからニューヨークへの飛行を成し遂げた¹⁶。この航空機は重爆撃機として開発されたトゥーポレフ設計の航空機で、アメリカへの宣伝飛行のために特別に民間機としてしつらえられたものだ。

ソヴィエト国家号はシアトルやサンフランシスコに降り立ったのち、最終目的地のニューヨークに到着する。各都市ではソ連の飛行士たちが多くの（主に左翼系の市民たちによって）熱狂的に迎えられた。ニューヨークでは八千人の群集とチャールズ・リンドバーグが飛行場で待ち構え、長旅を終えた四人の飛行士たちをねぎらった。このとき、ソ連とアメリカのあいだの輸出入を一手に担っていたニューヨークの貿易会社アムトルグ社の尽力もあって、共産党系の新聞はもちろんのこと、一般メディアの記事でも、ソヴィエト国家号のアメリカ訪問は大きく取り上げられた。

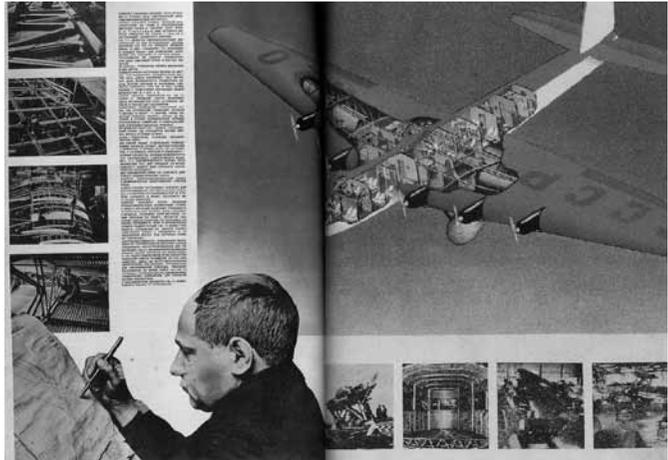
ソヴィエト国家号の宣伝飛行は、ソ連国内に向けては第一次五カ年計画の発展を象徴する偉大な一歩として宣伝され、アメリカに向けては、アメリカとの外交関係を改善させたいというソ連側からの熱意を伝える機会でもあった。ソ連当局としてはアメリカの航空技術に学ぶことが、自国の航空産業を発展させるための一番の近道だったが、アメリカがソ連を国家として承認するのはナチス＝ドイツの脅威が現実味を帯びた一九三三年のことであり、それまでアメリカへの訪問は制限されていた。

そのため、ソヴィエト国家号の宣伝飛行は、アメリカ航空産業とのコネクションを作るための絶好のチャンスだった。ソヴィエト国家号のニューヨーク到着にあわせて、ソ連当局は政府要人や航空機製造にかかわるエンジニアや設計士たちをアメリカに派遣している。彼らはアムトルグ社の仲介で、当時アメリカで最大の航空機メーカーだったカーチス・ライト社から航空機部品を大量に購入し、ソ連に持ち帰った。

このときに築いたコネクションを生かして、一九三一年には四人のソ連派遣団が、ワシントンの商務省航空機部門のほか、を訪問するというツアーに出た。そして、彼らのモスクワ帰還の直後から、ソ連当局はよく多くの人数からなる派遣団を、より長期間にわたってボーイング社やカーチス・ライト社といった航空機メーカーへ送り込むようになった。設計士、エンジニア、貿易関係者、研究者や飛行士などが次々とアメリカの航空機メーカーに派遣されたが、派遣期間はときに六ヶ月に及ぶこともあり、さらにある派遣グループの受け入れ期間が過ぎそうになると、すかさず別の派遣グループを送るといった具合で、ソ

連がアメリカの航空技術を盗もうと必死なのは火を見るよりも明らかだった。この成果もあってか、一九二八年から三二年のあいだに、航空機建設にかかわる企業は十二社から三十一社へ、年間の航空機製造数は六〇八機から二五〇九機へと急増している¹⁷。

アメリカからの技術輸入によって制作された航空機のなかでも群を抜いていたのが、トゥーポレフによって設計された、当時としては世界でもっとも大型の航空機マクシム・ゴーリキー号だ。この巨大なプロパガンダ・マシーンが初めて人々の前に公開されたのは、一九三四年六月、蒸気船チェリユースキン号の北極からの救出を記念する祝賀イベントでのことだ。チェリユースキン号の隊員たちの帰還を空中から祝うべく、マクシム・ゴーリキー号はその巨大な機体の両脇に二機の小型航空機を引き連れ、数万人の観衆たちが集まる赤の広場上空を初飛行した¹⁸。



マクシム・ゴーリキー号内部の様子。『ソ連邦建設』1935年1号より。
(Гоницберг В., Мещеряков А. (сост.), СССР на стройке: Иллюстрированное издание нового типа. М., Агей Томеш, 2011, С.130-131)

チェリユースキン号と飛行士たち

一九三三年、存命中の人物も記念碑の対象とするという新しい方針が決定され、また翌年には国家最高の英雄称号として、「ソ連邦英雄」という荣誉称号がつくられ、生きた同時代人を崇拜するという方針が広められた¹⁹。炭鉱労働者やトラクター運転手といった労働英雄たちも重要ではあるが、それ以上に人々の心をひきつけたのは、「イデオロギー上の模範であり、未来に住まう先駆者²⁰」、飛行士たちだ。

「ソ連邦英雄」の第一号に選ばれたのは、蒸気船チェリユースキン号の乗組員たちを救出した飛行士たち（リャピヂェーフスキイ、モーロコフ、カマーニンほか四名）だった。北極はソ連にとって、荒れ果てた極寒の地であり、それゆえに科学の進歩による自然の克服が試される地でもあった。太平洋と大西洋を北極海で結ぶ北極海航路ルートの開発は、ソ連にとっては領海内を通る唯一の長距離航路として経済的・政治的にも重要だった²¹。

一九三二年、「北極海航路管理局」が設立され、航路管理局局長のオットー・シュミットは翌年七月、蒸気船での北極海航路横断に挑戦する。このときに用いられたのは大型蒸気船チェリユースキン号で、シュミットを隊長とする探検隊とその家族を乗せて、レニングラードを出発した。しかし九月、チェリユースキン号はチュクチ海域において海水に囲まれて身動きが取れなくなってしまい、さらに翌年二月には巨大な氷海と衝突したことが

原因で、チェリユースキン号は沈没してしまう。この衝突の瞬間に一名が貨物にぶつかって死亡したものの、残る乗員たちは無事に緊急避難することができた。幸いなことに、ラジオ通信装置も持ち出すことができたため、チェリユースキン号沈没の知らせはすぐにモスクワに届き、乗員たちを航空機で救出する作戦が立てられた。

この救出劇にはさまざまな障壁があった。チュクチ海域の氷上にいる乗員たちを救出するためには、航空機はアメリカの領土であるアラスカから出発することになるのでアメリカ側との協議が必要であるし、氷上に避難した一〇四人を航空機で運ぶためには何往復もしなければならない。さらに天候不良のために、出発のめどはなかなか立たなかった。氷上で避難生活を送るチェリユースキン号の乗員たちを迎えに行くというミッションは当時大々的に報道され、新聞やラジオなどで伝えられるチェリユースキン号の乗員たちの様子は、ソ連中の注目を集めた²²。その後、三月から四月にかけて、飛行士六人による計二十四回の往復飛行が行われ、チェリユースキン号の乗員たちは全員救出された²³。

チェリユースキン号の乗客全員がモスクワに帰還した六月十九日には、モスクワでは大規模な凱旋パレードが開催された。北極神話と航空技術を結びつけたチェリユースキン号の救出劇は、時代を代表する偉業として大々的に宣伝された。翌年八月にはゴーリキー記念公園で「北極の発展」と銘打った常設展示がオープンしたが、シュミット本人がしばしば登壇したこともあり、一九三五年だけで五万人を越える来場者があった²⁴。

「さあ、アメリカへ！」

ヤン・プランパーによると、スターリン・カルトが本格始動したのは、一九三三年のことである²⁵。一九二〇年代にはレーニン、トロツキー、カリーニンなどに比べるとスターリンのイメージは数少なく、新聞等においてもスターリンの写真は特別な機会にしか掲載されていなかったし、掲載される際にもほかの政治家たちにまぎれているようなものばかりだった²⁶。それが一九三三～三四年以降、スターリンの肖像や写真がメディアに頻出するようになった。

スターリン期の世論を分析したサラ・デイヴィーズは、新聞にスターリンの写真が出回り始めたきっかけとして、チェリユースキン号の乗員および救出にあたった七人の飛行士たちに関する報道を挙げている²⁷。一九三〇年代のソ連は、父であるスターリンを頂点とする大きな家族として国家共同体をとらえるようになっていた。スターリンという「偉大な父」の一番の自慢の息子は、飛行士たちだ。労働英雄たちの記録ラッシュと平行して、飛行士たちも世界記録更新キャンペーンに参加することとなる。一九三六年から三七年にかけて、ソ連の飛行士たちは「さあ、アメリカへ！」をスローガンに、アメリカを到着地とする無着陸長距離飛行によって世界記録を次々と塗りかえた。

サンフランシスコを目指して飛び立った記録更新計画第一弾はあえなく失敗に終わるものの、一九三六年七月には改良したANT-二五機での記録更新計画第二弾が実施された。ヴァレリー・チカーロフほか二名がモスクワを出発し、まずはソ連横断の空の旅に出た。

チカーロフたちは北極点上空を通過し、オホーツク海に浮かぶウッド島までの九千キロに及ぶ無着陸飛行に成功した。彼らがモスクワに戻ってきたときには、スターリンみずからモスクワの飛行場に赴き、三人の飛行士を出迎えた。スターリンと飛行士たちの再会は、スターリンが両腕を広げてチカーロフを抱きしめ、チカーロフはスターリンに口づけをするという、熱烈なものだった。翌日の『プラヴダ』はこの場面を一面に掲載したが、スターリンがここまでだれかと近しく接している瞬間を、人々は初めて見たという。このとき飛行士たちの家族も飛行場に来ていたが、スターリンという絶対的な「父」との再会がなによりも優先されたというところが象徴的だ。

一九三七年六月、チカーロフたちは「スターリン航路号」と名づけられたANT-二五機で、モスクワから北極点通過を通過して、今度はアメリカ・ワシントン州の都市ヴァンクーヴァーまでの無着陸飛行記録を打ち立てる。チカーロフたちの帰国と入れ替わるようにしてアメリカへ向かったのは、ミハイル・グロモフほか二名が乗り込んだ、「スターリンの空路号」である。モスクワから北極点通過を通過してカリフォルニア州のサン・ジャッキントまでの無着陸飛行に成功し、チカーロフによる無着陸飛行の世界記録を早くも塗りかえた。このようにして、チカーロフをはじめとする飛行士たちは、三〇年代のソ連におけるもっとも輝かしい英雄になっていった²⁸。そして、飛行士たちがモスクワに到着したときにスターリンみずからが迎えたというエピソードや、飛行士たちとともに写真にうつる指導者の姿は、国民の保護者としてのスターリンという印象を作り出した。すなわち、飛行士という英雄の「父」となることによって、スターリン・カルトは支えられていったと考えられる。

北極での「幸せな生活」

一九三五年十一月にスターリンが演説で述べた、「同志たちよ、生活はより良くなった。生活はより楽しいものとなった²⁹」ということばは、一九三〇年代のソ連を象徴するスローガンとなったが、北極での暮らしまでが「より楽しくなった」ことを示したのが、パパーニン調査隊による北極調査のプロパガンダだった。

北極海航路を活用するためには、北極海中心部の海洋学的・気象学的な観測がさらに必要であるということで、一九三七年、イヴァン・パパーニンを隊長とする四名の北極調査隊が送り込まれることとなった。この調査は北極海航路の開発のために重要なものであったには違いないが、それ以上に、北極と航空技術を結びつけるプロパガンダの集大成という意味も強かったと考えられる。パパーニン調査隊の観測方法は、飛行機で北極点に降り立って氷盤上にテントを張り、長期間生活しながら海水の動きや気象データ等の観測を行うというもので、当時としては前代未聞であった。

一九三七年五月、シュミットなどの北極の専門家たちとパパーニン調査隊のメンバーたちは、世界で初めて飛行機で北極点へ到達した。児童文学作家・詩人のサムイル・マルシャークは、このときの子どもたちの興奮を次のように描いている。

一九三七年

五月二十一日

スターリン
鋼鉄の機械が

白い氷の上に降りた

大空から

だから

僕とパパは

北極のニュースを聞いて

小学校の地球儀を

持ってきて

ぐるぐると回した

ずっと一緒に³⁰

その後、シュミットや飛行士たちはパパーニン隊の四人を残して、モスクワへと空路で帰還した。このときも、スターリンをはじめとする政府高官たちが飛行場でまで赴き、シュミットたちを熱烈な抱擁とキスで出迎えている。彼らはそのまま造花で飾られた車と一緒に乗り込み、モスクワの街中を通過してクレムリンまで、熱狂的な国民の賞賛の声と大量の紙ふぶきのなか、凱旋パレードを行った³¹。

北極に残ったパパーニン隊は、九ヶ月にわたる調査生活に入る。その間、パパーニンたちは『プラヴダ』などの新聞に電報や記事をひっきりなしに送っており、ソ連では北極での生活の様子が逐一報道されていた。またパパーニン隊のほうでも、無線通信でのコミュニケーションのほか、モスクワから放送されるラジオを聞くことができたため、本土の様子はリアルタイムで耳に入っていた。ソ連の人々はどこにいてもつながっており、同じ時間軸のなかを生きているということを示したことは、パパーニン北極調査隊のプロパガンダ上の大きな貢献だった³²。

とくにソ連で祝日として記念されている日には、ラジオ放送に耳を傾けながら、ソ連の人々と一緒になってお祝いをするのが慣習だった。パパーニンたちが北極で聞くために、ラジオ放送のプログラムが特別に組まれることもあった。パパーニン隊の北極生活半年を記念したラジオ特別番組が組まれた際には、パパーニンたちがレオニード・ウチョーソフのジャズが聞きたいとリクエストしたところ、ちゃんとウチョーソフによるジャズコンサートが中継されたということが、パパーニンの日誌に記録されている。

二つの市からコンサートが放送された。モスクワでは、ラジオ委員会の音楽家が出演し、レニングラードでは、ウチョーソフのジャズだった。コンサートの始まる前に、彼は暖か

いことばで私たちに語りかけた。私たちは、すっかり感激した。ウチョーソフのジャズは、氷の上にいる私たちには特に人気がある³³。

また、一九三六年以降、新年を盛大に祝うことが決定されたが、パパーニンたちも限られた食料のなかからごちそうを準備して新年の訪れを祝っていた。

大みそかの夜を迎えて、塩漬けのイクラの缶を開き、ウィンナー・ソーセージ、くん製の胸肉、チーズ、くるみ、チョコレートを取り出し、砂糖菓子“ミーシカ”を一人に二五ずつ分配した。【…中略…】クレンケリがモスクワ放送のスイッチを入れたので、私たちは彼のテントで赤の広場の“インターナショナル”の歌声や、全ソビエト国民に新しい一九三八年という偉大なる祖国の新しく大きい前進の年の始めることを告げる、クレムリンの塔時計の鳴る音を聞いた³⁴。

クレムリンの時計の音が、パパーニンたちの耳にも同時刻に鳴りひびいていたという事実は、北極というもっとも離れた場所であっても、スターリンを中心とするソ連権力の内部にあることを象徴していた。そして彼らの暮らしぶりは、厳しい極寒の地での規律正しい毎日というよりは、当時のソ連で広まっていた「幸せな生活」のモデルにそったものだった。パパーニン隊のメンバーたちが、あたかもソ連のほかの街にいるかのように、ソ連の祝日を祝ったり、モスクワからのラジオ・ニュースに耳を傾けたりして毎日を過ごしていたということは、物資の限られた極限状態のなかでもソ連の人々と同じ時間軸で「幸せな生活」をしているということを示していたのである。

彼らの北極生活をいっそう楽しそうに見せたのは、万一のときに備えて番犬として連れてこられた、「ヴェショールイ」という名前のライカ犬の存在だろう。ヴェショールイは人懐っこくいたずら好きな犬として語られることが多かったが、ここで興味深いのは、「ヴェショールイ Весёлый」という、ロシア語の犬の名前としてはかなり珍しい名前だ³⁵。「ヴェショールイ」とはロシア語で「楽しい」という意味の形容詞だが、これはこの時代を代表する「生活はより楽しくなった」というスローガンの「楽しい」と同じ単語である（ただし、スローガンのほうは比較級の形）。この珍しい名前をあえてつけた理由は明らかではないが、どのような場所であろうともソ連当局が推奨していた「幸せな生活」を過ごすことができると示したパパーニンたちの「楽しい」お供の名前として、これ以上ふさわしいものはないようにも思われる。ヴェショールイはパパーニンたちとともにモスクワへ連れられたのち、スターリンにプレゼントされた。

空飛ぶ私たち

旅客機で移動するということが自体が、当時のソ連においてはまだ日常からかけ離れたことだったのもあり、空を飛ぶという感覚は特別な、英雄的ニュアンスを帯びていた。作家

ユーレイ・オレーシャは、一九三六年、飛行機でオデッサからモスクワに移動したときの体験を次のように書いている。

空を飛んでいたあいだ、私は輝かしい飛行士たちのことを思っていた。チカーロフ、レヴァネフスキイ、モーロコフといった人々への認識はいまや新しいものとなり、生きたニュアンスを伴うようになった。決められた道程を、危険なしに、さらに私は乗客として飛んだだけなのだが、それでも勝利の感覚にひたることができたのだから、世界の野生的な広がりの中から新しい航空路を開拓した人々の感覚はいかほどだろうか？

空を飛んでいたあいだ、私は友人たちにこの飛行について話すことを楽しみにしていた。私の帰りを待っているのは、二、三人だ。歴史的飛行を遂げ、モスクワ中が彼を待っていると知っているときの飛行士の気持ちは、どれほど興奮に満ちたものだろうか³⁶？

そこでソ連が人々に奨励したのは、もっと身近な空の体験だった。このころのソ連では、パラシューティングやグライディングを奨励するために、サッカー球場などの広い場所や、文化休息公園と呼ばれた大規模な公園では、スカイスポーツ用の塔がつくられていたので、気軽に空を飛ぶ体験ができた。一九三五年には、このような施設でのパラシュート降下は八十万件にのぼっている。モスクワのゴーリキー記念文化と休息公園のみに限っても、一九三四年から三九年のあいだに三十三万件のパラシュート降下がなされたという³⁷。さらなる訓練をつみたい場合には、ソ連国防・航空化学建設組織（オソアヴィアヒム）に入ることができた。オソアヴィアヒムではとくに、若い女性をパラシューティストとして訓練することが推奨されており、党からはパラシューティストの八～十パーセントは女性であるべきだという指示が下っていた³⁸。



女性パラシューティストの訓練を描いたフォトエッセイ。『ソ連邦建設』1935年12号より。(Гоницкберг, Мещеряков, СССР на стройке, С.157)

女性パラシューターは三〇年代の「小さな英雄」だった。ソ連の新聞ではこのころ、女性パラシューターたちによるパラシュート降下の記録更新がしきりに報道されており、飛行士信仰に刺激されるかたちで、空のヒロインたちが量産されていた³⁹。国内外へ向けて国家宣伝を行っていたグラフ誌『ソ連邦建設』では、パラシューティスト女性の訓練の様子を伝えるフォトエッセイが掲載されていたが、この号は例外的に海外の貿易関係者向けの「豪華版」も作られており、豪華版ではこの女性の初めての飛行機からの降下のシーンが飛び出す絵本の方式で挿入されていた⁴⁰。

また、女性と航空の関係を中心的モチーフに据えた映画に、十月革命二十周年を記念して製作されたジガ・ヴェルトフのドキュメンタリー「子守唄」（一九三七年）もあ

る⁴¹。映画冒頭の場面では「幸福とはなにか？」という問いが出される。これに対する答えは、女性が差別されることのなくなったソヴィエト社会だ。その象徴が、女性パラシューターだった。

映画中盤では、スターリンに向かって演説と歌を披露する小さな女の子のショット、野外で女の子たちが航空機模型を作って飛ばすショットと、パラシュートをつけた女性のショットが何十にもモンタージュされる。これに続くのは、飛行機から次々とパラシュート降下する女性たちを上空から捉えるショットと、パラシューター女性たちを見上げる小さな女の子たちを交互に映し出すというシークエンスだ。女の子たちは、飛行機から次々とパラシュート降下してくる人影を熱心に見上げながら、「ママ！ ママが空から落ちてくる！」⁴²と叫ぶ。母でありながら飛行士あるいはパラシューティストとして活動できるということは、女性の社会進出が母としての役割と矛盾しないかたちで称揚されるソ連社会の先進性をアピールするものだった。



女性パラシューティストの初降下。
『ソ連邦建設』1935年12号より。
(ニューヨーク近代美術館所蔵。著者撮影)

結論

一九二〇年代後半から三〇年代にかけて、ソ連はアメリカから航空機製造技術のみでなく、飛行そのもののインパクトを用いたプロパガンダも輸入していた。

まずは、飛行士を英雄化するプロパガンダである。アメリカはリンドバーグが人気を集め、英雄として見られるようになったことに乗じて、リンドバーグを国策に利用するようになっていった。一方、ソ連において飛行士たちは、国家によって作られた英雄たちであった。彼らはスターリンの「息子」となることによって、スターリンの個人崇拜を高めるためのツールとしても機能していた。

また、アメリカ政府はリンドバーグによる無着陸記録飛行を用いて、目的地への友好的な顔をした支配関係を築くための「飛行機外交」を行っていた。これに対して、ソ連はアメリカの位置を逆転させて、ソ連人飛行士の無着陸飛行の到着先をアメリカとした。このことによってソ連は、アメリカとの関係が対等であることを、なかば強引に示した。

ソ連において飛行機による征服のイメージをより明確に打ち出していたのは、北極圏への飛行だ。パーニンを隊長とする北極調査隊の氷上生活が極限状態を思わせるものではなく、スターリニズムのカレンダーにのっとった文化的な生活であったということは、実際には大都市の一部の富裕層にのみ享受されていた「楽しくなった」生活が、あたかもソ連中で実現しているかのように見せるためのプロパガンダとして最適だった。

アメリカにおいて「幸せな生活」を示すプロパガンダはしばしば、未来らしさの魅力を存分に生かしていた。クリッパー飛行機が不況にあえぐ現状とはかけ離れた、豪華なフラ

イト体験を提供するものであり、そのことが新聞・雑誌を通してアメリカ国中に広められていたことは、シカゴ万博、そののちのニューヨーク万博においてアメリカ政府が国家の理想像として「未来らしさ」を意図的に前面に押し出していたことと同じ線上にある。アメリカの飛行機が縦横無尽に飛びまわる世界は、アメリカの翼のもとで、ミニチュア化していくものとしてしばしば描かれた。さらにゲディーズが呈示したような疑似フライト体験は、未来の世界を俯瞰するという、不可能な視点を人々に与えるものだった。

これに対してソ連では、飛行は遠い未来のこととしてではなく、既の実現しているものとして描かれることが多かった。大型旅客機による旅行という、三〇年代のソ連において夢のようだったことは、当時のプロパガンダには現れない。飛行のイメージを必要以上に豪華で未来的なものとして示しがちであったアメリカとは異なり、ソ連では飛行という体験を一部の選ばれた人々に限られたことではなく、だれにでも享受できる楽しみとして呈示していた。英雄的な飛行士たちは仰ぎ見るような存在であっても、女性パラシュティストたちのような「小さな英雄」になれば、だれだってなれそうに見えた。そもそも一九三〇年代のソ連において唯一公認の芸術様式であった社会主義リアリズムは、豊かで楽しく発展したソ連社会を、あたかもすでに実現したかのように描くものだった。ソ連における理想的な未来像は、時間軸がずらされるかたちで、現在においてすでに実現していなければならなかったのである。

注

1. Scott W. Palmer, *Dictatorship of the Air: Aviation Culture and the Fate of Modern Russia* (Cambridge: Cambridge University Press, 2006), pp.204-219.
2. «Une grande baie du salon versait une clarté bleue, et j'assistais comme du balcon d'un hôtel luxueux à la lointaine vue de la terre. Cette unité de l'avion moyen, où le poste de pilotage, les instruments de bord et la cabine des passagers ne forment qu'un, était ici déjà rompue. On y passait du domaine de l'appareil à celui du loisir, du rêve. » Antoine de Saint-Exupéry (Textes inédits, recueillis et présentés par Claude Reynal), *Un sens à la vie* (Paris: Gallimard, 1956), p.67. 邦訳は、アントワヌ・ド・サン＝テグジュペリ（渡辺一民訳）『サン＝テグジュペリ著作集3 人生に意味を』、みすず書房、1987年、63-64頁。
3. Jenifer van Vleck, *Empire of the Air: Aviation and the American Ascendancy* (Cambridge, Massachusetts: Harvard University Press, 2013), pp.47-48.
4. パン・アメリカン航空はグアテマラ、コスタリカ、コロンビア、チリ、ボリビア、ペルー、ベネズエラといった国々に、次々と契約を断われた。
5. Vleck, *Empire of the Air*, pp.64-72.
6. パン・アメリカン航空経営者のファン・トリップが、十九世紀初頭に快速船「クリッパー」によって富を築いた家柄であったことに由来する。
7. そもそも、この映画自体がパン・アメリカン航空の宣伝でもあったと考えられる。この映画の製作者であるメリアン・C・クーパーは、「空中レビュー時代」と同年に「キング・コング」の製作も手がけているプロデューサーであるが、もとはアメリカ陸軍の飛行士だった人物である。そして一九三五年までパン・アメリカン航空の役員を務めてもいたので、パン・アメリカン航空からの働きかけがあったと考えるほうが自然だろう。そもそも、映画の原語タイトル「Flying Down to Rio」は、ブラジリアン・クリッパーの宣伝文句だった。
8. James Trautman, *Pan American Clippers: The Golden Age of Flying Boats* (Erin: The Boston Mills Press, 2011) pp. 47-56; Regina Lee Blaszczyk, "Imagining Consumers: Norman Bel Geddes and American Consumer Culture" in: *Norman Bel Geddes Designs America*, pp.76-78; B. Alexandra Szerlip, *The Man Who Designed the Future: Norman Bel Geddes and the Invention of Twentieth-Century America* (Brooklyn: Melville House, 2017)
9. アメリカにおける流線形の流行について、次の文献を参照した。Donald J. Bush, *The Streamlined Decade* (New York: George Braziller, 1988); 原克『流線形シンドローム—速度と身体の大衆文化誌』、紀伊國屋書店、2008年。
10. ただし香港での到着についての許可が最終的に得られなかったので、就航便はサンフランシスコからハワイを経由して、マニラまでのあいだを往復した。チャイナ・クリッパーは太平洋における海軍の代理のような役割を果たしていたことも忘れてはならない。軍用機を飛ばすことができない状況において、チャイナ・クリッパーは日本の情報を傍受したり、動向を監視したりするのに大きな役割を果たしてもいた。民間航空としてはチャイナ・クリッパーの路線は財政的に完全に破綻していたものの、あからさまな軍の介入なしに太平洋を監視するという戦略上重要な路線だったため、海軍からかなりの額の資金援助があった。
11. "It's a small world by Pan American World Airways / The System of the Flying Clippers"
12. "It's a SMALLER world than ever now!"
13. フューチャラマについて、詳しくは次の文献を参照した。Donald Albrecht "Introduction" in: Albrecht ed., *Norman Bel Geddes Designs America*, pp.288-315; Norman Bel Geddes, *Magic Motorways* (New York: Random House, 1940).
14. "the Futurama was the most popular show of any Fair in history." Geddes, *Magic Motorways*, p.3.
15. ゲディーズの第二次大戦への関与について、次の論考を参照した。Christina Cogdell, "Theater of War" in: *Norman Bel Geddes Designs America*, pp.317-339.

16. ソ連とアメリカ航空産業の関係について、主に次の文献を参照した。Scott W. Palmer, *Dictatorship of the Air: Aviation Culture and the Fate of Modern Russia* (New York: Cambridge University Press, 2006).
17. Palmer, *Dictatorship of the Air*, pp.197-201.
18. マクシム・ゴーリキー号はそれから一年も経たないうちに墜落し、四十二人の死者を出した。モスクワ上空でのデモ飛行の最中、脇を飛んでいた小型飛行機が宙返りのパフォーマンスをした際にマクシム・ゴーリキー号の翼に激突したことが原因である。
19. Луначарский А. Ленин о монументальной пропаганде // Литературная газета: Орган Федерации объединений советских писателей РСФСР. 29.01.1933.
20. "ideological prototypes, precursors of the people who would inhabit the future, from whose achievements... the Soviet people could develop a sense of what living under communism would be like." (Jay Bergman, "Valerii Chkalov: Soviet Pilot as New Soviet Man," *Journal of Contemporary History* 33 (1998), p.139.)
21. ソ連時代の北極神話について、主に次の文献を参照した。John McCannon, *Red Arctic: Polar Exploration and the Myth of the North in the Soviet Union 1932-1939* (New York & Oxford: Oxford University Press, 1998); Karen Petrone, *Life Has Become More Joyous, Comrades* (Bloomington: Indiana University Press, 2000), pp.46-84.
22. 航海の途中、チェリユースキン岬で下船した者もいたため、このときに残っていた人数は当初の乗員数よりは少なかった。
23. 七人の飛行士による救出計画であったが、そのうちの一人、レヴァネフスキイは搭乗機の問題でアラスカにとどまることとなったため、実際の救助にあたったのは六名である。
24. McCannon, *Red Arctic*, pp.116.
25. Jan Plamper, *The Stalin Cult: A Study in the Alchemy of Power* (New Haven: Yale University Press, 2012)
26. これに関しては、農場集団化やそれに伴う混乱の責任をスターリン一人に結び付けないためだったのではないとも言われる。
27. Sarah Davies, *Popular Opinion in Stalin's Russia: Terror, Propaganda and Dissent, 1934-1941* (Cambridge: Cambridge University Press, 1997), pp.148-149.
28. Petrone, *Life Has Become More Joyous, Comrades*, p.62. チカーロフの神話化について、次の文献を参照。Palmer, *Dictatorship of the Air*, pp.233-235; Jay Bergman, "Valerii Chkalov: Soviet Pilot as New Soviet Man," *Journal of Contemporary History* 33, pp.135-152. チカーロフは一九三八年、着陸に失敗して事故死を遂げるが、それゆえにチカーロフの神話化はさらに進み、一九四一年には映画『ヴァレリー・チカーロフ』が公開されて人気を博すなど、ほかの飛行士たちとはレベルの違う扱いだった。
29. "Жить стало лучше, товарищи. Жить стало веселее" (*Сталин И.В. Сочинения*. v. 1[14], California. 1967, С.89)
30. マルシャークによる「北極の詩 Стихи о полюсе」の冒頭部分。「Двадцать первого / Мая / Тридцать седьмого / Года / Спустилась машина стальная / На белые льды / С небосвода. / Поэтому / Я и папа / Ловили полярные вести, / Достали / Глобус со школа / И долго вертели / Вместе» (Правда, 24 июня 1937)
31. Petrone, *Life Has Become More Joyous, Comrades*, pp.62-64.
32. パパーニンの英雄化について、詳しくは次の論考を参照。岩本和久「パパーニンの北極漂流生活とその文学的表象」『稚内北星学園大学紀要』8号、2008年、39-48頁。
33. 十一月二十一日の日誌による。Папанин, Жизнь на льдине, С.290-291 邦訳は、パパーニン、『パパーニンの北極漂流日記』、206-207頁。
34. 邦訳は、パパーニン、『パパーニンの北極漂流日記』、239-240頁。Папанин, Жизнь на льдине, С.333-334.
35. そもそも、形容詞をそのままの形でファーストネームとすること自体が、ロシア語では一般的ではない。
36. 短篇「飛行 Полёт」より。「Когда я летел, я думал о наших прославленных летчиках. Мое представление

о таких людях, как Чикалов, Леваневский, Молоков, прибрело новые, живые оттенки. Если, пролетев по давно установленной, не грозящей никакими опасностями трассе, - причем я летел только лишь в качестве пассажира, - я все же приобщился к чувству победы, то какова же степень этого чувства у тех, кто открывает новые воздушные пути сквозь дикие пространства мира? Я летел и предвкушал, как я буду рассказывать друзьям о своем полете. Два-три человека ждали моего возвращения. Какими же захватывающими чувствами переполнен летчик, который возвращается после исторического перелета и знает, что его ждет вся Москва?» *Олеся Ю.* Избранные сочинения [редакция текста и вступительная статья В. Перцова]. М., Гос. изд-во Художественной литературы, 1956, С.308.

37. Alison Rowley, "Sport in the Service of the State: Images of Physical Culture and Soviet Women, 1917-1941" in: *The International Journal of the History of Sport*, Dec. 2006, No.23 (8), p.1327.
38. ただし、コムソモール中央委員会書記長コサレフなどの一部の政府高官は、女性を準軍事的に訓練することに不快感を示しており、パラシューティストは全員男性であるべきだという見解を示していた。Petroni, *Life Has Become More Joyous, Comrades*, p.74.
39. 文学においても、この時期には女性パラシューティストというモチーフがしばしば見られた。アンドレイ・ブラトノフの『幸福なモスクワ』（一九三二年～三六年執筆）において、ヒロインのモスクワは航空学校を卒業した優秀なパラシューティストだったが、パラシュート降下中にタバコを吸おうとしてパラシュート本体に引火してしまい、大事故を起こしてしまうというエピソードがある。オレーシャの短篇「ナターシャ」は、進歩的な娘ナターシャが教授の父親に黙ってパラシュート訓練を行い、やはり事故に遭ってしまうという物語だ。
40. 通常版のほうも、パラシュートが飛び出す仕掛けにはなっていないものの、同様の頁構成になっている。
41. 理由は不明であるが、長いあいだ公開禁止とされていた。
42. «Мама! МАМА падает с неба!...» (ジガ・ヴェルトフ「子守唄」より。)

Looking Down at the Earth:

Flight in the 1930s American and Soviet Propaganda

Masumi Kameda

After the First World War, many countries employed the image of flight for state propaganda. The focus of this paper is on the impact of flight and not on the military display thereof. Flights increased during the period between the two world wars. For the first time in the history of mankind, aircrafts afforded humans the opportunity to look down at the earth. The United States of America and the Soviet Union, in particular, highlighted a vision of an ideal life in the future by means of images of spectacular flights, grandiose aircrafts, and heroic aviators.

During the 1920s and 1930s, the Soviet Union not only enthusiastically imported aircraft equipment and technological knowledge from the United States but also adapted American propaganda. They thus employed (1) images of heroic aviators such as Charles Lindbergh and Stalin's falcons; (2) the record of the world's first nonstop flight, from New York to Paris and Moscow to American cities via the North Pole; and (3) amicable conquests involving flights to Latin America and the Arctic.

In the United States, aircrafts symbolized the future. This was far removed from the actual life experienced during the Great Depression. The most appropriate example was Norman Bel-Geddes' futuristic design of Pan-American aircraft, a diorama of the future city and an aerial view of the future. In comparison, the Soviet Union propagated flight as part of everyday life, which it was achieving, and this is the reason why women parachutists were just as popular as heroic aviators in the Soviet Union. Therefore, explorers reported their everyday life at a polar station as though they were in a normal Soviet city. The socialist realist style, which should have narrated the future of the Soviet society in the past tense, idealized an everyday life in which people could fly; flights on an aircraft or with a parachute should have already been achieved for all Soviet citizens.