

*Т.Б. Щепанская*

## ПОЛИНОРМАТИВНОСТЬ В ПОТОКЕ ДОРОЖНОГО ДВИЖЕНИЯ

В основу исследования положена гипотеза о бытовании альтернативных Правилам дорожного движения (то есть неформальных) норм, на которые тем не менее ориентируются реальные участники дорожного движения. На базе исследования полевых материалов — наблюдений и фотографий автора — рассматриваются нормативные представления, артикулируемые во время движения автомобилей в потоке, и формы их репрезентации. Основным материалом послужили надписи и иные формы репрезентации нормативных представлений, размещенные на корпусах машин и видимые во время движения в потоке. Эти элементы декора мы рассматриваем как проекцию нормативных представлений водителей в иконосфере дороги. Выявляются сферы, наиболее актуальные для неформализованных нормативных представлений: соблюдение дистанции и скоростного режима, правила вежливости и проблемы агрессивного вождения. Фиксируется также связь нормативных представлений с идентичностями, актуальными для водителей. Этнографические материалы относятся географически к Санкт-Петербургу и окружающим его трассам Северо-Запада России (Ленинградской, Новгородской, в меньшей степени Псковской и Вологодской областей).

*Ключевые слова:* неформальные нормы, репрезентации норм, иконосфера, дорожное движение, поток, автомобиль, водители, надписи на автомобилях.

*Tatiana B. Shchepanskaia*

## PLURALITY OF NORMS IN A TRAFFIC STREAM

The hypothesis of an existing norms alternative to Traffic regulations — i.e. informal is the basic for the research. On the basis of field materials — the author's observations and photos — both the norms articulated during the cars' motion in a stream and forms of their representation are considered. The inscriptions and other forms of representation of the norms placed on cars and seen during the movement in a stream have served as the main source. We consider these elements of a decor as a projection to an ikonosphere of the road of the norms actual for drivers. The most urgent for unformalized norms areas come to light: observance of a distance and the speed mode, rules of "politeness" and problem of aggressive driving. Also connection of the informal norms with the identities urgent for drivers is fixed. Ethnographic materials belong geographically to St. Petersburg and the routes of the Northwest of Russia surrounding it (Leningrad, Novgorod, to a lesser extent the Pskov and Vologda regions).

*Keywords:* informal norms, representations of norms, ikonosphere, traffic, a stream, the car, drivers, inscriptions on cars.

*Нормально делай — нормально будет*  
(надпись на ветровом стекле большегруза,  
г. Боровичи Новгородской обл., 2015 г.)

Передвигаясь по улицам Санкт-Петербурга и дорогам Северо-Запада России на общественном транспорте и легковом автомобиле, автор неоднократно фиксировала на корпусах соседних машин (как правило, общественном транспорте или рабочих машинах с логотипами крупных фирм-перевозчиков) наклейки, информирующие о том, что «водитель соблюдает ПДД». Если существует необходимость сообщать об этом как об отличительной особенности данного участника дорожного движения, то можно предположить наличие других — тех, кто ездит не по ПДД, — и, следовательно, альтернативных нормативных комплексов.

Гипотеза о бытовании альтернативных Правилам дорожного движения, то есть неформальных, норм, на которые тем не менее ориентируются реальные участники дорожного движения (далее — УДД), послужила стимулом к проведению настоящего исследования. В статье ставится задача выявления нормативных представлений, актуальных для участников дорожного движения и представляемых на общий обзор непосредственно во время движения. Предметом изучения стали нормы, артикулируемые во время движения автомобилей в потоке, и формы их репрезентации. В основу положены этнографические материалы, относящиеся географически к Санкт-Петербургу и окружающим его трассам Северо-Запада России (Ленинградской, Новгородской, в меньшей степени Псковской и Вологодской областей).

### Источники

Региональное исследование, по существу, представляет собою case study, в котором использованы три источника, отражающие разные формы бытования нормативных представлений: артикуляцию, непосредственную реализацию (осуществление или нарушение) норм, их обсуждение, то есть выработку и легитимацию нормативных суждений. Все эти источники фиксируют дискурсивные практики водителей.

Первый источник — наблюдения автора на улицах Санкт-Петербурга и дорогах Северо-Запада в период 2011–2017 гг. Эти наблюдения зафиксированы в виде полевых дневников и коллекции фотографий отметок (надписей, наклеек, рисунков, шильдиков и т.п.) на внешней поверхности корпуса автомобилей, послужившей источником моих предыдущих публикаций [Щепанская 2016; 2017]. В данной статье я продолжаю анализ этой коллекции, дополнив ее фотографиями конца 2016 — начала 2017 г. (сейчас в ней 277 автомобилей с наружным декором) и сосредоточившись на одном типе надписей, обозначенных нами как нормативные. Под нормативными понимаются надписи, фиксирующие нормы поведения на дороге либо правила, призывы, стереотипы, относящиеся к порядку их (норм) соблюдения и нарушения. Этот источник позволяет анализировать нормативную информацию, находящуюся в поле зрения непосредственно во время движения. Надписи на корпусах автомобилей становились предметом изучения на базе других культур. Любопытно, что исследователи в основном анализировали эти надписи как проекции культурных ценностей, представлений о судьбе, успехе и пр. у таксистов йоруба [Lawuyi 1988]; ценностей мужской культуры — комплекса мачо-маскулинности у водителей перуанских автобусов [Bolton 1979]; кодов власти и противостояния сообщества водителей автобусов в Калькутте [Chattopadhyay 2009] и др. Выводы (может быть, за исключением последней работы) касались скорее того, что происходит вне самой дороги, разных уровней (от локального и профессионального до национального) идентичности, ценностей и самоопределений.

Мы же обращаем внимание на те элементы декора, которые относятся непосредственно к дорожному движению, то есть рассматриваем иконосферу движущегося потока как форму репрезентации нормативных представлений потока и о потоке. А сам поток анализируем как форму ситуативной общности находящихся в движении транспортных средств, вынужденных координировать движение, адаптируясь друг к другу; при этом поток не отменяет различий в манере езды или стилях вождения, а скорее есть результат взаимной адаптации водителей к этим различиям. Отсюда — стоящая перед участниками движения задача отслеживать режимы езды других участников в реальном времени, идентифицировать их

манеры и стили и самим корректировать свои действия в зависимости от этой идентификации. Исходя из такого понимания потока (как динамического процесса взаимной адаптации водителей), рисунки и надписи на машинах полезно проанализировать с точки зрения предположения, что они могут выражать какие-то аспекты идентичности владельца, облегчая (опосредуя) процесс его идентификации внешним наблюдателем. Особенно актуальна, конечно, идентификация с точки зрения нормативных установок (манеры езды, скоростного режима и т.п.). С этой точки зрения мы и будем рассматривать здесь внешний декор автомобилей.

Второй источник — записи (посты и комментарии) в интернет-сообществах автомобилистов, представляющих собой коммуникативную площадку, где происходят обсуждение, согласование, легитимация или делегитимация норм.

Третий источник — записи радиопереговоров водителей по радиации СВ-диапазона (*Си-Би*), фактически наблюдение радиообменов в особой коммуникативной среде — «в канале» — в режиме реального времени. Они зафиксированы автором статьи во время движения на дорогах Северо-Запада вокруг Санкт-Петербурга и в самом городе. Эти записи позволяют наблюдать в реальном времени конкретные случаи артикуляции нормативных представлений, их легитимации, реакции на их нарушение и даже «наказания» нарушителей, то есть осуществления непосредственного контроля за соблюдением норм.

Так выглядит в целом доступный нам круг источников по нормативной культуре водителей; в этом сообщении мы ограничимся первыми двумя, оставив анализ радиопереговоров для отдельного обсуждения (там специфическая коммуникативная среда, не охватывающая всех участников движения, хотя и способная оказывать влияние на его режим).

### Иконосфера потока

Первый источник — надписи на корпусах автомобилей — в некоторых случаях позволяет идентифицировать характер нормативных представлений водителя непосредственно во время езды. Эти идентификаторы, как кажется, могут способствовать большей

предсказуемости поведения соседей по потоку, однако, по словам моих собеседников-водителей, рассматривать эти надписи времени нет, нужно ориентироваться быстрее. Нет возможности и анализировать поведение отдельного водителя, опираясь на эти надписи. Тогда следует предположить, что здесь речь идет о *совокупном эффекте* проекции нормативных представлений водителей в иконосферу потока. В результате должно сформироваться нечто вроде классификации участников движения по манере езды, так что отдельный водитель может представлять себе диапазон возможных тактик вождения.

В моей фотокolleкции несколько тысяч фотографий автомобилей во время движения и стоянки на улицах населенных пунктов и междугородних трассах. К настоящему времени составлена подробная опись фотографий, на которых зафиксированы 250 автомобилей, преимущественно в Санкт-Петербурге и на федеральной трассе М10, — это автомобили, на которых имеются различного рода дополнения (рисунки, наклейки, шильдики, отметины пальцем по пыльной поверхности и т.д.), несущие осмысленное сообщение. Здесь я проанализирую сообщения, содержащие нормативные высказывания (либо интерпретированные как таковые).

Первая задача — классификация нормативных надписей в зависимости от объекта нормирования. Но сами эти объекты группируются в классы в зависимости от того, в какой ситуации (системе отношений) они актуальны. Первая группа нормативных высказываний касается регулирования движения *в потоке* — так в водительских разговорах определяется ситуация, когда на проезжей части одновременно движется много технических средств. Правила потока в основном касаются соблюдения скоростного режима и дистанции.

### 1. Скоростной режим

«Не летай — шоссе не космос» — наклейка на тракторе, транспортном средстве, имеющем даже по ПДД статус тихоходного. Высказывание нормализует его статус и манеру езды. Этот призыв понятен в контексте того, что скорость — одна из ценностей, популярных среди УДД. Тема «летчика» (как одной из форм самоидентификации УДД) — изображения самолетиков, а иногда и целых воздушных боев — характерна для наклеек или аэрографии на корпусе автомобилей.

Тема скорости как ценности и основания самоидентификации артикулируется и в наклейках с надписями: «От нас не уходят — от нас отстают», «Тише едешь — меньше русский» и «Be quick or be dead» — фиксируют скорость как сверхценность; все три надписи я сфотографировала на корпусе джипа «Экспедиция», участвовавшего в мероприятиях по случаю начала ралли «Ладога-Трофи» в 2009 г.

На корпусах внедорожников встречается еще одна группа надписей — провозглашающих ценность самого движения (объединяющую все водительское сообщество), с акцентом на свободу передвижения. К ним относятся и цитата о праве на свободу передвижения со ссылкой на Конституцию РФ, и тексты наклеек на том же джипе «Экспедиция»: «Лучше изнашиваться, чем заржаветь», «Чтобы достичь оргазма, надо двигаться» (джип, СПб., 2009 г.). В среде водителей внедорожников ценность движения как проявления свободы может быть альтернативой ценности скорости. Характерные девизы на корпусах участников off-road рейдов и сообществ выражают приоритет проходимости над скоростью: «Ты едешь быстро, а я — где захочу!» — наклейка на аверсе «Нивы» (СПб., 2014 г.), украшенной и множеством других наклеек, свидетельствующих о ее участии в трофи-рейдах и самоидентификации ее владельца как *джипера*.

Нормы разных групп водителей по поводу скоростного режима, как видим, вступают между собой в противоречие и могут стать маркерами межгрупповых разграничений (и соответствующих коллективных идентичностей).

## 2. Дистанция и следование в потоке

Заметная часть надписей, особенно на аверсе автомобилей, касается очередности следования в потоке, правил поддержания дистанции и предоставления преимуществ.

Призывы к соблюдению дистанции снабжены разными мотивировками. Располагаются они обычно на задней части корпуса машины и обращены к тому, кто идет следом: «Не прижимайся — не в постели!» («Нива», СПб., 2014 г.) или вариант: «Не прижимайся — мы не женаты» (фура-большегруз, Вологодская обл., Бабаевский р-н, 2005 г.). Примечательно, что нормативное высказывание в качестве обоснования опирается на сексуализированную метафору езды, за которой просматривается нормативный комплекс (гетеросексуальной) маскулинности (ср.: перуанские водители).

Эту же линию продолжает наклейка на микроавтобусе «Мерседес» (на нем была еще наклейка «Ребенок в машине»): «Хочешь почувствовать себя муд...м — нажми на гудок». Еще один микроавтобус тоже информирует следующих за ним, что сигналить ему бесполезно: «Я пропускаю только 01, 02, 03».

Внедорожники (точнее надписи на их корпусах) выражают свое неодобрительное отношение к тем, кто навязчиво следует за ними: «Не едь за мной — ты там не проедешь», «Не едь за мной — я сам заблудился», ссылаясь на свою повышенную проходимость. К этому же типу высказываний примыкают иронические предложения: «Покажу короткую дорогу» (смысл тот же: намек на опасность следования за «проходимцем»; «Проходимец» — название одного из внедорожных трофи). В данном случае требование соблюдать дистанцию в потоке одновременно кодируется и как маркер границы между разными сегментами среды автомобилистов (здесь речь идет о сообществе внедорожников). Таким образом, нормативное суждение одновременно является маркером и формой презентации идентичности.

Несколько надписей обращают внимание следующих сзади на нежелательность нарушения дистанции, акцентируя связанную с этим опасность (как физическую, так и финансовую): «Опасно» («Форд-транзит», СПб., 2010 г.), «Причал для чайников» («Нива», СПб., 2014 г.), «А потянешь ли ты новые расходы?» («Жигули», СПб., 2015 г.). Целый класс надписей посвящен важному значению стоп-сигналов и поворотников в определении намерений впереди идущего и тем самым в поддержании дистанции: «Не смотри на попы, а смотри на stop'ы». В то же время довольно часто встречаются надписи, предупреждающие, что эти сигналы не работают: «Стопов нет. Поворотов тоже» (пальцем по грязи), «Поворотов нет. Sorry», «Аварийка не работает». В моей коллекции такие надписи всегда на грузовиках-фургонах или микроавтобусах и нанесены пальцем (или тряпкой?) по грязной поверхности. Иногда сопровождаются такой же надписью «Перегон». Эти наблюдения позволяют предположить, что существует норма (своего рода правило вежливости), ориентируясь на которую водители не вполне исправных транспортных средств считают своим долгом предупредить следующих за ними соседей по потоку.

### 3. Агрессия и реакция на агрессию

Еще одна тема, систематически реализующаяся в надписях на корпусах машин, — тема агрессивной езды, актуальная не только в отечественном контексте [Burns, Katovich 2003; Lupton 2002]. В качестве средств ее выражения мы считаем возможным рассматривать несколько типовых и распространенных вариантов внешнего оформления машин. Первый из них — наклейки и рисунки с изображением хищных животных и птиц, когтей и оскаленных морд на корпусах автомобилей; когтистой руки или лапы, разрывающей корпус машины и как бы угрожающей зрителю. К этой группе изображений можно отнести и изображения оружия, чаще всего танка или автомата с приписками «Т-34» или «АК-47» соответственно. Наклейку «АК» (читаемую как А-Ка) я видела на автомобиле «Ока», что отсылает к омофонии. Впрочем, на другой «Оке» я видела и надпись «За рулем танкист». В сочетании с надписями «Не обижай маленького на «Оке» (Новгородская обл., Малая Вишера, 2016 г.) и «Матизе» (СПб., 2014 г.) можно предположить, что такая маркированность связана с особой значимостью (и опасностью) для маленьких машин темы агрессии на дорогах.

Второй способ выражения этой темы — текстовый: разнообразные лозунги и девизы, выражающие агрессию. Сюда можно отнести наклейки с оружейной и военной тематикой: «Броня крепка, и танки наши быстры» («Запорожец», СПб., 2017 г.), «На Берлин!» и «Можем повторить» (сопровожаемые обычно изображениями оружия).

Другой тип — девизы, акцентирующие агрессивную манеру езды в связи с (как правило, иронически сформулированной) идентификацией качеств или характера водителя: «Слабоумие и отвага» (три джипа-внедорожника, СПб., 2015 г.; легковая Subaru, 2016 г.), «Умных много — смелых мало» (джип-«тойота» «Экспедиция», СПб., 2009 г.), «Тупой, но решительный» (м/а «Форд», СПб., 2013 г.). Наклейка на заднем стекле микроавтобуса «Форд» характеризует «безумие» данного участника движения более развернуто: «Люди, не пугайтесь! Я делаю только то, что говорят голоса в моей голове» (СПб., 2011 г.).

Третья группа — надписи, которые относят агрессивные качества к «характеру» самой машины, как бы приписывая ей свое-



образную идентичность: «Осторожно, злая машина» — гласит наклейка на пикапе «Митсубиши»; тут же изображение зубастой улыбки (СПб., 2015 г.); «Машина с характером» — сообщает следующим сзади нее наклейка на старенькой машине «Иж-универсал» (СПб., 2016 г.). Здесь уже речь идет о проекции идентичности водителя на автомобиль — или об автомобиле как предметной репрезентации водительской идентичности.

Позволю себе высказать предположение, что соотношение формул агрессии в такого рода надписях с реальной манерой вождения водителей этих машин не всегда однозначно. В некоторых случаях это может быть ирония. В других — наименование или девиз автомобильных (например, внедорожных) сообществ, раллийных команд (именно с командами связаны надписи «Слабумие и отвага», «Маньяк»). В этом случае речь, соответственно, идет о тактике во время соревнований, а не обычного движения в уличном потоке.

Касаясь проблемы идентичности, отметим наклейки, в которых тема агрессивности прямо вписана в идентичность водителя: «Осторожно, за рулем танкист» (м/а, СПб., 2014 г.), или наклейка на корпусе большого внедорожника, изображающая силуэт ведьмы в шляпе и на метле с надписью: «Вижу цель — не вижу препятствий» (СПб., 2016 г.). Идентичность «танкиста» и вообще мотив машины как танка, часто встречающийся в декоре машин, требуют пояснения. Кроме напрашивающейся идеи готовности к агрессии, здесь есть и другие варианты. Так, среди водителей распространена идентификация манеры езды «как в танке», когда водитель не обращает внимания на других участников движения (не уступает им дорогу, не дает встраиваться в полосу при перестроении и т.п.). В этом смысле «танкист» выступает как противоположность вежливому водителю. Третий вариант интерпретации наклеек с изображением танков — апелляция к игре “World of Tanks”, пользовавшейся популярностью у мужского населения в начале и середине 2010-х годов. Эта интерпретация, впрочем, едва ли противоречит идентичности «танкиста за рулем», скорее тут две идентичности сливаются, тем более что зафиксирован случай, когда обе наклейки присутствуют на одной машине одновременно. Так, полный комплект наклеек на уже упоминавшейся

легковой автомашине (СПб., 2014 г.) выглядел так: треугольник, имитирующий дорожный знак, в нем человек в шлеме за рулем. Надпись: «Осторожно! За рулем танкист». Наклейка “World of Tanks”.

К коммуникациям в потоке относится еще один класс обращений, также апеллирующих к теме агрессивного вождения, но выражающих противоположную установку по отношению к такой манере езды: «За рулем вежливый водитель» (фургон «Петрович», СПб., 2017 г.) или «За мир на дорогах» (фура-большегруз, СПб., 2016 г.). Есть и наклейки с извинениями или другими обращениями, призванными, вероятно, снизить уровень агрессии: изображение волка из советского мультфильма «Ну, погоди!» в виноватой позе и с соответствующим выражением на морде сопровождается надписью: «Ты извини, если что» (а/м «Фольксваген», СПб., 2014 г.; «Жигули», СПб., 2015 г.), наклейка «Понять и простить» (а/м, СПб., 2014 г.) и более официальные надписи на общественном транспорте с предложениями звонить в контролирующие инстанции, если водитель нарушил правила.

В заключение обратим внимание на то, какие сегменты дорожного движения оказываются в сфере действия не только ПДД, но и неформальных дополнительных нормативных представлений: это скоростной режим, соблюдение дистанции и вежливость, то есть правила, связанные с соблюдением рядности, перестроениями, пропуском и обгоном.

Итак, надписи на корпусах автомобилей указывают как на актуальность официальных ПДД, так и на другие источники нормативных суждений и их легитимации. На роль такого источника, судя по стандартным надписям и рисункам, претендует идентичность водителя. Так, «танкист», безумец-«маньяк» или «ведьма» фигурируют в связи с легитимацией агрессивной езды; «вежливый водитель» апеллирует к правилам вежливости (уступать дорогу, пропускать при перестроении, соблюдать ПДД, предписывающие при повороте включать соответствующие лампы-поворотники; проявлять готовность извиниться в случае непреднамеренного создания помехи и т.п.). Наклейки и аэрография с изображением самолета и иных летательных аппаратов, также весьма распространенные в нашем регионе, указывают на самоидентификацию

водителя-«летчика», ориентированного на движение с максимальной доступной скоростью (в зависимости от факторов состояния дорожного покрытия, возможностей автомобиля и наличия в поле зрения инстанций или аппаратуры контроля скорости): это указание на скорость как высшую для такого водителя ценность. Идентичность других — водителей внедорожников («проходимец» и т.п.) — легитимирует ценность скорее проходимости, чем скорости, и находится в этом отношении даже в ситуации некоторого противостояния по отношению к идентичности (и нормативным представлениям) «летчиков».

### **Интернет-площадки: нормы и идентификации водителей**

Второй источник, позволяющий наблюдать функционирование нормативных представлений участников дорожного движения, — интернет-площадки (форумы, сообщества в социальных сетях), где происходит обсуждение правил, отношения к ним и разбор конкретных ситуаций, во время которого эти правила (формальные и неформальные) эксплицируются. Имея в виду наметившуюся выше связь полинормативности с идентичностью водителей, обратим внимание на одну из форм такой экспликации — идентификацию нарушителей по их склонности к тем или иным видам нарушений. Получается своего рода классификация водителей — и перечень значимых нарушений. Тем самым водительская среда определяет внешнюю границу разделяемых ими правил.

Надо заметить, что речь идет о нарушениях не только официальных ПДД: напротив, в некоторых случаях как раз их соблюдение идентифицируется как отклонение от «правильной», с точки зрения участников обсуждения, манеры езды. Более того, те водители, кто точно следует ПДД, стигматизируются и выносятся в отдельную группу как *соблюдальщики*, при этом нередко подвергаются осуждению. В сообществе ru\_chr, освещающем чрезвычайные ситуации, обсуждают езду по обочинам и другие виды нарушений, которые многие из участников считают допустимыми и даже рациональными. Один из них с осуждением пишет о тех, кто на

МКАД соблюдает скоростной режим, двигаясь точно с разрешенной скоростью 110 км/час в левом ряду: «Лет пять назад еще левый был для быстрых, теперь для упертых доскональных соблюдальщиков ПДД» [ru\_chp: losyara1975]. Там же осуждали соблюдающих ПДД как *тошнотов*, убеждали их, что движение по обочинам разгружает трассу и уменьшает пробки — пытались рационализировать нарушения ПДД в части скоростного режима и движения по обочинам.

Далее рассмотрим случаи, когда в обсуждениях нарушение сливается с фигурой нарушителя, становясь основой для его/ее идентификации, то есть конструирования экзоидентичностей участников движения.

Чаще всего так стигматизируют и на базе этой стигматизации конструируют особую идентичность нарушителей *скоростного режима*, причем с обеих сторон: *тошноты* (передвигающиеся медленнее скорости потока или той, которая кажется желательной автору высказывания) vs *гонщики, летчики, летуны, шумахеры*. Ситуативно для превышающих скорость используют наименования *торопыга, спешун* [spb-auto: old\_daddy]. Нарушением считается, как видим, не только превышение разрешенной скорости, как в ПДД, но и слишком медленное движение, не запрещенное, а то и предписываемое ПДД: например, движение в городе со скоростью 60 км/час (но наказание по ПДД наступает только при превышении на 20 км/час, что интерпретируется многими участниками обсуждений как фактическое разрешение двигаться до 80 км/час).

Иногда специально идентифицируют нарушителей скоростного режима в специальных ситуациях, когда такие нарушения особенно опасны и нетерпимы для участников обсуждения. Например, *летчик-проскакун* — на скорости проезжающий перекресток после завершения действия зеленого сигнала светофора. Встречались и другие названия по отношению к тому же классу нарушителей: *завершалычики, полперекрестка-на-красный-проезжалычики* [ru-chp: k\_nmishlaevskiy].

Объезжающие в нарушение ПДД заторы на трассе по обочинам получают наименование *обочечники*, а в городе огибающие пробку по тротуару — *тротуарщики* [spb-auto:orkuen].

*Хрусталеподвесочки* — формула осуждения тех, кто всегда тормозит перед «лежачим полицейским», шумовыми полосами или выбоинами на дороге.

Кроме скоростного режима, неформальному контролю в форме стигматизации подвергаются и нарушители рядности, особенно при повороте: так, в том же петербургском сообществе встретился *поворачивальщик-второрядник* [spb-auto:grigorievk]. Пользователь под ником 4250 в своем журнале выражает резкое неодобрение водителям, которых он идентифицировал как «поворачивающие направо в три ряда... и налево в четыре ряда», а также «подъезжающие к светофору на углу Народной и Дальневосточного через карман» [4250]. С проблемой соблюдения рядности связана и идентификация *ша-шечника* или *шахматиста* — водителя, обгоняющего соседей по потоку путем частого перестроения из ряда в ряд. Нередко это бывает следствием скорости движения выше скорости потока.

Есть экзоидентификации, базирующиеся на стигматизации некоторой социальной группы участников движения: женщин, сельских жителей (их называют *колхозниками*), пожилых людей, едущих на дачу, и т.д. Этим группам приписываются особые водительские качества, манера езды, отклоняющаяся от неформальных правил, приемлемых для участников обсуждения. Пожилым чаще всего, по нашим наблюдениям, приписывают склонность к медленной и чересчур аккуратной езде, женщинам — слишком буквальное следование официальным ПДД, то есть это формы стигматизации тех, кто выбирает официальные вместо неформальных правил. Таковая стигматизация — это не что иное, как переопределение понятия нормы. По сути, мы наблюдаем борьбу за принятие (формирование среды сторонников) неформального варианта Правил дорожного движения.

В этой неформальной классификации возможных соседей по потоку фигурируют как особая (опасная, малопредсказуемая) группа водители-новички, но к ним обычно призывают относиться с пониманием: «Когда выезжаю на дорогу, всегда помню, что на дороге я не один, что я тоже когда-то учился» [Аникейчев 2011]. Осуждения заслуживают самоуверенные водители — те, «кто “уверен и просчитывает”» [4250: комментарий пользователя wriggy от 20.10.2016]. Говорят, что у таких существует КПВ — «комплекс

*потрясного водителя*) (это цензурный вариант расшифровки), «болезнь малоопытных», то есть этот вид поведения также связывают с (экзо)идентичностью новичка [Аникейчев 2011].

Среди стигматизируемых в водительском дискурсе групп оказываются и сами водители — отдельные группы, определяемые по региону или марке машины. Чаще всего (особенно в сообществах с преобладанием водителей-любителей) стигматизации подвергаются профессиональные группы шоферов, или, как их называют, *касты*. Так, в сообществе водителей Санкт-Петербурга был озвучен стереотип о манере вождения большегрузных автомобилей: «Но только фуроводы ездят как в танке — бей, у меня будет вмятина, у тебя металлолом. Фура избавляет их от страха за свою жизнь — это отражается на их поведении» [spb-auto: cnpax\_u\_pagocmb]. Встречаются и стереотипы относительно водителей «газелей» как источника повышенной опасности: «Газель головного мозга, тянет бодаться да рога маленькие» — воспроизводит пользователь serg70p один из выражающих такие стереотипы фразеологизмов [ru\_chp: serg70p]. Встречается и приписывание опасной манеры вождения водителям легковых машин, среди которых одной из самых стигматизированных является внедорожник, обозначаемый аббревиатурой БЧД (*большой черный джип*): «А мне вчера как обычно какая-то (инвектива. — Т.Щ.) на БЧД вышла в лоб на Балахнинской трассе, хорошо, на обочине было место... Все время очкую ездить в сторону города, когда офисное (инвектива. — Т.Щ.) сплошным потоком едет в свои коттеджики» [4250: комментарий пользователя wpiggy от 20.10.2016]. В данном случае комментатор связывает марку (точнее тип) машины с профессиональным статусом (офисный работник), и стигматизация по марке машины (приписывание агрессивного вождения) проецируется на эту социально-профессиональную группу.

Еще одна стигматизированная идентификация — *хомо аварicus* — носит универсальный характер, то есть может быть приписана фактически любому участнику движения: считается, что есть люди, особенно склонные к авариям, которым «категорически не рекомендуется» садиться за руль. Фактически речь идет о формуле исключения. В сообществе молодых матерей в живом журнале участники обсуждают мать одной из участниц, которая на своем

автомобиле несколько раз попадала в аварии: «October\_pills: Ваша мама, видимо, редкий представитель рода “хомо аварикус”. Остается радоваться, что она целехонька <...>. Chiffaspb: Моя мама — обычный представитель вида “обезьяна с гранатой” (это выражение используется обычно как формула исключения женщин, характеризующая их «непригодность» к какому-либо виду деятельности. — Т.Щ.). Таким не помогут ни стаж, ни дыхательные упражнения. С тех пор как она перестала водить, ДТП в нашей семье не стало, не считая форда» [malusha]. В данном случае одна формула исключения («склонность к аварийности») подкрепляется в разговоре другой (формулой гендерного исключения). Еще один вопрос: все-таки авария была и после исключения старшей женщины? Но этому случаю не придается значения, то есть авария, совершенная другим членом семьи, не влечет приписывания ему/ей статуса «аварийного» водителя, что говорит о перформативном характере этого приписывания как в чистом виде проявлении политики исключения.

Мы привели примеры того, как обсуждение правил (формальных и неформальных) дорожного движения становится основой для идентификации водителей — приписывания им идентичности, базирующейся на ожидании от них той или иной манеры езды. В основном эти ожидания связаны с соблюдением скоростного режима, рядности, а также обычаев водительской вежливости. Некоторые формы идентификации, впрочем, неконкретизированы («хомо аварикус») и являются в чистом виде формулой исключения. В других случаях исключение связано со стигматизацией определенных социальных групп через приписывание им манеры вождения, неодобряемой участниками обсуждения (то есть несоответствующей продвигаемым ими неформальным правилам).

Не эти ли приписываемые идентичности отражаются в наклейках на машины и потом «опознаются» в потоке? Или, может быть, наоборот: классификации идентичностей, усвоенные от созерцания иконосферы потока, затем становятся базой для приписывания их при обсуждении конкретных случаев уже в Интернете? Так или иначе конструирование и приписывание идентичностей служат средством ориентации участников движения в обстановке полинормативности (нормативной неопределенности) в потоке.

### Библиография

Щепанская Т.Б. Движение и вещь: опыты чтения автомобиля в потоке // Этнографическое обозрение. 2016. № 5. С. 53–66.

Щепанская Т.Б. Вегикулярные маркеры и социальная коммуникация в потоке // Российская антропология и «онтологический поворот» / Отв. ред. С.В. Соколовский. М.: ИЭА РАН, 2017. Гл. 7. С. 295–328. (Сер. «Инновации в антропологии»; вып. 2. Электронная версия).

Bolton R.G. Machismo in Motion: The Ethos of Peruvian Truckers // Ethos. 1979. Vol. 7, № 4. P. 312–342.

Burns R.G., Katovich M.A. Examining Road Rage / Aggressive Driving: Media Depiction and Prevention Suggestions // Environment and Behavior. 2003. Vol. 35. P. 621–636.

Chattopadhyay S. The Art of Auto-Mobility: Vehicular Art and the Space of Resistance in Calcutta // Journal of Material Culture. 2009. Vol. 14. P. 107–136.

Lawuyi Olatunde Bayo. The World of the Yoruba Taxi Driver: An Interpretive Approach to Vehicle Slogans // Africa: Journal of the International African Institute. 1988. Vol. 58, № 1. P. 1–13.

Lupton D. Road rage: drivers' understandings and experiences // Journal of Sociology. 2002. Vol. 38. P. 275–290.

### Интернет-источники

Аникейчев В. КПВ [Электронный ресурс]. Режим доступа: <http://anikvp.ru/%D0%96%D0%B8%D0%B7%D0%BD%D1%8C/%D0%9A%D0%9F%D0%92.html> (дата обращения: 26.07.2017).

malyski.livejournal.com/56468838.html?page=2. Комментарий от 20.10.2016 (дата обращения: 30.10.2016).

ru-chn: k\_nmishlaevskiy [Электронный ресурс]. Режим доступа: [ru-chn: k\\_nmishlaevskiy \[Электронный ресурс\]. Режим доступа: ru-chn.livejournal.com/9244615.html#comments](http://ru-chn.livejournal.com/9244615.html#comments). Пост от 13.11.2016 (дата обращения: 27.07.2017).

ru-chn: losyara1975 [Электронный ресурс]. Режим доступа: <http://ru-chn.livejournal.com/2137619.html>. Комментарий от 23.07.2012 (дата обращения: 26.07.2017).

ru-chn: serg70p/ [Электронный ресурс]. Режим доступа: <http://ru-chn.livejournal.com/2678421.html>. Комментарий от 26.09.2012 (дата обращения: 27.07.2017).

spb-auto: спрах-u-pagocmb [Электронный ресурс]. Режим доступа: <http://spb-auto.livejournal.com/24046165.html> — Пост от 25.11.2012 (дата обращения: 27.07.2017).

spb-auto: grigorievk [Электронный ресурс]. Режим доступа: [spb-auto: grigorievk \[Электронный ресурс\]. Режим доступа: spb-auto.livejournal.com/35116357.html#comments](http://spb-auto.livejournal.com/35116357.html#comments). Пост от 27.04.2017 (дата обращения: 27.07.2017).



spb-auto: old\_daddy [Электронный ресурс]. Режим доступа: <http://spb-auto.livejournal.com/511128.html>. — Пост от 19.01.2017 (дата обращения: 26.07.2017).

spb-auto:orkuen [Электронный ресурс]. Режим доступа: [spb-auto.livejournal.com/34889135.html#comments](http://spb-auto.livejournal.com/34889135.html#comments). Пост от 07.02.2017 (дата обращения: 27.07.2017).

[4250.livejournal.com/267592.html](http://4250.livejournal.com/267592.html). Пост от 20.10.2016 (дата обращения: 27.07.2017).

### References

Shchepanskaia T.B. Dvizhenie i veshch': opyty chteniia avtomobilia v potoke. *Этнографическое обозрение*, 2016, no. 5. Pp. 53–66.

Shchepanskaia T.B. Vegikuliarnye markery i sotsial'naia kommunikatsiia v potoke . Rossiiskaia antropologiia i «ontologicheskii povorot». Ed. S.V. Sokolovskii. Moscow: IEA RAN, 2017. Gl. 7. Pp. 295–328. (Ser. “Innovatsii v antropologii”; v. 2. Elektronnaia versii).

Bolton R.G. Machismo in Motion: The Ethos of Peruvian Truckers. *Ethos*. 1979, vol. 7, no. 4. Pp. 312–342.

Burns R.G., Katovich M.A. Examining Road Rage. *Aggressive Driving: Media Depiction and Prevention Suggestions*. *Environment and Behavior*, 2003, vol. 35. Pp. 621–636.

Chattopadhyay S. The Art of Auto-Mobility: Vehicular Art and the Space of Resistance in Calcutta. *Journal of Material Culture*, 2009, vol. 14. Pp. 107–136.

Lawuyi Olatunde Bayo. The World of the Yoruba Taxi Driver: An Interpretive Approach to Vehicle Slogans. *Africa: Journal of the International African Institute*, 1988, vol. 58, no. 1. Pp. 1–13.

Lupton D. Road rage: drivers' understandings and experiences. *Journal of Sociology*, 2002, vol. 38. Pp. 275–290.