

Липатова А. П. Образ святого человека в русской традиционной культуре (на материале Ульяновского Присурья) // Образный мир традиционной культуры: сб. ст. М., 2010. С. 59–76.

Лукиа П. О. Конструирование времени и возможные механизмы пророчествования и гадания. URL: <http://bowin.narod.ru/>

Мечковская Н. Б. Язык и религия. Лекции по филологии и истории религий. М., 1998 URL: http://svitk.ru/004_book_book/4b/1024_mehkovskaya-yazik_i_religiya.php

Окулева О. Народные эсхатологические представления в Архангельской области (по материалам фольклорных экспедиций ИФИ РГГУ) // Сайт: «Фольклор и постфольклор: структура, типология, семиотика. Лаборатория фольклора». URL: <http://www.ruthenia.ru/folklore/folklorelaboratory/OO1.htm>

Панченко А. А. Христовщина и скопчество: фольклор и традиционная культура русских мистических сект. М., 2002.

Почетцов Г. Теория коммуникации. URL: [http://www.bgpu.ru/site/content/kafs/engphil/rivlina/cross-cultural/library\(cross-cultural\)/library\(index\).htm](http://www.bgpu.ru/site/content/kafs/engphil/rivlina/cross-cultural/library(cross-cultural)/library(index).htm)

Чистов К. В. Русская народная утопия (генезис и функция социально-утопических легенд). СПб., 2003.

Собиратели: ГОГ — Гладкова О. Г.; КАМ — Крестина А. М.; ЛАП — Липатова А. П.; ММГ — Матлин М. Г.; СЕВ — Сафронов Е. В.

Т. Б. Щепанская

ЭТНОГРАФИЯ ТЕХНОСФЕРЫ: ТРАДИЦИЯ И ПРОГНОСТИКА В ФОЛЬКЛОРНОМ ДИСКУРСЕ ВОДИТЕЛЕЙ

С развитием технической цивилизации появляется новый тип предметной среды — сложные технические устройства. Перенесутся ли на них стереотипы, характерные для восприятия предметов в обществах традиционного типа? В этой статье я рассмат-

риваю некоторые аспекты семиозиса автомобиля в неформальном дискурсе водителей — как автолюбителей, так и профессионалов (водителей автобусов, такси, большегрузных фур и лесовозов и др.). Автомобиль прочитывается (наделяется смыслами) в контексте восприятия дороги как области неопределенности и риска. Предметом исследования становятся ритуализованные способы преодоления неопределенности, то есть выстраивания символического пространства, в котором будущее (связанное в поездкой) приобретает более определенные черты. Рассматриваются практики мантического (интерпретация предметной среды поездки — прежде всего автомобиля и придорожных объектов — как знаков, сообщающих о событиях предстоящей поездки) и ритуально-магического типов (использование оберегов, магических приемов и актов квазикоммуникации — «диалогов» с автомобилем). Таким образом, автомобиль «прочитывается» как проекция будущего — и в этом качестве ритуально используется не только как средство, помогающее прояснить это будущее, сделать видимым, но и попытка магически воздействовать на него, минимизировав риски.

Неопределенность и риски дороги

В статье о фольклорном восприятии дороги Л. У. Кемп солидаризируется с высказыванием Д. У. Минига о том, что ключевой символ ландшафта конца XX века больше не дом, а дорога (Кемп 1983, р. 157; Meinig 1979, р. 179). Кемп обращает внимание на особенность семиотического статуса дороги — его неопределенность, отметив, что «восприятие американской дороги колебалось между полярными крайностями явной подвижности и неявного постоянства» (Кемп 1983, р. 157), и эта неопределенность коренится, видимо, в противоречии концептов «места» и «движения», которые дорога одновременно совмещает и отрицает. Речь идет о неопределенности локализации концепта дороги в системе классификаций (характерных для оседлого типа обществ, где «место» определяется через закрепленность за ним социальных общностей и отношений?).

Так или иначе неопределенность в классификационном смысле оборачивается для конкретных участников взаимодействий не-

определенностью правил этих взаимодействий. Отсюда теоретически должны вытекать две разнонаправленные тенденции: потребность в стабилизации правил — и субъективное ощущение легитимности отрицания правил, когда они становятся требованиями. Если дорога — это «место», там должен быть свой нормативный комплекс; если это «не-место», то этот комплекс просто не к чему (символически) привязать. Вероятно, в этом отношении дорога может быть интерпретирована как одно из «транзитных пространств», о которых пишут О. Запорожец и Е. Лавринец, понимая под ними «пространства, которые предполагается пересечь, миновать для достижения конкретных целей», — те самые, которые Марк Они определяет как «не-места» (Запорожец, Лавринец 2009, с. 51). В качестве конкретных примеров авторы рассматривают в основном вокзалы, гостиницы, транспорт. Интерес к такого рода пространствам они связывают с формированием новой формы общества контроля, нового социального порядка, который «сталкивается с необходимостью регламентации действий субъектов, находящихся в постоянном движении» (Запорожец, Лавринец 2009, с. 45), и возникновением новых форм контроля, в частности через социальную регламентацию эмоциональных состояний (основное внимание авторов сосредоточено на состояниях страха и беспокойства как формах готовности к восприятию «постоянных изменений регулирующих воздействий») (Запорожец, Лавринец 2009, с. 45). Отметим связь между неопределенностью порядка взаимодействий (меняющиеся правила) и состояниями страха и беспокойства в транзитных пространствах. Это может быть отнесено к дороге как системе, объединяющей эти пространства (вокзалы, станции, переходы и пр.) именно неопределенностью норм (и — шире — вообще значений) в определенный тип пространственных объектов-состояний, где существенна только одна норма — движение. Она же (следует ожидать) должна становиться и конечной легитимацией прочих норм.

Неопределенность дороги — в семиотическом и нормативном отношениях — делает ее интересным объектом с точки зрения исследования стратегий «производства будущего». Действительно, если рассматривать будущее в контексте социальных взаимодействий, то его следует понимать как область социального, уже

открытую для обсуждения, но пока еще конкретными взаимодействиями не заполненную, то есть сферу возможностей, определенный социальный ресурс, за который вполне предсказуема борьба (см. подробнее во введении к этому сборнику). Именно ради будущего — ради контроля над еще не осуществленными, но возможными взаимодействиями — создаются правила и социальные институты.

Будущее — сфера борьбы за контроль предстоящих взаимодействий. Борьба эта тем актуальнее и заметнее, чем менее определены их нормативные основания. Будущее — сфера неопределенности во времени, дорога — в пространстве, то есть эти два аспекта усиливают друг друга.

Применительно к дороге нормативная неопределенность может поддерживаться несколькими системными факторами (или вариантами контекста). Первый вариант: дорога как перемещение через ряд различных локусов (и тем самым нормативных комплексов). Второй вариант: дорога как «не-локус», то есть состояние отмены прежних (привязанных к локусам) норм. Третий вариант: дорога как специфический локус, с которым связаны соответствующие нормы (как широко они распространяются и по каким каналам передаются, если локальные механизмы трансляции здесь не действуют?).

Если рассматривать дорогу (нахождение в дороге, путь) как сферу отсутствующих или постоянно меняющихся форм контроля и нормирующих воздействий, то прошлое имеет мало значения для предсказания событий. Дорога обращена в большей степени в будущее, равновесие между вниманием к новым сигналам и памятью (стереотипам, базирующимся на прошлом опыте) смещено в сторону первых.

Высказав эти предварительные (и, возможно, спорные — но ведь они и играют роль гипотезы) соображения, перейдем к анализу собственно водительского опыта и дискурса.

«Непредвиденные ситуации»

В 2009 году в Оренбурге проходил очередной Конгресс этнографов и антропологов России, и я в составе группы его участников отправилась на экскурсию в пригород. Накануне в турбюро

нам сказали, что подойдет микроавтобус синего цвета. Но вместо него подали белый микроавтобус — представитель турфирмы объяснил, что синяя машина «вчера попала... в непредвиденную ситуацию». По дороге я фотографировала расположенные на обочинах кенотафы, которые устраивают на местах аварий с человеческими жертвами. Водитель (женщина) сказала, что здесь их еще не так много, а есть одно место, где «все время происходят непредвиденные ситуации». Она имела в виду аварии, но не произносила этого слова. Впоследствии я слышала это же выражение в том же значении от водителей междугородних автобусов в Ленинградской и Новгородской областях и от других представителей шоферской профессии. Примечательно, что и новгородский водитель затронул тему «непредвиденных ситуаций», когда речь зашла о пространстве дороги, точнее, о его восприятии. Я спрашиваю:

«А есть такие места, где не хочешь ездить или как-то чувствуешь себя не очень... — *Уютно, да?* — с готовностью подхватывает тему шофер. — *Да, есть всяких хватает... где дорога хорошая, так вроде там и... непредвиденное — может оно и здесь случиться, на любой дороге. Это — отморозков всяких хватает*» (ПМА: М., 1947 г. р., Боровичи Новгородской обл., 2011 г.). Мой собеседник подчеркивает, что неопределенность связана с дорогой вообще, не с какими-то отдельными местами, все может быть даже на хорошей дороге; в большей степени он связывает неизбежность «непредвиденных ситуаций» с качествами водителей (упоминает отморозков — то есть не соблюдающих нормы — формальные и неформальные), то есть неопределенность дороги для него — скорее нормативная неопределенность.

Эта формула — «непредвиденные ситуации», — вероятно, отражает словесное табу на прямое название опасностей дороги, актуализирующееся главным образом непосредственно в поездке и в автомобиле.

Таким образом, дорога маркируется как сфера неопределенности. Важно отметить, что неопределенность (невозможность предвидеть) сводится здесь к одному типу ситуаций — аварии; то есть неопределенность фокусируется на рисках дороги. Предварительные наблюдения позволяют высказать гипотезу, что эти

риски и оказываются точкой кристаллизации (и универсальным обоснованием нормирования) водительских практик, направленных на предсказание и проектирование будущего (их цель — в основном как раз минимизация рисков).

Преодоление неопределенности: опредмечивание и изгнание рисков

Ожидание «непредвиденных ситуаций» опредмечено в придорожных памятных знаках на месте аварий; о них напоминают и некоторые вещи, которые водитель берет с собой и держит в машине. В интернет-сообществе spb-auto на сервисе блогов «Живой журнал» пользователь под псевдонимом (ником) gfund задал вопрос: *«А вот у Вас в машине есть что-нибудь? Чем Вы если что влегкую... расшибите окно Вашего авто?.. Если свалиться в Обводный, будете тонуть и надо срочно бить стекло?»* В ответ было получено свыше 70 комментариев, в качестве предметов, которые возят на всякий случай, названы монтировка, стальной нож, молоток, топор, мачете, кирпич, а кто-то намеревается «в случае чего» воспользоваться средством блокировки руля (spb-auto, 10.12.2011). Сложно сказать, как и для чего все эти предметы оказались в салонах легковых автомобилей петербуржцев, но в ходе приведенного общения они были интерпретированы как опредмеченные символы тех неопределенных рисков, к которым относятся выражения «на всякий случай» или «случись что».

Иногда символами опасности становятся элементы снаряжения автомобиля, которые обязательно (в соответствии с требованиями ПДД) должны находиться в нем, например трос (в автомобиле обязательно должны присутствовать буксировочный трос, огнетушитель и треугольник — знак, который выставляется на дорогу в случае аварийной остановки автомобиля). Так вот, по свидетельству автолюбителей, *«черная молва гласит, что не надо брать в дорогу трос — обязательно придется его достать»* (INETAUTO.ru). Это стереотипная формула-примета, посредством которой актуализируется значение троса как напоминания о возможности аварийных ситуаций на дорогах. По тому же принципу кодируются самые разные предметы автомобильного

обихода: как только почитал руководство по ремонту машины — она сломалась: *«Только книжечку почитал — и все, приехали! Разговорился с мужиком на эвакуаторе, пока он меня транспортировал... он сказал: есть такое дело, ему главный как-то сказал — не забудь взять извещение по ДТП на всякий случай, а то не возит никто из водил, а мало ли что. Как мужик извещение взял — в тот же день в ДТП попал»* (spb-auto, 02.12.2011). Приметы такого рода одновременно и приписывают автомобильным атрибутам значения напоминаний о возможности аварий, и табуируют актуализацию этих значений: они (значения) изгоняются из символического пространства поездки — иногда вместе с предметами, в видимую оболочку которых эти значения заключены (посредством приметы, которая здесь уже выступает как вербальный ритуал).

Сюда же относятся поверья, связанные с побывавшими в аварии автомобилями. Говорят, что такие автомобили лучше не покупать — у них «плохая аура», и у владельца с ними все время будут проблемы; стараются не ставить на свою машину и запчасти — детали от аварийного авто: боятся, что они «заразят» машину, она также попадет в ДТП. Профессиональный таксист рассказывал, что аварийность машины может означать, что машина «не подходит» водителю — тогда ее надо поскорее продать (если собственность) или перейти на другую машину (если это собственность автопарка): *«Ну, мне кажется, это бывает даже не в сфере такси, а у любого, кто покупает машину — первая, вторая, третья авария, такие небольшие, а... ну есть такое выражение: “Значит, не твоя”. И люди как бы... ремонтируют и продают»* (ПМА: СПб., 2005. М., ок. 35 лет). Структура здесь та же, что и с приметами: когда машина становится символом рисков, от нее предпочитают избавиться, как будто очищая пространство будущего от нежелательных возможных событий. Только это значение (напоминания об аварии) она приобретает в данном случае не посредством приметы (как средства вербального кодирования), а в процессе самой эксплуатации.

Перед нами две противоположные стратегии освоения неопределенности, но обе они направлены на символическое исключение рисков. См. схему:

Представления о рисках —————> опредмечивание риска



возят с собою предмет-оберег, напоминающий о рисках	от вещи, напоминающей об опасности, избавляются как от «притягивающей» опасность
---	--

Первый этап — опредмечивание рисков — присутствует в обоих случаях: опасность символически связывается с тем или иным материальным элементом автомобиля или снаряжения автомобилиста. Но затем этот предмет либо воспринимается как средство, которое «в случае чего» позволит минимизировать опасность, либо, наоборот, ему приписывают средство эту опасность «притянуть» (семиотическое свойство актуализации смыслов опасности интерпретируется как способность ее магически реализовать). В последнем случае от риска пытаются избавиться вместе с вещью, которую с помощью вербального ритуала закодировали как опредмеченный символ (или магическое «вместилище») этого риска.

Интересно, как эти магические по существу действия приобретают дополнительную прагматику в контексте коммерческих интересов. Так, официальные дилеры и продавцы запчастей с готовностью поддерживают (а возможно, и распространяют?) такие поверья, справедливо полагая, что они усиливают у водителей мотивацию покупать новые детали, а не бывшие в употреблении на разборках. А отсутствие троса или огнетушителя в автомобиле — это прямое нарушение требований ПДД, которое теоретически может стать основанием для штрафа: несколько лет назад о таких случаях были сообщения, сейчас — нет, вероятно, это связано с тем, что в обязанности инспекторов дорожного движения больше не входит проверка наличия талона ТО, с которым прежде обычно и совмещалась проверка комплектации.

Стратегия «опредмечивания и изгнания» может реализоваться и посредством других символических объектов — придорожных памятных знаков или вербальных табу. Так, от водителей-профессионалов, для которых дорога — постоянный и неизбежный опыт,

не раз приходилось слышать выражение неодобрения обычаем устанавливать по обочинам дорог кенотафы — напоминания о произошедших автокатастрофах. Некоторые из них высказывают пожелание, чтобы дорожные службы почаще их убирали, другие стараются их просто не замечать.

На разговоры об авариях существует негласное табу. Многие водители говорят, что не принято обсуждать такие вещи в автомобиле, а особенно находясь за рулем: «накликаешь». Когда кто-то в салоне легковушки или автобуса поднимает эту тему, водитель иногда прямо просит его «сменить пластинку».

Преодоление неопределенности: означивание автомобиля

Вернемся к вопросу о способах символического «производства будущего» в ритуальных практиках, связанных с автомобилем. Чаще всего их действие распространяется на конкретную поездку — будущее «проясняется» перед поездкой или непосредственно во время нее. Знаки, указывающие на будущую судьбу автомобиля, пытаются разглядеть также при покупке, получении госномеров и т. д.

Рассмотрим приметы, относящиеся к своему автомобилю. Целый ряд его признаков прочитывают в контексте будущего — избегания «непредвиденных ситуаций» или оценке их вероятности.

С этой точки зрения интерпретируют иногда известный обычай вешать на лобовом стекле различные **игрушки** и **сувениры** — их можно увидеть как у автолюбителей, так и в такси, в кабине водителя междугороднего автобуса или большегрузного автомобиля. Чаще всего смысл их — напоминание о доме (семье, любимой девушке, детях). Не все водители это «одомашнивание» одобряют. Так, петербургский таксист говорил мне: *«Я больше склоняюсь — если касаться работы в такси, я все-таки больше склоняюсь к тому, что старый таксист, помню, сказал: “Такси никогда не должно выделяться”»*. И тем не менее тут же оговорился: *«Понимаете. Должно нормально быть, все в меру: ну все в нашей работе бывает: где-то что-то случилось — тебя легко будет найти даже по всем нашим приметам. Понимаете? А работа все-таки она такая серьезная»*. Вот и возникла тема «непредвиденных ситуаций», и я переспрашиваю: «То есть вот на

это тоже рассчитывают?» — «Да. Да-а, а многие как бы делают чуть ли не дом из этой машины — я считаю, это неправильно. Хотя у меня самого в машине находится то, что нету в других машинах. И даже по тому же петушку, который висит на стекле, можно меня найти. Какие-то знаки...» (ПМА: М., ок. 35 лет, водитель такси, СПб., 2005 г.). То есть игрушка в салоне интерпретируется в контексте ситуации, когда возникнет необходимость найти и опознать водителя.

Водитель автобуса, работающий в Санкт-Петербурге и области, выходец из вологодской деревни, вспоминает отца, который с детства учил его «крутить баранку», и верит: «*Меня отец хранит... с того света*» (ПМА 2011: М., 37 лет, водитель автобуса, СПб.). Здесь сама память об отце воспринимается как оберег (мужчина вспоминает его в критических ситуациях).

Водитель из Петрозаводска (работал на автобусе, большегрузной фуре) тоже говорит про отцову науку: «*Не надо в машину спереди заходить, только сзади... Это приметы такие. Что спереди никогда нельзя. И по нужде ходить — только сзади.... Меня как отец научил, сказал... И у меня проблем обычных в дороге — ездил я и на Урал, и везде — нигде не было*» (ПМА: М., 1962 г. р., водителем работает с 1979 г.). Здесь роль оберега играет соблюдение примет. Подвесок в салоне этот водитель, как он утверждает, не держит, только в очечнике (то есть скрыто) хранит свою именную иконку, но только в своей легковой машине; на грузовике у него нет и этого. А вот в КамАЗе-лесовозе у шофера из Вологодской деревни Трошигино сразу три подвески-крестика: пояснил, что повесил «одну для машины. Одна — моя, а вторая — моего напарника. Нас два... На КАМаз серебряный купили крестик. — Специально покупали? — Да» (ПМА: М., ок.40 лет, Андомское с/п Вытегорского р-на Вологодской обл., 2011 г.).

В салоне стареньких «Жигулей», на которых парень из псковского села Пожеревицы подвозил меня в Дедовичи, на лобовом стекле подвесок было много: кроме плюшевых игрушек, подаренных девушками, висел еще чехол для мобильного, сделанный из армейского погона, — память о недавней срочной службе (ПМА: М., 22 года, с. Пожеревицы Дедовичского р-на Псковской обл., 2011 г.).

Посмотрим на эти подвески с точки зрения ритуального «производства будущего». Их собственно ритуальный смысл — предотвратить аварию, минимизировать риски. В первом случае (у таксиста) речь об обереге не шла — но и он говорил об игрушках в контексте возможной аварии, в случае которой по игрушкам можно будет водителя и машину опознать, то есть они хотя и не оберег, но некоторая помощь «в случае чего».

Посмотрим на это с точки зрения дорожной неопределенности норм, затрудняющей взаимодействие. В примере с подвесками мы видим апелляцию к нескольким нормативным комплексам: правилам (1) семейно-родственным; (2) православно-христианским и (3) этике мужского братства (напоминания об армии вообще довольно часто встречаются если не в декоре салона, то в дискурсе водителей). Не станут ли эти напоминания той основой, на которой можно будет выстроить взаимодействие в случае «непредвиденных ситуаций» в дороге?

Вообще в таких ситуациях принято оказывать помощь, правда, многие водители говорят, что «раньше» любой останавливался помочь, если видел на трассе остановившуюся машину, а теперь — реже. Но в среде профессионалов обычаи взаимопомощи остаются вполне актуальными. «Есть взаимопомощь? — спрашиваю я водителя питерского такси. — *Она обязательно должна быть. Что угодно. Вот мы ездили, я лично ездил чуть ли не триста километров за таксистом, которому надо было тащить — он стукнул двигатель — я это делал как бы потому, что это надо делать: я в такую ситуацию сам могу попасть*» (ПМА: М., ок. 35 лет, водитель такси, СПб., 2005 г.). О том же говорит и житель д. Бережок Кадуйского р-на Вологодской области, подчеркивая, что за помощь на дороге не брали денег — она мыслилась как взаимная: «*Скока? — Да пошел ты!.. Сегодня ты мне помог, завтра я тебе помог. А всегда помогали. Ну видишь, что мужику помощь нужна, он даже не тормозит — мужики могут не тормознуть, но видишь: мужику надо дернуть, завести. Смотришь — остановился и...*» (ПМА: М., ок. 40 лет, д. Бережок Кадуйского р-на Вологодской обл., 2009 г.). Уточнил, что сам он обязательно останавливается, если видит «своего», а в эту категорию входят: те, с кем работаешь (на одном предприятии, просто

сталкивался по работе); водители таких же большегрузов-лесовозов (он сам тогда работал на КамАЗе); водители из твоего региона или из тех регионов, которые тоже останавливаются (например, вологодский шофер говорит, что питерские часто останавливаются и предлагают помощь, — им он тоже считает нужным помочь). Говорит, что водители лесовозов — это особая каста (машина тяжелая, ломается часто), как и водители междугородних фур и автобусов — это все разные «касты». И взаимопомощь в первую очередь в кругу «своих», к остальным эти обычаи применяются по желанию: «Понравится человек — остановлюсь». Не здесь ли обнаруживается этика «мужского братства», унаследованная от армейской? «Касты» водителей подкрепляются и ритуальным единством: так, если обычно места аварий (и отмечающие их кенотафы) проезжают без каких-либо реакций, то проезжая место, где случилось несчастье с кем-то из «своих», подают звуковой сигнал; в данном случае водитель лесовоза сигналил, как бы «салютуя» (его слово) в месте, где незадолго до того погибли молодые парни на лесовозе. Обычай взаимопомощи — неформальные, они базируются на этике и самосознании «мужиков», но достаточно явно переходят и в профессиональную этику: людей, не разделяющих их, «дорога не любит». Тот же шофер лесовоза из д. Бережок говорил, что дорога не любит людей «наглых. А тех, (о) которых я уже Вам говорил: что не остановился шофер... ты не остановился, шоферу не помог. И всё, переключается... вот если тебе помогли бы, так же мужик остановился, подцепил и... ты бы приехал уже быстреей». В этой системе представлений профессиональный успех («приехал побыстреей») обуславливается этической позицией (здесь — участием в практиках взаимопомощи). То же самое относится и к обычаям предупреждать миганием фар о постах сотрудников дорожной инспекции, радаров и т. д.: «Если ты не предупредил... у шоферов считается за подлянку» (ПИМА: М., ок. 40 лет, д. Бережок Кадуйского р-на Вологодской обл., 2009 г.). Эти перемигивания значимы сами по себе, повышая предсказуемость (и тем самым снижая неопределенность) дороги: с их помощью не только предупреждают о полицейских постах, но и просят пропустить для обгона, и благодарят пропустившего, и просят извинения, случайно «подрезав» друго-

го участника движения (мигая аварийкой). Но в то же время обмен световыми сигналами — это еще и ритуал: подтверждение того, что водитель разделяет принятые между шоферами обычаи, показатель готовности участвовать в других формах взаимопомощи, то есть ритуал подтверждения сопринадлежности к шоферскому братству. Рассказывает водитель междугородних автобусов, работающий в Ленинградской области (родом из вологодской деревни в Верховажском р-не): «Вы знаете, в шоферском деле есть такое как предупреждение заднего. Я обычно если вижу, что меня хотят обогнать, хочет выскочить, а вижу, что он не успеет меня обогнать, — идет встреча. Я левый поворот включаю. Он думает, что я пошел, и назад. А потом уже увидит — аварийку включит: спасибо. Немногие так делают, конечно, особенно там дальнбойщики да такие мужики. Видит на обгон идешь, он дальний свет включит, чтоб посветлее тебе, чтобы ты дорогу мог видеть. Он дальний свет включил — а тебе уже понятно, что он тебе уступает дорогу, ты только его обошел, он раз и выключил. Ты уже понимаешь и мигнешь ему» (ПМА: М., 37 лет, 2011 г.).

Из приведенных примеров видно, как ритуально-символическое проектирование будущего (попытки магически минимизировать риски) действительно снижает неопределенность, но уже в области нормативной: оказывается, что ритуальными способами на самом деле проигрывается запасной вариант норм и выстраивается общая этическая платформа, на которой в случае критической ситуации происходит реальное взаимодействие. Мы рассмотрели в качестве примера такой платформы этику «мужского братства» (взаимопомощи, принятой в мужских сообществах), но ту же роль в некоторых случаях, вероятно, могут играть и другие этические комплексы.

На взаимоотношения водителей в дороге переносятся матрицы мужских сообществ, а также семейно-родственных (материнская молитва, отцовская память), любовных отношений. Но все они предполагаются как возможная база для дорожных взаимодействий, не обеспечивая вместе с тем полной определенности. Нужны дополнительные сигналы, чтобы понять, какой из нормативных комплексов будет актуален (и сделает воз-

можным взаимодействием) в данном конкретном случае. Шоферская практика выработала разные формы таких сигналов.

Световые и звуковые сигналы как предупреждения о дальнейших маневрах (повороте, торможении и остановке и т. п.) предусмотрены Правилами дорожного движения. Некоторые из этих сигналов наделяются и дополнительными значениями (в неформальном общении водителей). Дальний свет фар плюс гудок, жесты рукой — попытка привлечь внимание водителя к какой-либо неисправности с его машиной. Длительный сигнал дальним светом фар — это просьба к впередиидущему автомобилю дать возможность обогнать его; если впередиидущий автомобиль мигает правым поворотником, это означает, что обгон возможен: водитель пропускает идущего сзади и подтверждает, что впереди нет опасности (встречной машины). Если мигает левым поворотником — предупреждает об опасности обгона. Завершив обгон, автомобиль мигает аварийкой — благодарит пропустившего (норма необязательная, но одобряемая — это форма дорожной вежливости) или же просит извинения, если случайно «подрезал». Такого рода сигналы, кроме своей практической значимости, имеют еще и социальную — как подтверждение сопринадлежности водителя к неформальному шоферскому сообществу, его готовности действовать в рамках неформальных норм «вежливости» (пропускать, не подрезать, сигнализировать об опасности и т. п.). (ПМА: М., ок. 30 лет, таксист, Новгородская обл., Боровичи; «Язык жестов»).

Еще один канал коммуникации, позволяющий снизить неопределенность, — надписи и наклейки на корпусе машины. Среди них:

1) Нормативно-императивные, доносящие ту или иную норму поведения на дороге.

Часть их дополняет, по существу повторяет требования ПДД: держать дистанцию, обращать внимание на поворотники и т. п.: «Не прижимайся», «Не смотри на попы, а смотри на stop'ы». В качестве своеобразных дополнений ПДД сложился и комплекс правил, получивших обобщенное название «принцип трех “Д”»: «Дай дорогу дураку».

Некоторые надписи содержат правила поведения на дороге, противоречащие ПДД, но в некоторых кругах автомобилистов рассматриваемые как нормы.

Особенно характерны пограничные формы: призывы к потенциально опасным действиям (например, посоревноваться в скорости, игнорируя предусмотренные ПДД ограничения) или же своеобразные предупреждения-вызовы другим участникам движения. В Интернете (на посвященных автомобильной тематике интернет-блогах и форумах, сайтах радиостанций, телепередач автомобильной тематики, автомагазинов) имеются целые коллекции надписей на автомобилях, к сожалению, обычно без указаний, где и когда они были зафиксированы и как исполнены. Примеры надписей-предостережений с одного из таких сайтов (АвтоWeb):

«Если ты видишь (так!) то, что здесь написано, значит, ты слишком близко стоишь. Если ты читаешь это, значит я еду быстрее! Если ты читаешь эту наклейку, то ты как раз на расстоянии выстрела.

За мной не пристраиваться, я тоже заблудился!

За нами будете!

Застрахован? Обгоняй!»

Некоторые надписи построены как продолжение предшествующего диалога: «Еду как могу!», другие — как приглашение к общению: «Едь за мной! Я знаю дорогу!» (АвтоWeb), однако общая смеховая рамка подобных паремий заставляет прочитывать это приглашение как ловушку или насмешку, на самом деле оно должно нести противоположный его прямому смыслу посыл: побудить едущего сзади оторваться, не следовать неотступно.

Из того же ряда и запомнившаяся мне надпись пальцем по пыльной поверхности солидного черного автомобиля: «Нам трамваи не помеха» (2010). Способ ее нанесения позволяет предположить, что писал не хозяин авто, а кто-то иронизирующий, но почему хозяин ее не стер? В любом случае это способ идентификации участника движения через предполагаемый (приписываемый ему по определенному признаку — может, по марке дорогой машины?) тип поведения на дороге.

Такого рода идентификации (как агрессивно-провоцирующего водителя) понятны, исходя из многочисленных наблюдений вызывающего поведения на дороге, о которых завуч сельской школы как-то сказала нам: «Так-то они нормальные парни, а как за руль сядут — хорохорятся!» (ПМА, 2011 г., Н. Н. Ионкова, с. Андомский погост, Вытегорский р-н Вологодской обл.).

2) Формулировки, отсылающие к определенному типу дискурса (а вместе с тем и к неформальной общности, разделяющей этот дискурс).

Так, популярны образы агрессии и войны. В. Виноградов, перечисляя в своем докладе зафиксированные им в Санкт-Петербурге надписи пальцем по пыльной поверхности машины, отметил среди прочих «военные» темы наклеек и граффити («На Берлин!»; «Т-34» и «Танки грязи не боятся»; я добавлю еще «За Питер!»). В этом прочитываются как элементы дискурса доминантной маскулинности, так и готовность к агрессивному стилю вождения, а героические мотивы, апелляция к героизму предшествующих поколений — как один из способов его легитимации. Но в первую очередь это декларации сопринадлежности к определенной общности (через ее ценности патриотизма, агрессивности и маскулинности). Возможно, речь идет об общности, сформированной на базе армейской службы или через уподобление солдатскому братству (как модели общности, основанной на соревновательности, самоутверждении и взаимопомощи).

Есть и варианты надписей (наклеек, аэрографии и пр.), маркирующие принадлежность обладателя машины к тому или иному более узкому сообществу — одной из водительских субкультур. Множество подобного рода маркеров я наблюдала на Исаакиевской площади, когда оттуда стартовал пробег внедорожников «Ладога-трофи 2009». Есть общие для многих участников наклейки, вероятно, с девизами клубов. Другие надписи на корпусах тюнингованных джипов, хотя и выполнены по трафаретам или вообще промышленным способом, тем не менее апеллируют к фольклорным формулам, которые находят отклик в среде автомобилистов: «На Урале всяких драли», «Умных много — смелых мало» и т. п. Если суммировать провозглашаемые здесь нормы, то можно определить их как комплекс доминантной маскулинности,

включающий ритуалы маскулинности — сексуальную активность, питейное братство («Развел костер — разводи спирт»; «Мы в ответе за тех, кого напоили»; «Чтобы достичь оргазма, надо двигаться»), максимализм («Лучше много, чем никогда»), упорство («Мы гибкие, но стойкие»), но главное — активность, деятельный характер («Лучше износиться, чем заржаветь»), причем непонятно, к кому все это относится («заржаветь» — это про гонщика или про машину? Кажется, что и тут они сливаются в один субъект). Маркером, внешним выражением активности и настойчивости в этих паремиях становится скорость, то есть характеристика скорее автомобиля (но одновременно и водителя): “Be quick or be dead”, «Тише едешь — меньше русский». На автомобилях с надписью «Организатор» можно видеть целые цитаты (они часто повторяются) из Конституции РФ (ст. 27 — о свободе передвижения), высказывание А. Конан Дойля о губительном дыхании торфяных болот (одно из популярных ралли — «Поганые болота») и об экстремальном отдыхе, который необходимо вовремя отличать от настоящего (далее нецензурно). Думаю, здесь нужно констатировать роль профессиональных водителей (организаторов трофи-соревнований, например) в распространении неформального нормативного комплекса автомобилистов. Основой этого комплекса становится комплекс маскулинности.

3) Формулы самоидентификации (от лица водителя или его автомобиля): имя водителя (таблички «АНДРЕЙ», «ЛЕХА» и т. п.) за лобовым стеклом (обычно бывает на фурах, реже — на автобусах) — указание на принадлежность водителя к мужскому братству (мужское имя без отчества или в уменьшительной форме — как принято обращаться в мужских коллективах сверстников-равных: мужской компании, армии, школьном классе или студенческой группе). Следует ли расценивать это и как указание на соответствующий этический комплекс (готовность следовать нормам взаимопомощи?).

Другой вариант — самоидентификация через подчеркивание или обыгрывание марки машины (она прочитывается как указание на «характер» — тип поведения на дороге). «Если бы не дети, это был бы мерседес» (АвтоWeb). На автофургоне марки «Газель» я видела надпись-наклейку: «Газель — это диагноз» (2006). Лю-

бопытный случай идентификации: на задней стенке кабины пустого КамАЗа (фургон снят) была надпись пальцем по пыльному слою: «НАДРЫВ ПУП ТРАНС» (2009). Последнее — уже не самоидентификация, а скорее внешняя идентификация машины-работника (видимо, стигматизируемой в отличие от машины как средства развлечения, самоутверждения, престижного потребления).

4) Еще одно средство преодоления неопределенности ожиданий в дороге — стереотипизация других участников движения через перенос качеств автомобиля на его водителя (гадание о типе поведения на дороге по марке автомобиля). Среди самых распространенных стереотипов — МКМ и БЧД (соответственно, Маленькая Красная Машинка и Большой Черный Джип как крайние полюса условной шкалы). Сама шкала и ее полюса при этом могут интерпретироваться по-разному: как правильный мужской (БЧД) доминантный стиль вождения и его противоположность; или, наоборот, как амбициозно-вызывающий стиль «отморозка на джипе» — и безопасное передвижение маленькой юркой машинки, никому не создающей помех. Распространены стереотипы, связанные с гендерной идентификацией: оскорбительный — ТП (нецензурно) или снисходительный «блондинка за рулем» (есть даже соответствующая наклейка на машину). Есть стереотипы, опирающиеся на стоимость автомобиля или платежеспособность, имущественный статус владельца: «кредитомобиль» (об автомобилях, которые часто покупают в кредит, то есть предполагается, что такая машина, даже если она и «приличной» по цене марки, не может служить показателем статуса владельца, а скорее — показателем его неосновательных претензий на более высокий статус). Большинство стереотипов базируется на представлении об автомобиле и стиле вождения как средства самоутверждения водителя, а дорогу, соответственно, рассматривают как арену такого самоутверждения. Отсюда и соревновательно-вызывающий стиль вождения как «войны», и гендерные маркеры дорожных ролей (самоутверждение в рамках системы ценностей «мужского» мира).

Можно заметить, что эти два кодекса — доминантной маскулинности и дорожной вежливости (опирающейся на стратегию

избегания рисков) — противоречат друг другу, и в каждой конкретной ситуации водитель оказывается перед необходимостью выбирать свой стиль поведения и оценивать стиль поведения других участников движения, чтобы адекватно на него среагировать.

Дорога и гиблые места

Неопределенность дороги обуславливается сочетанием нескольких порождающих ее факторов: неопределенностью состояния самого дорожного полотна (зависит от дорожных работ, ДТП, погодных условий), технических сооружений — мостов, развязок — и их информационного обеспечения (указатели, знаки, освещение); поведения участников движения; состояния самой машины как сложного технического устройства. Отсюда возникает культура преодоления неопределенности, включающая как материальные составляющие (проверка технического состояния, справки о погоде и пр.), так и магико-ритуальные — через семиозис всех составляющих дорожной жизни. В том числе через приписывание «знаков» и предупреждений самой дороге.

Так, водитель микроавтобуса в Подпорожском р-не Ленинградской области говорил мне, что для него плохая примета — выбежавшая на дорогу лиса (ПМА 2007); от других приходилось слышать, что заяц или мышь.

Выше приводились высказывания водителей, связывающие «непредвиденные ситуации» с определенными местами дороги. В таких местах часто происходят аварии, о чем свидетельствуют установленные по обочинам памятные знаки — памятники, кресты, воспроизводящие по форме кладбищенские; прибитые на деревьях и стойках ограждений шины, рулевые колеса, погребальные венки и букеты искусственных цветов.

Какую роль играют эти «предупреждения» дороги? Это напоминания о рисках, система актуализации мифологии рисков, связанной с дорогой. Эта мифология служит и универсальной системой обоснования-подкрепления дорожных норм, как формальных, так и неформальных (водительской «вежливости» и взаимопомощи). Дорога — ее знаковые сооружения и водительские приметы, превращающие в знаки самые разные случайные события, — становится сама средством поддержания нормативного комплекса

в актуальном состоянии, фиксируя на нем внимание, возвращая водителя к дорожному «здесь и теперь», чтобы контролировать (ближайшее) будущее.

Как тогда объяснить неодобрительное отношение к подобно-го рода знакам, как и к разговорам об авариях? Такое отношение практически постоянно встречалось мне в дискурсе профессиональных водителей. Они говорили, что на памятники не смотрят, потому что сосредоточены на дороге перед собой, некогда отвлекаться; что смотреть на эти памятники им неприятно, наводят на мрачные мысли, а зачем это, если вся жизнь проходит в дороге; что «будь моя воля», давно бы все это убрал. «Памятники? — переспрашивает меня водитель автобуса из Ленобласти. — Вы знаете, когда ехал сегодня, то они как на каждом километре. Для меня это... на меня это действует неприятно. Вот я слышал, вроде бы такой закон приняли (чтобы убрать их)... Устанавливают местные жители, на то место приезжают. Они на то место, где разбился... профессионалы не ставят, это родственники. Лично для меня — я не стал бы... потому что вот действительно — едешь, смотришь: памятник, памятник... едешь, как посмотришь... Если знакомый (то мимо едут, сигналият). Бывает, действительно, проедешь, на каждом дереве можно... водителю это неприятно. Уже начинаешь о себе думать» (ПМА: М., ок. 37 лет, 2011 г.).

Водители очень не любят, когда в машине кто-то начинает разговор об авариях — плохая примета, но водителю автобуса этого бывает трудно избежать: «Пассажиры бывает такие вещи говорят... чтоб ты разбился... или чтоб у тебя ноги отказали. Я отвечаю: чтоб я разбился, когда ты будешь ехать и вся твоя семья. А другие пассажиры уже ругаются. Не знаю, я дак всегда говорю, что меня отец бережет. С того света. В шоферском деле. За мной батя следит. Он никогда не этот... я говорю: меня батя бережет» (ПМА: М., 37 лет, 2011 г.). Но профессиональные водители научились это игнорировать: «Про такие вещи нельзя при машине говорить? — спрашиваю я. — Но ведь железо есть железо, — спокойно отвечает водитель. — Видите, чо непредвиденное — мало ли чо это самое. И с человеком: споткнулся, ногу сломал. Неожиданно. На дороге всяких уродов много. Да каждый

день» (ПМА: М., 1947 г. р., водитель междугороднего автобуса, 2011 г.). Обращение к символическим формам защиты — памяти отца или освященной в храме иконке — может помочь блокировать напоминания о рисках. Дорога из неизвестного превращается в привычное место работы, на смену «знакам» приходит знание: «А на трассе — ну есть какие-нибудь, но ты уже наизусть все места знаешь, где какой изъясничик, где что» (ПМА: М., 37 лет, водитель междугороднего автобуса, Ленинградская и Вологодская обл.). На смену напряженному ожиданию «непредвиденного» приходит профессионализм, когда внимание само собою постоянно сосредоточено на дороге: «Конечно, например, у меня — я сел за руль — все. У меня другое... я совершенно о другом думаю, я людей везу, мне уже безопасность — все, я ни о чем другом не думаю, бывает, даже о семье не думаю, у меня глаза только по сторонам, голова на 150 градусов крутится, глаза по приборам бегают, там двигатель услышать... я полностью отключаюсь: вот я все, поехал... не знаю, как другие, но у меня это... Я там каждую ямку знаю, где как проехать...» (ПМА: М., 37 лет, водитель междугороднего автобуса, Ленинградская и Вологодская обл., 2011 г.).

Игнорирование напоминаний о рисках (то есть опосредованно и о нормах дороги) профессионалами можно интерпретировать и как уход от внешнего контроля своего дорожного поведения. Профессиональный водитель больше не позволяет себе уходить от ответственности, перенося ее на неожиданности дороги, непредсказуемость поведения машины и пр. Он берет ответственность на себя: «Что для водителя дорога? — спрашиваю я водителя междугороднего автобуса из Боровичей. — Что для нас дорога? Ответственность — дорога» (ПМА: М., 1947 г. р., 2011 г.).

Библиография

Запорожец О., Лавринец Е. Хореография беспокойства в транзитных местах: к вопросу о новом понимании визуальности // Визуальная антропология: городские карты памяти / под ред. П. В. Романова, Е. Р. Ярской-Смирновой. М., 2009. С. 45–66.

Kemp L. W. Putting down Routes: Folk and Popular Perceptions of the Road // *Western Folklore*. 1983. Jul. Vol. 42. № 3. P. 157–178.

Этнография техносферы: традиция и прогностика...

Meinig D. W. Symbolic Landscapes // The Interpretation of Ordinary Landscapes. N. Y., 1979.

Интернет-ресурсы

Spb-auto.livejournal.com/19741178 — сообщение пользователя rfund от 10.12.2011 г. с комментариями.

Spb-auto.livejournal.com/19639441 — сообщение пользователя slowdru от 02.12.2011 г. с комментариями.

INETAUTO.ru. Автомобильный журнал. URL: <http://inetauto.ru/2011/07/31/avtomobilnye-primety-tekst.html> (дата обращения: 22.03.2012).

«Язык жестов». Разместил С. Степанов // Кандалакшская школа ДОСААФ России. URL: <http://www.dosaaf-51.ru/zametki/170-yazyk-zhestov-na-doroge.html> (дата обращения: 02.04.2012).

АвтоWeb. URL: <http://www.avtoweb.com/writer.html>.