

DOI: 10.14515/monitoring.2014.1.012  
УДК 316.344.24:656.186-051(470+571)

## М.В. Семина СОВРЕМЕННОЕ МОТОСООБЩЕСТВО В РОССИИ

СОВРЕМЕННОЕ МОТОСООБЩЕСТВО В РОССИИ

*СЕМИНА Марина Вячеславовна — кандидат социологических наук, доктор социологии (Ph.D.), доцент кафедры методологии социологических исследований социологического факультета МГУ им. М.В. Ломоносова. E-mail: m.virtuOz@gmail.com*

**Аннотация.** Работа посвящена недавно возникшему в России сообществу мотоциклистов и новым солидарностям. Эмпирическая база статьи – качественное исследование мотоциклистов, проведенное в сентябре-декабре 2013 г. Преподавателями и студентами факультета социологии Московского государственного университета (150 личных полуструктурированных интервью с мотоциклистами, наблюдения в местах их сборов).

Основной целью исследования было выявление и описание типов и причин возникновения солидарностей в мотосообществе, создание социального портрета мотоциклиста.

Исследование зафиксировало, что в сознании студентов-социологов накануне исследования было много предубеждений о мотоциклистах, которые по окончании исследования сменились позитивным отношением к байкерам. По мнению автора, байкерское движение в России сегодня является не только социально-культурным феноменом, но и свидетельством зарождения и формирования гражданского общества.

**Ключевые слова:** мотосообщества, мотодвижение, байкер, мобильность, солидарность, взаимопомощь.

MODERN RUSSIAN MOTOR COMMUNITY

*SEMINA Marina Vyacheslavovna – Candidate of Social Sciences, Ph.D. in Sociology, Associate Professor, Chair of Sociological Research, Faculty of Sociology, Lomonosov Moscow State University E-mail: m.virtuOz@gmail.com*

**Abstract.** The paper is devoted the movement which has recently appeared in Russia among Russian motorbikers. The study is based on the qualitative study of bikers and motorcyclists conducted by the teachers and students of Moscow State University (Faculty of Sociology) in September – December, 2013. The data include 150 face-to-face semi-structured interviews and observation in the most popular places of bikers and motorcyclists. The study was aimed at describing social portrait of motorcyclists, their reasons for solidarity, and the levels of involvement in the movement.

The study finds that in the public mind there are lots of preconceptions about bikers; 150 researchers have changed their views about bikers from strictly negative to strictly positive. According to the author, the biker's movement is not only social and cultural phenomenon but also a sign of civil society in Russia.

**Keywords:** motor community, motor movement, biker, mobility, solidarity, mutual help.

### Почему мы начали это исследование?

Сегодня в России, в ситуации, когда государство не справляется с большим количеством проблем, мы наблюдаем ростки зарождающегося гражданского общества. Сплоченные группы в разных сферах стараются создать свои элементы поддержки между членами сообществ. Даже возник термин для этих новых активностей: новые солидарности.

Среди новых солидарностей обращает на себя внимание быстро развивающаяся активность мотосообщества.

Почему мы обратились именно к мотосообществу? С одной стороны, потому что эта социальная группа динамично развивается, особенно в крупных городах. С другой стороны, потому что сегодня мир стал мобилен как никогда. «Порой кажется, что весь мир движется. Молодые пенсионеры, международные студенты, террористы, члены различных диаспор, отпускники, бизнесмены, рабы, звезды спорта, беженцы и претенденты на статус беженца, туристы, жители пригородов и еще многие другие — все полагают, что мир в их руках, или, по крайней мере, у их ног» [3, с. 67]. Сегодня, чтобы избежать пробок как одной из главных трудностей для мобильности в крупных городах, на двухколесный транспорт пересаживаются не только молодые и бесшабашные, но и люди, умудренные опытом, с детьми и семьями. Кроме того, мы надеемся, что после прочтения статьи хотя бы несколько человек-автомобилистов будут чаще смотреть в зеркала, а пешеходы с внимательностью ступать на проезжую часть. Это будет означать нашу общую большую победу межгрупповой солидарности и человеческих ценностей, потому что простой взгляд в зеркало или по сторонам может спасти чью-то жизнь.

Для того чтобы рассмотреть поближе зарождающиеся солидарности в мотосреде, представители кафедры методологии социологического факультета Московского государственного университета совместно со студентами предприняли попытку качественного исследования мотодвижения. Исследование проводилось с сентября по декабрь 2013 г. методом полуструктурированного интервью и включенного наблюдения в местах скопления мотоциклистов<sup>1</sup>. В ходе исследования социологи неоднократно посещали «тусовки» мотоциклистов на Ленинских горах (на слэнге участников мотодвижения «на балконе»), мотоклубы, мотобары. В результате было проведено 150 интервью с участниками мотосообщества<sup>2</sup>. В поле зрения социологов попали и создатели мотосообществ, и волонтеры, помогающие на дорогах мотоциклистам, и бывалые «байкеры», и новички, только вошедшие в новый для них мир. Изучались и другие доступные материалы в прессе и в Интернете. За время исследования один из социологов приобрел мотоцикл и описал в аудиодневнике свое вхождение в мотосообщество.

Начиная исследование, мы столкнулись с терминологической трудностью. Дело в том, что многие вкладывают в понятие *мотоциклист* и в понятие *байкер* совершенно различные смыслы. Часть мотосообщества против того, чтобы их называли *байкерами*. С их точки зрения, это название *пришло к нам с Запада*, где байкеры запятнали движение потреблением наркотиков, связями с асоциальными группировками и другими негативными явлениями: «Мы, представители мотокультуры России, — полная противоположность тому, что сложилось на Западе, поэтому и само явление, и человек на двух колесах должен называться иначе». Другая часть, напротив, охотно употребляла термин *байкер* и применяла его ко всем представителям, вне зависимости от типа мотосредства. Однако в целом у россиян слово *байкер* прижилось, мы используем понятия «мотоциклист» и «байкер» как взаимозаменяемые<sup>3</sup>.

<sup>1</sup> Автор благодарит всех студентов социологического факультета МГУ им. М.В. Ломоносова, принявших участие в этом исследовании за вдумчивое отношение к проекту, качественно проведенные интервью и глубокий анализ данных.

<sup>2</sup> В основном это исследование было проведено с помощью 40-минутного face-to-face интервью. Однако поскольку некоторые студенты были знакомы с байкерами из других регионов, то 10–15 интервью были проведены по скайпу. Респонденты отбирались по методу «снежного кома».

<sup>3</sup> Изучая различные источники, посвященные теме «как называть представителей мотосообщества?», нам удалось установить, что современные изменения в повседневном поведении байкеров приводят к тому, что

В ходе исследования мы могли не только изучить социальный портрет современного мотогражданина, но и проследить за трансформацией образа мотоциклистов в глазах социологов - от полностью негативного образа перед началом исследования, до полного приятия и восхищения по его завершении.

Исследование подтвердило наличие в обществе стереотипов, которые в конечном счете приводят к *стереотипной угрозе* (термин, который ввели в обиход С. Стил и Дж. Аронсон), связанной с негативным восприятием той или иной социальной группы. Проводя несколько экспериментов в американских колледжах, они выявили, например, что афроамериканцы выполняют задания хуже, чем белые, если упомянута их раса. В аналогичной ловушке оказываются женщины, поскольку существует масса стереотипных представлений о том, что могут делать женщины, а что мужчины. Например, довольно устойчивы стереотипы о том, что женщинам не дается математика, или что женщины усидчивы и поэтому они лучше выполняют работу бухгалтера, чем мужчины, и т.д. [5].

В начале исследования байкеры представляли перед большинством студентов-социологов (в основном это девушки) в негативном, почти враждебном образе.

*«Получив задание взять интервью у байкера, я была, мягко сказать в ступоре. С одной стороны, я — абсолютно домашняя, спокойная, тихая, дружелюбная девушка, а с другой стороны — грубый, враждебный, гадкий, омерзительный байкер. Именно такими эпитетами я характеризовала этих людей на тот момент. Для меня это люди, которых я обхожу за километры. У нас нет ничего общего. Мы, как две параллельных прямых, никогда не пересечемся. Естественно, это интервью меня не прельщало. Я была зла, напугана, не представляла, как я могу подойти к кому-то из них и заговорить. Это словно другой мир. Мир жестокости, пьянок, мата» (студент-социолог)*

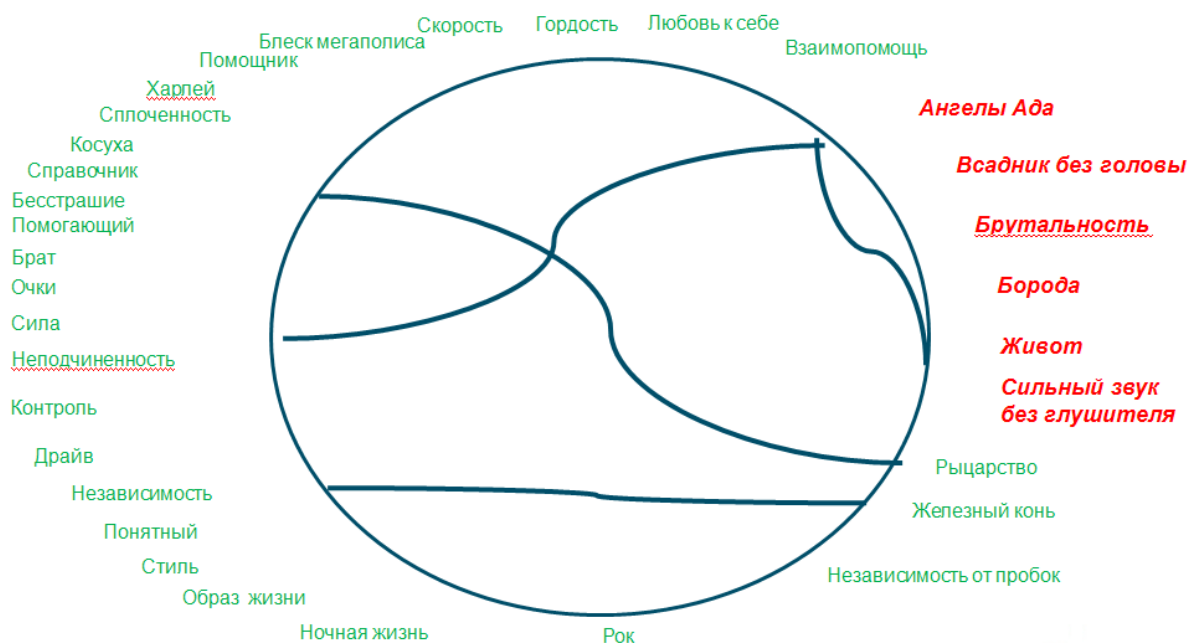
*«На четвертом курсе мы получили задание опросить мотоциклистов (байкеров). Как только я узнала, что нам было задано, я не поверила... Мы обсуждали, как это все будет происходить, как нас пошлют куда подальше, будут угорать над нами и т.д... Когда я шла, мне представлялись байкеры бородатыми, большими, все в кожанке, и поэтому было так страшно подходить и отнимать у них время...» (студент-социолог).*

*«Никогда я в своей жизни не сталкивалась с подобными сообществами. Представление о байкерах, мотоциклистах сводилось к одному единственному знакомому соседу, который изрядно надоел всей округе своими ночными «ревами мотора» и пьянками с братьями» (студент-социолог).*

У студентов-социологов было много негативных стереотипов о людях на мотоциклах, байках, скутерах. Вот что у нас получилось в самом начале исследования (рис. 1)

---

общество пересматривает определения, данные ранее. Так, например, было пересмотрено значение «байкер» в Великобритании» — составителям Оксфордского толкового словаря пришлось изменить содержание статьи о байкерах. Работа над тезаурусом может стать темой для следующего исследования, в котором мы планируем собрать на одной площадке и представителей мотосообщества, и социологов, и лингвистов.



**Рисунок 1** — Восприятие мотоциклистов глазами студентов-социологов перед началом исследования

До начала исследования студенты-социологи наделили образ современного байкера следующими основными чертами:

- 1 сильный звук глушителя;
- 2 брутальность (во взгляде, в виде);
- 3 бесшабашность («всадник без головы»);
- 4 борода, живот, косуха;
- 5 Харлей (вид мотоцикла);
- 6 независимость (от времени, от пробок);
- 7 сплоченность и взаимопомощь.

Надо сказать, что этот образ поддерживался и самими байкерами:

*«Брутальный байкер в кожанке, тяжелых ботах, с цепями, с бородой, несущийся сквозь ночную тьму куда-то в царство ночной свободы» (интервью № 2, мужчина, 23 года. Марка: BMW K1200S, стаж вождения 7 лет, Москва).*

В ходе исследования студентам предстояло много раз усомниться в том образе, который они сами себе нарисовали:

*«Меня изумила отзывчивость этих людей. Многие так и рвались мне помочь. Я по натуре человек недоверчивый и относилась к ним настороженно, ожидая подвоха. Сама того не замечая, я настроила себя против них, я явно ожидала обмана» (студент-социолог).*

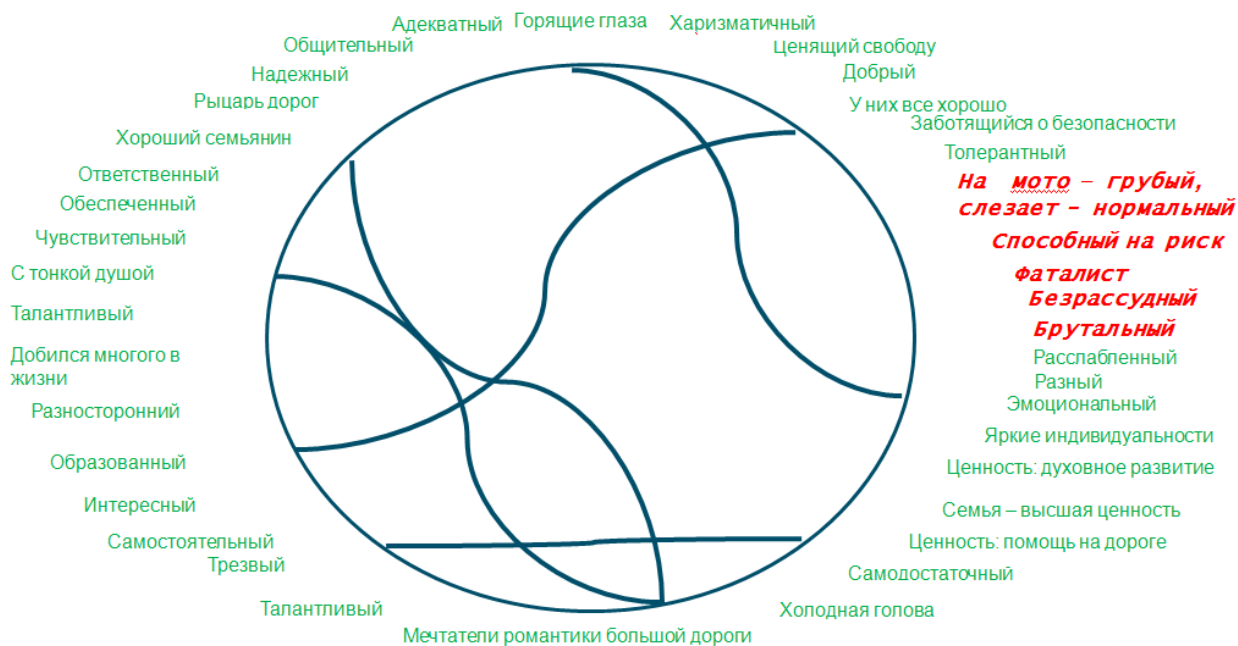
*«О чем вы думаете, когда с ревом мотора он пронесется мимо вас? Скорее, о том, что хозяин этого двухколесного «коня» мрачен и брутален, что любит крепкое словцо в споре, что он толстокож и не боится падений, что он цинично относится к жизни... Я никогда не сталкивалась с байкерами до этого. Ни простого разговора, ни одного знакомого. Совсем. И я могу с уверенностью заявить, что после этого исследования я полюбила эту культуру. Во-первых, потому, что байкеры, давшие мне интервью, были по-настоящему открытыми и готовыми помочь людьми... Во-вторых, эта культура оказалась совершенно непохожей на мои первые представления. Это вполне интеллигентные, разносторонние люди, которые, по сравнению с нами, имеют скорее просто больше смелости бросить вызов рутине» (студент-социолог).*



**Рисунок 2** - В поле все опасения развеялись... (фото Неверовой Любви)

Узнавая наших респондентов ближе, мы выяснили, что в большинстве случаев мотоциклисты — очень интересные люди с богатым внутренним миром, они дорожат семьей, никогда понапрасну не рискуют, надежны, ответственны. Это люди с хорошим образованием, порой с творческими профессиями, которые никого не винят в том, что случается на дороге, кроме самих себя. На рис. 3 отражено восприятие мотоциклистов студентами-социологами после проведенного исследования.





**Рисунок 3** — Восприятие мотоциклистов глазами студентов-социологов после проведенного исследования

После проведения интервью основными характеристиками байкеров, которые им давали студенты-социологами, стали:

- 1 яркая индивидуальность;
- 2 образованный, интересный человек, добившийся многого в жизни;
- 3 харизматичность, чувствительная тонкая душа;
- 4 человек, высоко ценящий свободу и свою семью;
- 5 толерантный;
- 6 боль другого человека, переживания других ему не безразличны.

Одной из важных целей исследования было выявление и описание *типов солидарности, распространенных среди байкеров*. Мы хотели понять: что меняется в социальном плане в попытках единения людей сегодня, и чем сегодняшние *новые солидарности*, к которым можно причислить и мотосообщество, отличаются от единения, которое мы видели в глобальном мире раньше? Почему возникло мощное движение взаимной поддержки среди мотоциклистов, в то время как, например, среди автомобилистов такого движения нет?

Классическое понимание солидарности сводится к тому, что существует, как правило, **противостояние «мы» и «они»**. Например, Джеффри С. Александер использует такую метафору солидарности — это похоже на чувство, что «мы в одной лодке» [4]. Чем современные солидарности отличаются от того, что было раньше? В первую очередь тем, что ранее *не были так развиты технические средства и виртуальные пространства*. Для того чтобы собрать сходку, скажем в конце XIX — начале XX в., нужно было побегать по городу по конспиративным квартирам, оставить информацию о сборе и только затем повстречаться. На это уходили дни, а то и недели — в зависимости от масштаба. Сегодня складывается «культура новых мобильностей», которая появилась в современном российском обществе заметно позже,

чем на Западе, хотя и развивается быстрее. К формам новой мобильности относят: автомобилизацию, индивидуальный туризм и, наконец, мобильные гаджеты и Интернет.

Возможность при помощи новых технических средств коммуникации быть всегда «на связи» формирует и *новую форму социальности: сетевую*. Следствием процесса распространения форм новых мобильностей стало появление новых, как долговечных, так и недолговечных форм солидарности, как однородных, так и разнородных по своему «составу».

Как указывает Джон Урри, «каждая пересекающаяся «мобильность» подразумевает *«систему»* (а на самом деле множество таких систем). Эти системы делают движение возможным: они обеспечивают «пространства предвосхищения (*spaces of anticipation*), т.е. то, что путешествие будет совершено, сообщение дойдет куда надо, а посылка будет получена адресатом. Системы позволяют повторить движение предсказуемым образом и относительно без риска» [3, с. 83].

В мотодвижении также возникло множество систем, помогающих людям передвигаться на мототехнике: это различные клубы, движения, сообщества.

Внутри образовавшихся новых групп людей на двух колесах сразу появились ритуалы, не свойственные, например, людям, привыкшим ездить на машинах. Что это за ритуалы? Когда мы спрашивали мотоциклистов о солидарности, прежде всего, возникала тема **приветствия**. Действительно, как только человек приобретает двухколесное транспортное средство, первое, с чем ему предстоит познакомиться — это с правилами взаимодействия в мотосообществе и основными навыками мотокультуры. Правила эти, как мы выяснили, передаются, с одной стороны, из уст в уста, с другой стороны — на многочисленных форумах представителей мотосообщества. Одно из основных правил сводится к приветствию другого мотоциклиста (это может быть жест руки, гудок или кивок головы):

*«Да, среди байкеров существует традиция: даже когда ты приезжаешь в другой город или страну, едешь по дороге и проезжаешь мимо компании байкеров, обязательно здороваешься. Бывает даже, останавливаешься на чашечку кофе в кафе, узнаешь новые места тусовок»* (Интервью № 42, мотосредство: *Kawasaki ZZR 1200*, мужчина, 25 лет, звукорежиссер, стаж вождения — 10 лет, г. Минск).

*«Приветствуют байкеры и мотоциклисты друг друга на дорогах в попутном направлении сигналом, либо во встречном направлении поднятием руки (два пальца — знак победы называется)»* (Интервью № 40, *KawasakiVulcan*, мужчина, 35 лет, главный юрист-консультант, стаж вождения — 2 года, г. Москва).

Если по какой-то причине человек на любом мотосредстве остановился у обочины, другой человек на мото не может проехать мимо него, не поинтересовавшись тем, какая помощь нужна, и что конкретно он может сделать. Наиболее распространенным видом помощи является **техническая помощь**, но может быть и элементарная помощь при отсутствии бензина, или информационная и консультационная помощь (дать телефон позвонить родным, близким, эвакуатору), навигационная (предоставить информацию о том, как добраться в определенный пункт).

Возможна также мгновенная реакция на так называемые стресс-сигналы. Когда возникает конфликтная ситуация, существует несколько систем оповещения; люди, получившие сообщения, консолидируются, чтобы помочь разрешить конфликт и поддержать себе подобного.

*«В августе мне написал ВКонтакте парень один, которого я совершенно не знаю. Говорит, привет, я новосибирский байкер. Есть просьба. Едет японец на мотоцикле, из самого Токио в Португалию... Ребята из других городов его связывали со следующим городом, с байкерами. В том числе, дошло и до нас. Спросили, нет ли у нас возможности встретить его, помочь поменять резину, колодки, посмотреть техническое состояние мотоцикла и отправить его дальше. Москву показать. Да, конечно без вопросов... Мы его поселили, показали город, заменили колодки, резину, с ребятами познакомили. Связали его со следующим городом и проводили... В этом плане наше братство достаточно крепко» (Интервью № 3, SuzukiBoulevardM109R, Руслан, 33 года, стаж вождения — 18 лет, г. Москва).*

В России сегодня действует несколько мотосообществ, оказывающих помощь мотоциклистам. «Мотоситизен», «МВМ», «Рыцари дорог», «MotoCommunity», «MotoMaster» «Типичный мотоциклист» и др. В ряды наших респондентов попали несколько человек из организации «Мотоситизен». С самого зарождения движения в 2010 г. и до настоящего времени организация прошла большой путь: она стала заметной среди мотосообщества, у нее появился свой сайт, а в ее рядах сегодня более 12 000 членов.

**Система помощи** заключается в следующем: любая чрезвычайная ситуация — и человек на колесах отправляет сообщение круглосуточному оператору в «Мотоситизен». В свою очередь, оператор рассылает смс-сообщения волонтерам. Все, кто оказываются рядом с местом происшествия и имеют возможность подъехать, собираются в указанном месте и помогают мотопилоту преодолеть стрессовую ситуацию.

Виды помощи, которые оказывает «Мотоситизен»:

1. Первая доврачебная помощь (пилоты из «Мотоситизена» специально обучались у врачей оказывать первую помощь при ДТП).
2. Фотографирование места события, составление объективной схемы ДТП. Сертифицированные члены «Мотоситизена» допущены полицией до помощи в оформлении ДТП.
3. Помощь в транспортировке мотосредства.
4. Помощь в транспортировке пилота.

Ситуации, когда пилоты просят помощи, бывают разные:

- ДТП («ДТП на ул. ... Нужна помощь в оформлении, всем кто рядом»).
- Конфликты с другими транспортными средствами.
- Нарушение прав на дорогах любыми участниками дорожного движения.
- Информация о проблемах на дороге («ТТК внешняя сторона в районе ул. ... Нет колодезного люка»).
- Другие случаи («Внимание. М. ХХХ кафе ХХХ помощь девушке, пытаются отнять мопед»; «Пр-т мира, пересечение с ул. ХХХ. Поломка, кончился бензин»).

Система взаимоподдержки и солидарности среди мотоциклистов не ограничивается только видами помощи, перечисленными выше. После сильных аварий пострадавшим мотоциклистам очень часто требуется донорская кровь, и они организуют акции по безвозмездной сдаче крови.





Рисунок 4 - Сдача крови мотоциклистами (Источник: <https://vk.com/mr.kibl>)

Они помогают детям, проводя лекции в школах о необходимости экипировки, о безопасности на дороге, а также просто поддерживая общение с теми, кто нуждается в их внимании:

*«Ну, понимаешь, детям не обязательно проводить мероприятия. Детям достаточно простое человеческое внимание, душевное тепло. Когда приезжаешь к детям на мотоциклах, ну все, просто, у них башню сносит. Им даже этого более достаточно. Ну, внимание соответственно, какое-то общение и все. Но при этом важно позитивное влияние на них. Чтоб не материться, не говорить там «Азаазаа», а быть культурным, вежливым, общительным, радоваться вместе с ними и общаться» (Интервью № 87, Yamaha, Сергей, менеджер, г. Москва, Стаж вождения — более 7 лет).*

Ритуалы и правила мотосообщества еще формируются, но радует то, что новые формы поддержки развиваются и начинают оказывать поддержку своим членам без помощи государства. Вопрос, который нас интересует: когда они станут достаточной силой, чтобы требовать от государства выполнения тех функций, которые оно должно осуществлять для поддержки граждан.

В современном обществе мотосообщество позиционирует себя как движение, **основанное на нравственных ценностях**. Его представители неоднократно подчеркивали это в своих интервью.

*«Байкер — это же рыцарь дорог, и он соответственно должен помогать таким людям, как ты, простым людям» (Интервью № 21, Yamaha Slider, мужчина, 20 лет, студент, стаж вождения — 7 лет, г. Москва).*

Как отмечает Анатолий Самарин: «На фоне распространяющейся атомизации нашего общества, массового ожесточения, ухода людей в свои собственные проблемы, когда забота проявляется в лучшем случае о членах семьи, а сострадание к слабым выдается за анахронизм, темы деятельного сочувствия и солидарности могут показаться отжившими или представляющими только академический интерес» [2, р. 13]. Мотосообщество свидетельствует, что это не так.

*«Это нормально, что люди помогают друг другу. Если посмотреть тенденцию по РФ, то я не побоюсь сказать, что **байкер — последний фронт нормальных людей**. Такой*

коммуникации между гражданами, честно сказать, я не знаю, где еще можно найти. Наверное, в каких-то очень узких сферах, может быть, там летчик, там еще кто, но их ограниченное количество, а байкеров все-таки относительно много (Интервью № 34, Suzuki Skywavawe An400, Роман, 26 лет, инженер-технолог, стаж вождения — 6 лет, г. Москва).

В условиях возрастания социальных контрастов, конфликтов, *нравственной глухоты* социальная поддержка мотоциклистов — это *территория нравственных ценностей*. Взаимная социальная поддержка таких групп представляет собой наиболее эффективный способ сохранения единства и целостности всего общества, и движение мотосообщества — это просто первый росток зарождающихся новых отношений.

Таким образом, зачатки новых солидарностей, которые мы наблюдаем сегодня в среде мотосообщества, в среде волонтерского движения — это ростки новых зарождающихся **социальных отношений**, первые признаки отхода от девиза «Помогай себе и только себе» к девизу «Помогай ближнему». Конечно, нельзя ожидать, что все общество мгновенно перестроится. Впереди трудный и долгий процесс, но наибольший эффект такого рода движений взаимопомощи как мотосообщество будет достигнут именно тогда, когда акты взаимопомощи будут распространяться не только на людей «социально близких», но и на социально далеких.

Что еще интересно в феномене мотоциклистов — так это слом границ между «своими» и «чужими». Несмотря на то, что существует своя иерархия внутри мотосообщества, и есть явные различия по социальному статусу среди его членов, судя по материалам нашего исследования, «подавляющее большинство мотоциклистов действительно равнодушно к собратьям». Анатолий Самарин, например, считает, что чем более конфликтно и поляризовано общество, тем менее эмпатичны взаимоотношения между его членами. В сегодняшней сильно дифференцированной и атомизированной России не очень любят даже «социально близких» (если воспользоваться этим подзабытым термином), и уж определенно недолюбливают тех, кто отстоит на значительной общественной дистанции — «социально далеких». В этих условиях большинство сочувствуют лишь «своим» (непреренно связанным воедино той или иной узкой идентичностью).

Какие процессы мы наблюдаем сегодня среди мотоциклистов? Прежде всего, это высокий уровень *социальной эмпатии*. Сопереживание как социально близким, так и социально далеким: но людям, принадлежащим одной субкультуре. Человек, едущий на безумно дорогом мотоцикле, всегда остановится, если нужна помощь на дороге. Вне зависимости от того, на какой ступени социальной лестницы находится мотоциклист, он готов помочь любому человеку на двух колесах.

*«Нас мало, и мы должны всегда помогать друг другу» (Интервью с водителем мотоцикла Yamaha, жен, 20 лет, студентка, стаж вождения 4 года, г. Москва).*

*«Как я выбираю, кому оказывать помощь, а кому нет? А я не выбираю. Я просто действую» (Интервью № 141, муж., 28 лет, марка мотоцикла: Honda, BMW, Владелец ресторана, Стаж вождения — 2,5 года, г. Москва).*

*«Все мотоциклисты в мире, я вам точно говорю - я жил во Франции, работаю с немцами, американцами, японцами; много где был; много друзей-мотоциклистов со всей планеты) - так вот, все мотоциклисты на планете здороваются на дороге, все*

останавливаются при виде мотоциклиста на обочине — просто спросить, как дела. Взаимовыручка, какой нет ни в одном другом обществе на планете!» (Интервью № 26, HondaShadow 1100, мужчина, 31 год, менеджер, стаж вождения — 11 лет, г. Калуга)

«Есть правило, что даже если группировки между собой враждуют, но на дороге они друг другу помогают, по крайней мере, должны. ...Так принято, потому что автомобилисты друг друга ненавидят, а мы понимаем, что это слишком опасно, чтобы не помогать друг другу» (Интервью № 98, Honda, мужчина, 26 лет, владелец креативной студии, стаж вождения — 3 года, г. Москва)

В ходе нашего исследования мы постарались выяснить, как сами мотоциклисты объясняют, почему же все-таки они помогают друг другу? Ниже приводится их интерпретация этого феномена.

Мы обнаружили высокий уровень социальной **ответственности** среди членов этого сообщества, не только за себя, но и за других:

«Мы стараемся изменить сегодняшнее общество, чтобы уменьшить количество ДТП. Именно поэтому мы развиваем различные программы работы с детьми, и наши ребята приходят в школу и рассказывают об основах безопасности и об основных правилах начинающих мотоциклистов. Мы понимаем, что мы не можем за 1 час научить их безопасности, поэтому мы занимаемся пропагандой защитной экипировки. Мы пытаемся сделать это модным. И дети впитывают то, что мы говорим, как губки. Мы говорим: видите, какая есть дорожная солидарность? Все друг друга приветствуют. Но если ты думаешь, что едешь, как герой без экипировки, то в лучшем случае представители сообщества на тебя посмотрят как на малолетнего дебила, а в худшем случае надают по башке и выкинут ключи. И это работает. Они идут к родителям и говорят: купите мне шлем!» (Интервью с одним из основателей движения «Мотоситизен»).

Их объединяет общее мировоззрение, в котором на первом месте — помощь ближнему, **стремление прийти на помощь**:

«Не знаю как другие, но я когда вижу информацию, читаю или смотрю видео, где разложился байкер. Я его не знаю, я его в глаза не видел, не слышал о нем, но я переживаю, очень сильно переживаю. Потому что понимаю, что тоже все-таки не сирота, тоже есть мама, папа, жена, дети, еще кто-нибудь. У меня вот, честное слово, есть дикое желание просто бежать и помочь, а я даже не знаю, куда и не знаю чем. Я сам не олигарх, денег куры клюют, так сказать, денег нету. Единственное, могу только моральной поддержкой поддержать, где-то может какие-то связи, как-то помочь... Но я стараюсь к этому стремиться» (Интервью № 60 с водителем мотоцикла, марка мотоцикла: Yamaha DragStar, мужчина, 30 лет, г. Москва, стаж вождения — более 15 лет).

Многие байкеры максималисты. Им важно не просто потусить и провести приятно время среди себе подобных. Им важно быть хорошим в общественных глазах, только тогда они будут уважать самих себя. Больше всего они ценят свое собственное мироощущение. А в этом мироощущении основной императив — не просто потусоваться и хорошо провести

время, а **сделать нечто полезное для других**. В противовес общественной атомистичности среди мотоциклистов приветствуется концепция добрых дел, которая и вызывает самоуважение. Во многих интервью основным лейтмотивом мотоциклистов был следующий (обобщенная формулировка): *«Я не буду жить как все остальные: Я — другой. У многих мотоциклистов есть потребность в созидании, в организации добрых дел. «Я хочу и буду это делать, потому что так я буду себя уважать»*. Именно поэтому те, кто уже состоит в каком-либо волонтерском движении, очень дорожат этим, а те, кто еще не вступил в него, либо уважают тех, кто помогает другим на постоянной основе, либо сами хотели бы в него попасть:

*«Если бы было достаточно времени, то вступил бы в это движение, конечно, приятно чувствовать себя героем» (Интервью № 138, Александр, 23, Агент по недвижимости, марка мотоцикла — Хонда. Стаж вождения — 3 года, г. Москва).*

**Одна семья — одна община**. В большинстве своем, мотоциклисты люди более **молодые**, выросшие не в условиях тоталитарного государства. На их глазах разворачивались различные социальные проекты, и они видят **силу единения**, поэтому у них не только есть понимание силы коллективных действий и возможностей гражданского общества, но и желание действовать, поскольку некоторые акции уже приносили реальный эффект. Информация о том, что байкеры активно помогают друг другу, быстро расходитя благодаря Интернету, и это вызывает чувство уверенности, что сообщество поможет, если вдруг что-то случится:

*«Так как я немного поучаствовал в этом, я заметил чувство взаимовыручки среди байкеров. Это скорее не эмоция, а некое чувство надежности. В том, что это некая община, и в любой момент кто-то может прийти тебе на помощь. И ты можешь прийти на помощь» (Интервью с водителем мотоцикла, мужчина, 24 года, менеджер проекта, стаж вождения — 4 года, г. Москва).*

*«То есть у нас, как говорится, такая дружная семья, можно сказать. Хотя в каждой семье тоже бывают ссоры. Кто-то кого-то любит, кто-то недолюбливает. Но лично мое мнение такое: мне неважно, кто ты, что ты, как я к тебе отношусь, если у тебя беда, я приеду и помогу» (Интервью № 60, Yamaha DragStar, мужчина, 30 лет, г. Москва, Стаж вождения — более 15 лет).*

Необходимость помощи в сложной ситуации, поскольку **байкер намного более уязвим** по сравнению с автомобилистом. Среди многих мотоциклистов есть полное понимание того, что в сложной ситуации мотоциклисту необходима хотя бы психологическая помощь друзей и собратьев по духу.

*«Это один из самых травмоопасных видов транспорта. Постоянно на дороге что-то происходит. Выезд из гаража — это выезд на войну: постоянное сражение за жизнь. И так думаю не только я, так думают большинство опытных мотоциклистов... которые живы более 2х сезонов. Если ездить в Европу, то и отношение автомобилистов к мотоциклистам более уважительное, нежели здесь. То есть в Москве опаснее ездить, чем в Европе. Гораздо опаснее» (Интервью № 139, Кирилл, возраст — 25 лет, Марка мотоцикла — Honda, Стаж вождения — 9 лет).*

Были и другие мотивы, которые в своих интервью называли респонденты, например, **мотив избранности**: байкерство как фильтр, отсекающий всех тех, кто не способен соблюдать этические кодексы. При этом байкеры разделяют реальную, действенную и так называемую показную солидарность.

*«Скажем так, в эту субкультуру попадают люди определенного склада характера, и это такой фильтр, т.е. если человек гнилой по жизни, он, конечно, придет, но довольно быстро отвалится. Так, как правило, бывает, потому что такие вещи часто и быстро вскрываются» (Интервью № 34, Suzuki Skywavawe An400, Роман, 26 лет, инженер-технолог, стаж вождения — 6 лет, г. Москва)*

*«...Есть клубы, в которых... это не байкеры, просто показуха, просто срисованная тупо показуха с Запада для быдла, покрутиться по телику, повилать, помелькать. За байкеров их никто не считает» (Интервью № 139, Кирилл, возраст — 25 лет, Марка мотоцикла — Honda, Стаж вождения — 9 лет).*

Возможности единения усиливаются, когда описанные выше факторы соединяются с временной и пространственной доступностью, т.е. желание помогать другим соединяется с **ситуативной доступностью** («Я свободен от других дел») и **пространственной доступностью**. Бывают ситуации, когда пилот просит о помощи, и, в зависимости от сложности этой самой ситуации, через 10–15 минут на место ДТП прибывают все мотоциклисты, которые находятся в округе. Это — мощная сила. Некоторые серьезные ситуации собирали до 60-70 пилотов-мотоциклистов.

Существует различная степень погруженности мотоциклистов в волонтерскую помощь и в движение солидарности. Не все из них готовы мчаться ночью сломя голову для того, чтобы помочь человеку в беде. Однако, как показывает практика, таких людей становится все больше и больше. Те, кто не вовлечен в реальную помощь на дорогах, взаимодействуют виртуально (работа по формированию текстов), но это также работа на развитие групповой солидарности, оказывающая влияние на все сообщество:

*«У меня есть знакомые, которые ездят на мотоцикле, я поддерживаю с ними связь, иногда выбираемся покататься. Сажу на форумах, в сообществах. Ну, то есть получается, взаимодействую немало, но в основном в мире Интернета» (Интервью № 137, Владимир, возраст — 22 года, Марка мотоцикла — Yamaha, стаж вождения — 2,5 года, г. Подольск).*

В мотосообществе большую роль в поддержке своих членов играет Интернет. Судя по результатам исследования И. Ксенофоновой [1], изучающей солидарности в сфере политического протеста, «включенность в солидарность (изначально выраженная в самом факте участия в сообществе) с другими напрямую зависит от **объема совместно воспринимаемой информации**, то есть информации, попадающей в **символический круг доверия**. Иными словами, такая солидарность становится общностью единомышленников, которым постоянный обмен информацией и участие в компьютерно опосредованной коммуникации необходимы для поддержания этой солидарности и для координации коллективных действий». Таким образом, современный Интернет катализирует мотосплоченность. **Во-первых**, с помощью информационного воздействия - информация об акциях, слетах, событиях появляется на мотофорумах и блогах постоянно. **Во-вторых**, Интернет



помогает поддерживать солидарность символическим участием: те, кто в силу каких-то причин не может поучаствовать в реальных действиях, получает возможность вести обсуждение, голосовать, распространять информацию по сети, выражать свое одобрение или неодобрение (ставить лайки), перепечатывать и т.д. **В-третьих**, в Интернете возникают новые дискурсы, которые *развивают сообщество мотоциклистов* интеллектуально, требуют от его представителей постоянного самосовершенствования и саморазвития. Можно сказать, что Интернет выступает *катализатором солидарности* (в данном случае мотоциклистов), поскольку:

- 1 Действует как *объединяющая площадка*.
- 2 Дает возможность *создания виртуальных сообществ*.
- 3 Помогает *развитию дискурсов* и распространению современных ритуалов и практик в сфере мотодвижения.
- 4 *Содействует сплочению*: будучи частью группы, люди неохотно покидают ее ряды; именно связи со своей группой создают условия для участия в последующих акциях солидарности.

Солидарность, которая формируется сегодня в мотодвижении, нельзя рассматривать как местечковую, или узкую солидарность. На наш взгляд, это движение вписано в более широкий политический и социальный контекст в ситуации пробуксовки в России социальных реформ: мотосообщество и действия мотограждан — это ростки гражданского общества. Эти ростки возникли именно среди них, потому что эта когорта людей — передовая для своего времени. Эти люди много путешествуют и могут сравнивать разные страны и континенты, поэтому их желание — не уехать из России, а изменить Россию, чтобы она стала страной комфортного проживания. В настоящее время, помогая мотоциклистам и развивая волонтерские программы, они тем самым заменяют функции государства. Но в будущем готовы передать бразды правления государству, участвуя в деятельности по развитию безопасности движения консультативно:

*«Наша основная идея — включить государство. Идеальная схема — если у нас что-то произойдет с государством вдруг когда-нибудь, на что мы все очень надеемся, то мы бы оставили за собой функции моральной поддержки при ДТП — это мы сейчас выполняем и будем выполнять. А вот что касается институционального уровня — то мы понимаем, как это должно быть — это должно быть экспертное сообщество, которое участвует в разработке решений по безопасности движения. Сегодня у нас программы подготовки пилотов мотоциклов разрабатывают пожилые тетки в мохеровых кофтах, которые сидят в министерстве образования, и у которых представление о мотоцикле в памяти со времен 50-х годов прошлого века... Именно они разрабатывают нам программы обучения и сертификации пилотов. Это — бред... Наша организация, «Мотоситизен» может работать в качестве экспертного сообщества, которое дает рекомендации и совместно с государственными органами утверждает другие правила и программы» (Интервью с одним из основателей движения «Мотоситизен»).*

Движение солидарности в рядах байкеров вызывает неоднозначную реакцию в обществе. Одни настроены враждебно, другие стали их сторонниками, например, автомобилисты в знак поддержки вешают у себя на авто таблички: смотрите в зеркала, могут быть люди на двух колесах. О том, каковы корни позитивного и негативного отношения к байкерам, мы рассмотрим в следующей статье.

## Литература

- 1 Ксенофонтова И.В. Новые солидарности в интернете: от дискуссии к действию : (на примере движения “за честные выборы”) // Academia.edu : [веб-сайт]. 2013. URL: <https://www.academia.edu/3617911>.
- 2 Самарин А. Н. Социальная эмпатия: у истоков солидарного сознания // Движение за возрождение отечественной науки : [веб-сайт]. URL: [http://www.za-nauku.ru/index.php?option=com\\_content&task=view&id=1263&Itemid=35](http://www.za-nauku.ru/index.php?option=com_content&task=view&id=1263&Itemid=35).
- 3 Урри Д. Мобильности. М. : Праксис, 2012.
- 4 Alexander J. C. The civil sphere. New York : Oxford University Press, 2006.
- 5 Steele C. M., Aronson J. Stereotype threat and the intellectual test performance of African Americans // Journal of personality and Social Psychology. 1995. Vol. 69, Nr 5. P. 797–811.