

«МЫ С ВАМИ ХОТЬ И “МОТО”, НО ВСЕ ЖЕ “ТУРИСТЫ”»: АССАМБЛЯЖ ПУТЕШЕСТВИЯ СОВЕТСКОГО ИНЖЕНЕРА В ПОЗДНЕМ СССР

Анна Агапова

*Анна Агапова, аспирантская школа по историческим наукам, Национальный исследовательский университет «Высшая школа экономики», Россия.
aagapova@hse.ru.*

Я благодарю моих рецензентов за ценные замечания и внимательное отношение к тексту, который стал для меня первым опытом знакомства с архивом бабушки. Я также благодарна Софии Шевчук за помощь в визуализации схемы ассамбляжа.

Статья посвящена устройству ассамбляжа мотопутешествия в позднем СССР по материалам домашнего архива инженера Владимира Алексеенко (1931–1977), бабушки автора, чья история путешествий насчитывает более 300 тысяч километров. Архивируя свой опыт в формате альбомов, слайдов и киноплёнок, мототурист делился им в печати и выступал в качестве эксперта по вопросам самодетельного досуга и обслуживания мотоцикла. Кейс Владимира Алексеенко является примером советского «дикого» туризма, который стал массовым в 1960-е годы в связи с изменением структуры рабочего времени и процессом автомобилизации, что повлекло за собой создание соответствующей мобильной инфраструктуры. Путешествия на частном транспорте обозначили траекторию на расширение приватной сферы через приватизацию индивидом темпоральных ритмов и освоение пространства. С опорой на теорию ассамбляжей Мануэля Деланда и концепцию туристического взгляда Джона Урри автор анализирует мотопутешествие через сеть отношений между водителем и искусственными актёрами, характеризующими субъективный опыт. Так, мобильность мототуриста опосредована мотоциклом, взгляд – камерой, а восприятие пространства – дорогой и картой. Мототуризм Владимира Алексеенко обнаруживает общие для этого досуга сюжеты и специфику материальной культуры инженерно-технических работников (ИТР), позволяя выявить связь между изобретательством и независимой мобильностью. Хотя значение частных архивов для истории позднесоветского периода нельзя преувеличить, они ещё не получили должной научной проблематизации и разработки. По мнению автора статьи, введение документов Владимира Алексеенко в научный оборот будет способствовать эмпирическому насыщению истории позднесоветской мобильности и субъективности, в частности.

Ключевые слова: мототуризм; поздний СССР; семейный архив; ассамбляж; мобильность; субкультура ИТР; мотоцикл; киборг; туристический взгляд

Памяти моих дедушек и бабушек

«А жизнь еще и потому хороша, что можно путешествовать». Этими словами Владимир Александрович Алексеенко (1931–1977) – конструктор, мототурист, фотограф и мой дедушка – завершал рукопись будущего пособия по мототуризму¹. Инженер «почтовых ящиков»², он переключался между институциональными режимами секретности и высокой географической мобильностью «дикого» туриста. Если к 1961 году общая протяженность поездок дедушки по Советскому Союзу составляла 80 тысяч км (Алексеенко 1961:12), то в начале 1970-х – уже более 300 тысяч (Алексеенко и Мамаев 1972:3). Настенная географическая карта мототуриста исчерчена маршрутами-воспоминаниями на юге и северо-западе страны: свой отпуск в компании друзей Владимир Александрович проводил обычно на Кавказе, в Крыму, в Западной Украине и на Балтике. На страницах социалистической печати туристы делились опытом активного отдыха и подготовки мотоцикла к путешествию: отрывки из будущего руководства «Мотоциклетный туризм» (1972) публиковал журнал «За рулем», путевые очерки появлялись в газете «Комсомольская правда», фотографии и обзоры советского мототуризма – в чехословацком «Motor Revue» и венгерском «Auto-motor». Убеденный в том, что «мотопутешествие должно оставить след» (Алексеенко и Мамаев, б. д.:67), четверть века, проведенные в дороге, дедушка запечатлел на фото- и киноплёнку (рис. 1).

В эпоху рекреационного бума послевоенных лет поездки на мотоцикле или автомобиле вошли в экономику частного досуга прежде всего обеспеченных горожан. Владимир Александрович, путешествовавший с 1951 года, принадлежал классу семей партийной номенклатуры³, которых отличали соответствующие уровень потребления и стиль жизни. В то же время мототуризм дедушки и его окружения примечателен в свете субкультуры инженерно-технических работников (ИТР)⁴. «Главный кадровый ресурс» научно-технической революции (Костерев 2019:41), инженеры периода урбанизации и больших проектов находились на переднем крае социального и технологического ускорения. Свой путь инженера Владимир Александрович начал в 1956 году, когда после демобилизации из Балтийского флота, где он прослужил четыре года (и параллельно окончил вечернюю школу рабочей молодежи),

¹ Эта цитата использовалась и в других позднесоветских публикациях для автопутешественников, например, «Справочнике автотуриста» (Кеангели и др. 1969), книге мотолюбителя Михаила Абузова (1969) и руководстве по мототуризму Владимира Захарина и Геннадия Пилюкевича (1989). Цитата обычно приписывается российскому путешественнику и натуралисту XIX века Николаю Пржевальскому, чей портрет встречался в советских школьных кабинетах географии.

² Почтовый ящик (п/я) в этом случае – советское предприятие режимного доступа, изготавливающее продукцию оборонного назначения. Шифр почтового ящика в СССР присваивали также закрытым административно-территориальным образованиям.

³ Отец дедушки Александр Ефимович Алексеенко (1902–1975) – партийный и госслужащий, член ВКП (б) с 1920 года. Мама дедушки – Позина Марковна Клупт (1904–1993) – экономистка строительной отрасли. До Великой Отечественной войны семья проживала в Ленинграде, а после эвакуации из Челябинска получила квартиру в Москве.

⁴ Дискуссия о наличии и специфике субкультуры ИТР остается открытой. См., например, дебаты в первом номере журнала «Ab Imperio» за 2013 год.

устроился техником в ОКБ московского НИИ. Затем работал конструктором и начальником отдела в других столичных НИИ. Профессиональный интерес инженера находил применение в пространстве частного досуга, где дедушка создавал, чинил и приспособлял предметы материального мира для себя и своей семьи. Увлечение мотоциклом – одно из воплощений технооптимизма ИТР, чьи отношения с советским «миром вещей» лишь недавно стали объектом научного внимания (см., например, Голубев [2020] 2022; Vasilyeva 2019).



Рис. 1. Владимир Алексеенко и его «Ява», 1961 год. Из архива мотоциклиста.

АРХИВ ВЛАДИМИРА АЛЕКСЕЕНКО И СЕМЕЙНЫЙ АРХИВ ИССЛЕДОВАТЕЛЯ

Источником в изучении мототуризма моего дедушки является его домашний архив фото-, киноматериалов и публикаций. Документируя события своей жизни с конца 1940-х годов, Владимир Александрович впоследствии стал коллекционером собственного фотографического и письменного присутствия в пространстве частного досуга и печати.

Основу архива составляют в основном подписанные и датированные фото- и кинодокументы: 27 фотоальбомов 1940–1970-х годов, 56 коробок цветных слайдов (около 1190 штук) и 9 киноплёнок за 1965–1977 годы, а также семь коробок

и две папки снимков разных лет. Публикации и черновики дедушки и его соавтора, одноклассника Феликса Мамаева, хранятся в трех картонных папках: в одной – две машинописные редакции пособия «Мотоциклетный туризм» (1969 года и «1-я редакция» без даты) и черновик одной из глав; в двух других папках вместе с экземпляром пособия собраны выпуски газет и журналов с публикациями дедушки за 1958–1971 годы (в нескольких экземплярах), переписка с издательством «Физкультура и спорт», чертежи к мотоциклу и рисунки на тему дорожных происшествий. Помимо этого, мои бабушка и мама сохранили фото-, кино- и аудиоаппаратуру дедушки.

Персональный архив дедушки является частью домашнего архива моей семьи по материнской линии, включающего различные материалы и личные вещи родителей, супруги и дочери Владимира Александровича с начала XX века. Документальное наследие собрано в чемодане 1970-х годов и картонной коробке – это главным образом источники личного происхождения (письма, рисунки, открытки, записные блокноты), документы бюрократического учета (анкеты-автобиографии, трудовые книжки, удостоверения и т. п.), фотографии (рис. 2). Следует, однако, отметить, что я понимаю архив шире – как открытую сеть отношений членов семьи и их материального наследия (Woodham et al. 2017), где содержание и ценность наследия переопределяются. Это порождает источниковедческую и, шире, методологическую проблему: если ранее я очерчивала архив семьи Алексеенко материалами дореволюционного и советского периода, вышедшими из употребления, то сейчас я включаю в сеть родовую квартиру и предметы интерьера, которые моя мама – участница создания и сохранения семейного архива – рассматривает в качестве объектов памяти.



Рис. 2. Архив Владимира Алексеенко. Фото автора.

Работа с источниками собственной семьи является автоэтнографическим вызовом для исследователя⁵. Отправным этапом в изучении подобного сюжета должна стать проблематизация позиции частного лица – участника семейных отношений – и артикуляция дистанции относительно объекта изучения (Рогозин 2015; Adams and Manning 2015). При подготовке статьи я затруднялась определить свою позицию по отношению к дедушке⁶: он ушел на фоне рака в возрасте 45 лет в 1977 году, и я не застала ни его, ни артикулированной памяти о нем. Впервые собранием его документов и семейным архивом я заинтересовалась в 2020 году, когда в рамках учебного курса взяла у моей бабушки биографическое интервью и посмотрела с ней несколько фотоальбомов. Для нас это был первый разговор о ее жизни и муже: «Первый раз я разговариваю о нем нормально. [...] А так я о нем вообще не говорила... боялась, наверное»⁷. До интервью я имела скудные представления о своих предках, а в отсутствие внимания с моей стороны бабушка и мама, которой на момент смерти отца было 9 лет, едва ли предлагали взглянуть на документы. Не успев продолжить разговор с бабушкой, после ее ухода я возобновила знакомство с архивом семьи в форме исследования.

Возвращаясь к архиву дедушки, я рассматриваю это собрание документов в качестве карты позднесоветского мототуризма, «обозревающей» условия и опыт активного досуга в 1950-х – начале 1970-х годов. Регулярный автор и член общественной приемной крупнейшего советского журнала об автотранспорте «За рулем», Владимир Александрович выступал в публичном поле с экспертной позиции, разделяя в том числе типичные для современного ему мототуризма практики.

Контекстуализации выбранного сюжета послужат: советская периодика («За рулем», «Советский спорт»), рассказы и руководства других мототуристов (Абузов 1969; Дар и Ельянов 1962; Зотов 1959; Козлов 1961), а также два интервью, которые в марте 2025 года я провела с конструкторами Минского мотовелозавода мастером спорта Владимиром Захариным (р. 1941) и Геннадием Пилюкевичем (р. 1939) и спортивным судьей и мастером спорта Николаем Самариным (р. 1947). Круг информантов формировался путем оповещения через онлайн-сообщества мотолюбителей и мототуристов и адресно по электронной почте. Kontakтами Геннадия Пилюкевича и Владимира Захарина со мной поделились на портале moto-travels.ru, электронный адрес Николая Самарина доступен на сайте московского отделения Федерации спортивного туризма России. В ходе интервью мне довелось увидеть лишь малую часть домашних архивов информантов, содержащих фото-, кино- и письменные документы. Обращение к этому эмпирическому опыту способствует «насыщенному описанию» советского мототуризма в условиях разрозненных сведений в государственных архивах.

⁵ Среди русскоязычных исследователей автоэтнографию на материалах семейной истории советского периода практикует Игорь Нарский (например, Нарский 2008; Narsky 2013).

⁶ Появление – далеко не сразу – в тексте статьи формы личного обращения к дедушке стало для меня в том числе дисциплинарным вызовом.

⁷ Татьяна Алексеенко, октябрь 2020.

МЕТОДОЛОГИЧЕСКАЯ РАМКА МОТОПУТЕШЕСТВИЯ

Мототуризм в позднем СССР был встроен в процессы автомобилизации, которую исследователи мобильности рассматривают в качестве системообразующего фактора для современности (Vöhm et al. 2006:3), трансформирующим субъективный опыт, режимы коммуникации и среду обитания. Согласно социологу Джону Урри, частный транспорт, предоставивший относительную свободу перемещения, позволил установить темпоральности, не привязанные к коллективным ритмам, и способствовал атомизации индивида (Urry 2004:29). Исследования позднесоветской и, шире, социалистической автомобилизации выявляют схожие процессы эмансипации в области гаражной культуры и рекреационной мобильности (Сигельбаум [2008] 2011; Golubev and Smolyak 2013:526–533; Tuvikene 2014), при этом советский частный досуг лишь недавно стал предметом изучения и затрагивает в основном автомобильный отдых (Попов 2012; Noack 2006:299–301). Алексей Попов, в частности, проследил социальную динамику неорганизованных («диких») отдыхающих в послевоенный период и отметил, что первыми «дикарями» в 1950-е годы стали представители научно-технических специальностей. Самодеятельный туризм на колесах как вид активной мобильности был подмечен Даян Конкер, которая обозначила его эмансипирующую функцию через практики DIY (от англ. do it yourself – сделай сам), развивающие автономию индивида (Koenker 2013:236–238). Значение последних для формирования частных досуговых трендов на примере самодельного автотранспорта описано Ольгой Смоляк (2011:251–256). Однако в сравнении с автомобилем мотоцикл оказывается более индивидуализированной формой мобильности, влияющей на характер автономии субъекта, DIY-практики, стили жизни и модели самоопределения. Одной из первых работ о роли мотоцикла в культуре позднего СССР является статья Елены Твердюковой (2019) о феномене чехословацкого мотоцикла «Ява» (Jawa): как показала автор, импортный мотоцикл в 1960-е годы оказался в фокусе новых стратегий социальной самоорганизации, товарного и культурного потребления, что подтверждает и кейс Владимира Алексеенко.

Как будет показано далее, советский мотоцикл был встроен в сложную сеть отношений, определяющих условия и практики мототуризма и расширяющих понятие социального. В связи с этим я предлагаю рассматривать мотопутешествие через ассамбляж как ситуативное горизонтальное взаимодействие водителя и других акторов. Концепция ассамбляжа Жюль Делеза и Феликса Гваттари была разработана Мануэлем Деландом (DeLanda 2016) в противовес субъектно-объектным иерархиям и апробирована исследователями мобильности в том числе на примере автомобиля (Dant 2004; Urry 2004). Качеством ассамбляжа является уникальность свойств и функций его участников, приобретаемых во взаимодействии и теряющих актуальность вне его. В случае мотопутешествия ассамбляж позволяет сохранить сетку гибридных отношений, которую размечали и артикулировали сами мототуристы. Я предлагаю сфокусироваться на наиболее устойчивых связях, образующихся между водителем, техникой, картой, дорогой и инфраструктурой (рис. 3).

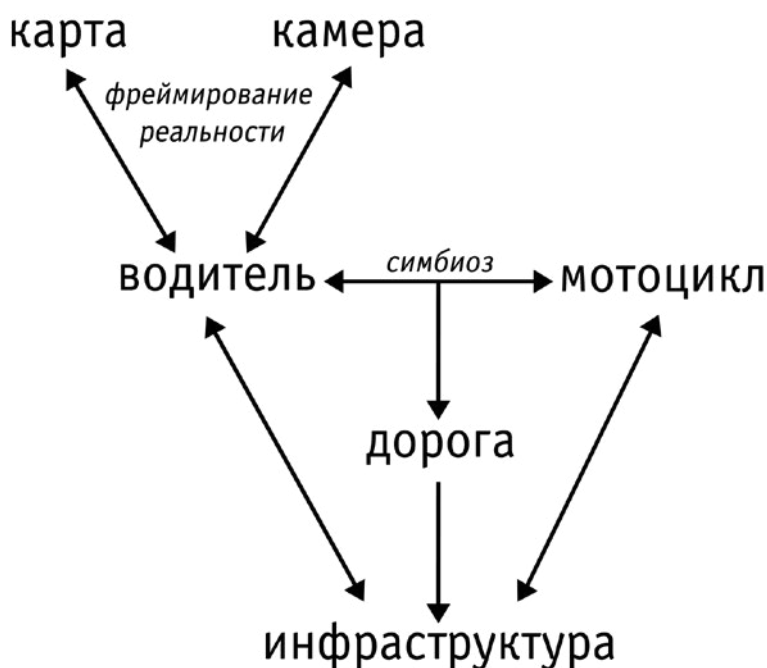


Рис. 3. Схема ассамбляжа мотопутешествия.

Переходя к структуре статьи, сперва я приведу институты и материальные условия обеспечения мототуризма в позднем СССР. Обозначив административные возможности и ограничения, я сделаю экскурс в историю мотоспорта и появления на советском рынке востребованного у туристов мотоцикла «Ява». Затем, уделив внимание мобильной инфраструктуре и дорожной карте в подготовке маршрута, я охарактеризую взаимодействие мототуриста с другими акторами ассамбляжа – мотоциклом, дорогой и камерой. Через практики обращения с мотоциклом будет показано, как по мере интенсификации отношений водителя и машины возникает киборг (по Донне Харауэй), характеризующий субъективный опыт – в частности, состояние скорости, которой будет посвящен отдельный раздел. Анализ визуальной составляющей путешествия я начну с дороги – оператора семиотически насыщенного пространства – и обращусь к советскому туристическому взгляду в хронике моего дедушки. В заключении я вернусь к его настенной карте, где через персональную географию просматривается сеть советского мототуризма 1950–1970-х годов.

САМОДЕЯТЕЛЬНЫЙ МОТОТУРИЗМ В ПОЗДНЕМ СССР

Владимир Александрович был «диким» туристом. Согласно справочнику «Новые слова и значения» по материалам советской прессы и литературы 1960-х годов, «дикарь» – это тот, «кто отдыхает, путешествует неорганизованно, в частном порядке» (Котелева и Сорокин 1971:157). Уже в начале 1950-х годов Владимир Алек-

сандрович и его одноклассник сколотили «самодеятельный мототуристский клуб» (Алексеевко 1961:12) с плавающим составом, который сохранял традицию ежегодных пробегов на протяжении почти двадцати лет.

Потребность выбраться «на волю» стала характерной чертой современной городской жизни в СССР: постепенный переход во второй половине 1960-х годов на пятидневную рабочую неделю и увеличение отпуска способствовали сезонной миграции граждан, которые «подобно кочевникам, снявшимися со своей стоянки» (Черных 1978:159), ежегодно отправлялись на отдых или в путешествие⁸. При этом моторизированные странники противопоставляли себя большинству, предпочитающему пассивное времяпрепровождение: «Желание совершить путешествие приходит к людям по-разному. Но у человека беспокойного, любознательного, стремящего к самоусовершенствованию или к самоутверждению, такая идея непременно становится частью его духовной жизни» (Захарин и Пиллюкевич 1989:27). Говоря о потребности активного отдыха, инженер-радиотехник ОКБ МЭИ Евгений Зубков включил его в цикл жизни профессионального сообщества, к которому принадлежал и Владимир Александрович: «Молодым организмам, киснувшим в атмосфере коммуналок, пеленок, детских болезней, семейного быта во всех его проявлениях, горящимся над макетами, схемами, документами в тесноте прокурных лабораторий, хотя бы раз в год требовалась разрядка, и невозможность ее получения воспринималась как маленькая трагедия» (Зубков 2011:260). Маскулинная культура характеризовала как мототуризм, так и практики вождения и обслуживания транспорта в целом: обычно, хоть и не всегда, мотолюбители путешествовали в мужской компании до тех пор, пока не обзаводились семьями и автомобилем.

Крайне разнообразный, советский туризм разделяли на плановый и самодеятельный, или массовый (Штюрмер 1985); последний в свою очередь был организованным, в том числе спортивным, и «диким». Мототуризм в этой сетке координат был зонтичным определением, объединяющим агитационные пробеги, спортивные походы и «дикие» путешествия. В 1950-е годы, когда мототуризм официально еще «не получил права на жизнь» (Лаврентьев и Лукин 1954), материальные ресурсы для организации дальних поездок на мотоциклах были сосредоточены при Добровольном обществе содействия армии, авиации и флоту (ДОСААФ)⁹. В силу специализации на военно-технической и спортивной подготовке общество не могло взять на себя управление туризмом. Параллельно энтузиасты создавали автототуристские ячейки при клубах туристов, находившихся в структуре Всесоюзного центрального совета профессиональных союзов (ВЦСПС). Например, в Московском клубе туристов, официально открытом в 1950 году, автомобильная

⁸ Например, число только плановых туристов и отдыхающих, по данным профсоюзов, возросло с 13,9 миллионов в 1963 году до 50 миллионов в 1967-м (Дворниченко 1985:93).

⁹ Например, в 1954 году ячейками ДОСААФ проведено 324 пробега на мотоциклах (193 – в автототоклубах и 131 – в первичных организациях), в которых участвовал 8641 человек, тогда как члены Московского клуба туристов годом раньше совершили всего 6 мотопоходов. См. Государственный архив Российской Федерации, ф. 9552, оп. 1, д. 301, л. 63; Центральный государственный архив города Москвы, ф. Р-28, оп. 2, д. 99, л. 4.

секция к 1953 году была расширена до автмотосекции¹⁰. К началу 1960-х годов «хозяина» у автмототуризма еще не было: «Нет пока такой организации, которая бы широко, масштабно продумала и организовала развитие этой новой и весьма перспективной отрасли туристского движения» («Кемпинг... поперек дороги» 1962). Ситуация стала меняться после создания в 1962 году при Центральном совете по туризму секции автмототуризма, с 1966 года – Центрального клуба автмототуристов, а на местах – их республиканских отделений («В путь, друзья!» 1967). В задачи секции (клуба)¹¹ помимо управления низовыми организациями входили: разработка маршрутов (общедоступных и по путевкам), издание справочной литературы, а с 1965 года – ведение спортивного авто- и мототуризма (организация всесоюзных соревнований и слетов, контроль за деятельностью маршрутно-квалификационных комиссий на местах и т.д.). В ходе этих преобразований по постановлению Центрального совета по туризму в 1964 году был открыт Московский клуб автмототуристов (МосКАМТ). Служившие образованию сети туристов, секции и клубы давали участникам возможность «сколотить хорошую самодеятельную группу» (Алексеев и Мамаев 1972:12). С созданием Всероссийского добровольного общества автмотолюбителей (ВДОАМ) в 1973 году значительные административные и материальные ресурсы в сфере прежде всего инфраструктурного обеспечения туристов оказались сосредоточены в новой организации¹².

Как и любая деятельность советских граждан, туризм должен был стать видимым для государства: с одной стороны, из соображений безопасности (Усыскин 2007:157), с другой – с целью планового администрирования и контроля за финансовыми операциями населения. Согласно «Правилам организации самодеятельных туристских путешествий на территории СССР» от 1962 года, организованное путешествие (в том числе спортивное I–V категорий сложности¹³) следовало регистрировать в маршрутно-квалификационной комиссии местного туристического отделения для получения маршрутного листа (книжки) – документа, в который вносились отметки о прохождении контрольных точек пути (любых госучреждений, где могли засвидетельствовать посещение туристов). Формально наличие этого документа гарантировало приоритетное право на проживание в гостинице,

¹⁰ Центральный государственный архив города Москвы, ф. Р-28, оп. 2, д. 99, л. 2. Владимир Александрович и его одноклассник были членами этой секции. В статье для венгерского журнала «Auto-moto» дедушка описал день из жизни Московского клуба туристов: здесь можно было получить консультацию по вопросам обслуживания транспорта, подобрать маршрут дальней поездки или выходного дня, посетить лекции, найти спутников в путешествие (Alekszejenko 1962:23).

¹¹ К настоящему моменту я не нашла архив документации секции/клуба.

¹² Об институциональном конфликте между автмототуристами и ВДОАМ см. материалы оргплена Центральной секции автмототуризма от 14 марта 1976 г.: Государственный архив Российской Федерации, ф. 9520, оп. 1, д. 2391.

¹³ В 1965 году мото- и автотуризм вошли в Единую всесоюзную спортивную классификацию наряду с пешеходным, горным, лыжным, велосипедным, водным, спелеотуризмом и ориентированием на местности.

прокат снаряжения, обслуживание на заправочных и ремонтных станциях, что преподносилось как преимущество перед «дикими» туристами (Aleksejenko 1962:23). Те же возможности в приоритетном порядке давали платные путевки республиканских советов по туризму, а обслуживание «дикарей» в ряде заведений или не предполагалось, или производилось по остаточному принципу.

Впрочем, масштаб самостоятельного досуга в позднем СССР превосходил попытки его ограничения¹⁴. Практически на любом предприятии существовала «прослойка любителей путешествий, не скованная жесткой организационной структурой» (Зубков 2011:259). Историк Алексей Попов предложил различать «дикарей по выбору», намеренно дистанцирующихся от коллектива ради обретения пусть и временной, но свободы, и «дикарей по принуждению», планирующих отдых самостоятельно из-за дефицита путевок (2012:272). Владимир Александрович и его друзья принципиально сделали выбор в пользу свободы передвижения, наблюдения и общения.

«ТАК МОТОЦИКЛ СТАЛ ТУРИСТОМ»: СОВЕТСКИЙ МОТОСПОРТ В ПРЕДДВЕРИИ ТУРИЗМА

Мототуризму предшествовали гонки. Первые соревнования на «механических экипажах с бензиновым двигателем» на 39 верст прошли под Санкт-Петербургом в 1898 году – на четыре года позже, чем в Европе – и не прекращались даже в Гражданскую войну (Борисов 1928:6). В 1924 году было разыграно первенство СССР по мотоспорту, который затем вошел в программу Всесоюзной рабочей спартакиады 1928 года в формате кросса на 100 км – соревнования на пересеченной местности с естественными или искусственными препятствиями. В это время советский спортивный парк мотоциклов состоял из иностранных моделей, а собственное производство, но по немецким чертежам, было развернуто в середине 1930-х годов на заводах в Ленинграде, Ижевске, Подольске и Таганроге. В период оснащения армии моторизованным транспортом в 1930-е годы технические виды спорта получили поддержку на высшем уровне (см., например, Абрамов 1938:18–19).

После Второй мировой войны СССР вступил в соревнования со странами социалистического блока, и Всесоюзный комитет по делам физической культуры и спорта с целью развития отечественного мотостроения ввел запрет на использование зарубежных мотоциклов (Карнеев 1999:56). Однако машины советских гонщиков, которые являлись репликами довоенных моделей немецкой марки DKW, уступали тогдашней звезде европейского спорта – чехословацкой «Яве» («Советским мотоциклистам» 1956). Отставание технической мысли было остро воспринято на волне неудач в мотогонках мирового уровня после присоединения СССР к Международной мотоциклетной федерации (ФИМ) в 1956 году. Так, на XXXI Международных шестидневных соревнованиях эндуро, проходивших в Западной Германии в 1956 году, советская сборная заняла в общем зачете последнее место, а команда Чехословакии в четвертый раз выиграла главный приз («Советским мо-

¹⁴ Например, согласно данным за 1958–1988 годы, доля плановых туристов в Крыму не превышала четверти, большинство же отдыхали «дикарями» (Попов 2012:264).

тоциклистам» 1956). Два года позже СССР заключил соглашение с Чехословакией о совместной разработке спортивных мотоциклов для советских гонщиков на базе Центрального конструкторского экспериментального бюро в подмосковном Серпухове (Иваницкий 1960). Незадолго до этого «Ява» малой партией поступила на советский внутренний рынок (Твердюкова 2019:54), а с 1960 года импортировалась регулярно (Новотный 1966).

В эпоху технологического ускорения СССР охватила мотоспортивная лихорадка¹⁵. Показательно, что Владимир Александрович и его друзья не только были зрителями мотоспорта, но и в юности участвовали в любительских соревнованиях¹⁶, а мои информанты Николай Самарин и Геннадий Пилюкевич пришли в туризм после мотосекций ДОСААФ.

Как писали в статье «В защиту гонок» в журнале «За рулем» 1929 года, испытания транспорта на скорость стимулировали разработку более совершенных и безопасных технологий (Х-в 1929:9), а с появлением «надежных машин» «мотоцикл стал туристом» (Алексеенко и Мамаев 1969:4). Двухколесный транспорт получил новый импульс к развитию в качестве демократичного способа передвижения в конце 1950-х годов, когда советская промышленность осваивала производство легкомоторных машин по европейским образцам. Начиная с 1957 года Тульский и Вятско-Полянский машиностроительные заводы выпускали мотороллеры «Тула» Т-200 и «Вятка» ВП-150 – реплики немецкого скутера Goggo-Roller 200 и итальянского Vespa-150 соответственно. Воплощение романтической жизни на колесах, мотороллер использовался жителями городов для выходных прогулок и стал одной из материализаций настроений «оттепели» 1960-х годов¹⁷.

«ЯВА» И ДРУГИЕ: МОТОЦИКЛЫ ВЛАДИМИРА АЛЕКСЕЕНКО

Для одних водителей двухколесный транспорт являлся «паллиативным решением» (Соколов 2019:47) при ограниченном бюджете, для других – видом спорта, тогда как «дикари» видели в нем форму независимой мобильности. Уже первая поездка на мотоциклах К-125¹⁸ Владимира Александровича и его друзей в 1951 году из Москвы в Ленинград и обратно определила «способ передвижения на время отпусков», и «всем другим видам транспорта была дана отставка» (Алексеенко и Мамаев 1969:1). А начинали будущие мотолюбители в школьные годы с велосипедных выездов в Подмоскowie, как и герои очерков «Там, за поворотом»

¹⁵ Мотоспорт стремительно зарождался в новых атомных городах, населенных учеными и инженерами. Например, в Свердловске-45, основанном в 1947 году, первый мотокросс прошел в 1954-м; «самым любимым зрелищем обнинцев» были мотогонки (Черных 1978:159); «технические виды спорта пользовались популярностью» и в Озерске (Клепикова и др. 2015:112).

¹⁶ Об этом, по словам моей мамы, вспоминали друзья ее отца.

¹⁷ В 1960 году в советский кинопрокат вышел итальянский фильм «Римские каникулы» (1953, реж. Уильям Уайлер), ранее прославивший мотороллер «Vespa».

¹⁸ Известно лишь, что дедушка приобрел мотоцикл подержанным (Алексеенко 1961:12). В домашнем архиве сохранился его технический паспорт.

(Дар и Ельянов 1962), преодолевшие на велосипедах с мотором 10 тысяч километров, прежде чем пересели на мотоцикл с коляской.

Владимир Александрович сменил пять мотоциклов и два автомобиля. После К-125 он пересел на ИЖ-49, а уже в 1955 году любимым двухколесным спутником стала «Ява»¹⁹. Вероятно, стать одним из первых обладателей редкой машины мотолюбителю помог его отец, который вскоре займет должность старшего инженера в Госкомитете по новой технике Совета Министров СССР. Причем Владимир Александрович и его одноклассник Феликс Мамаев (оба ездили на одинаковых мотоциклах) успели обкатать разные модели «Явы»: «Кўвацка» типа 354 в 1955–1959 годах, «Ogar» – в 1956-м, а в 1959-м дедушка приобрел у соседа по подъезду скорее всего другой подвид той же модели²⁰. Последняя была вскоре укомплектована прицепной коляской «Velorex»²¹ за 3000 рублей (цена на 1960 год).

«Сверкающая и франтовая» (Дар и Ельянов 1962:188), «Ява» оставалась для советских мотолюбителей едва ли не самым желанным мотоциклом вплоть до 1990-х годов. По качеству исполнения, легкости в управлении и обслуживании она опережала сопоставимые по классу советские модели: ИЖ-56 с тем же объемом 350 см³ «весил на 20 килограммов больше, ехал на 15 км/ч медленнее и по ходовым качествам сильно уступал чешскому конкуренту» («60 лет “Старушке”» 2014). «Надежность и удобство» чехословацкой машины по достоинству оценили именно туристы. В 1958 году в чехословацком журнале «Motor-Review» Владимир Александрович и его друг, используя псевдонимы, опубликовали «Письмо из Советского Союза», где описали опыт эксплуатации «Явы» в различных дорожных условиях – от асфальта до горных перевалов: «Мы проехали на наших мотоциклах “Ява” по 20 000 км каждый и за это время не заменили ни одной детали» (Alexandrowitsch and Michajlowitsch 1958:12). А минские инженеры Владимир Захарин и Геннадий Пилюкевич, хоть и путешествовали неоднократно на мотоциклах собственного производства, были обладателями «Явы» и венгерской «Паннонии»²² соответственно.

После денежной реформы 1961 года «Яву» с объемом двигателя 250 см³ можно было приобрести²³ примерно за 550 рублей, а объемом 350 см³ – за 650–700 рублей. (Твердюкова 2019:55). Покупка мотоцикла сопровождалась всеми издержками советских социально-экономических отношений: ожидание тянулось годами, при этом существовала практика продажи мест в «народной» очереди; одновременно машину и комплектующие можно было приобрести «с рук» по за-

¹⁹ Объем импорта мотоциклов за этот год неизвестен. Главный конструктор завода «Ява» Ян Крживка упоминал, что впервые чешские мотоциклы поступили в советскую продажу как раз в 1955 году («Разговор о новой Яве» 1973).

²⁰ В сохранившемся техническом паспорте мотоцикла его модель не указана.

²¹ Чехословацкая марка завода-партнера «Явы».

²² Марка также импортировалась в СССР.

²³ В 1961 году должностной оклад, например, в машиностроении для техника (низшая инженерная должность) составлял 70–80 рублей, для инженера предприятия, изготавливающего простую продукцию – 85–100 рублей, для инженера предприятия, изготавливающего сложную продукцию – 90–100 рублей, особо сложную – 95–120 рублей (Марков 1961:28).

вышенной цене²⁴. Со временем СССР стал крупнейшим импортером «Явы»²⁵, хотя далеко не всего модельного ряда и лишь в одном варианте расцветки – вишневом.

Советский рынок двухколесного транспорта был одной из точек сдвига в потребительских тактиках в позднем СССР: «С ростом благосостояния трудящихся растут их запросы. Одних устраивает легкий и дешевый мопед, другие предпочитают мотоцикл с коляской, третьи хотят иметь мотороллер, пригодный для езды по сельским дорогам» (Юрков 1959:3). На современный стиль потребления указывает стремление Владимира Александровича и его окружения приобретать последние модели техники любимой марки, ставшей атрибутом социального престижа. В то же время машина иностранного производства являлась воплощением мечты советских мототуристов о преодолении границ: «Теперь у нас есть страстное желание приобрести новейшие мотоциклы “Ява” и отправиться в Чехословакию в качестве туристов. Это наше желание обязательно сбудется» (Alexandrowitsch and Michajlowitsch 1958:13)²⁶.

«ГДЕ ЖЕ ТУРИСТСКАЯ ЛИТЕРАТУРА?»: ДОРОЖНЫЕ КАРТЫ

Мототуристу была необходима карта – не только для выбора маршрута и навигации в пути, но и для обретения сюжета путешествия. Владельцы транспорта испытывали трудности²⁷ с поиском информации о дорогах в условиях «мизерных» тиражей специализированных изданий, которые охватывали к тому же лишь «хорошо известные маршруты» («Моторный туризм взрослеет» 1965), в связи с чем приобретали карты «из-под полы»²⁸ (Зингер и Тилевич 1967:11) или копировали их из отчетов других туристов²⁹. Например, Геннадий Пилюкевич и Владимир Захарин составляли отчеты на сотни страниц, фиксируя не только дорожные, ландшафтные и метеоусловия в пути, но также опыт эксплуатации мотоциклов собственного производства³⁰ (рис. 5).

²⁴ См., например, «О “Явах” с любовью...» (2009). В середине 1960-х годов Николай Самарин и его друг заплатили продавцам за возможность купить «Яву» вне очереди. Минские инженеры назвали этот сюжет «раздутой темой».

²⁵ СССР также импортировал чешские мотоциклы «Чезет» (ČZ, česká zbrojovka Strakonice), больше востребованные среди спортсменов и набравшие популярность скорее к 1980-м годам.

²⁶ В Чехословакии дедушка так и не побывал.

²⁷ По замечанию моего рецензента, политическая стратегия воспитания советского субъекта посредством карты, ставшая предметом изучения Галины Орловой (см., например, Орлова 2004), вступала в противоречия с картографическими режимами секретности и сложившимся информационным дефицитом в этой области.

²⁸ Геннадий Пилюкевич «по благу» пользовался довоенными немецкими картами и «Атласом схем железных дорог СССР» – последний позволял ориентироваться в малонаселенных районах.

²⁹ Отчет о пройденном маршруте входил в программу спортивных путешествий выше I категории сложности как свидетельство, необходимое для зачета категории. См. библиотеку отчетов о спортивных походах: <https://www.tlib.ru>.

³⁰ Отчеты минских мототуристов 1960–1980-х годов выходят за рамки сухой фактологии и содержат лирические зарисовки и размышления, авторские иллюстрации.



Рис. 4. Отчет 1974 года о мотопоходе Минск – Соловки под руководством Владимира Захарина. Авторский рисунок, форзац.

«Атлас автомобильных дорог СССР», впервые изданный в 1959 году тиражом 50 тысяч экземпляров, при всех своих несовершенствах был обречен стать «библиографической редкостью» («Моторный туризм взрослеет» 1965). В нем карты союзных республик и областей в масштабах 1 к 20 000, 30 000 и 40 000 были дополнены схемами маршрутов, соединяющих крупные города (например, Москва – Ялта, Ленинград – Одесса). По отзывам автомототуристов, выбранный масштаб не учитывал разницу в плотности дорожной сети республик, а отсутствующие сведения о качестве дорог были для водителей ценнее, чем их классификация по административному принципу («Читатели об “Атласе”» 1960).

Несмотря на неоднократные переиздания, «Атлас» устаревал уже на момент выхода, а в ряде случаев содержал искажения³¹. Так, главный редактор Главного управления геодезии и картографии С. Шуров в 1965 году переложил ответственность за несвоевременное обновление «Атласа» на республиканские управления шоссейных дорог, которые «не торопятся предоставить» актуальные сведения («Забывтая книга» 1965). Быстроменяющаяся жизнь предъявляла новые требования к картографической продукции: «Ныне выпускаемые атласы автомобильных дорог, карты и схемы громоздки, дороги и малоудобны. Некоторые из них имеют ряд неточностей, к тому же выпуск их значительно отстает от темпов строительства дорог. Дешевле и лучше выпускать схемы-буклеты по отдельным районам

³¹ Подтверждения этого на собственном опыте привел инженер и спортивный мототурист Иван Ксенофонтов, интервью у которого я взяла уже после окончания работы над статьей.

с кратким описанием их достопримечательностей» (Жолнерович и Разживин 1963). Подобные тематические издания рекомендовали, в частности, Владимир Александрович и его соавтор: «По пяти республикам на автомобиле» (1-е изд. 1962) и «Москва – Киев – Закарпатье» (1-е изд. 1963). Схемы отдельных маршрутов публиковали журналы «За рулем», «Ветер странствий», «Турист».

Связывая начало и конец пути, карта – в особенности та, на которой прочерчен пройденный маршрут – аккумулировала воспоминания о путешествии: «Но как привезти ясное небо, солнце, скорость и ветер? Я, пожалуй, привезу тебе нашу дорожную карту. Мы повесим ее на стену, и она наполнит комнату, где мы будем жить, светом, пространством и приключениями» (Дар и Ельянов 1962:221).

«КЕМПИНГ? А У НАС ТАКОГО НЕТ»: ИНФРАСТРУКТУРА АВТОМОТОТУРИЗМА

Лето 1935 года, по словам председателя автотомосекции Всесоюзного комитета по делам физкультуры и спорта Макса Юнпрофа, стало «первым в СССР “жарким” сезоном авто-мототуризма» (1935:18). Его действующими лицами были названы инженеры – «главный столп» сталинской индустриализации (Шаттенберг [2002] 2011:296). В годы второй пятилетки, когда власть пестовала «людей, овладевших техникой», им и был доступен «дикий» отдых на частном транспорте. Пионеры советского туризма на колесах прокладывали маршруты в условиях отсутствия навигации, станций техобслуживания и оборудованных стоянок для ночлега, изобретая бытовые приспособления на ходу (Юнпроф 1935:18). Десятилетия спустя этот вид отдыха все еще оставался «изнурительным хобби» (Зубков 2011:259), а решение старых проблем – «мечтой пока мало обозримого будущего» (Науменко 1975:20).

В послевоенные годы рост числа автомотовладельцев обозначил необходимость создания жилой мобильной инфраструктуры. Так, в 1961 году на побережьях Черного и Азовского морей отдыхали около 500 тысяч человек, по большей части «неорганизованно, без элементарных гигиенических удобств и комфорта» (Кумпан 1962:3). Проектирование типовых «городков для автотуристов» в 1959 году возглавил НИИ общественных зданий Академии строительства и архитектуры СССР. Новые стоянки краткосрочного пребывания, названные через кальку с английского языка «кемпинг» (от англ. camp – лагерь), предполагали компактное размещение до 200 человек в палатках или домиках с бытовыми удобствами общего пользования. К 1960 году на дорогах, соединяющих Москву с крупными городами Белорусской и Украинской ССР, действовали 20 кемпингов, созданных еще по индивидуальным проектам (Кумпан 1961:44).

В очерке для «Комсомольской правды» Владимир Александрович и его соавтор описали кемпинг неподалеку от Минска как новое явление, не пользовавшееся «должной популярностью»: советские туристы воспринимали стоянку с вывеской на английском языке как заведение для иностранцев «и проезда [ли] мимо» (Алексенко и Иванов 1960:4) (рис. 4). Впрочем, места в кемпингах вскоре стали заканчиваться, а приоритет в размещении отдавался обладателям путевок и маршрутных листов (Кеангели и др. 1969:150). В 1971 году мастер спорта Юрий Грот отмечал,

что если «качество обслуживания на плановых маршрутах улучшается с каждым годом, то отношение к “дикарям” остается все то же, что и 10–20 лет назад» (1971:2). В сравнении с мотоциклистами больше везло автомобилистам: они могли ночевать в машинах или приобрести жилой прицеп – например, модель «Скиф» пермского завода «Машиностроитель», выпускавшуюся с 1973 по 1993 годы.



Рис. 5. Владимир Алексеенко на фоне кемпинга в районе Львова, 1963 год.
Из архива мототуриста.

Водители также искали редкие заправки и станции ремонта, многие из которых в первую очередь принимали ведомственный транспорт и не жаловали «частников»: «Дежурная заправочная обслуживала только интуристов. Увы, мы были “дикие”» (Алексеенко и Иванов 1960:4). Если автомобилисты всегда перевозили канистру топлива с собой, мотоциклисты нередко обращались за помощью к другим водителям – эту практику Владимир Александрович фиксировал на фотоленку. Несмотря на отсутствие «многих преимуществ» планового отдыха (Aleksejenko 1962:23), неудобства компенсировала сама возможность частного путешествия: «Эту бездомную, эту колесную жизнь никому, никому не отдам!» (Абузов 1969:6).

«НУЖНО ИМЕТЬ КОШАЧИЙ СЛУХ И СОБАЧИЙ НЮХ, ЧТОБЫ ВЕСТИ МАШИНУ»: АССАМБЛЯЖ В ДВИЖЕНИИ

Условием образования ассамбляжа мотопутешествия является взаимность, или со-действие (Böhm et al. 2006:13; DeLanda 2016:1). В сообществе мотолюбителей машина выступала объектом «технического творчества» (Алексеенко и Мамаев 1972:57) и бережной заботы: «Готовить мотоцикл надо очень тщательно, я бы сказал, с любовью – только тогда он будет верным другом на протяжении всего путешествия» (Алексеенко 1961:12). Водитель не только отлаживал технику, но и при-

способливал ее для своих нужд. Если спортсмены, например, стремились облегчить конструкцию мотоцикла, то мототуристы расширяли полезную площадь за счет дополнительных приспособлений и «лишних» пустот³². Ввиду дефицита владельца изготавливали необходимые детали самостоятельно и делились чертежами своих разработок в печати. Например, конструкции багажника, защитных дуг, ветрового щитка и других элементов для мотоцикла Владимир Александрович и его соавтор описали на страницах «За рулем» (Алексеевко 1961; Алексеевко и Мамаев 1968) и в своем руководстве. Подобные адаптации не только имели практическое значение, но должны были отвечать эстетике самой техники: «Удачно найденные очертания радуют глаз, и надо стремиться, чтобы самодельное туристское оборудование органически вписывалось в обводы машины и гармонировало с ними» (Алексеевко и Мамаев 1972:65) (рис. 6).



Рис. 6. Супруга Владимира Алексеевко Татьяна (моя бабушка) и укомплектованная «Ява», около 1975 года. Из архива мототуриста.

В свою очередь, мотоциклисту рекомендовали учиться понимать язык своей машины – слушать, а также обонять, для выявления неисправностей (Абузов 1969:87; Берман 1936:136; Козлов 1961:6). Как описал историк Стефан Кребс

³² Известно, например, что дедушка перевозил в фарах отснятую пленку (Алексеевко и Иванов 1960:4).

на материале немецких автомобильных руководств 1920–1930-х годов, декодирование машинных сигналов предполагает тонкую настройку чувственного восприятия (Krebs 2012). По мере знакомства с языком техники ее «голос» приобретает для водителя «живое» звучание, неразличимое за пределами ассамбляжа: «хорошо налаженный двигатель, как уверяют водители-романтики, поет» (Алексеенко и Мамаев 1972:19).

Общение с мотоциклом для инженеров было отношением равных сторон: «Мотоцикл – равноправный член вашей группы. Больше того, вы многим обязаны ему. Не он ли несет вас в неведомые дали, *честно* выполняя свой долг» (Алексеенко и Мамаев 1972:129; курсив добавлен). В ответственном отношении к машине проступал технократический этос инженера: «Не имеющая психики, не поддающаяся внушениям аппаратура не понимает социалистических обязательств, посулов, угроз, вранья и демагогии. [...] Процесс разработки делает тебя *честнее* и педантичнее» (Зубков 2011:169; курсив добавлен).

Ассамбляж в движении предполагает сокращение дистанции между водителем и мотоциклом: «Первые 100 км – время личного знакомства с машиной, когда вы остаетесь с ней один на один, без гаража и запасных частей»; «в эти счастливые для мотоцикла минуты вы познаете друг друга и дальше продолжаете быть друзьями, учитесь чувствовать и понимать взаимно» (Козлов 1961:46, 42). Если для обслуживания транспорта необходимо освоить навык аудиального общения, то мотоцикл в движении дисциплинирует тело водителя (Bonham 2006:57): в частности, одним из условий хорошей езды становится «тонкое чувство равновесия» (Алексеенко и Мамаев 1963:23). Как и автомобиль, мотоцикл обязывает человека развить скорость реакции, соответствующую текущим условиям на дороге, чтобы «мгновенно ориентироваться в любой обстановке» (Тилевич 1962:13). При этом недостаточно реагировать на вызов – нужно уметь предвидеть его (Ветринский 1974:36). Другими словами, машина побуждает к выработке автоматизма³³.

Мотоцикл интенсифицирует субъективный опыт водителя: расширяет диапазон видимого и модифицирует восприятие среды (Dant 2004:72; Urry 2004:28). Действуя сообща, участники дорожной сборки развивают гибридную кинестезию, что наконец позволяет водителю «слиться с мотоциклом воедино» (Алексеенко и Мамаев 1972:97): «Человек, свыкшийся с машиной настолько, что руль для него становится продолжением рук, а педали он чувствует как собственные ноги, умеет командовать ею так, как командует его телом мозг» (Мандрус 1962:60). О симбиозе человека и техники академик Анатолий Дородницын в 1967 году рассуждал как о киборге будущего, наделенном гораздо большим «количеством связей с внешним миром» и способным, например, воспринимать спектры волн, прежде человеку недоступные (Лазарев и др. 1967:58). Определение киборга в интерпретации Донны Харауэй ([1985] 2017), оппонирующее социальным объективациям, позволяет охарактеризовать туриста на мотоцикле в качестве субъекта эпохи новой мобильности, сочетающего гибридные позиции.

³³ Это резонирует с дискурсом эпохи научно-технической революции об автоматизации жизненных процессов и среды обитания человека.

«В ПРИНЦИПЕ ТУРИЗМА – НЕ ГНАТЬСЯ ЗА КИЛОМЕТРАМИ»: СКОРОСТЬ В ОПЫТЕ МОТОТУРИСТА

Скорость, сопутствующая мототуризму, – заглавный троп модерна и мобильной культуры (Duffy 2009:4). «На спидометре стрелка колеблется возле цифры 110. Кто из мотоциклистов не испытывал упоения скоростью и свистом ветра в ушах, быстрой сменой видов и впечатлений!» (Aleksejenko 1962:24). Скорость не только позволяет оперировать временем, но трансформирует визуальный опыт водителя, который исследователь модернизма Энда Даффи (Duffy 2009:157–198) охарактеризовал как режим «размытого» глаза (англ. *rapid eye*), когда во взгляде наблюдателя «предметы теряют отчетливые очертания» (Иванов 1955:13). Истончая связь человека с миром (Бауман [2000] 2008:10), скорость ослабляет контакт со средой и обособляет водителя: «Мы опять почти ничего не видели: ни пейзажей, ни городов, ни людей; все внимание было сосредоточено только на четырех цифрах, неустанно сменяющих друг друга в маленьких окошечках счетчиков. [...] Это было как на гонках» (Дар и Ельянов 1962:28). В «сражении за скорость» гонщик Владимир Карнеев, например, оказывался в состоянии «вакуума» и «одиночества», не имея возможности ощущать поддержку зрителей (1999:19), а мототурист рисковал упустить важную составляющую путешествия – общение: «Ах, эти дорожные встречи! [...] Не проглядите всего этого на Вашем пути» (Алексеев и Мамаев, б. д.:64). Каждому водителю следовало найти свой оптимум скорости и контактного присутствия.

В позднесоветские годы по мере увеличения числа машин и их скоростей возросла и аварийность на дорогах³⁴. С приобретением личного транспорта риск аварии, прежде растворенный в коллективных способах передвижения, стал предметом индивидуальной ответственности (Duffy 2009:206). Коммуникацию с редкими для советских дорог знаками предупреждения, окликающими водителя, фиксировали мототуристы: «“Водитель! Помни! Тебя дома ждут жена и дети”, – написано белой краской на шоссе. И хотя дома нас не ждали ни жены, ни дети, скорость мы все же сбавили» (Алексеев и Иванов 1960:4). Владельцы транспорта жаловались также на произвольный характер скоростного регулирования, не учитывающего дорожную ситуацию: «Ограничение скоростей чаще всего вводится решением исполкома без всякой установки дорожных знаков, да к тому же эти режимы не гибки: уж как поставят “30 км/час”, так на все время суток и любое время года» (Зингер и Тилевич 1967:15); тогда как Госавтоинспекция пеняла на низкую культуру вождения среди населения (Кормилицын 1964:2). Первые же всесоюзные «Правила движения по улицам и дорогам Союза ССР» были введены 1 января 1961 года после присоединения СССР в 1959 году к международному Протоколу о дорожных знаках и сигналах. В 1968 году СССР подпишет, а в 1974-м – ратифицирует Венскую конвенцию о дорожном движении.

³⁴ См., например, регулярные рубрики «За рулем»: «Это могло не случиться», «Кто виноват?», «Рейд “За рулем”».

«ДОРОГА ВДАЛЬ ЗОВЕТ»: СИМВОЛИЧЕСКАЯ КОММУНИКАЦИЯ ВНУТРИ АССАМБЛЯЖА

Мототурист волен избирать свой путь, но вынужден соотносить его с ритмом и ограничениями дороги – она препятствует энтропии, создавая «тоннель» внимания и размечая путь километровыми столбами. Еще в первый свой мотопробег Владимир Александрович и его друзья ввели традицию отсчета километров от Красной площади (Aleksejenko 1962:23). В то же время дорога обладает важным для туриста свойством: она меняется с опытом водителя, позволяя ему избежать однообразия: «Почему мы раньше думали, что дважды ехать по одной и той же дороге скучно?» (Дар и Ельянов 1962:171) (рис. 7).



Рис. 7. Альбом 1960 года. Часть 1. Брест – Луцк – Кременец – Почаев – Львов (отпуск с К. Ивановым). Фото автора.

В советском географическом пространстве дорога в своем идеологическом измерении служила политизации и социальной мобилизации. Возникшие еще в 1920-е годы агитационные пробеги на моторизованном транспорте в послевоенный период ассоциировали с юбилейными датами, внешнеполитической повесткой и большими стройками. Например, в канун 50-летия Октября стартовали ралли «Родина» – заочные авто- и мотосоревнования на лучший тематический маршрут³⁵, где «в трудных путешествиях участники как бы заново перечитали страницы революционной, боевой и трудовой истории» и «сердцем пережили подвиги нескольких поколений советских людей» («Вечный огонь» 1967:8). Отныне подобные ралли станут составной частью регулярного Всесоюзного туристского похода комсомольцев и молодежи. Такие пробеги рассматривали как укрепление социально поощряемого коллективизма через «дружеские связи между мотоотрядами, общественными организациями, воинскими частями» (Зотов 1959:3).

В ассамбляже мотопутешествия дорога – это информационный актор, взаимодействию с которым мототуристу следовало учиться: «Для настоящего туриста дорога – открытая книга. Но ее нужно уметь читать» (Козлов 1961:39). Дорога

³⁵ Команда Геннадия Пилюкевича и Владимира Захарина испытывала в ралли мотоциклы собственного производства (сохранился отчет) и заняла четвертое место; впрочем, сведений, подтверждающих последнее, пока не обнаружено.

обладала визуальной агентностью, направляя взгляд туриста: это она «мчит на встречу неповторимые пейзажи нашей Родины, ведет через поля былых сражений, выносит на холм, откуда вдруг как на ладони открывается вид на древний город или современный индустриальный гигант» (Алексеевко и Мамаев 1972:120). При этом мототуристу было необходимо овладеть навыком перевода, чтобы «уметь рассказывать содержание» сообщения, транслируемого дорогой (Козлов 1961:39). Так, наблюдаемый исторический ландшафт превращался в политическое послание на языке актуальных противостояний холодной войны:

У этого шоссе [Минск – Брест] богатая история. По нему двигалась на Россию армия Наполеона и потом с позором бежала обратно. Оно видело наступление гитлеровских полчищ и их полный разгром. Сейчас по шоссе катятся приземистые «Ситроены», юркие «Фольксвагены», громоздкие «Пиккарды» и ярко раскрашенные английские автобусы с надписью на кузове «Лондон-Москва». Интуристы спешат познакомиться с нашей страной... Хорошо, если бы их интересы всегда были чисто туристскими! (Алексеевко и Иванов 1960:4).

Такое высказывание на языке пропаганды было озвучено мототуристами в одной из центральных советских газет – «Комсомольской правде». При этом в заметке о советском туризме для венгерского журнала пассаж о недружественных целях гостей был опущен (Алексејенко 1962). В эпоху, когда СССР открывался для международного участия, сближение, а не разобщение было определяющим качеством дороги как средства коммуникации: «Дороги ведут к встречам. Встречи рождают дружбу» (Абузов 1969:6). Так, в 1957 году в Москве Владимир Александрович снимал автомобильную процессию участников VI Всемирного фестиваля молодежи и студентов, двигавшуюся к центру столицы по проспекту Мира, только что переименованному из 1-й Мещанской улицы. В преодолении границ и усталости связей рождался пафос «дикарей»-интернационалистов: «Люди хотят мира. [...] Туристы будут “голосовать” на дорогах с “автостопом”, а в Кракове будут продолжаться ночи поэзии в молодежном клубе. И снова с цветами выйдет мадьярка на берег Дуная, а шофер в Варне скажет советскому мототуристу: “Проезжай, брате, вперед, я подожду”» (Абузов 1969:88).

«СМОТРЕТЬ И ВИДЕТЬ!»: СОВЕТСКИЙ ТУРИСТИЧЕСКИЙ ВЗГЛЯД

Несмотря на внушительные значения на счетчике километров, мотоциклисты призывали не превращать «езду на мотоцикле в самоцель», ибо «задача настоящего туриста – не только пройти, не только увидеть, но и глубже познать увиденное» (Алексеевко и Мамаев 1972:120).

В погоне за новым визуальным опытом туристы смотрят, обращают внимание и наблюдают по-разному. Путешественники на колесах, для которых путь технологически опосредован, доказывали преимущество выбранного способа передвижения: «В отличие от автотуристов, довольствующихся видом из окон, мототуристы имеют неограниченный обзор. Какие возможности смотреть и видеть!»

(Алексеевко и Мамаев 1972:120). Если автомобиль ограждал наблюдателя стеклами, экранирующими пейзаж (Duffy 2009:164), то мотоцикл выступал безбарьерным оператором познания. И хотя мототуристы рекомендовали по крайней мере однажды пересечь на экскурсионный автобус, чтобы превратиться «в зрителя и слушателя» (120), опыт организованного посещения Львова их разочаровал: «Экскурсовод, словно радиокomentатор со стадиона, тараторил: “Посмотрите направо – площадь Ринок. Посмотрите налево – костел бернардинцев”. [...] Крутим головой. Щелкаем затворами фотоаппаратов. Самих себя жалко стало!» (Алексеевко и Иванов 1960:4).

Урри характеризует туриста как визуального субъекта через туристический взгляд – комплекс позиций, условий, правил и практик, фреймирующих и направляющих этот взгляд (Urry 1990). Советский наблюдатель вписан в определенный идеологический порядок, который артикулируют мототуристы: «Вы встретите танк, застывший на гранитном пьедестале, и скромные обелиски безымянным солдатам, защищавшим нас от фашистской чумы. Увидите колхозные фермы и поля» (Алексеевко и Мамаев 1972:120). В эпоху расцвета любительской фотографии взгляд туриста обычно направлен видеоискателем камеры, размечающим сюжет путешествия и «просеивающим» информацию. Владимир Александрович рекомендовал настроить оптику туриста по шаблону, включенному в визуальный порядок дискурса: «Если Вы собираетесь сделать интересные снимки, загляните в ларек “Союзпечать” и попросите набор видовых фотографий города» (Алексеевко и Мамаев, б. д.:176).

В ассамбляже путешествия мотоцикл являлся оптическим устройством, побуждавшим, однако, к активной позиции наблюдателя³⁶. Мототуристы уточняли разницу между режимами «смотреть» и «видеть», где последний представлял требующей овладения техникой: «Умение видеть во время путешествия самое впечатляющее, самое важное дается не сразу, оно вырабатывается годами» (Алексеевко и Мамаев 1972:123). В частности, Владимир Александрович и его соавтор предлагали избегать однообразной статики в кадре, будь то портрет или здание, и искать людей и объекты в движении, фиксируя «фрагменты жизни», то есть события (Алексеевко и Мамаев, б. д.:176).

Фото- и кинохроника Владимира Александровича демонстрирует высококомбинированный образ жизни и совмещает типичные для советского идеологического плана сюжеты, инженерную и мотоциклетную специфику. В качестве туриста-наблюдателя автор преимущественно интересовался сценами городской и сельской жизни, архитектурой, местным транспортом, природным пейзажем. Если в 1950-е годы содержание хроники в основном отвечало отдыху, в 1960-е Владимир Александрович все чаще обращался к историческим и политическим сюжетам, рефлексивизируя о значении увиденного в пути на страницах альбомов и печати. Так, рассказ о посещении Брестской крепости превращался в акт патриотической мобилизации: «Мы были еще малышами, когда рушились своды Тереспольских ворот, а сла-

³⁶ Через историю и устройство оптических изобретений Нового времени Джонатан Крэйри ([1992] 2014) показал переход к новым визуальным режимам – от ведомой позиции зрителя к активной позиции включенного наблюдателя.

беющая рука царапала на штукатурке каземата: «Я умираю, но не сдаюсь. Прощай, Родина!»» (Алексеевко и Иванов 1960:4) (рис. 8). В интерпретации инженера путешествие не только являлось соприкосновением с прошлым, но постулировало технологический прогресс и покорение природы советским человеком: «И так повсюду: развалины вековые – и стрелы башенных кранов, тишина девственных лесов – и дыхание трудового города» (4). Преследуя главную цель путешествия – встречу с Другим, – мототурист проявлял вполне этнографический взгляд, например, при съемке православной службы в Почаеве, примечая обряды, убранство храма, орнаменты национальных одежд.

По ту сторону видеоискателя Владимир Александрович выступал вместе с мотоциклом – главным героем хроники. При этом мототурист обычно избегал типичных для любительской фотографии поз (Бойцова 2013:108–121), принимая подчеркнута расслабленное положение, пребывая в состоянии действия. Нередко роль позирующего туриста исполнял мотоцикл, иногда съемка велась от его «лица» (рис. 8). В ассамбляже мотопутешествия фотография – это медиум, визуализирующий гибрид человека и машины. Результатом затейливой постановки одного кадра стал киборг, запечатленный у заброшенной часовни Ивана Грозного в Переславле-Залесском (рис. 9): на переднем плане в раму (вероятно, оклад иконы) помещена «Ява», тогда как Владимир Александрович находится в отдалении и смотрит в объектив. Будто в отражении водитель и мотоцикл образуют двойной портрет, а снимок вовлекает зрителя в визуальную игру с позицией наблюдателя, подобную той, что стала предметом интереса Мишеля Фуко ([1966] 1994) и Светланы Алперс ([1984] 2022) в анализе картины Диего Веласкеса «Менины»³⁷. Оптическую двусмысленность симбиоза подмечали и сами мототуристы: «Можно увидеть в зеркале [мотоцикла] свое лицо. Только свое ли?» (Дар и Ельянов 1962:72).



Рис. 8. Альбом 1960 года. Часть 1. Брест – Луцк – Кременец – Почаев – Львов (отпуск с К. Ивановым). Фото автора.

³⁷ Композиция картины (1656), изображающей написание портрета испанского короля Филиппа IV и его супруги в присутствии их дочери инфанты Маргариты Терезы, по одной из версий, ставит зрителя в положение королевской четы (присутствующей лишь в отражении зеркала), за которой наблюдают другие персонажи. «Преодолевая» физическую границу картины, Веласкес одним из первых в европейской живописи превратил изображение в перформативный акт, нивелирующий иерархию наблюдателя и наблюдаемого.



Рис. 9. Владимир Алексеев и его «Ява» у часовни Ивана Грозного в Переславле-Залесском, 1961 год. Из фотоальбома «Владимир. Оренбург, Ленинград (1 мая 1961). Коломенское. Бородино. Переславль-Залесский (1961)».

В коллекции Владимира Александровича можно проследить становление нарративной композиции мотопутешествия в составе фотоальбома в течение 1950-х – начала 1960-х годов и ее трансформацию в связи с переходом к другим форматам архивации – слайдам и кинофильмам³⁸. Сюжет альбома или серии разворотов был подчинен ритму жизни самого мотоцикла и как правило включал: проверку транспорта перед выездом, первые «контрольные» точки пути (стенды-схемы дорог, километровые столбы, первые заправки), подготовку мотоцикла ко «сну» на стоянке для ночлега, мелкий ремонт в пути, возвращение домой. Альбом в целом представлял собой коллаж, в котором автор применял различные техники монтажа, сопровождая снимки разного формата подписями, вклейками машинописного текста и брошюр, вырезками из публикаций. Информационное сопровождение серий слайдов и кинофильмов, возникших в коллекции мототуриста с 1965 года, было уже только устным.

Практики архивации опыта путешествий находились на пересечении частного и публичного досуга, размывая эти границы. Если фотоальбомы как правило были предназначены для просмотра и обсуждения в ближнем кругу, слайды и киноплёнки могли демонстрироваться и более широкой аудитории – например,

³⁸ С созданием семьи в конце 1960-х годов мототуризм и ведение фотоальбомов из практик дедушки постепенно ушли. В 1970-х он фиксировал уже семейный отдых на автомобиле в основном на цветную фото- и киноплёнку.

на вечере клуба туристов. В то же время отдельная фотография могла быть использована автором в качестве иллюстративного материала статьи, конкурсного снимка, подарка. Включая свое занятие в контекст любительской фотографии, Владимир Александрович участвовал в выставках по месту работы и конкурсах «За рулем», где его снимки не раз помещали на обложки журнала. Тем самым инженер настраивал в пространстве публичного досуга позиции мотоэксперта, туриста и фотолюбителя.

«ПУТЕШЕСТВИЕ НЕ КОНЧАЕТСЯ»: ПОСТСКРИПТУМ

Когда я была подростком, бабушка подарила мне карту мира, предложив отмечать на ней места, где я побывала. Многим позже в семейном архиве я наткнулась на цветной слайд настенной карты дедушки, о которой он писал в своем пособии (рис. 10):

У некоторых мототуристов, тоскующих в зимние дни по дороге, убегающей вдаль, мы видели на стене большую карту, по которой тушью протянулись нити пройденных маршрутов, а на кружочках с отметками городов красовались значки с их названиями или гербами. Чтобы на мгновение вернуться в одну из прошлых поездок, им, наверное, достаточно просто бросить взгляд на эту карту памяти (Алексеенко и Мамаев 1972:145).

На карте европейской части СССР, куда прикреплены 170 значков городов и нанесены отметки десятков населенных пунктов в границах 10 союзных республик, запечатлена личная география дедушки. Похожую карту в свое время оформил, например, и Владимир Захарин, дважды пересекавший Союз по маршруту Минск – Владивосток.

Советский мототуризм в его социальном измерении по крайней мере до середины 1970-х годов представляли специалисты технического профиля, чей досуг был ориентирован на реализацию прикладных креативных навыков. Материальные условия занятия туризмом, помимо наличия транспорта, должны были быть обеспечены близостью к городской инфраструктуре – возможностью «кустарного» изготовления деталей для мотоцикла на заводе, доступом к запчастям и другим дефицитным товарам.

Сделав выбор в пользу «вечного движения» (Захарин и Пилюкевич 1989:3), советский путешественник на мотоцикле выразил тенденцию к социальной, темпоральной, пространственной эмансипации и одновременно к построению горизонтальных связей. Намеренно выпадая из повседневной жизни, «где все привычно и немножко обыденно» (Алексеенко и Мамаев 1972:144), мототурист не знал, *кто* на его месте вернется домой. Каждый новый опыт путешествия при возвращении в мир знакомых позиций «сбивал фокус», но отныне позволял удерживать «в одном поле зрения несколько перспектив» (Ушакин 2012:68).

Приступая к изучению истории моего дедушки, я рассматриваю свое знакомство с ним через архив как артикуляцию памяти, которая долгое время оставалась «спящей».



Рис. 10. Карта Владимира Алексеенко (не сохранилась). Из архива мототуриста.

Когда ты меня увидишь, может быть, я сначала покажусь тебе не таким, каким ты меня помнишь. Тебе может даже показаться, что я совсем другой, и ты почувствуешь какое-то разочарование. Но не поддавайся этому первому чувству, через несколько дней ты опять узнаешь меня (Дар и Ельянов 1962:220–221).

СПИСОК ЛИТЕРАТУРЫ

- Алперс, Светлана. (1984) 2022. *Искусство описания. Голландская живопись в XVII веке*. М.: V-A-C Press.
- Бауман, Зигмунт. (2000) 2008. *Текущая современность*. М.: Питер.
- Бойцова, Оксана. 2013. *Любительское фото: визуальная культура повседневности*. СПб.: Издательство Европейского университета в Санкт-Петербурге.
- Голубев, Алексей. (2020) 2022. *Вещная жизнь. Материальность позднего социализма*. М.: Новое литературное обозрение.
- Зубков, Евгений. 2011. *Житие инженера: опыт бытописания середины XX века в трех частях с отступлениями*. М.: Издательский дом МЭИ.
- Клепикова, Юлия, Антон Наумов, Андрей Теличко и др. 2015. *История Озерска в фотографиях*. Челябинск: Абрис.

- Костерев, Антон. 2019. «Феномен советского технократизма: к постановке проблемы (политико-идеологическое и социально-культурное измерения)». *Вестник Томского государственного университета. История* 58:41–47. <http://dx.doi.org/10.17223/19988613/58/5>.
- Котелева, Надежда и Юрий Сорокин, ред. 1971. *Новые слова и значения: словарь-справочник по материалам прессы и литературы 60-х годов*. М.: Советская энциклопедия.
- Крэри, Джонатан. (1992) 2014. *Техники наблюдателя. Видение и современность в XIX веке*. М.: V-A-C Press.
- Нарский, Игорь. 2008. *Фотокарточка на память: семейные истории, фотографические послания и советское детство (автобио-историко-графический роман)*. Челябинск: Энциклопедия.
- Орлова, Галина. 2004. «Овладесть пространством: физическая география в советской школе (1930–1960-е гг.)». *Вопросы истории естествознания и техники* 4:163–185.
- Попов, Алексей. 2012. «“Мы ищем то, что не теряли”: советские “дикари” в поисках места под солнцем». *Ab Imperio* 2:261–298.
- Рогозин, Дмитрий. 2015. «Как работает автоэтнография?». *Социологическое обозрение* 14(1):224–273. <https://doi.org/10.17323/1728-192X-2015-1-224-273>.
- Сигельбаум, Льюис. (2008) 2011. *Машины для товарищей: биография советского автомобиля*. М.: Фонд «Президентский центр Б. Н. Ельцина»; РОССПЭН.
- Смоляк, Ольга. 2011. «Сделай сам. Несколько замечаний о комфорте и изобретательности советского человека в 1960-е годы». *Ab Imperio* 4:236–259.
- Твердюкова, Елена. 2019. «Люди и мотоциклы: “Ява” как явление советской мотокультуры». *Studia Slavica et Balcanica Petropolitana* 1(25):53–64. <https://doi.org/10.21638/11701/spbu19.2019.104>.
- Усыскин, Григорий. 2007. *Очерки истории российского туризма*. 2-е изд. М.: Издательский дом «Герда».
- Ушакин, Сергей. 2012. «Введение к форуму приглашенного редактора. О людях пути: номадизм сегодня». *Ab Imperio* 2:53–81.
- Фуко, Мишель. (1966) 1994. *Слова и вещи: археология гуманитарных наук*. СПб.: А-сэд.
- Харауэй, Донна. (1985) 2017. *Манифест киборгов: наука, технология, и социалистический феминизм 1980-х*. М.: Ад Маргинем Пресс.
- Черных, Нонна. 1978. *Обнинск: книга очерков о городе науки*. Тула: Приокское книжное издательство.
- Шаттенберг, Сюзанна. (2002) 2011. *Инженеры Сталина: жизнь между техникой и террором в 1930-е годы*. М.: Фонд «Президентский центр Б. Н. Ельцина»; РОССПЭН.
- Adams, Tony E., and Jimmie Manning. 2015. “Autoethnography and Family Research.” *Journal of Family Theory and Review* 7(4):350–366. <https://doi.org/10.1111/jftr.12116>.
- Böhm, Steffen, Campbell Jones, Christopher Land, and Matthew Paterson. 2006. *Against Automobility*. Oxford: Blackwell Publishing.
- Bonham, Jennifer. 2006. “Transport: Disciplining the Body That Travels.” *Sociological Review* 54(1):57–74.
- Dant, Tim. 2004. “The Driver-Car.” *Theory, Culture & Society* 21(4–5):61–79.
- DeLanda, Manuel. 2016. *Assemblage Theory*. Edinburgh: Edinburgh University Press.
- Duffy, Enda. 2009. *The Speed Handbook: Velocity, Pleasure, Modernism*. Durham, NC: Duke University Press.
- Golubev, Alexey, and Olga Smolyak. 2013. “Making Selves Through Making Things: Soviet Do-It-Yourself Culture and Practices of Late Soviet Subjectivation.” *Cahiers du monde russe* 54(3–4):517–541.
- Koenker, Diane. 2013. *Club Red: Vacation Travel and the Soviet Dream*. Ithaca, NY: Cornell University Press.
- Krebs, Stefan. 2012. “‘Sobbing, Whining, Rumbling’: Listening to Automobiles as Social Practice.” Pp. 79–101 in *The Oxford Handbook of Sound Studies*, edited by Trevor Pinch and Karin Bijsterveld. Oxford: Oxford University Press.

- Narsky, Igor. 2013. "Family Memory and Private Archives in the Soviet Twentieth Century." *Annales: Histoire, Sciences Sociales; English Edition* 68(2):327–355.
- Noack, Christian. 2006. "Coping with the Tourist: Planned and 'Wild' Mass Tourism on the Soviet Black Sea Coast." Pp. 281–304 in *Turizm: The Russian and East European Tourist Under Capitalism and Socialism*, edited by Anne E. Gorsuch and Diane P. Koenker. Ithaca, NY: Cornell University Press.
- Tuvikene, Tauri. 2014. "Mooring in Socialist Automobility: Garage Areas." Pp. 105–121 in *Mobilities in Socialist and Post-Socialist States: Societies on the Move*, edited by Kathy Burrell and Kathrin Hörschelmann. London: Palgrave Macmillan.
- Urry, John. 1990. *The Tourist Gaze: Leisure and Travel in Contemporary Societies*. London: Sage Publications.
- Urry, John. 2004. "The 'System' of Automobility." *Theory, Culture & Society* 21(4–5):25–39.
- Vasilyeva, Zinaida. 2019. "From Skills to Selves: Recycling 'Soviet DIY' in Post-Soviet Russia." PhD dissertation, Institute of Ethnology, University of Neuchâtel.
- Woodham, Anna, Laura King, Liz Gloyn, Vicky Crewe, and Fiona Blair. 2017. "We Are What We Keep: The 'Family Archive,' Identity and Public/Private Heritage." *Heritage & Society* 10(3):203–220. <https://doi.org/10.1080/2159032X.2018.1554405>.

СПИСОК ИСТОЧНИКОВ

- Абрамов, Б. 1938. «Первенство СССР по мотоспорту». *За рулем*, октябрь, 17–22.
- Абузов, Михаил. 1969. *Пусть будет радостью дорога: из дневника туриста*. Воронеж: Центрально-Чернозёмное книжное издательство.
- Алексеевко, Владимир. 1960. Альбом. Часть 1. Брест – Луцк – Кременец – Почаев – Львов (отпуск с К. Ивановым).
- Алексеевко, Владимир. 1961. «Мотоциклист отправляется в дальний путь». *За рулем*, июнь, 12–13.
- Алексеевко, Владимир и К. Иванов. 1960. «Кавказ – хорошо, но есть места получше!». *Комсомольская правда*, 1 октября, 4.
- Алексеевко, Владимир и Феликс Мамаев. 1963. «Так ли вы ездите на мотоцикле?». *За рулем*, май, 23.
- Алексеевко, Владимир и Феликс Мамаев. 1968. «Перед дальней дорогой». *За рулем*, июнь, 18–19.
- Алексеевко, Владимир и Феликс Мамаев. 1969. «Мотоциклетный туризм». Машинопись.
- Алексеевко, Владимир и Феликс Мамаев. 1972. *Мотоциклетный туризм*. М.: Физкультура и спорт.
- Алексеевко, Владимир и Феликс Мамаев. б. д. «Мотоциклетный туризм». 1-я редакция. Машинопись.
- Берман, Лазарь. 1936. *Четыре скорости: первая книга об автомобиле*. М.: ОНТИ, Главная редакция научно-популярной и юношеской литературы.
- Борисов, Ф. 1928. «Автомобильный спорт в старой России и СССР». *За рулем*, декабрь, 6–9.
- «В путь, друзья!». 1967. *Советский спорт*, 24 февраля, 8.
- Ветринский, Борис. 1974. *Для вас, туристы-автолюбители*. Алма-Ата: Казахстан.
- «Вечный огонь». 1967. *За рулем*, декабрь, 8–9.
- Государственный архив Российской Федерации. Ф. 9520. Оп. 1. Д. 2391.
- Государственный архив Российской Федерации. Ф. 9552. Оп. 1. Д. 301.
- Грот, Юрий. 1971. «Байдарки ищут причал». *Советский спорт*, 9 октября, 2.
- Дар, Давид и Алексей Ельянов. 1962. *Там, за поворотом...: 30.000 км на велосипедах и мотоциклах*. М.: Молодая гвардия.
- Дворниченко, Вадим. 1985. *Туризм в СССР и деятельность советских профсоюзов по его развитию (1917–1984 гг.)*. М.: ВШПД.
- Жолнерович, С. и П. Разживин. 1963. «Моторизированные странники». *Советский спорт*, 31 октября, б.
- «Забывтая книга». 1965. *За рулем*, ноябрь, 26.
- Захарин, Владимир и Геннадий Пилюкевич. 1989. *Мототуризм: спорт и отдых*. Минск: Полымя.

- Зингер, Григорий и Марк Тилевич. 1967. «Автотурист и дорога, или у семи нянек дитя без глаза». *За рулем*, апрель, 10–15.
- Зотов, Иван. 1959. *Дальние пробеги на мотоциклах*. М.: Издательство ДОСААФ.
- Иваницкий, Святослав. 1960. «Что показали старты в Брно». *За рулем*, декабрь, 18–19.
- Иванов, Сергей. 1955. *Путь к мастерству: очерк о мотогонщике А. Дежинове*. М.: Издательство ДОСААФ.
- Карнеев, Владимир. 1999. *Жизнь в кольце скорости*. Саранск: Мордовское книжное издательство.
- Кеангели, Святослав, Анна Кеангели и Григорий Сеничкин. 1969. *Справочник автотуриста*. М.: Транспорт.
- «Кемпинг... поперек дороги». 1962. *Советский спорт*, 20 декабря, 6.
- Козлов, Борис. 1961. *Путешествия на мотоцикле*. М.: Физкультура и спорт.
- Кормилицын, Алексей. 1964. «Основной закон улиц и дорог». *За рулем*, август, 2–3.
- Кумпан, Павел. 1961. *Новые типы учреждений отдыха: основные положения по проектированию*. М.: б. и.
- Кумпан, Павел. 1962. *Летние курортные городки*. М.: Госстройиздат.
- Лаврентьев, А. и В. Лукин. 1954. «За новые виды соревнований в мотоспорте». *Советский спорт*, 20 марта, 6.
- Лазарев, Николай, А. Ливанов и В. Федченко, сост. 1967. *Эврика*. М.: Молодая гвардия.
- Мандрус, Борис. 1962. «Годы и секунды». С. 57–72 в *Трудные трассы: Очерки о мастерах мотоциклетного и автомобильного спорта*. М.: Издательство ДОСААФ.
- Марков, Владимир. 1961. *Плановое регулирование заработной платы инженерно-технических работников и служащих*. М.: Госпланиздат.
- «Моторный туризм взрослеет». 1965. *За рулем*, сентябрь, 26.
- Науменко, В. 1975. «Размышляя над уставом». *За рулем*, июль, 20.
- Новотный, Ярослав. 1966. «Чехословацкие мотоциклы в Советском Союзе». *Чехословацкое Мотор-ревью*, 4.
- «0 “Явах” с любовью...». 2009. *За рулем*, 21 декабря. https://www.zr.ru/content/articles/121623-o_javah_s_lubovu.
- «Разговор о новой Яве». 1973. *За рулем*, декабрь, 30.
- «Советским мотоциклистам – современную технику!». 1956. *За рулем*, декабрь, 1–2.
- Соколов, Олег. 2019. *Мы стремились к небу...: воспоминания российского аэрокосмического инженера*. 2-е изд. М.: РИПОЛ классик.
- Тилевич, Марк. 1962. «Рейнис Решетникс заканчивает дистанцию». С. 11–22 в *Трудные трассы: очерки о мастерах мотоциклетного и автомобильного спорта*. М.: Издательство ДОСААФ.
- Х-в, А. 1929. «В защиту гонок». *За рулем*, январь, 8–9.
- Центральный государственный архив города Москвы. Ф. Р-28. Оп. 2. Д. 99.
- «Читатели об “Атласе автомобильных дорог”». 1960. *За рулем*, май, 31.
- «60 лет “Старушке”: история легендарного мотоцикла Jawa». 2014. *Колеса.ру*, 31 декабря. <http://www.kolesa.ru/article/60-let-starushke-istorija-legendarnogo-motocikla-jawa-2014-12-31>.
- Штюрмер, Юрий. 1985. *Краткий справочник туриста*. М.: Профиздат.
- Юнпроф, Макс. 1935. «Первый сезон советского авто-мототуризма». *За рулем*, декабрь, 18–19.
- Юрков, Борис. 1959. «Перспектива ближайших лет». *За рулем*, декабрь, 3–5.
- Aleksejenko, Vladimír. 1962. “Moszkva – Lvov... És Tovább...” *Autó-Motor*, April 21, 23–24.
- Alexandrowitsch, A. W., and M. F. Michajlowitsch. 1958. “Brief aus der Sowjetunion.” *Motor-Revue* 6:11–13.

СПИСОК ИНТЕРВЬЮ

- Татьяна Алексеенко, октябрь 2020.
- Владимир Захарин и Геннадий Пилюкевич, март 2025.
- Николай Самарин, март 2025.

“EVEN THOUGH WE ARE 'MOTO,' WE ARE STILL 'TOURISTS': AN ASSEMBLAGE OF A SOVIET ENGINEER'S JOURNEY IN THE LATE USSR

Anna Agapova

Anna Agapova, Doctoral School of History, HSE University, Russia. aagapova@hse.ru.

I thank reviewers for their valuable feedback and thoughtful engagement with the text, which represented my first experience of exploring my grandfather's archive. I am also grateful to Sofia Shevchuk for her help in visualizing the assemblage diagram.

This article examines the assemblage of motorcycle tourism through the home archive of engineer Vladimir Alekseenko (1931–1977), whose travels exceeded 300,000 kilometers. Documenting his journeys in albums, slides, and films, Alekseenko shared his expertise in publications on motorcycle maintenance. The case exemplifies the Soviet “wild” tourism, which spread in the 1960s, fueled by automobilization, newly expanded leisure time, and the growth of travel infrastructure. The motorcycle tourism represented an expansion of the private sphere through the privatization of time and space. Using Manuel DeLanda’s assemblage theory and John Urry’s concept of the tourist gaze, I analyze a hybrid network in which the rider’s mobility and spatial perception are mediated by a motorcycle, camera, road, and maps. Alekseenko’s archive reveals common leisure activities and the specifics of the engineering and technical workers’ (ITR) DIY practices, which highlights a link between creativity and independent mobility. Although private archival practices are significant for late Soviet history, family archives remain understudied. Making Vladimir Alekseenko’s documents public can contribute empirically to the history of Soviet mobility and subjectivity.

Keywords: Motorcycle Tourism; Late USSR; Family Archive; Assemblage; Mobility; ITR Subculture; Motorcycle; Cyborg; Tourist Gaze

REFERENCES

- Adams, Tony E., and Jimmie Manning. 2015. “Autoethnography and Family Research.” *Journal of Family Theory and Review* 7(4):350–366. <https://doi.org/10.1111/jftr.12116>.
- Alpers, Svetlana. (1984) 2022. *Iskusstvo opisaniia: Gollandskaia zhivopis' v XVII veke*. Moscow: V-A-C Press.
- Bauman, Zygmunt. (2000) 2008. *Tekuchaia sovremennost'*. Moscow: Piter.
- Böhm, Steffen, Campbell Jones, Christopher Land, and Matthew Paterson. 2006. *Against Automobility*. Oxford: Blackwell Publishing.
- Boitsova, Oksana. 2013. *Liubitel'skoe foto: Vizual'naia kul'tura povsednevnosti*. Saint Petersburg, Russia: Izdatel'stvo Evropeiskogo universiteta v Sankt-Peterburge.
- Bonham, Jennifer. 2006. “Transport: Disciplining the Body That Travels.” *Sociological Review* 54(1):57–74.

- Chernykh, Nonna. 1978. *Obninsk: Kniga ocherkov o gorode nauki*. Tula, USSR: Priokskoe knizhnoe izdatel'stvo.
- Crary, Jonathan. (1992) 2014. *Tekhniki nabliudatelia: Videnie i sovremennost' v XIX veke*. Moscow: V-A-C Press.
- Dant, Tim. 2004. "The Driver-Car." *Theory, Culture & Society* 21(4–5):61–79.
- DeLanda, Manuel. 2016. *Assemblage Theory*. Edinburgh: Edinburgh University Press.
- Duffy, Enda. 2009. *The Speed Handbook: Velocity, Pleasure, Modernism*. Durham, NC: Duke University Press.
- Foucault, Michel. (1966) 1994. *Slova i veshchi: Arkheologiia gumanitarnykh nauk*. Saint Petersburg, Russia: A-cad.
- Golubev, Aleksey. (2020) 2022. *Veshchnaia zhizn': Material'nost' pozdnego sotsializma*. Moscow: Novoe literaturnoe obozrenie.
- Golubev, Alexey, and Olga Smolyak. 2013. "Making Selves Through Making Things: Soviet Do-It-Yourself Culture and Practices of Late Soviet Subjectivation." *Cahiers du monde russe* 54(3–4):517–541.
- Haraway, Donna. (1985) 2017. *Manifest kiborgov: Nauka, tekhnologiia, i sotsialisticheskii feminizm 1980-kh*. Moscow: Ad Marginem Press.
- Klepikova, Yuliya, Anton Naumov, Andrei Telichko, et al. 2015. *Istoriia Ozerska v fotografiakh*. Chelyabinsk, Russia: Abris.
- Koenker, Diane. 2013. *Club Red: Vacation Travel and the Soviet Dream*. Ithaca, NY: Cornell University Press.
- Kosterev, Anton. 2019. "Fenomen sovetskogo tekhnokratizma: K postanovke problemy (politiko-ideologicheskoe i sotsial'no-kul'turnoe izmereniia)." *Vestnik Tomskogo gosudarstvennogo universiteta. Istorii* 58:41–47. <http://dx.doi.org/10.17223/19988613/58/5>.
- Koteleva, Nadezhda, and Iurii Sorokin, eds. 1971. *Novye slova i znachenii: Slovar'-spravochnik po materialam pressy i literatury 60-kh godov*. Moscow: Sovetskaia entsiklopediia.
- Krebs, Stefan. 2012. "'Sobbing, Whining, Rumbling': Listening to Automobiles as Social Practice." Pp. 79–101 in *The Oxford Handbook of Sound Studies*, edited by Trevor Pinch and Karin Bijsterveld. Oxford: Oxford University Press.
- Narsky, Igor. 2008. *Fotokartochka na pamiat': Semeinye istorii, fotograficheskie poslaniia i sovetskoe detstvo (avtobio-istoriko-graficheskii roman)*. Chelyabinsk, Russia: Entsiklopediia.
- Narsky, Igor. 2013. "Family Memory and Private Archives in the Soviet Twentieth Century." *Annales: Histoire, Sciences Sociales; English Edition* 68(2):327–355.
- Noack, Christian. 2006. "Coping with the Tourist: 'Wild' Mass Tourism on the Soviet Black Sea Coast." Pp. 281–304 in *Turizm: The Russian and East European Tourist Under Capitalism and Socialism*, edited by Anne E. Gorsuch and Diane P. Koenker. Ithaca, NY: Cornell University Press.
- Orlova, Galina. 2004. "Ovladet' prostranstvom: Fizicheskaia geografiia v sovetskoi shkole (1930–1960-e gg.)." *Voprosy istorii estestvoznaniia i tekhniki* 4:163–185.
- Oushakine, Serguei. 2012. "Vvedenie k forumu priglashennogo redaktora. O liudiakh puti: nomadizm segodnia." *Ab Imperio* 2:53–81.
- Popov, Aleksei. 2012. "'My ishchem to, chto ne teriali': Sovetskie 'dikari' v poiskakh mesta pod solntsem." *Ab Imperio* 2:261–298.
- Rogozin, Dmitry. 2015. "Kak rabotaet avtoetnografiia?" *Sotsiologicheskoe obozrenie* 14(1):224–273. <https://doi.org/10.17323/1728-192X-2015-1-224-273>.
- Schattenberg, Susanne. (2002) 2011. *Inzheneriy Stalina: Zhizn' mezhdru tekhniki i terrorom v 1930-e gody*. Moscow: Fond "Prezidentskii tsentr B. N. El'tsina"; ROSSPEN.
- Siegelbaum, Lewis. (2008) 2011. *Mashiny dlia tovarishchei: Biografiia sovetskogo avtomobilia*. Moscow: Fond "Prezidentskii tsentr B. N. El'tsina"; ROSSPEN.
- Smolyak, Olga. 2011. "Sdelai sam: Neskol'ko zamechanii o komfote i izobretatel'nosti sovetskogo cheloveka v 1960-e gody." *Ab Imperio* 4:236–259.
- Tuvikene, Tauri. 2014. "Mooring in Socialist Automobility: Garage Areas." Pp. 105–121 in *Mobilities in Socialist and Post-Socialist States: Societies on the Move*, edited by Kathy Burrell and Kathrin Hörschelmann. London: Palgrave Macmillan.

- Tverdyukova, Elena. 2019. "Liudi i mototsikly: 'Iava' kak iavlenie sovetskoj motokul'tury." *Studia Slavica et Balcanica Petropolitana* 1(25):53–64. <https://doi.org/10.21638/11701/spbu19.2019.104>.
- Urry, John. 1990. *The Tourist Gaze: Leisure and Travel in Contemporary Societies*. London: Sage Publications.
- Urry, John. 2004. "The 'System' of Automobility." *Theory, Culture & Society* 21(4–5):25–39.
- Usyskin, Grigorii. 2007. *Ocherki istorii rossiiskogo turizma*. 2nd ed. Moscow: Izdatel'skii dom "Gerda."
- Vasilyeva, Zinaida. 2019. "From Skills to Selves: Recycling 'Soviet DIY' in Post-Soviet Russia." PhD dissertation, Institute of Ethnology, University of Neuchâtel.
- Woodham, Anna, Laura King, Liz Gloyn, Vicky Crewe, and Fiona Blair. 2017. "We Are What We Keep: The 'Family Archive,' Identity and Public/Private Heritage." *Heritage & Society* 10(3):203–220. <https://doi.org/10.1080/2159032X.2018.1554405>.
- Zubkov, Evgenii. 2011. *Zhitie inzhenera: Opyt bytopisaniia serediny XX veka v trekh chastiakh s otstupleniiami*. Moscow: Izdatel'skii dom MEI.