# Мир вокруг экстремального велосипеда

В.Р. Халикова

Город – единство непохожих. Это высказывание Аристотеля поразительно подходит к современному миру, когда люди, в особенности подростки и молодежь, стремятся подчеркнуть свою индивидуальность, свою «непохожесть». С другой стороны, потребность в общении, признании, поддержке продолжает толкать людей к объединению. Только в многомиллионных мегаполисах это «единство» образуется скорее не на уровне города, а в рамках всевозможных обществ, кружков, субкультур... Кого-то привлекает турклуб или театральная студия, кого-то сплачивает любовь к панк-року или футболу, а кого-то притягивает экстремальный велосипед.

Субкультура, возникшая вокруг экстремального велоспорта, закрепилась в России достаточно прочно и активно развивается. Однако крупных научных работ, специально посвященных этой теме, нет. Встречаются лишь упоминания или небольшие описания в статьях «об экстриме» общего характера, зачастую эти статьи написаны в жанре, далеком от научного (к примеру, работы писателя и журналиста Д. Десятерика[[1]](" \l "_ftn1" \o ")[154], журналиста и социолога Ю.Н. Теппера[[2]](" \l "_ftn2" \o ")[155]). Особый интерес представляет электронная страница одного из пользователей сайта http://planeta.rambler.ru, которая является виртуальной версией учебного проекта «Неформальные движения и субкультуры»[[3]](" \l "_ftn3" \o ")[156]. Пожалуй, это единственная русскоязычная работа, в которой велобайкеры (точнее только ВМХе-ры) описываются с точки зрения молодежных субкультур. При этом автор каталогизирует их как «спортивные и околоспортивные» субкультуры. Кроме указанных статей, тема экстремального велоспорта представлена в моей более ранней работе[[4]](" \l "_ftn4" \o ")[157].

Люди, увлекающиеся экстремальным велосипедом, сами себя называют байкерами. Такое же название имеют и мотоциклисты, из-за чего порой происходит некоторая путаница. Иногда даже в исследовательских статьях[[5]](" \l "_ftn5" \o ")[158] как бы упускается из виду, что слово bike (англ. разг. – сокр. от bicycle) означает, прежде всего, велосипед, а biker – велосипедиста[[6]](" \l "_ftn6" \o ")[159]. Поэтому в данной работе понятие «байкер» употребляется именно в таком значении. Здесь уместно отметить, что в ходе исследования выявилась небольшая разница в значениях слов «велосипед» и «байк»: «Велосипед для меня это просто средство передвижения для простой прогулки, а байк – это слово, означающее экстремальный вид велосипедов» [4] [[7]](" \l "_ftn7" \o ")[160], «Велосипед – это такое распространенное название, а байк – более приближен к экстриму» [9].

Даже те байкеры, которые в равной мере используют оба слова, признают некоторые их различия: «байк и велосипед для меня синонимы! с катающими друзьями чаще употребляю слово байк, со всеми остальными одинаково, и что бы сделать речь красивее чередую... а! еще язык не поднимется сказать "байк" на какую-нить нашу "Десну"» [6].

Таким образом, именно самоназвание байкер (а не велосипедист) подчеркивает, что человек занимается не традиционным велоспортом и не просто катается на «прогулочном» велосипеде, а является частью особого мира вокруг экстремального велосипеда – байка (хотя некоторые респонденты не придают этим различиям большого значения).

Иначе байкеры называют себя райдерами (англ. rider – наездник, всадник). Это более широкое понятие, которое охватывает также представителей других экстремальных видов спорта (например, скейтбордистов, инлайн-скейтеров).

Экстремальный велосипед: виды и дисциплины

Основные практики, которые связывают всех байкеров, это тренировки – катания, «покатушки». Экстремальный велосипед характеризуется тем, что на нем при большом желании можно кататься и зимой, и в дождливую погоду, поэтому «покатушки» могут устраиваться в любое свободное время. Количество людей тоже не регламентировано: в зависимости от настроения и целей байкер катает либо один, либо в компании. Иногда даже устраиваются многолюдные ночные покатушки по Москве. Кроме тренировок большое значение имеют и всевозможные соревнования: «контесты», джэмы. Кто-то принимает в них участие, кто-то просто наблюдает за ходом событий, а для кого-то эти мероприятия – возможность хорошо отдохнуть, встретиться и пообщаться с другими байкерами.

Содержание тренировок и соревнований зависит от дисциплины экстремального спорта. Вообще понятие «экстремальный» имеет множество трактовок, что порождает бесконечные дискуссии о том, что можно назвать экстремальным спортом, а что нет. Не вдаваясь в терминологические проблемы, отмечу, что в настоящее время в России принято выделять два вида велосипедного спорта, некоторые дисциплины которых именуются экстремальными: это МТВ[[8]](" \l "_ftn8" \o ")[161] (Mountain biking) и ВМХ (Bicycle moto cross (X) или же Bicycle moto eXtreme). Именно об этих видах и пойдет речь далее.

ВМХ (Bicycle moto cross) – это катание на специальных велосипедах, изначально с двадцатидюймовыми в диаметре колесами и низкой рамой. Считается, что этот вид спорта зародился в начале 1970-х годов в южной Калифорнии, США, как подражание мотокроссу (гонкам на мотоциклах). Однако потом ВМХ стал развиваться самостоятельно[[9]](" \l "_ftn9" \o ")[162]. Наряду с гонками (BMX racing), в конце 1970-х – начале 1980-х годов[[10]](" \l "_ftn10" \o ")[163] появилось другое направление – ВМХ freestyle, которое сейчас пользуется широкой популярностью. По сообщениям респондентов, рейсинг в России появился в середине 1990-х, а фристайл только в конце 1990-х или в начале 2000-х годов. Крупные соревнования по разным дисциплинам стали проводиться с 2002–2003 годов. Первый отдельный сайт, посвященный этому виду спорта в России, «Bmxzone.ru – Всё о bmx-движении в России» появился в марте 2004 года.

Как уже говорилось, в ВМХе выделяют два направления, а также несколько дисциплин (или стилей)[[11]](" \l "_ftn11" \o ")[164]:

ВМХ racing – это гонки по специально созданным грунтовым трассам, которые представляют собой набор контруклонов (упоров), трамплинов и коротких ровных участков. Обычно дистанция – 300–400 метров[[12]](" \l "_ftn12" \o ")[165]. Это направление включено в программу Олимпийских игр 2008 года, которые состоялись в Китае[[13]](" \l "_ftn13" \o ")[166]. Выделяют две разновидности рэйсинга:

кросс (bmx-cross), когда трассы строятся на ровной площадке;

суперкросс (bmx-supercross или иногда bmx-downhill), когда трасы располагаются на спуске; эта дисциплина появилась, вероятно, под влиянием горного велосипеда.

ВМХ freestyle – это свободный стиль катания. Назван он так в противоположность регламентированным гонкам. Сейчас к фристайлу относят стили вёрт, дёрт-джампинг, парк, стрит, флетлэнд (см. словарь в конце статьи). Последние две дисциплины отличаются от предыдущих тем, что не требуют строительства специальных объектов для катания.

Некоторые стили ВМХ были заимствованы горными байкерами, что сделало МТВ очень разнообразным видом спорта.

МТВ (Mountain biking) – это велосипедный спорт, катание на специальном горном велосипеде, имеющем более прочную конструкцию по сравнению с обычным велосипедом, что позволяет использовать его для езды по разнообразным поверхностям и для выполнения различных трюков. В зависимости от подвески (т.е. по особенностям амортизации)горные велосипеды делятся на четыре категории[[14]](" \l "_ftn14" \o ")[167]:

ригиды (rigid), которые не имеют амортизации;

хардтейлы (hardtail), имеющие амортизационную вилку;

софттейлы (softtail), имеющие амортизационную вилку, а специальная конструкция перьев заднего треугольника рамы обеспечивает амортизацию заднего колеса (это наименее распространенный тип);

двухподвесы (dual или full-suspension) – велосипеды с задней подвеской и амортизационной вилкой.

Определить время создания первого горного велосипеда весьма сложно. По всей видимости, единичные попытки приспособить обыкновенный велосипед для езды по лесным и горным трассам совершались еще в начале XIX века[[15]](" \l "_ftn15" \o ")[168]. Однако зарождение собственно экстремального МТВ, как правило, связывают с первыми организованными гонками в 1976 году[[16]](" \l "_ftn16" \o ")[169]. В графстве Марин (Калифорния), на известной горной трассе «Repack Road» проходили соревнования по даунхиллу (скоростному спуску с горы). Но уже в конце 1970-х годов организаторы и разработчики велосипедов стали уделять большее внимание другой дисциплине – кросс-кантри (езда по пересеченной местности), а в 1984 году сама трасса была закрыта. Так или иначе, уже с начала 1980-х годов велосипедные компании наладили массовое производство горных моделей с использованием высокопрочных и легких материалов. В 1990 году были подготовлены первые правила МТВ, после чего стали проводиться ежегодные международные чемпионаты[[17]](" \l "_ftn17" \o ")[170].

В России МТВ стал активно проникать с начала 1990-х. В 1993 году была создана Открытая комиссия Союза велосипедистов России, которая была призвана решать организационные вопросы по развитию массовых видов велосипедного спорта (в том числе ВМХ и МТВ)[[18]](" \l "_ftn18" \o ")[171]. Первоначально развивались такие дисциплины, как кросс-кантри, даунхилл, апхилл (подъем в гору), позже дуал-слалом (параллельный спуск двух участников с преодолением препятствий). А «городские» направления МТВ появились в России к концу 1990-х. Наиболее популярные на сегодняшний день в байкерской среде интернет-порталы http://Dirt.ru и http://X-bikers.ru были запущены лишь в 2003 году.

В настоящее время горный велосипед по праву считается самым универсальным средством катания. В рамках МТВ существует множество дисциплин: кросс-кантри, стрит, дёрт, триал, фрирайд, норт-шор, слоупстайл, апхилл, да-унхилл, дуал-слалом, байкер-кросс (см. словарь).

Таково краткое описание основных дисциплин и стилей ВМХ и МТВ. Опуская вопросы о том, все ли они являются экстремальными, и что это означает, обозначим те дисциплины, которые главным образом повлияли на возникновение городской молодежной экстремальной субкультуры в России. Это стрит, дёрт и триал. Территория других дисциплин – в основном вне города, но всё-таки их нельзя упускать из виду. Практически ни один bmx-ер или mtb-шник не катается исключительно в одной дисциплине, часто используются элементы и трюки из других. «Можно сказать, что многие катают стрит, хотя бы в то время, когда им нужно добраться до определенного места. Не просто же так ехать» [2].

Отчасти поэтому стрит очень распространен. Именно он (скорее как «улица», как место и время «тусовок»), по моим наблюдениям, является связующим звеном всего экстремального велоспорта. Существуют даже размышления о стрите как особом стиле жизни[[19]](" \l "_ftn19" \o ")[172]. Конечно же, любители гоночных дисциплин и катаний в горах могут не согласиться. Но, несмотря на значительное разнообразие и даже некоторый антагонизм разных направлений экстремального велоспорта, я считаю возможным говорить об образе жизни байкеров в целом. Всех их (разве что за исключением кросс-кантрийщиков и ВМХ-рэйсеров, получивших статус официального спорта) объединяет круг общих мероприятий, схожее мировоззрение, особый язык общения, свои ценности и другие черты, которые далее будут подробно рассмотрены.

Отношение к байку

«Байк для истинного байкера – нечто среднее между идолом, ребенком и частью тела.... Как родного ребенка, байкер своего дорогого друга кормит, поит и лечит. Кроме того, он его воспитывает, то есть развивает, из стандартного мотоциклетного зародыша делая индивидуальность... Как свое тело, байкер свой байк украшает <...> опять же придавая машине неповторимость и узнаваемость. Здесь можно было бы сказать: байк – лицо байкера, если бы он не был для байкера чем-то большим. Ну и как всякого идола, байкер свой байк боготворит, придумывает всякие уважительные ритуалы и тому подобное»[[20]](" \l "_ftn20" \o ")[173].

Так описывает З. Бредова отношение мотоциклистов к их средствам передвижения. Несмотря на существенные различия вело- и мотобайкеров в возрастном, социальном, психологическом планах, сказанное о мотоциклах во многом применимо и к объекту нашего исследования.

Самым главным атрибутом байкеров является велосипед. Человек становится и остается байкером только в связи со своим байком. Тип, комплектация и внешний вид велосипеда иногда могут многое рассказать о его владельце. В условиях развитой специализации трудно создать универсальный велосипед, подходящий для нескольких дисциплин. Это связано с тем, что для достижения результата необходимо учитывать многое: вес, набор комплектующих, геометрию рамы и др. Поэтому по велосипеду можно определить вид спорта и даже дисциплину, в которой катает райдер. Ведь, не говоря уже о принципиальных отличиях ВМХ от МТВ, заметно различаются также двух-подвес и хардтейл, дёртовый и триальный байк и пр.

Для того чтобы определиться с дисциплиной катания и подобрать для этого подходящий велосипед, на различных форумах размещаются специальные статьи, руководства для «новичков». Так, распространены темы вроде «Как выбрать велосипед для флетленда?»[[21]](" \l "_ftn21" \o ")[174], «Различия триального и стритового байка»[[22]](" \l "_ftn22" \o ")[175] и т.д. Также встречаются советы, как переделать велосипед под ту или иную дисциплину[[23]](" \l "_ftn23" \o ")[176]. Из одних заголовков уже видно, какое значение имеют тип и конструкция велосипеда.

Можно сказать, что байкеры в целом настоящие мастера, в том смысле, что они сами собирают свои «велы»: кто-то снимает тормоза, отрезает края у широкого руля или шток у вилки, «кто-то меняет втулки, подбирает шатуны нужной длины, меняет передние / задние звезды, ставит определенные покрышки, ассортимент которых не уступает автомобильным, меняет высоту руля, с помощью специальных проставок, меняет пружины и масло в амортизаторах и т.п.» [7]. Велосипеды некоторых байкеров являются «произведениями искусства»; по крайней мере, именно так сами райдеры отзываются о хорошо собранных велосипедах. На форумах в Интернете даже существуют отдельные разделы, где каждый может выставить на всеобщее обозрение и обсуждение фотографию с описанием своего велосипеда. Хотя некоторые байкеры предпочитают так не делать [3].

Практически все ребята сходятся во мнении, что очень важно то, как выглядит велосипед. Прежде всего, обращают внимание на «дизайн, цвет и комплектующие (чтобы были качественные)» [4]. «Самое главное – это хорошее сочетание высокого качества комплектующих и хорошего внешнего вида» [11]. Хотя некоторые замечают, что цвет не играет никакой роли, что у всех вкусы разные. «Я думаю, что внешний вид байка это типа самовыражение каждого человека. Хотя вот у меня, например, вкусы часто меняются и предпочтения тоже, поэтому мой новый байк в черно-белых тонах, чтобы не заморачиваться» [8]. Также уделяют внимание и более конкретным деталям: широким покрышкам [2], тонким шатунам [9]; «у гидравлических тормозов меняют крышечки на ручке (в бачках) на голубые или розовые цвета, у тормозов также меняют рычаги, заказывают кастомные, даже за рубежом, рубашки (тормозов и переключателей) на разноцветные меняют» [7]. Но главное, чтобы велосипед в целом хорошо смотрелся, «чтобы все компоненты были в тему… подходили под стиль байка» [2].

На вопрос, выражает ли велосипед индивидуальность человека, многие также отвечали положительно. Байкеры постоянно совершенствуют свой велосипед, прилагая немало усилий и собственной изобретательности. «Думаю, выражает, если ты не купил стандартный велик в магазине и ничего на нем не менял… конечно он индивидуален, если что-то меняешь» [11]. Однако часто в ходе интервью затрагивалась и финансовая сторона. Многим хотелось бы сделать красивый и стильный байк, но кому-то не хватает средств. «Конечно, было бы не плохо, если цвета сочетаются хоть как-то, про названия не говорю, не у каждого на это деньги есть...» [10]. По данным высказываниям можно дополнить картину о социоэкономической принадлежности байкеров, среди которых есть те, кто не может себе позволить очень хорошие комплектующие, кто покупает велосипеды и отдельные детали у других ребят, с рук.

По велосипеду можно узнать не только о дисциплине, к которой он предназначен, и не только об эстетических пристрастиях и экономических возможностях байкеров, но и о таких чертах характера человека, как неряшливость или опрятность. «Есть люди, которые следят за своими вещами, а есть те, у которых велосипед просто разваливается» [4]. Особенно это важно тем, кто «стремится получить спонсорство... А спонсорство это реклама! И райдер, и байк должны выглядеть очень мило и аккуратно... Ведь кто же захочет покупать такой байк, если он грязный и весь поцарапанный. И судьи на соревнованиях иногда обращают внимание на внешний вид» [10]. Многие ребята в этом отношении очень трогательно и серьезно относятся к своему велосипеду: протирают его после каждого катания, смазывают и перебирают детали, подкрашивают маленькие царапины и даже сами шьют защитные полоски на раму (хотя их можно купить и в магазине).

 «Велик» – это предмет гордости байкера и тема для обсуждения. Можно сказать, что фраза «встречают по байку» имеет такое же значение, как «встречают по одежке». Не всегда это верно, но отражает некоторые стереотипы. Про какого-нибудь человека могут не очень вежливо отозваться, если он поставил на свой велосипед «несоответствующую» деталь или «неграмотно» подобрал комплектующие. «Очень плохо, когда седло высоко поднято. Похоже на кросс-кантрийный байк.» [2]. Наклейки на раме тоже могут осмеиваться: «Это просто как-то по детски смотрится, даже если байк именитого производителя»[[24]](" \l "_ftn24" \o ")[177].

Таким образом, в велосипеде всё должно быть идеально, чтобы и другие оценили, и самому байкеру нравилось. «Если он [байк] красиво выглядит, то прямо хочется на нем катать. Стимул для катания» [9]. С другой стороны, излишняя увлеченность цветом и стилем может также вызвать неодобрительные замечания. В действительности хороший райдер никогда не станет жертвовать качеством детали (прочностью, весом и другими характеристиками) ради ее красоты: «Красивый? сложное понятие... он скорее должен быть надежным и удобным» [8]. Ведь от комплектующих зависят не только успехи, результативность катания, но и здоровье байкера.

Экстремальные виды велоспорта дают настолько сильные нагрузки на велосипед, что какими бы прочными не были детали, надолго их не хватает. В результате байк постоянно улучшается, «апгрейдится». Поэтому ни один байкер не может точно сказать, сколько у него было велосипедов, ведь полностью или почти полностью их меняют редко: «Байкеры редко покупают вторые байки в сборе» [7]. Количество велосипедов зависит от критерия: «Ну, смотря по чему считать... по рамам или по апгрейдам. Иногда обода сменил и вынос – это, считай, уже другой байк» [9]. Многие берут за основу количество рам. «Можно сказать, что рама (или рама и вилка) – определяющий компонент байка» [2]. «Наверное, всё-таки главным останется рама! но в тоже время, будет не очень правильно, на мой взгляд, сказать, что я щас собрал новый байк! скорее байк на новой раме!» [6].

В среднем за два года катания райдер меняет три рамы. Мотивы замены комплектующих бывают разные. Иногда человек увлекается другой дисциплиной и начинает переделывать велосипед под нее. Иногда детали просто приходят в негодность. А иногда «старый велосипед» продается в связи с повышением техники и навыков байкера. Покупка более дорогих, а соответственно, более прочных и качественных деталей, означает как бы переход на новый уровень. Так, например, чем более высокими делаются дропы, тем более прочные требуются рама и вилка. В теории человек не станет приобретать себе байк такой конструкции и таких характеристик, если не умеет выполнять сложные трюки (по крайней мере, таких «мажоров» будут осуждать).

Пожалуй, самым интересным аспектом отношения к велосипеду является его персонификация. Обычно у байков нет определенного имени. На мой вопрос об имени велосипеда мне даже отвечали: «У меня вроде с головой хорошо :)» [8]. Однако некоторые «иногда называют его каким-нить производным од-нокоренным словом от названия фирмы или модели» [6]. Например, Норка от названия бренда Norco, или Алень, что связано с моделью рамы A-line, или же Лясик (от слова велосипед). Некоторые bmx-еры называют свой велосипед «бэмик» или «бэм» (от слова Бэ-эм-икс).

Даже если у байка нет имени, к нему порой обращаются как к одушевленному существу. Присылая мне фотографию своего велосипеда или размещая ее на форуме, байкеры зачастую добавляли: посмотри, это мой «красавец», «зачотный байк», «конь» [4], «мясо» [2], «моя агрегатина», «бачок» (потому что «сижу много на нем»). Что касается принадлежности велосипеда к мужскому или женскому полу, то мнения байкеров расходятся. Некоторые утверждают, что их байк – это мальчик, другие же – что девочка, и объясняют это по-разному. Кто-то ориентируется на название фирмы или модели, кто-то на «характер»: «Это всегда мальчик… девочки не выдержат» [3], «Нет мой байк на самом деле мужик и ни как иначе. Если бы было не так, я бы плохо щас катал. Ну просто девушек не обижаю... А со своим байком я иногда даже жесток. Я его кидаю и адски матерюсь. Иногда. Не часто совсем... Когда на пределе совсем и нервы ни к черту» [10].

Таким образом, сказанное З. Бредовой в отношении мотоциклистов во многом применимо к велобайкерам. Велосипед действительно воспринимается как ребенок, часть тела и идол. Можно сказать, что присутствует определенная степень сакрального отношения, но не к металлической конструкции (которая постоянно обновляется и переделывается), а к некой внутренней сущности байка. Многие из опрошенных говорили, что у каждого байка есть свой характер, «есть душа... заключается в его поведении» [9]. «И хотя некоторые детали меняются, душа байка остается» [2]. Опасность трюков и сложность трасс в экстремальном велоспорте порождают особые отношения между райдером и велосипедом. Человек должен быть уверен в каждой детали байка, должен доверять и понимать, «чувствовать» его. Байкер может испытывать даже некоторое благоговение перед байком, считаться с его «мнением».

Чем больший опыт катания у человека, тем чаще можно от него услышать о разных чертах «велика». Некоторые велосипеды бывают «капризными», «упрямыми», у них сегодня может «не быть настроения». С велосипедом беседуют, его хвалят или ругают: «Я с ним разговариваю... он для меня как друг. Мы с ним ссоримся, миримся. Как что-то живое, с характером» [17]. Некоторые респонденты на вопрос «Разговариваешь ли ты с велосипедом?» отвечали с усмешкой, что они не психи и не шизофреники, однако при дальнейших вопросах выяснялось, что элемент общения всё равно присутствует: «Чаще я на него ругаюсь, когда что-то не получается!.. даже ударить могу или выкинуть куда-нить. да не, я с ним не разговариваю, просто когда долго что-то не получается, бывает после очередной попытки возьмешь его, и с криком типа [мат] кинешь его куда-нить, но в такое место, чтоб не покоцать! а потом идешь за ним, и начинаешь снова!... просто небольшая психологическая разрядка!» [6]. «Зло надо сорвать и спустить пар... матерюсь на себя, а зло срываю на нем» [4]. Любопытно, что некоторые респонденты говорят, что не кричат на велосипед, ведь в неудачных трюках виноват сам байкер: «Ругать надо себя, а не байк… байк не виноват, если райдер не может сделать ту или иную тему» [8]. «Кинул два-три раза в порыве гнева, но не ругаюсь на байк» [9].

Все приведенные выше положения имеют обобщающий характер и не претендуют на абсолютность. Безусловно, мнения отдельных райдеров могут не совпадать с этими данными, однако в ходе исследования мне не встретился ни один человек, полностью отрицающий некоторую связь между байкером и его байком.

Общие характеристики субкультуры

Теперь перейду непосредственно к описанию людей, чьи интересы, устремления и в целом стиль жизни связаны с экстремальным велосипедом.

Москва является привлекательным местом для байкеров. Здесь много площадей, хороших асфальтированных дорог, лестниц и пролетов, перил и заборов, в некоторых местах построены рампы и фан-боксы, а также достаточно лесопарков, где можно кататься по пересеченной местности или заниматься дёрт-джампингом. Благодаря такому изобилию мест для городского катания большинство байкеров Подмосковья довольно часто приезжают в Москву. С другой стороны, как уже говорилось, некоторые дисциплины, особенно в МТВ, предполагают наличие природных трасс, спусков и подъемов, которых в Подмосковье значительно больше, чем в самой Москве. Поэтому нередки поездки московских райдеров за город, особенно в теплое сухое время.

В результате этого образуется как бы сеть личных знакомств, охватывающая широкие границы, включая ближнее Подмосковье. Эти же связи пронизывают всю территорию субкультуры байкеров: например, известные споты притягивают райдеров со всех районов города, там происходит знакомство друг с другом, обмен новостями и информацией о новых хороших местах для катания. Это позволяет говорить о действительном существовании общности байкеров. Вместе с тем эта общность не является целостной гетерогенной структурой: она распадается на отельные локальные «тусовки». На мой взгляд, в отличие от абстрактной субкультуры, «тусовка» объединяет лично знакомых друг с другом людей и, как правило, ограничена в численности. В мире экстремального велосипеда, наряду с новыми «тусовками», есть и давно сложившиеся, известные многим райдерам (например, в Кузьминках или ВВЦ-форс).

Кроме того, субкультура байкеров неоднородна не только в территориальном, но и в статусном отношении. (Хотя некоторые из опрошенных это отрицают, что, впрочем, характерно для молодежных субкультур: «Сами участники тусовки обычно отвергают наличие какой бы то ни было ее структуры, внутренней иерархии, регламентации»[[25]](" \l "_ftn25" \o ")[178]). В силу того, что с момента появления в России экстремального велосипеда прошло около десятилетия, можно отметить своеобразное деление внутри субкультуры на «старых» и «молодых», или даже на «тех, кто стоял у истоков», «тех, кто сейчас активно катает» и «новичков». Границы между ними порой условны, но в репликах респондентов это деление, а также взаимоотношения между этими категориями, всё же иногда прослеживается. Подробнее об этом будет сказано в разделе «Стереотипы, нормы и ценности». Что касается непосредственно возраста, то основу составляют байкеры 17–23 лет. Крайние значения имеют широкий разброс: от 13–14 до 27–30 лет (а в единичных случаях и старше).

Определить численность байкеров, даже примерную, практически невозможно. Это связано с тем, что они обычно не состоят ни в каких формальных объединениях, школах, ассоциациях и т.п. Единственно возможный способ представить численность байкеров – это статистика экстремальных сайтов. Самым популярным и посещаемым сайтом является «Дёрт.ру». Если учесть, что на середину 2007 года, когда проводилось исследование, на нем было зарегистрировано около 18 тысяч человек, затем вычесть небольшой процент посторонних людей (вроде автора данной статьи), а также значительное число байкеров из других регионов России и зарубежья, то цифра всё равно останется впечатляющей. Можно представить себе, как популярен и распространен в Москве и Подмосковье экстремальный велосипед!

На сайте «X-bikers.ru»[[26]](" \l "_ftn26" \o ")[179], где более подробно представлены статистика и сведения о пользователях, было зарегистрировано около 4, 5 тыс. байкеров из Москвы и ближайших пригородов. Необходимо учитывать, что некоторые байкеры могут пользоваться только другими сайтами (особенно посвященными целиком ВМХу, триалу) или просто не иметь доступа в Интернет. Таким образом, численность байкеров в Москве и Подмосковье очень приблизительно равна 5–8 тысячам человек, из которых «ядро», т.е. прорайдеры (те, кто имеет спонсорство) и люди, которые серьезно этим увлекаются, по мнению респондентов, составляет 500–700 человек.

Важно отметить, что экстремальный велосипед в основном является мужским занятием, девушки-байкеры составляют меньшинство. Это объясняется многими факторами. Наряду с определенными психологическими установками (например, склонностью к риску), для занятий ВМХ и особенно МТВ требуется значительная физическая сила. Но это не умаляет достоинств и способностей девушек, которые порой более старательно тренируются, что отмечают и сами байкеры[[27]](" \l "_ftn27" \o ")[180]. Среди девушек есть и известные прорайдеры.

По экономическому положению большинство респондентов причисляют себя к среднему классу. Конечно, в настоящее время из-за конкуренции в вело-индустрии и, как следствие, снижения цен, а также благодаря возможности купить велосипед и отдельные детали с рук, этот экстремальный спорт стал более доступен, чем десять лет назад. Но всё-таки он требует значительных материальных вложений, что выступает важным фактором. Существует даже возрастной и экономический разброс между отдельными дисциплинами: так, например, даунхиллом и байкер-кроссом занимаются более взрослые и более обеспеченные люди, так как необходим двухподвесный велосипед, который на порядок дороже хардтейла. Между тем, нельзя утверждать, что выбор дисциплины катания напрямую коррелирует с общим экономическим уровнем райдера.

Социальное пространство: взаимодействие с обществом

В данной работе по отношению к велобайкерам используется понятие «субкультура». К сожалению, некоторые исследователи и представители СМИ практически сводят его к понятию контркультуры: «Участникам каждой субкультуры приходится определять свое место в обществе и отношения с властью, причем зачастую субкультуры противопоставляют себя обществу и конфликтуют с властями»[[28]](" \l "_ftn28" \o ")[181]. Иногда можно встретить даже такие высказывания: «По сути, главное в понятии субкультуры – это приставка суб-, обозначающая голое структурное противостояние, направленное против явлений большой культуры»[[29]](" \l "_ftn29" \o ")[182].

В отношении байкеров этот подход не вполне применим. На мой взгляд, анализ молодежных субкультур лишь c точки зрения отказа от практик и идеалов «официальной культуры» не отвечает действительности. Поэтому в данной работе понятие субкультуры употребляется в рамках определения Е.Л. Омельченко: «Это достаточно устойчивые сообщества молодежи, объединенные по общности интересов, строящихся вокруг значимых для группы ценностей, не связанных напрямую с родительским воспитанием и образованием, местом рождения и полученным социальным статусом, с характерными для группы культурными кодами и контекстами их прочтения – сленг, прикид, практики»[[30]](" \l "_ftn30" \o ")[183].

Экстремалы (скейтеры, роллеры, байкеры и пр.) в целом, с некоторыми оговорками, не мыслят себя в категориях противопоставления доминирующей культуре. Ведь экстремальный велосипед не носит деструктивного характера: «Я думаю, в этом нет ничего плохого. Это не идет в сравнение с тем, чтобы бухать, нюхать клей и т.д. ... Это здорово... Если бы каждый занимался этим, было бы здорово» [17]. Можно сказать, что теоретическая основа субкультуры байкеров и государственная политика в области спорта практически идентичны. Достаточно вспомнить пропаганду здорового образа жизни и спорта на центральных телеканалах, особенно в условиях выдвижения г. Сочи местом проведения Олимпийских Игр в 2014 году. Такое же идеализированное представление о спорте бытует и в среде райдеров. Многие соревнования проводятся под схожими лозунгами, например: «Фестиваль направлен на популяризацию среди молодежи здорового образа жизни, увлечение современными видами спорта»[[31]](" \l "_ftn31" \o ")[184]. Или же «Flatland.Ru совместно с муниципалитетом "Хорошевский" устраивает на Ходынском поле (м. Полежаевская) праздник "Молодежь против наркотиков!"»[[32]](" \l "_ftn32" \o ")[185].

Даже родители некоторых байкеров, являясь представителями старшего поколения с иными взглядами, зачастую не возражают против МТВ или ВМХ: «Положительно, слава богу, т.к. относятся к этому увлечению, в первую очередь, как к занятию спортом» [9]. Несмотря на разброс мнений (особенно между прорайдерами и райдерами, между старшими и начинающими), именно спорт воспринимается как важнейший объединяющий фактор, причем совсем не противоречащий «господствующим нормам».

Однако при этом велобайк всё-таки связывается с категорией «протеста». С одной стороны, это всего лишь вид спорта и так же, как и другие виды спорта, не должен расцениваться как вызов обществу. С другой стороны, существует разделение (и многие байкеры его придерживаются) на традиционный и экстремальный спорт[[33]](" \l "_ftn33" \o ")[186]. И они выбирают последний, чтобы выделиться: «Да, конечно, это протест, многим скучно играть в футбол. Может это и отличная игра, но когда в нее играет каждый первый, а ты хочешь чего-то новенького, то тут надо что-то делать. Экстремальные виды спорта – выход из ситуации, когда хочется чем-то заниматься, а попса не нравится» [5]. Несмотря на распространенность таких высказываний, рискну предположить, что здесь кроются более серьезные причины.

Мотивации выбора так называемого экстремального спорта уже были подробно рассмотрены нами ранее[[34]](" \l "_ftn34" \o ")[187], поэтому подчеркну лишь одно обстоятельство: именно уличный, «неформальный», слабо регламентированный, «андеграундный», «фановый» спорт предоставляет человеку самому решать, где кататься, что учить, сколько времени этому посвящать и прочее. Исключая прорайдеров (которые подписывают контракт со спонсорами), можно смело сказать, что многие начинают и остаются в этом спорте потому, что он оставляет за человеком свободу. В основном здесь нет инструкторов, тренеров, графика и программы занятий. Это главное отличие от традиционных видов спорта.

Тогда логично задать вопрос: а протест ли это, и что входит в понятие «протест»? Очевидно, что подходы к этому могут быть разнообразными, и на их анализ требуется немалое время, поэтому лишь отмечу, что, на мой взгляд, сводить идею субкультуры велобайкеров к протесту неправомерно.

Итак, спортивные практики формируют основу субкультуры байкеров. Даже на мой вопрос, в чем заключается философия байкеров, был дан лаконичный ответ: «В катании на велосипеде» [13]. Есть люди, совершенно «помешанные» на байке. Например, так описывает один из респондентов тех, кто занимается триалом: «Триалиста на улице можно отличить, если быть внимательным. Он обычно рассматривает всякие лесенки и стеночки, представляя, как бы он здесь сделал хукап, а оттуда дропнул... Он постоянно моделирует глазами архитектуру вокруг себя… Но это совсем маньяки» [5].

Нельзя, конечно, отрицать, что спорт составляет лишь ядро, которое порой бывает скрыто под толщей других смыслов и идей. Безусловно, есть байкеры, для которых важны именно «тусовки», общение с людьми, «интересы по сборке великов и прочее, и часто просто друзья, возможно даже давние...» [16]. Прогресс, соревнования, тренировки – всё это может отодвигаться на задний план. Байкером может называться любой «человек, у которого есть велосипед и который на нем иногда катается. Кстати, в штатах отдельно выделяют тех, кто катается только в выходные, они там называются weekend warriors. У нас такие тоже есть, это в основном те, кто катает "стритец" или просто ради фитнеса» [13]. Встречаются и такие люди, которые просто покупают велосипед, чтобы оказаться в этой компании. Они просто катаются (без «экстремальной» составляющей), пьют пиво, развлекаются: «есть такие лохи, которые покупают дорогие байки, но не умеют на них ничего делать... только понтуются» [17]. Однако к таким людям относятся не очень положительно. Байкер в любом случае будет настаивать на использовании байка по назначению – чтобы пулять. Для прорайдеров и для тех райдеров, кто стояли у истоков экстремального велосипеда в России, именно спортивные практики являются основой. «Это спорт, для кого-то уже работа, причем серьезная...» [10].

Как ни странно, но именно спорт (точнее отсутствие условий для его развития) приводит к конфликтным ситуациям с обществом и властями. Самое главное, чего не могут понять байкеры, – почему правительство, «проповедующее» спорт и здоровый образ жизни, не заинтересовано в экстремальном велосипеде? Почему байкеров не признают, не строят площадки, не открывают школы? Ведь по настоящий момент МТВ и ВМХ развиваются за счет энтузиазма и вложений со стороны коммерческих организаций. «Нас очень притесняют: нам не дают кататься, в новостях нас не показывают, пешеходы нас считают за автомобилистов, автомобилисты – за пешеходов. И вообще никто толком не знает, даже получается: ты читаешь тот журнал, в который сам и пишешь» [7].

Тема «противостояния обществу» волнует и самих байкеров[[35]](" \l "_ftn35" \o ")[188]. Одна из главных проблем, часто обсуждаемых среди байкеров, которые озабочены сложившейся ситуацией вокруг экстремального велосипеда, – это отсутствие специально отведенных для катания мест. А поскольку таких мест нет, ребята сами их находят или создают. Яркий пример – это дёртеры (а также косвенно те, кто катает фрирайд, даунхилл, норт-шор и др.), которые сами строят необходимые трассы и площадки. Естественно, эти трассы находятся на территории лесов и лесопарков, причем зачастую их стараются строить подальше от пешеходных тропинок и от посторонних глаз. Но даже там трассы из года в год разрушаются властями. В 2007 году большой резонанс получила ситуация с Д1 в лесопарке Кузьминки[[36]](" \l "_ftn36" \o ")[189], когда бульдозеры по распоряжению муниципальных властей сровняли с землей все сооружения для тренировок.

Подобное происходило в Олешках (Измайловский парк), в Жулебино, в Филёвском и других лесопарках. С одной стороны, эти действия были обоснованы: земляные кочки нарушают естественный почвенный покров, кроме того, это «незаконно, земля-то частная: гулять можно, строить – нет» [9]. С другой стороны, в некоторых парках у дёртеров есть договоренность с лесничеством (что в принципе не играет никакой роли), но кроме леса кататься им негде. Поэтому ребята восстанавливают свои споты, но ситуация со сносами повторяется, а решения проблемы до сих пор нет. Вот и возникают на форумах такие риторические вопросы: «Какое поколение власти хотят воспитать, если идет такое отношение к людям, занимающимся своим развитием?»[[37]](" \l "_ftn37" \o ")[190]. И если правительство не помогает экстремальному велосипеду, то пусть хотя бы не мешает, ведь ребята готовы всё копать сами и содержать свой спот в порядке.

Не только у дёртеров, но и у стритеров, триалистов также возникают проблемы с властями. Они, правда, ничего не строят, не «портят экологию», зато губят городские сооружения опять-таки из-за отсутствия доступных специализированных мест катания: либо они есть, но их мало, либо они платные. Вот и приходится самим кататься в центре города (заниматься вандализмом, разрушать памятники, портить каменные плиты). Из-за этого конфликт с властями и прохожими. Из-за этого их гоняют, а места для катания уничтожают. Но это, по сути, бесполезно: возникнув раз, данная экстремальная субкультура уже не исчезнет. К тому же в этом заинтересованы многие спортивные фирмы, которые существуют во многом за счет потребителей экстремальной продукции. Выход только один: организовывать мероприятия и школы, обустраивать специальные места для катания. Стоит отметить, что постепенно этот процесс идет. Замечательно, что о данной проблеме заговорили даже на государственном уровне. Вот, например, слова губернатора Красноярского края Александра Хлопонина в 2007 году: «Для меня очевидно, что в нашем обществе, в молодежной среде развивается субкультура, которая делает огромный вклад в наших детей, в молодежь, в будущее всего общества. Либо эта субкультура примет цивилизованный облик и создаст условия для нормального занятия спортом, для нормального развития наших ребят, либо экстремальным спортом будут заниматься непонятно где, и этот спорт не будет развиваться»[[38]](" \l "_ftn38" \o ")[191].

Таким образом, «субкультура» может стать официально признанной частью культуры. В этом плане показательно отношение байкеров к включению дисциплин ВМХ и МТВ в олимпийскую программу. «Плюс в том, что на развитие этого спорта будут выдавать средства... открытие школ, спонсорство... Это развитие сверху, заинтересованность магазинов... соответственно новый уровень развития» [7]. «Это в первую очередь поспособствует именно развитию, это плюс для всех. Будут строиться парки, команды будут, спортсмены, условия лучше. Ну, и правительство к этому силы приложит» [9].

Однако есть и те, кто не хочет, чтобы МТВ и ВМХ (а в особенности их уличные, «андеграундные» направления) становились широко распространенными. Они не хотят, чтобы эти направления «опопсели», как это происходит со сноубордингом, например. Мода на экстремальный велосипед, по их мнению, разрушает саму субкультуру, ее нормы и ценности (об этом будет сказано ниже). То, что утратятся некоторые элементы, черты, присущие «тусовкам» байкеров, отмечается и теми, кто ратует за развитие этого вида велоспорта: «Что ни говори, джэм есть джэм, а спорт есть спорт. Пропадает многое из неформального… та же веселуха, расслабленность, трюки [для себя]…» [7].

Кстати, любопытным является и отношение к понятию «неформал», которое часто употребляется в статьях исследователей. Многие байкеры относятся скептически к тому, что их называют неформалами, хотя и используют фразы «неформальная обстановка», «неформальные элементы». Пытаясь выяснить причины этого, я обнаружила, что в глазах байкеров неформал – это человек, ведущий особенный образ жизни, который проявляется всегда и во всём: это «люди, нестандартные в чем-то... [байкеров к ним] не отношу» [13]. А байкеры вписаны в «формальную» жизнь, учатся, работают и занимаются другой деятельностью, как все нормальные люди. При этом байк рассматривается лишь как одна из сфер досуговой деятельности. «Мои знакомые триалисты, особенно те, кто уже повзрослели, ведут нормальный образ жизни и успешны в других сферах жизни: бизнесе, спорте, семейных делах. Триал – это одно из их увлечений» [5]. «99% из них [байкеров] работают так же, как и другие, пока не садятся на велик» [13].

Иногда в литературе встречается следующая трактовка понятия «неформал»: «В самом слове уже заложен смысл термина: противопоставление формальному (общепринятому) стилю, а если конкретней – меньшая часть общества, некая совокупность людей, объединенная схожестью мировоззрения, выделяющая себя из большей части общества при помощи специфического стиля одежды и манеры поведения»[[39]](" \l "_ftn39" \o ")[192]. Под такое определение могут попасть и этнические диаспоры, и религиозные меньшинства, и нищие. Вообще принятое разграничение на формальное и неформальное сильно упрощает, даже искажает действительность.

В отношении экстремального велосипеда можно продемонстрировать все слабости такого определения. С одной стороны, многие байкеры согласны, что «неформалы – это молодые люди, которые пытаются выбиться из общей серой массы людей, одеваясь не как все, слушая "неправильную" музыку, занимаясь нестандартными видами спорта» [5]. С другой стороны, как показало исследование, у тех, кто занимается экстремальными видами спорта, нет четких пристрастий в музыке, нет ощущения причастности к «неформату». Ведь кросс-кантри и ВМХ-рэйсинг относятся скорее к «формальному». Некоторые респонденты считают, что в настоящее время неформальный компонент из экстремального велоспорта практически исчез: «Когда всё только начиналось, тогда они были неформалами. А сейчас уже всё. Все уже вышли из подполья. Да, есть люди, для которых ВМХ, треки, угар, которые бухают там часто, но...» [7].

Таким образом, как я постаралась показать, вопрос взаимоотношений байкеров и общества является довольно сложным и многосторонним.

Фольклор и творчество. Юмор

По всей видимости, между зарождением субкультуры и появлением в ней таких элементов, как фольклор и ритуал (в широком толковании) требуется некоторое время. Даже вполне допустимо, что фольклор не обязательно присутствует в каждой субкультуре. Хотя Т.Б. Щепанская пишет, что «собственно наличие вербальной специфики – арго и сложившегося фольклора – служит наиболее яркими и легко фиксируемыми признаками существования субкультуры, а часто и ее единственными внешними проявлениями»[[40]](" \l "_ftn40" \o ")[193]. Но до сих пор в среде велобайкеров фольклорная традиция крайне мала и незаметна. Почти за десять лет экстремального велоспорта в России сколько-нибудь значимых и известных фольклорных текстов не появилось. При разговорах с респондентами складывалось впечатление об абсолютном отсутствии анекдотов, песен, историй про велобайкеров: «Не слышал... Что-то не припоминаю... никто не заморачивается» [9]; «На сайте дерт.ру бывает. А сам не помню» [17]; «Не знаю... даже не думал об этом» [8].

Всё же дальнейшие поиски показали, что фольклорные тексты существуют, но они либо распространены в виртуальном пространстве (не бытуют как устная традиция), либо имеют локальный характер (известны на уровне «тусовок», а не во всей общности велобайкеров). Рассмотрим вначале те формы фольклора, которые в основном обнаруживаются в Интернете. К ним относятся в первую очередь анекдоты. На крупных сайтах (вроде Dirt.ru, X-bikers.ru), как правило, вообще нет специальных разделов для юмора. Если же они существуют, в них очень редко встречаются шутки и анекдоты велосипедной темы (как на сайтах BikeTrials.ru, BMXzone.ru, BMX.ru). Исключением являются сайты X-brothers.com[[41]](" \l "_ftn41" \o ")[194] и Re-bike.ru, где собрано небольшое количество шуток про байкеров. Еще раз подчеркну, что даже по моей просьбе во время интервью мне ни разу не смогли рассказать анекдот. Когда же я создала на одном из форумов специальную тему для размещения анекдотов, результаты оказались незначительными. Всего мне удалось найти только 15 анекдотов, причем часть из них явно заимствована у мотобайкеров, а часть – у «обычных» велосипедистов. Вот, например, анекдот, размещенный на велосипедном сайте, хотя он явно взят из фольклора мотоциклистов:

 «Летит воробей, навстречу ему чешет байкер. Воробей в одну сторону – байкер туда же. Воробей в другую – и байкер в другую. Короче врезался воробей байкеру в шлем и брык лапами кверху. Байкер его пожалел, привез домой, в клеточку положил, хлебушка ему покрошил, водички налил – авось оклемается. Наутро воробей приходит в себя, садится на попу, берется руками за голову – бли-ииин! что было-то вчера? и вообще где я? Так: клетка, хлеб и вода... БОЖЕ! Я УБИЛ БАЙКЕРА!!!»[[42]](" \l "_ftn42" \o ")[195]

На фоне отсутствия устной передачи анекдотов про байкеров ярко заметны всевозможные «свои» истории, поговорки, приколы. Эти формы фольклорных текстов в основном имеют локальный характер. Об историях и шутках, распространенных в одной компании, не всегда знают байкеры из другой. Иногда, записав какую-нибудь пословицу, я обнаруживала, что райдер из другой тусовки никогда ее не слышал.

Любопытно, что встречаются такие фразы, которые явно созданы на основе общеизвестных народных поговорок, например: «Одна голова – хорошо, а две лучше» (имеется в виду фул-фейс), «Байкер от байка не далеко падает», «Тема – ложь, да в ней намек, нашим донорам урок!» Авторство таких фраз со временем теряется, поэтому их можно рассматривать в рамках фольклора.

Вообще субкультура байкеров в основе своей позитивна, поэтому фольклор и индивидуальное творчество в основном ориентированы на юмор, на жизнеутверждающую составляющую. Несмотря на высокий травматизм, падения часто становятся поводом для шуток, а сцены с уборками нередко вставляются в профайлы. Есть даже замечательный анекдот, раскрывающий отношение байкеров к падениям:

«Экипировка. Очки. Все понты. Спускается с горы, летит на бешеной скорости. Вдруг не справляется с управлением, летит с горы как колобок, попадет в столб подъемника... Раму сломал ... колеса в разные стороны... лежит, зубы выбиты, ноги руки поломаны и, улыбаясь, говорит: "Эх... всё равно лучше, чем работать!"»[[43]](" \l "_ftn43" \o ")[196].

Повод посмеяться находится практически во всем, но особенно распространены шутки категории «мы / они». Как правило, описываются ситуации с «пешеходами», с людьми, которые абсолютно не разбираются в экстремальном велосипеде. Существует даже рейтинг глупых вопросов о велосипеде со стороны обычных горожан[[44]](" \l "_ftn44" \o ")[197]. Например, когда райдеры катаются на байках зимой, их постоянно спрашивают, всё ли у них в порядке с головой (в сознании многих людей зима – не время для велосипеда). Для триалистов надоевшим является вопрос «Почему у тебя нет сидения?» (см. фотографию велосипеда для триала), и на эту тему у них имеется огромное количество шуток-ответов[[45]](" \l "_ftn45" \o ")[198]. Для bmx-еров таким объектом шуток являются пеги: «А как же ты катаешься, у тебя ведь оси из колес торчат!!!?»[[46]](" \l "_ftn46" \o ")[199]

О подобных вопросах и глупых историях, которые обусловлены незнанием особенностей экстремального велоспорта, мне нередко рассказывали и во время интервью. Смешат байкеров также вопросы об устройстве байков: «У меня, например, вчера чувачок всё выпытывал, где находится кнопка, которую нажимаешь, и руль крутится». Иногда эти ситуации могут восприниматься с раздражением, но чаще с улыбкой. Как простые граждане удивляются и посмеиваются на «тупыми» байкерами, которые катаются на маленьких велосипедах (имеется в виду ВМХ), так и байкеры в свою очередь любят пошутить над «странными» велосипедами[[47]](" \l "_ftn47" \o ")[200]. Особенно это касается обсуждения простых, старых моделей или тех, которые пародируют экстремальные велосипеды (например, «Ашан-байк», т.е. дешевый велосипед, который можно купить в таких гипермаркетах, как Ашан).

Постоянно обсуждаемой темой, так или иначе поднимаемой на форумах и в общении, является тема «девушка и байк». Дело в том, что увлечение экстремальным велосипедом занимает огромное количество времени, что не устраивает подруг байкеров. Но для себя байкеры в шутку определились, что предпочтение всегда отдается велосипеду, что он лучше, чем девушки: «Они говорили мне: "либо ты сегодня со мной, либо едешь кататься со своими друзьями". Угадайте, кого я выбирал?»[[48]](" \l "_ftn48" \o ")[201] Вот пример анекдота на эту тему:

«Байкер дома разбирает свою "машину" несколько часов подряд. Рядом крутится жена. Он на нее никакого внимания. Еще через час она не выдерживает и начинает на него орать: – Вот, ты с этой штукой уже полдня возишься, и меня как будто нет здесь! Я что, вещь?! Он, смотря то на нее, то на байк: – Ты ВЕЩЬ? Нее... Вот БАЙК – это ВЕЩЬ!»[[49]](" \l "_ftn49" \o ")[202].

Существует даже шуточный перечень «25 причин, почему велосипед лучше любой женщины». В нем, например, перечислены следующие пункты:

– У велосипеда никогда не болит голова.

– Велосипед не будет часами трепаться по телефону с другими велосипедами.

– Перед поездкой вам не надо ждать, пока велосипед причешется и накрасится.

– Ваш велосипед не волнует, сколько у вас есть других велосипедов.

– Велосипед не волнует, если от вас пахнет другим велосипедом, и вам не хочется сегодня кататься на своем.

– Ваш велосипед не будет дуться, если вы купили специальный веложурнал.

– Если вам перестали нравиться какие-то части вашего велосипеда, вы можете сделать апгрейд.

– Вы можете прокатиться на понравившемся велосипеде при первой встрече, и совсем не обязательно перед этим дарить ему цветы, водить в театр или ресторан[[50]](" \l "_ftn50" \o ")[203].

Любопытно, что такие тексты распространены и в других субкультурах, группах. Например, в сборнике «Современный городской фольклор» опубликован шуточный список программистов «Почему компьютер лучше, чем женщина»:

– Компьютер не обижается, если Вы поработали недолго на другом компьютере или смотрите компьютерный журнал с картинками.

– Компьютер не болтает по телефону с другим компьютером, если Вы того не хотите[[51]](" \l "_ftn51" \o ")[204].

Наряду с собственно фольклором встречается и индивидуальное творчество (которое, кстати, в Интернете со временем теряет авторство и приобретает вариативность). Например, известно несколько гимнов байкеров. В одном из них есть следующие строки:

По грязи и снегу, по шорам и дропам

Газик широкий проложит нам путь.

С лопатами счастье мы наше построим,

Чтоб в мире всех выше и дальше пульнуть. (...)

Мы потесним алконавтов и нариков,

Мы прогрессивно-безбашенный класс,

Все – от качков и до жалких очкариков –

Пусть во всем мире узнают про нас!

Также можно встретить и авторские стихи про байк. На одном форуме проводился даже конкурс на лучшее байк-стихотворение[[52]](" \l "_ftn52" \o ")[205]. Среди форм индивидуального творчества нельзя не отметить и профайлы – специальные видеоклипы, в которых демонстрируются достижения в катании одного или группы райдеров. Оформление профайла, подбор музыки, монтаж играют огромную роль. «Да, это важно, в первую очередь... Ну, многие на самом деле преследуют разные цели... многим там выпендиться, ну не то, что выпендриться, а показать толпе главное, как катаешься... Некоторые там смотрят за своими ошибками. Ну, и самому приятно посмотреть, особенно если хорошо сделано» [9]. В некоторых профайлах много юмористических элементов. Например, в одном видео показаны райдеры, переодетые в девочек и катающиеся в юбочках на ВМХах[[53]](" \l "_ftn53" \o ")[206]. В другом видео (Ахтунг-3) есть вставка, как ребята на кухне варят суп из кока-колы и сникерсов.

Таким образом, юмор, чудачество постоянно позиционируются как неотъемлемые качества байкеров.

Стереотипы, нормы и ценности

Многие рассмотренные выше стороны субкультуры велобайкеров, как уже говорилось, не всегда заметны с первого взгляда и иногда выявляются лишь в процессе анализа. В равной мере это относится и к нормативной базе.

В любой группе людей так или иначе существуют определенные правила, касающиеся поведения и взаимоотношений в этой группе. Они формируются постепенно, в результате накопления опыта. Когда члены группы перестают соблюдать эти правила, целостность данного объединения ставится под угрозу. На мой взгляд, это универсальная черта групповой организации, которая может быть в полной мере отнесена и к байкерам. Т.Б. Щепанская приводит иное объяснение: субкультуры формируются на базе маргинального слоя молодежи, в котором люди еще не обрели постоянного статуса во взрослом мире, поэтому они оказываются «в зоне аномии (нормативной неопределенности)... Идущие в этой среде процессы самоорганизации приводят к образованию субкультурных сообществ со своими нормами, символикой и границами»[[54]](" \l "_ftn54" \o ")[207]. (Однако, по моим наблюдениям, значительная часть байкеров имеет постоянную работу, серьезно относится к учебе в школе либо вузе, а некоторые даже состоят в браке).

Так или иначе, в субкультурах складывается своя особая нормативная база. Сформировавшись относительно недавно, субкультура байкеров пока не выработала четкого комплекса правил, но можно точно говорить о существовании определенных норм и ценностей, которые в большинстве своем – если не на практике, так в теории – разделяются всеми байкерами.

В выявлении этих этических правил обнаруживаются некоторые сложности. Так, многие байкеры отстаивают идею отсутствия каких-либо норм, регламентирующих их поведение. «Неписаных правил нет... Катайся и катайся» [9]. Городской экстремальный спорт и развивался как альтернативный, андеграундный, без секций и школ, без тренеров и уставов. Просто вольное катание ради удовольствия. Однако такое положение было возможно лишь на начальном этапе.

С увеличением популярности байка, а соответственно, и с ростом численности байкеров, эта субкультура стала продуцировать определенные нормы, которые пока даже не осознаются. В ходе многочисленных интервью не раз приходилось разъяснять интересующие меня вопросы о правилах поведения, подходить к ним с разных позиций, так как многие были почти убеждены в отсутствии каких-либо норм. Однако, анализируя частные примеры, удалось обнаружить огромное количество «неписаных принципов», действующих в субкультуре. Подтверждением этому являются статьи, размещенные на экстрим-сайтах, написанные зачастую самими байкерами, которые имеют большой опыт катания. Рассмотрим некоторые значимые сферы, в которых наиболее ясно вырисовывается «кодекс чести» велобайкера.

Отношения с другими экстремалями, поведение на «чужой» территории. Как было указано выше, большинство байкеров делятся на отдельные локальные группы. В каждом районе Москвы есть площадки, где собираются местные mtb-шники и bmx-еры. Там они катаются, там отдыхают, если необходимо, то что-то строят, следят за чистотой. Это своего рода «дом», и чтобы не нарушить порядка в этом «доме», необходимо следовать некоторым правилам. Особенно это показательно на примере дёртов, хотя характерно для любых постоянных мест «тусовок». На основе собранных интервью и различных статей[[55]](" \l "_ftn55" \o ")[208] выявилось множество правил катания. На «чужом» дёрте надо спросить разрешение покататься, быть вежливым с другими райдерами, предлагать помощь в копании дёртов, не разрушать и не переделывать готовых трасс, сразу же поправлять разрушенное, не кататься в дождливую погоду, не мусорить, не разглашать местоположение дёрта, не ныть. Постройка дёртов – процесс трудоемкий, а испортить их можно очень быстро, поэтому несоблюдение элементарных правил может вызвать негативное отношение со стороны «хозяев». «Если ты несколько месяцев строил какую-то тему, а кто-то приезжает, разбивает ее, при этом не хочет помогать, то, конечно, обидно становится» [2]. Поэтому человеку, решившему заниматься дёрт-джампингом, советуют начать «с покупки лопаты»[[56]](" \l "_ftn56" \o ")[209].

Похожие правила актуальны для катания и в закрытых парках, и в популярных центральных спотах, где собирается большое число райдеров, включая скейтеров, роллеров. Вот важные правила, которые все должны соблюдать, например, в скейт-парках[[57]](" \l "_ftn57" \o ")[210]: отслеживать траекторию, чтобы избежать столкновения; соблюдать дистанцию, не лезть без очереди; не сидеть, ничего не делая; не мусорить, держать жидкости подальше. Не стоит также задерживать других; даже если упал – нужно по возможности быстрее встать и отойти в сторону (есть даже поговорка «Кто рано встает, того уже не переедут»). Все респонденты также подчеркивали, что важно уважать других, не сорить. В отношениях свои / чужие (или местные / неместные) важным регулятором является неписаное правило: «У нас оно, конечно, не так пользуется популярностью, как в Европе... На соревнованиях, да и так, на тренировках в парке и дёрте... да где угодно обязательно поприветствовать всех райдеров, даже если ты их не знаешь...» [10].

В отношениях опытные / новички тоже существует некоторые принципы: не отказывать в помощи, не осмеивать из-за низкого уровня катания. «Мне не нравится, когда есть зазнайки, которые начинают унижать новичков. Как он катается – это не повод его унижать» [4]. Часто даже на форумах, где ребята выкладывают свое видео, осуждают тех, кто смеется над «элементарными» или неудачными трюками, над падениями. «Сам ты тупой. Люди, которые смеются над уборками – идиоты!»[[58]](" \l "_ftn58" \o ")[211]. Таким образом, в отношениях с другими байкерами важно сохранять уважение, не кичиться своим уровнем катания, стараться помогать. Кратко говоря, «позитивным надо быть и не понтовать» [1].

Поведение среди простых граждан, в общественных местах. Байкеры иногда попадают в конфликтные ситуации и зачастую слышат неодобрительные отзывы со стороны прохожих. Это отчасти связано с «лихачеством» самих райдеров, особенно стритеров, желающих повыпендриваться. Тем примечательнее, что в самой байкерской среде осуждают слишком уж «бесшабашных». Например, указывается, что не следует кататься по ценным архитектурным сооружениям, церквям, могилам и т.д.; нужно стараться минимизировать последствия от катания, не разрисовывать памятники, не переносить с места на место цветочные клумбы, различные плиты, скамейки, не грендить по полированным мраморным парапетам, вежливо и терпимо относиться к детям, к пенсионерам, не мешать прохожим [1]. Осуждается, когда байкер создает опасность на проезжей части, когда «едет по лужам, обрызгивая прохожих, и не извиняется при этом» [2]. Также среди байкеров неодобрительно относятся к тем, кто пугает прохожих неожиданными трюками, едет сломя голову туда, где много народа, катается в переходах и в метро. «Мы вообще бьем за такие вещи. Мы, т.е. условно старшие байкеры. У всех у нас есть матери, у всех у нас есть сестры... Мы всё понимаем. Дураков нигде не любят. Мы же не антисоциалы какие-нибудь, которые всё разрушают» [7].

Не могу не процитировать показательную фразу из одной статьи: «Верхом вандализма можно считать вылеты с мемориальных плит – то, что они под наклоном лежат, не значит, что их можно использовать как трамплин. Если Вы гриндите по мемориальной стене с фамилиями погибших, убейте себя об эту стену с разбега. Вы – позор для байкеров»[[59]](" \l "_ftn59" \o ")[212].

Нормы, касающиеся алкоголя, наркотиков и риска. Экстремальный велосипед, как уже говорилось, предполагает не только спортивные практики, но и встречи, «тусовки», «покатушки», где не действуют принципы, характерные для тренировок. Особенно это показательно в отношении алкоголя. Перед катанием и во время него предписывается не пить алкогольных напитков. Эта норма встречается и в статьях, с ней согласны практически все респонденты. Разучивая и выполняя сложные трюки, райдер должен максимально контролировать свои движения, поэтому алкоголь здесь неуместен: «Утвердительно нет, и ни в коем случае… после бутылки пива, можно считать, катание закончено» [1]. Но если собирается группа людей, цель которых пообщаться, повеселиться, то «табу» на спиртное снимается. «Алкоголь изредка можно, даже в немалых количествах, главное не катать после этого и за руль не садиться» [6].

В отношении наркотиков – всё проще. Здесь нет разграничения на время тренировки и время «тусовки». Байкеры, особенно те, кто серьезно увлекаются экстремальным велосипедом, не употребляют наркотиков. Правда, бывают и исключения, но это единичные случаи, и вероятнее всего, они подвергаются осуждению: «Лишь бы траву не курили» [5].

Что касается риска, то, естественно, экстремальный спорт немыслим без него. Но представление о риске как о безрассудности не находит подтверждения. У байкеров существует негласный принцип катать с использованием защитных средств: шлема, наколенников, налокотников и пр., что зависит от серьезности трюков. «Осуждается, когда человек опасные темы пуляет без защиты – донор» [2]. Правда, при обыкновенной езде излишнее количество защитных средств может вызвать усмешку: «Ну, так, если слишком уж много, по полной, то так, просто немного смешно выглядит, но на самом деле все понимают там... » [9].

В заключение хотелось бы сказать несколько слов о стереотипах, распространенных среди байкеров. Во-первых, заметной является тема «mtb-шники и bmx-еры». С одной стороны, метафорически устанавливаются своеобразные отношения «родства» маунтинбайкеров с «мелкоколёсными братьями». С другой стороны, существуют и поддерживаются многочисленные стереотипы в отношении друг друга. Считается, что bmx-еры более небрежно относятся к своим велосипедам: «Вmх-еры обычно в дерево кидают! не раз видел!» [6]. Распространены шуточки относительно размеров и конструкции ВМХа: «ВМХ – ошибка природы» [2]. Маунтинбайк в глазах бэмеров воспринимается как тяжеловес. Сами себя bmx-еры считают более дружными и мирными: «Все bmx-еры как бы одна большая семья» [10]. Во время покатушек многие bmx-еры пробуют кататься на МТВ, а маунтинбайкеры на ВМХ, что выливается в бурю впечатлений. Очень красочно характеризует смену средства катания следующее высказывание: «А теперь самое страшное... после зимы проезженной на бмиксе большой байк с первой покатушки по паркету показался огромным, ленивым, тяжелым, неповоротливым, инертным... я в шоке… о ужос, неужели я стал бмиксером?!! а-аааа!!! спаситее-е-ее!»[[60]](" \l "_ftn60" \o ")[213]

Эти и многие другие фразы, конечно же, являются шуточными, и в целом bmx-еры и mtb-шники уважают друг друга, показывают друг другу технику исполнения разных трюков, дружат, катаются вместе (особенно в дёрте): «По-моему, все байкеры друг другу помогают» [9]. Необходимо помнить, что некоторые дисциплины являются общими для bmx-еров и mtb-шников, создавая дополнительные «точки соприкосновения». Однако некоторые райдеры считают, что лучше не смешивать эти два направления экстремального спорта: «Вообще я могу сказать, что мне не нравится то, что происходит сейчас в маунтинбайке во всем мире, т.е. ВМХ-стиль в маунтинбайке... Маунтинбайк должен идти своим путем. Потому что ВМХ он всё равно никогда не перегонит» [3].

Наряду со своеобразным противостоянием между МТВ и ВМХ, можно отметить развитые стереотипы внутри этих направлений. Например, триал воспринимается как очень специфичная дисциплина маунтибайка. В отношении него тоже много шуток и ярко окрашенных устоявшихся представлений, хотя многие признают, что триал, пожалуй, самый техничный вид велоспорта. Сами триалисты этим очень гордятся, неодобрительно отзываясь о тех, для кого спорт не является главным компонентом экстремального образа жизни: «Бмхеры и скейтеры чё-то сильно помешались на своем внешнем виде, а не на катании… я знаю многих бмхеров, которые отлично катаются… а есть много, которые чиста приходят попить пива. Это не есть гуд для спорта… триалисты – более организованные и спортивные личности» [5]. Еще в большей степени специфичность характерна для флетлэнда в ВМХе. По мнению некоторых респондентов, «флет вообще не имеет отношения к экстриму. Флет-велосипеды – вообще не велосипеды в прямом смысле. На них даже ездить невозможно. Это ближе к цирковому искусству» [7].

У многих байкеров принято считать, что те, кто катается в дисциплине стрит, больше тусуются, чем тренируются, часто употребляют алкогольные напитки: «Стритеры любят приложиться» [1]. Распространено мнение, что именно в стрите наибольшее количество «понтомеров» и «мажоров», которые только выпендриваются: «Есть парни, которые так, для вида байки покупают... мол, крутые адски – посмотрите на меня, какой я экстремал, и какой я себе байк крутой купил... А на самом деле только и умеют сидеть на нем» [10].

Многочисленные стереотипы, шутки, приколы в отношении друг друга, на мой взгляд, вовсе не свидетельствуют о реальных негативных контактах, а лишь подчеркивают разнообразие и неоднородность субкультуры байкеров. Опыт общения с ними показывает, что самым важным является просто наличие у человека экстремального велосипеда, а не дисциплина катания. Положение экстремального велоспорта в России (отсутствие необходимых условий, проблемы с местами катаний, непонимание со стороны остальных граждан) лишь подогревает чувство близости и единства в субкультуре байкеров. В действительности и триалист, и дёртер, и даунхильщик никогда не откажут в помощи другому байкеру. Конечно, места их катания могут не совпадать, они могут не знать кумиров и знаменитых прорайдеров в других дисциплинах, не вполне понимать шуток и даже сленга друг друга. Тем не менее, их объединяет особое отношение к байку, желание изобретать оригинальные трюки, покорять сложные высоты, проходить неизведанные тропы. Байк открывает для них новые возможности, показывает новые места, знакомит с новыми интересными людьми. Он становится обязательной и неотъемлемой частью их жизни (хотя бы на некоторое время). На мой взгляд, субкультура байкеров – это своеобразный красочный мир вокруг экстремального велосипеда.

Приложение. Краткий словарь терминов[[61]](" \l "_ftn61" \o ")[214]

Апхилл / uphill (от англ. 'вверх в гору') – дисциплина, рассчитанная на силу и выносливость во время езды в гору.

Байкер-кросс / Bikercross, 4X – гонки по специально подготовленной трассе с трамплинами и контруклонами. В соревнованиях сначала устраиваются одиночные заезды, после чего отбираются участники для гонок по четыре человека одновременно. Сейчас эта дисциплина приобретает всё большую распространенность.

Вёрт / vert (возможно, сокр. от англ. vertical – 'вертикальный') – катание в рампе, выполнение трюков преимущественно в воздухе. Различаются мини-рампы (высотой до двух метров, верхние края не вертикальны) и обычные рампы (около четырех метров в высоту, края направлены вертикально вверх).

Даунхилл / downhill (от англ. 'вниз с горы') – гоночная дисциплина, скоростной спуск с горы по специальным трассам, которые могут быть достаточно протяженными. Иногда на трассе строятся сложные препятствия, вроде больших дропов. (Производные: даунхильщик, даунхильный).

Дёрт, дёрт-джампинг / dirtjumping (от англ. dirt – 'грязь, почва, земля') – катание на специализированных земляных площадках – дёртах, включающее в себя прыжки на трамплинах с необязательным исполнением различных трюков в прыжке и при приземлении. (Производные: дёртер, дёртовый).

Джэм (от англ. jam – 'набиваться битком' (?))– соревнования или покатушки, проходящие без особого регламента, в дружеской обстановке, где каждый участник катает произвольную программу, выполняет любимые трюки. Скорее всего, данное понятие пришло из области музыки, где означало «играть джаз или рок совместно с другими людьми в неформальной обстановке без особого планирования»[[62]](" \l "_ftn62" \o ")[215].

Донор – байкер, склонный к необдуманным и неподготовленным трюкам.

Дроп (от англ. drop – 'прыжок') – прыжок, а также препятствие для совершения трюка, при котором райдер выпрыгивает («вылетает») с вершины склона и приземляется ниже по склону через несколько метров.

Дуал-слалом / Dual slalom – аналог «параллельного спуска» на горных лыжах, когда два райдера на скорость съезжают по специальным трассам. Если соперники едут по одной трассе и допустим контакт между гонщиками, то такой вид называется просто дуал[[63]](" \l "_ftn63" \o ")[216].

Кросс-кантри / Cross country – гонки по пересеченной местности. В 1996 году эта дисциплина вошла в список олимпийских видов спорта[[64]](" \l "_ftn64" \o ")[217]. (Производные: кросс-кантрийный, кросс-кантрийщик).

Норт-шор / North Shore (от англ. shore – 'подпорка, крепление, опора') – также иногда относится к фрирайду. Это катание по деревянным мосткам, перекладинам с выполнением дропов и различных трюков.

Парк / park – трюковое катание на специально оборудованных площадках в основном из дерева и бетона, где располагаются фан-боксы, рейл-боксы разгонки (за рубежом также используются вол-райды, мини-рампы)[[65]](" \l "_ftn65" \o ")[218].

Профайл – видеоролик (зачастую небольшой по времени), в котором один или несколько райдеров демонстрируют различные трюки. Профайл снимается и монтируется либо по инициативе и усилиями самого байкера, либо при поддержке спонсора.

Пулять – экстремально кататься, делать разные трюки.

Рампа – специальная деревянная или металлическая конструкция для вёрта и парка в виде параболы в несколько метров высоты.

Слоупстайл / slopestyle – новая дисциплина, включающая элементы норт-шора, дёрта, даунхилла, фрирайда. Родилась как особый формат соревнований, в которых райдер во время прохождения трассы из трамплинов и других препятствий должен демонстрировать разнообразные трюки.

Спот (от англ. spot – 'место') – место, где собираются и/ или тренируются байкеры.

Стрит / street (от англ. street – 'улица') – одна из самых популярных дисциплин. Это катание по городу с использованием всевозможных препятствий – заборов, парапетов, памятников, лавок и пр. В целом стрит – трюковое катание, при котором основное внимание уделяется не скорости, а сложности, зрелищности и максимальному количеству выполняемых трюков. (Производные: стритовой, стритер).

Стритец – катание по улицам просто ради забавы, без цели, иногда с алкоголем.

Тема – трюки, соревнования, препятствия, а также любые предметы и объекты, используемые для трюков. Примеры употребления: быть в теме – быть в курсе, в деле; полезть на тему – совершить поступок, сделать трюк; стрёмная тема – какой-то трюк, который страшно сделать, или место, где что-то страшно сделать.

Триал / biketrials или trials (от англ. 'испытание, проба') – преодоление всевозможных препятствий без касания земли ногами. Трассы для триала могут быть «природными» (при естественных препятствиях – камнях, поваленных деревьях) и «индустриальными» (при искусственных препятствиях – европоддонах, бетонных блоках, катушках, рельсах)[[66]](" \l "_ftn66" \o ")[219]. Триал считается одной из самых сложных в техническом отношении, но не «агрессивной» дисциплиной. (Производные: триалист, триальщик, триальный).

Уборка, убраться – падение, упасть.

Флет, флетлэнд / flatland (от англ. flat – 'плоскость') – исполнение акробатических трюков на велосипеде на ровной площадке, не отрываясь от земли. При этом запрещается касаться земли ногами и руками. Сложность дисциплины заключается в связках между трюками.

Фрирайд / freeride (от англ. 'свободная езда') – вольный стиль катания, заимствованный из сноубординга. Точно определить «границы» фрирайда довольно трудно. Многие его подразделения сейчас становятся самостоятельными дисциплинами. Классическим фрирайдом, по аналогии с зимними видами спорта, назывался свободный спуск с горы вне подготовленных трасс. Позже в рамках фрирайда появился дроп-пинг / dropping – прыжки с обрывов, с крыш на наклонную поверхность. Также выделяют урбан фрирайд, который во многом близок стриту, так как катание происходит в городе, но на других объектах: двух- и многопролетных лестницах, склонах городских набережных и пр.

Список респондентов

|  |  |  |  |
| --- | --- | --- | --- |
| N | Имя, прозвище | Возраст | Основное направление и дисциплина экстрем. спорта |
| 1. | Тихонов Дмитрий | ? | ВМХ |
| 2. | Зайцев Алексей | 22 | МТВ стрит, урбан фрирайд |
| 3. | Чурбанов Кирилл | 19 | МТВ фрирайд, дёрт |
| 4. | Кольцов Дмитрий | 16 | ВМХ стрит, вёрт |
| 5. | Митя Gazza | 22 |  |
| 6. | Рома Ромыч | 19 |  |
| 7. | Пилипенко Константин | 23 | МТВ даунхилл |
| 8. | Андрей Braza | 20 |  |
| 9. | Алёхин Павел | 17 | МТВ дёрт, стрит, парк |
| 10. | Сидоров Антон | 19 | ВМХ дёрт, стрит, парк |
| 11. | Черенков Илья | 18 | МТВ триал (раньше), фрирайд |
| 12. | Кирилл Timmy | 20 |  |
| 13. | Андрей Dronix | 24 | MTB, стрит |
| 14. | Паша Bond | 19 | МТВ |
| 15. | Кирик Корт | 21 | ВМХ |
| 16. | Илья ILIA | 23 | BMX, МТВ |
| 17. | FOX | 15 | МТВ |