

АПОТРОПЕИЧЕСКИЕ ПРАКТИКИ В СРЕДЕ АВТОВЛАДЕЛЬЦЕВ: ОПЫТ БОЛЬШОГО ГОРОДА

А.В. Загорulyко, Е.А. Крыков

Андрей Владиславович Загорulyко | <https://orcid.org/0000-0002-9873-2116> | azagor@mail.ru | к. и. н., доцент Учебно-научного центра социальной антропологии | Российский государственный гуманитарный университет (Миусская пл. 6, Москва, ГСП-3, 125267, Россия)

Егор Андреевич Крыков | <https://orcid.org/0000-0001-8104-8353> | theeternalglow@mail.ru | стажер-исследователь | Институт этнологии и антропологии РАН (Ленинский пр. 32а, Москва, 119991, Россия)

Ключевые слова

автомобиль, городская культура, апотропеические практики, повседневная ритуальная практика

Аннотация

Автомобиль стал не роскошью, а обыденным средством передвижения во всем мире к середине 1970-х годов. В это же время значительная часть населения Земли переместилась в города. В связи с этим можно утверждать, что автомобильные практики, в том числе апотропеические, неразрывно связаны с городской культурой, хотя некоторые их особенности семантически могут быть отнесены к сельским общинным ритуалам. Чаще всего апотропеический обряд совершается при покупке новой машины или после ремонта старой и нацелен на устранение опасностей и бедствий, связанных с автомобилем. Несмотря на культурные различия, обряд структурно в целом повторяет общепринятую для каждого рассматриваемого региона повседневную ритуальную практику. На материалах полевых исследований в Москве и Тегеране, а также на основании анализа японских, тайских и корейских интернет-ресурсов показано, каким образом элементы современной постиндустриальной культуры большого города встраиваются в обрядность.

Легковой автомобиль — это не просто средство передвижения, это неотъемлемая часть постиндустриального пейзажа и образа жизни. Будучи изначально городским символом, автомобиль постепенно аккумулирует вокруг себя все сообщества, рано или поздно создающие свою субкультуру — будь то автомобилисты-реконструкторы (Крыков 2021), профессиональные водители и т.д. Тем не менее наряду с представлениями о личном автомобиле как о характерной черте городской повседневности в общество столь же успешно

Статья поступила 21.09.2024 | Окончательный вариант принят к публикации 01.10.2024

Ссылки для цитирования на кириллице / латинице (*Chicago Manual of Style, Author-Date*):

Загорulyко А.В., Крыков Е.А. Апотропеические практики в среде автовладельцев: опыт большого города // *Этнографическое обозрение*. 2025. № 1. С. 46–63. <https://doi.org/10.31857/S0869541525010033> EDN: URQSUT

Zagorulko, A.V., and Krykov E.A. 2025. Apotropeicheskie praktiki v srede avtovladel'tsev: opyt bol'shogo goroda [Apotropaic Practices in the Car Owners' Milieu: A Big City Experience]. *Этнографическое обозрение* 1: 46–63. <https://doi.org/10.31857/S0869541525010033> EDN: URQSUT

Этнографическое обозрение | ISSN 0869-5415 | Индекс 38741 | <http://eo.iea.ras.ru>

© Российская академия наук | © Институт этнологии и антропологии РАН

проникают представления об опасностях, которые связаны с данным средством передвижения.

Город постоянно подстраивается под нужды транспортного средства: расширяет свои дороги, сносит целые кварталы для прокладывания магистралей, лавирует между потребностями жителей-пешеходов и жителей-автомобилистов (и пока гораздо чаще принимает решения не в пользу первых). Несмотря на то что автомобиль может быть использован для поездок на большие расстояния, почти всегда он конкурирует с общественным транспортом. И именно последний выступает основным средством передвижения человека.

Тем не менее реалии современного города (и большого, и малого) таковы, что значительное (если не главное) место в повседневной жизни его жителей занимает автомобиль — вне зависимости от того, является ли человек владельцем транспортного средства или нет. Сам факт широкой распространенности легковых машин по всему миру, складывание целого пласта автомобилецентричной культуры, формирование опосредованных автомобилем и связанных с новыми режимами мобильности ценностей и представлений о правилах и окружающем пространстве определяют наши отношения не только с техникой, но и друг с другом (Коновенко 2011: 112). В каком-то смысле автомобиль стал феноменом — феноменом техносциальным, когда функционирование машин и социальные практики соединяются воедино и в равной мере влияют на жизнь человека в городской среде.

Сосуществование в одном пространстве человека и автомобиля предполагает определенную адаптацию: люди принимают риск дорожно-транспортных происшествий и поломок, приспосабливаются к новому образу жизни, включающему автомобиль и приводящему к гармонизации отношений “человек — машина”. Прежде всего адаптация идет через правила дорожного движения (ПДД); они появились практически одновременно с массовым распространением автомобиля и включают в себя городское планирование (распределение потоков), обучение пешеходов и водителей. Однако попытки полностью исключить риски за счет ПДД и пропаганды культуры дорожного движения (напр., международный проект *Vision Zero*) не увенчались успехом, поскольку природа отношений человека и автомобиля сложна и неоднозначна. Одна из базовых мотиваций использования этого технического средства — скорость и связанные с ней эмоции — нередко приводит к эффекту “дорожной ярости” (Michael 1998, 2001). Поведение водителя может меняться в зависимости от степени склонности к риску и эмоциональной устойчивости, от уровня агрессивности и адекватности иерархии ценностей, от наличия/отсутствия ощущения превосходства над другими. Поэтому в отношениях “человек — машина” всегда присутствует ситуация неопределенности, что выражается в том числе в комплексе суеверий, связанных с автомобилями в разных культурах (Hotaka 2011: 2).

Психологи рассматривают представления об иррациональном как одну из форм контроля. Доказано, что люди, склонные к высокому уровню контроля, зачастую занимаются профессиональной деятельностью, предполагающей высокие риски (Крыков 2023). Хотя фактический контроль может отсутствовать или быть ограниченным, человек стремится создать его иллюзию — своего рода “вторичный” контроль. Этот иллюзорный контроль, помогающий людям чувствовать, что они могут влиять на события (Case et al. 2011: 851), предполагает использование стратегий, основанных на личном опыте, воспринимаемых

одновременно как “обыденное знание” и “здравый смысл”. Поскольку основная цель таких стратегий — создание комфортной иллюзии, а не достижение осязаемого результата, то для их реализации используются соответствующие практики (Case et al. 2011: 870).

Апотропеические обряды, связанные с автомобилем, относятся к формам именно такого “вторичного контроля”. Апотропеичность — это характеристика объекта, которому приписывается способность отгонять беду, порчу и злые силы. Непосредственно сам объект мы обозначаем как “апотропей”. В эту категорию мы включаем не только материальные объекты, такие как амулеты, надписи и иконки, но и определенные действия, последствия которых воспринимаются как апотропеический эффект.

Этнографами автомобильные обряды изучались как “новые”, тесно связанные с современностью, а также как проявление архаичных представлений, характерных для той или иной культуры (Хван Кёнсук 2005), хотя, конечно, культурный контекст мог быть весьма разнообразным. Чаще всего автомобиль рассматривался как предмет, над которым совершался обряд посвящения, очищения, причем объектом исследования в основном было содержание обрядовых действий. Не всегда принималось во внимание разнообразие отношений “человек — автомобиль”.

Автомобиль-контекст и *Car Cultures*

Новый подход к автомобилю широко представлен в исследованиях социологов Дж. Урри, М. Майкла и др. Наиболее известна концепция “автомобильности” Дж. Урри, в рамках которой вводится понятие “гибрид человек-автомобиль”. Отметим, что “автомобильность” включает в себя производство объекта, его использование (в данном случае индивидуальное), фактическую мобильность, культуру, способ использования окружающей среды. Как предмет индивидуального потребления автомобиль обеспечивает статус владельцу с помощью знаков-ценностей, при этом сам транспорт легко антропоморфизируется. В своих исследованиях автомобильности как одного из ключевых проявлений современной мобильности вообще Дж. Урри обращает внимание на сложение особой связи между водителем и автомобилем. Функционируя как единое существо через объединение человеческих компетенций и технических возможностей автомобиля, человек и автомобиль и в систему мобильности встраиваются как единое целое. Дж. Урри предлагает не рассматривать человека, управляющего машиной, отдельно и самого по себе, а анализировать своего рода синтез, где знания и реакция водителя переплетаются с динамикой автомобиля, дорогой и окружающей инфраструктурой. Такая гибридная сборка “человек-автомобиль”/“автомобиль-человек” проявляется в том, что человек начинает “чувствовать автомобиль”, элементы механизма оказываются продолжением тела и действий водителя, а автомобиль, со своей стороны, начинает напрямую влиять на поведение и мышление водителя (Urry 2004). Поэтому “автомобильность” понимается как сложный комплекс взаимосвязанных машин, социальных практик и личного мобильного пространства (Urry 2012: 240–243; Щепанская 2010: 155).

Антропологи в начале этого века также старались рассмотреть взаимоотношения “человек — автомобиль” в новой оптике. Этой проблеме был посвящен сборник “Car Cultures” (“Автомобильные культуры”) под редакцией Д. Миллера

(Miller 2001a). Во вводной статье Д. Миллер постарался соединить человека и автомобиль в концепции *humanity* (“человечности”) автомобиля. Исследователь приводит сочиненную экспромтом для дочери историю. В ней описывается инопланетный опыт наблюдения за социальным укладом жителей Лондона. С точки зрения пришельца, город населен странными существами под названием “машины”, которым прислуживает целая армия рабов, проживающих в бетонных коробках в ожидании, когда они понадобятся своим хозяевам. Вся жизнь этих двуногих посвящена заботе об удобстве машин: они кормят их жидкой пищей из шлангов, лечат полученные в аварии травмы, помогают размножаться и постоянно расширяют пространство для более удобного передвижения своих господ (Miller 2001b: 1).

Такое нехитрое смещение фокуса воображаемого в действительности поднимает довольно широкий круг серьезных проблем. Машины и водители оказываются включены в обширную сеть взаимосвязей, в которую ни одни ни другие на заре автомобилестроения не были включены. Поэтому автомобильные практики в самом широком контексте оказываются тесно переплетены с городской культурой.

Однако “человечность” Д. Миллера — это не простая антропоморфизация автомобиля (хотя она может включать и ее). Она имеет отношение к неразрывной эмпатической связи людей и машин, когда последние являются неотъемлемой частью первых и таким образом формируют комплексы “автомобильных культур”. По Д. Миллеру, транспорт — это тоже проявление культурного контекста. Чтобы понять “культуру автомобиля” конкретного сообщества, необходимо проанализировать широкий контекст: появление автотранспорта, его место в социальных взаимосвязях, роль в формировании социального и физического пространств (Miller 2001b).

С точки зрения как “гибрида человек-машина”, так и “человечности” автомобиля обряды обмывания, благословения и освящения транспортного средства с целью отвести беду должны быть вписаны в культурный контекст, а значит, должны меняться вместе с ним. Исходя из этого можно утверждать, что городская среда влияет на трансформацию обрядов, связанных с автомобилем; урбанистическая культура формирует новые традиции, ориентированные на ускоряющийся ритм, сезонность и определенный образ жизни. Городская среда задает повседневности определенную фрагментированность, причиной которой, согласно Дж. Урри, стал автомобиль. Поскольку сам автомобиль включен в культурный контекст, то и рассматриваемые ритуалы представляют собой элементы обрядности — и не обязательно своей.

Современные обряды, связанные с автомобилями

Определенная универсальность обряда освящения машины подтверждается наличием общих черт в городских культурах разных регионов мира. Однако структура и составные части обряда в каждом случае уникальны и связаны с культурным контекстом, восприятием автомобиля и историей его использования. Поскольку все обряды и их особенности в рамках одной статьи рассмотреть невозможно, ограничимся примерами из нескольких культур.

В Республике Корея ритуал *чадончхагоса* (или просто *чхагоса*) относится к апотропоическим, призванным предотвратить неудачу: поломку транспортного

средства, аварию и т.п. *Чхагоса* можно считать так наз. изобретенным ритуалом, тесно связанным с ситуацией, сложившейся в стране и мире во второй половине XX в. В нем сочетаются старые реалии с новым содержанием; элементы традиционной ритуальной практики были переинтерпретированы и оформлены в соответствии с тенденциями времени. В этом коренное отличие *чхагоса* от ритуалов, которые передаются и воспроизводятся из поколения в поколение, например относящихся к поминовению предков (*чеса*).

Корейский этнограф Хван Кёнсук связывает возникновение этого ритуала с развитием автомобильного транспорта в Республике Корея и с появлением в конце 1960-х — начале 1970-х годов новой профессиональной группы — таксистов и водителей автобусов (Хван Кёнсук 2005). В 1965 г. в стране появились таксисты-частники. Требования к ним были очень жесткими: так, начинающий таксист — владелец автомобиля, должен был иметь водительский стаж не менее 15 лет. Даже одна авария, произошедшая по вине водителя, в те годы приводила к аннулированию его лицензии. Это во многом обуславливало как экстремальность рабочих условий, так и запрос таксистов на “имитацию контроля” — т.е. на апотропеический ритуал. По мере распространения автомобилей ритуал стал исполняться практически всеми автовладельцами.

Как правило, ритуал отправляется при приобретении нового автомобиля или если произошла авария. В обоих случаях стремятся устранить негатив (избежать несчастья), и поэтому *чхагоса* имеет много коннотаций с обрядами изгнания нечистой силы или нейтрализации неблагоприятного воздействия с помощью жертвоприношений. Однако в отличие от традиционных *коса* (семейных и общинных ритуалов, посвященных благополучию) в этом обряде злые духи не персонифицированы и ритуальное пространство не определено (Хван Кёнсук 2005: 320). Тем не менее в последние годы увеличилось число случаев жертвоприношения на обочинах дорог и на трехсторонних перекрестках — для предотвращения аварий в подобных местах.

Как уже упоминалось, для жителя крупного корейского города наиболее распространенный повод к отправлению *чхагоса* — покупка нового автомобиля. Все разнообразие практик в этом случае сводится к одной простой схеме: автомобиль заводится, включаются фары, открываются капот, багажник и двери автомобиля. Далее совершается жертвоприношение: в идеале духам предлагаются свиная голова, *сирутток* (рисовые хлебцы с наполнителем из красной фасоли), фрукты, овощи, съедобные растения трех цветов, сушеный минтай, алкоголь (в основном рисовое вино — *макколи*), рядом кладется моток переплетенных ниток (*сильтхаре*). Жертвенная пища помещается либо перед капотом (на подстилке или столике), либо на капоте. В свиную голову засовываются деньги. Иногда среди продуктов ставятся стаканчики с красным перцем и крупной солью (см. Рис. 1а). После поднесения жертвенной пищи хозяин или старший мужчина в семье обращается к духам с добрыми пожеланиями и с просьбой об исключении аварий во время вождения; совершаются поклоны, обычно три глубоких — *кхынджоль*, или *сэбэ* (см. Рис. 1б). Колеса автомобиля обливаются *макколи*, иногда поливается земля перед багажником. В некоторых случаях колеса посыпаются солью. Затем под каждое колесо кладется по яйцу, водитель-хозяин садится за руль и давит эти яйца. Сушеный минтай заворачивается в моток ниток и помещается в укромное место в багажнике или под капот. В отличие от традиционных *коса*, посвященных благополучию семьи, дома, деревни, где

используются персонифицированные фетиши духов-хранителей (типа мешочка с рисом), перевязанный нитками сушеный минтай — не фетиш, а скорее амулет для безопасности движения. Только после завершения всех этих действий снимаются пластиковые покрытия с приборной доски и с кресел в салоне.

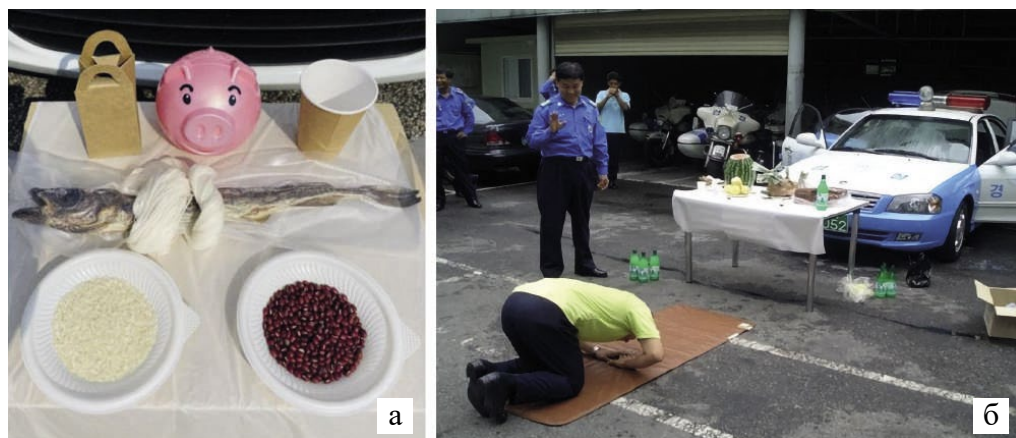


Рис. 1. а) пример типичного набора для отправления “Чадончхагоса”; б) исполнение обряда по случаю покупки новой патрульной машины для одного из полицейских участков Сеула. Фото из архива А.В. Загорulyко

Практически все элементы и структура ритуала заимствованы из традиционной обрядности (*суртток* с красной фасолью или просто красная фасоль, рис, сушеный минтай, яйца — все это и ранее использовалось в обрядах, предотвращающих несчастье). Несмотря на то что конкретные духи не указываются, объект (автомобиль, его мотор и внутренний салон) сразу обозначается.

Опрос, проведенный в 2005 г. Хван Кёнсуком среди таксистов г. Пусана, выявил следующие случаи использования традиционных методов от сглаза при профессиональных проблемах: 1) при малом количестве клиентов или частых “контактных” происшествиях следует посыпать солью, порошком кориандра и красной фасолью кузов автомобиля, поливать спиртным машину; нужно пригласить шаманку для проведения специального обряда, положить сырые яйца (по одному под каждое колесо) и проехать по ним; 2) при аварии следует посыпать солью капот и колеса, поливать спиртным машину, класть соль в багажник; нужно пригласить шаманку для жертвоприношения (Хван Кёнсук 2005: 340).

Считается, что соль, порошок красного перца, красная фасоль, минтай и яйца (а точнее звук, издаваемый при разбивании яиц) обладают способностью убивать зло и отгонять злых духов. Если в доме несчастье, хозяйка готовит красную фасоль и разбрасывает ее по всему дому. В день полнолуния готовят гречку и красный перец и рассыпают их по всему дому. Красную фасоль и соль разбрасывают по палубе, чтобы предотвратить неудачу во время испытаний судна. В случае периодического невезения используется амулет из сушеного минтая, перевязанного мотком ниток. Чтобы в новом году было меньше невзгод,

на рассвете закапывается на перекрестке или выбрасывается сушеный минтай, обвязанный соломой, на котором написаны дата (наступающий год) и имя (человека, который проводит обряд).

Таким образом, *чхагоса* заимствует и воспроизводит комбинацию элементов традиционных ритуалов, основанных на вере в духов и магию, но нацелен только на предотвращение несчастий. Акцент делается на исключении риска дорожно-транспортных происшествий и максимизации прибыли в такси. Можно сказать, что рост автомобильной промышленности стал материальной основой для актуализации традиционной обрядности.

Относительно простая процедура обряда может незначительно отличаться в зависимости от региона и лица, проводящего церемонию. Основным исполнителем может быть обычный человек — сам водитель, его друг или самый старший мужчина в доме. В зависимости от своих религиозных убеждений хозяин машины может пригласить для ее освящения шаманку, которую он знает и которой доверяет, католического священника или буддийского монаха.

В последнее время в связи с массовым распространением обряда не только в среде профессиональных водителей причины его отправления и отношение к нему изменились. Хотя его по-прежнему используют для предотвращения аварий и поломок, для многих сегодня *чхагоса* — это рутинная процедура при покупке машины, привычка или проявление суеверия. Молодые люди отправляют обряд, чтобы успокоить старших родственников, девушки — для уверенности в вождении; иногда молодежь исполняет его просто в шутку. Часто в *чхагоса* участвуют все домочадцы (муж, жена и ребенок), в этом случае обряд выглядит как вариант семейного *коса*, где безопасность вождения связана с благополучием семьи. При отправлении ритуала профессиональным водителем, работающим в какой-либо компании, *чхагоса* похож на корпоративный ритуал, посвященный благополучию предприятия.

Изменение образа жизни, формирование городской культуры (80% населения Республики Корея проживает в городах) и создание определенного символического поля, понятного каждому городскому жителю, привели к модернизации *чхагоса*. Хотя из-за появления нового элемента повседневности — общедоступного автомобиля — данный обряд можно считать изобретенным, тем не менее в его основе лежит преобразование существующей традиции. Благодаря массовому распространению *чхагоса*, подразумевающему в том числе участие горожан любого возраста, заимствованные элементы традиционных обрядов постепенно трансформировались. Прежде всего можно говорить о модернизации жертвенной пищи: свиная голова заменяется пластиковым макетом (см. Рис. 1а), металлической скульптурой, игрушкой, бумажной фотографией или изображением на экране планшета/ноутбука (хотя вареную свиную голову для проведения подобных ритуалов можно до сих пор купить и в интернете, и на рынке). *Сирутток* может быть заменен на стаканчики с красной фасолью, рисом и крупной солью, сушеный минтай — на фигурку рыбы, перевязанную мотком ниток (хотя подобная замена встречается реже; такие фигурки чаще используются как амулеты безотносительно к данному обряду). Неизменными остаются поклоны, фрукты (хотя их состав может меняться) и алкоголь (*макколи*).

Клипы с инструкциями по отправлению ритуала часто встречаются в социальных сетях; развиты услуги по продаже вареных свиных голов, а также производство их макетов. Можно приобрести уже готовые наборы для *чхагоса*, куда

входят пластиковая свиная голова, сушеный минтай, моток ниток, мешочки с солью и с красной фасолью.

В Япони новые автомобили чаще всего освящаются в храмах (не во всех — в некоторых проезд автомобиля на территорию запрещен). Водитель платит 5 тыс. иен за пятиминутный ритуал, который заканчивается размещением на бампере или на стекле автомобиля наклейки с надписью “коцу-ансен” (“безопасность в дороге”), предоставленной храмом, и приобретением талисмана из фиолетовой бархатистой ткани, с вышитыми золотом именами святыни и божества. Талисман навешивается на одну из ручек управления на приборной панели (Nelson 1992: 80).

Данный ритуал, использующийся в современных синтоистских практиках, состоит из *охараи* — обряда очищения, и специальной молитвы — *норито*. Стандартный обряд *охараи* отправляется служителем локального храма посредством обмахивания очищаемого предмета специальным ритуальным орудием *хараигуси*, похожим на посох, с которого свисают *сидэ* — зигзагообразно сложенные ленты бумаги (или ткани), которые “заряжены” силой *ками*, обезличенных или персонифицированных положительных сил. Хотя обряд совершается как в храмах, так и за их пределами, в случае с водителями и их машинами *охараи* можно провести только на специальной площадке, так как автотранспорту запрещен въезд на храмовую территорию (Nelson 1992). Содержание молитв *норито*, которые читаются в храмах, утверждено Ассоциацией синтоистских храмов, однако священники могут составлять собственные молитвы в зависимости от ситуации.

Норито начинается с восхваления *ками* (духа), с объявления о событии, которому посвящен обряд. Затем следуют благодарности *ками* и просьбы к нему, перечисляются пожертвования и приношения, а в конце произносится несколько заключительных слов, исполненных почтения и благоговения. *Норито* сочиняются на не используемом в повседневной жизни старояпонском языке на основе рекомендаций и сборников классических молитв. Часто *норито* представляет собой уникальный текст, который можно использовать только один раз.

Синтоистские священники рассматривают свое участие в освящении предметов как посредничество. В процессе обряда они доносят до *ками* просьбы конкретных людей. Эта просьба и воплощается в *норито*, которое произносит священник, по сути, замещая просителя. Приведем пример *норито*, с помощью которого испрашивается безопасность для водителя и автомобиля:

С трепетом священным и почтением говорю смиренно перед [божествами] храма Вакамия-Хатиман. Вратам божеств поклонение творя, [человек] по имени ***, из такой-то деревни, сюда прибыл и почтительно возносит моление о безопасности его движения. Прошение возношу о великой защите, чтобы дано ему было впредь жить спокойно и ровно, чтобы и он, и машина его были под защитой божеств, чтобы всегда о нем были забота и радение. Чтобы на восьми перекрестках дороги, где яшмовые копы, не было ему урона, чтобы дороги его дальние шли спокойно и ровно. Пусть божества убергут его благоденствие ночным оберегом, дневным оберегом, широким, крепким оберегом, — о том почтительно и с благоговением говорю (Ермакова 2002: 701).

Сами просители могут не являться активными посетителями данного храма, для них этот обряд во многом рутинная процедура. Тем не менее до прохождения ритуала большинство водителей не рискует полностью использовать возможности своей машины.

В Таиланде освящение автомобиля происходит в буддийском храме. Для проведения обряда используется контейнер, наполненный сандаловой пудрой и белыми шнурами. Порошок сандалового дерева смешивается со святой водой до пастообразного состояния. Затем белые шнуры скручиваются вместе, чтобы получилась небольшая веревка. Двери машины открываются. Сев в салон автомобиля, буддийский монах рисует пастой из белого сандалового дерева перевернутый треугольник над сиденьем водителя (рисунок напоминает *сак янт* — татуировку, имеющую магическое значение), а затем крепит к рулевой колонке священную белую веревку (*сай син*). Интересно, что такие веревки обычно повязывают на руку людям, прошедшим другие буддийские обряды. Затем монах выходит из машины и рисует треугольник на капоте и на крыше впереди. После этого он три раза сигнализирует, нажимая на клаксон, и окропляет машину святой водой внутри и снаружи (*Ward* б.г.). Проведение обряда доверяют хорошо знакомым монахам или родственникам, которые стали монахами.

В России в мире автомобилистов существует множество апотропеических обрядов, которые не только служат для защиты от несчастий на дорогах, но и имеют глубокую символическую ценность для водителей, на что указывают многочисленные споры и обсуждения на русскоязычных автофорумах и во время автомобильных фестивалей.

В частности, довольно распространен нарратив о сельском происхождении автомобильной обрядности, поскольку для негородского населения машина являлась предметом исключительной роскоши, и автовладельцы для защиты своего только что купленного четырехколесного друга часто привлекали священника. Во время освящения автомобиля, как правило, читается короткая молитва; батюшка окропляет святой водой салон машины, всю ее снаружи и отдельно — под капотом.

Со временем практика освящения автомобиля стала частой и привычной в том числе и для городского населения. Так, по мнению наших респондентов — представителей столичных автоклубов, около 5% (называлась именно такая цифра) автовладельцев-москвичей хотя бы раз обращались к услугам священнослужителей (ПМА 2024: Михаил, Антон). В основном это владельцы личного транспорта. Наши респонденты считают, что освящавшие свою машину руководствовались не столько своими религиозными убеждениями, сколько желанием установить достаточно крепкую связь с автомобилем — крепкую настолько, чтобы он стал частью водительской идентичности. То есть не навыки и социальные контакты с себе подобными характеризуют принадлежность к категории “водитель”, а конкретный автомобиль:

В случае с автоклубами на первый план выходит символика, выражающая причастность к автомобильному движению. Но иконки на приборной панели остаются на своих местах (ПМА 2024: Никита);

Я сам, когда ездил на своих любимых “Жигулях”, иногда молился перед выездом и часто молился Николаю Чудотворцу. Его икона чаще всего изображена на машинах, так как он является покровителем путешествующих (ПМА 2024: Иван).

Распространено также “обмывание” автомобиля, которое служит для защиты новоприобретенной машины и отличается большой вариативностью практик. Антропологи А.А. Кирзюк и А.С. Архипова^{*} относят “обмывания” и близкие к ним “проставления” к способам символического распределения благ: получивший благо должен поделиться им с группой — это проявляется в угощении коллег по случаю важных приобретений, к которым относилась и покупка автомобиля¹. В данной статье мы выделяем апотропеическую составляющую “обмывания”, направленную именно на создание безопасных условий пользования автомобилем посредством задабривания транспортного средства алко-голем, водой и позитивным настроем гостей. Сегодня традиция “обмывания” новой машины, как показывают данные с форумов автолюбителей, остается, но с несколько измененными правилами.

Так, машину не рекомендуется обмывать целиком, а следует выпить по 50 г за каждое из семи колес: за два передних и два задних, за запасное в багажнике, за рулевое колесо и колесо фортуны (Drom.ru 2018). Пользователи интернета рекомендуют начинать обмывание только после регистрации автомобиля в ГИБДД, чтобы избежать неприятностей на дороге. Если водитель не хочет пить сам, он может угостить друзей и знакомых, при этом количество тостов соответствует последней цифре номера машины (RuDorogi 2021). Кроме того, считается, что выливание спиртного на капот и колеса обеспечивает защиту от неудач. Некоторые рекомендуют погрузить в стакан со спиртным ключ зажигания и затем вытереть его насухо. Обмывание машины, по словам автомобилистов, наиболее действенно, если оно проходит в кругу друзей и семьи — это создает более сильную защиту для автомобиля, поэтому важно избегать обмывания покупки в одиночестве. Кроме того, во время этой процедуры нельзя мешать окружающим, особенно пешеходам (Клуб Рено 2008).

В ходе полевых исследований нами были также зафиксированы “обмывания” машин, не подразумевающие распития алкоголя или взаимодействия с ним как с обязательным элементом обряда. Так, в некоторых сообществах владельцев автомобилей “Волга” под “обмыванием” машины (купленной или самостоятельно собранной) понимают обряд шкворня: происходит шприцевание стержней шарнира поворотного соединения частей “Волги”. Такой обряд совмещает апотропеическую и посвятельную составляющие.

Отмечаются также практики защиты личного транспорта автомобилистов от повторения несчастий. Так, в среде владельцев “Москвича” зарегистрирован ритуал сожжения личной вещи хозяина машины — ее уничтожением отводится беда-поломка (или минимизируется ущерб от уже случившейся) и сводится к нулю вероятность других таких же случаев (см. Рис. 2) (Крыков 2021). В некоторых автомастерских г. Королёва распространена следующая практика: при повторном ремонте проигрывается гимн страны, в которой был произведен автомобиль (ПМА 2024: Геннадий).

В Иране практики, которые будут описаны ниже², называются “предосторожностями”, с фарси предпочтителен перевод “маловерие”. Но респонденты воспринимают эти практики вовсе не как проявление “маловерия” и отступление от норм ислама, а наоборот — как логичное продолжение заветов пророка Мухаммада.

^{*} А.С. Архипова признана Минюстом РФ иноагентом.



Рис. 2. Ритуал. Владелец “Москвича” обливает личную вещь керосином, поджигает ее. Ритуал заканчивается фразой: “Как оно горит, так машина не гори”. Фото Е.А. Крыкова, 2021 г.

Наиболее распространенные апотропеические обряды сводятся к двум практикам. Первая во многом схожа с корейской: здесь также колесами машины раздавливаются яйца. Но есть и отличия. Так, в представлении корейцев, потенциальную опасность отгоняет (как от автомобиля, так и от водителя) звук раздавливания яиц, а для иранцев яйца — лишь “основа” для апотропеического воздействия. Иранские водители пишут на яйцах мелким почерком имена всех своих знакомых и друзей, после чего давят эти яйца колесами личного автотранспорта (ПМА 2023: Мирахсани). У таких действий есть своя обусловленность: в основе несчастья лежит сглаз, а знакомые и друзья (равно как и родственники) выступают основными потенциальными распространителями опасности. Практика физического уничтожения имен людей делает любой сглаз с их стороны недействительным, причем считается, что таким образом нейтрализуется угроза не только для автомобиля, но и для водителя.

Вторая распространенная практика — практика жертвоприношения — исходит из исламских традиций, нашедших применение в современности (см. Рис. 3). В качестве жертвенного животного используется петух³ или овца. Животное



Рис. 3. Придорожная вывеска с предложением “корбани” — жертвоприношения за благополучие. Услуга ориентирована на широкие слои населения, но среди новоиспеченных автовладельцев она пользуется наибольшей популярностью (Милани 2018)

умерщвляют с кровопусканием и восхвалением Бога, а мясо в обязательном порядке раздают больным и малоимущим. Себе мясо водитель брать ни в коем случае не должен, однако он оставляет слитую кровь, которой после раздачи мяса обмазывает номера автомобиля. Молодежь дополнительно проливает кровь на колеса. Это создает апотропеический эффект, так как кровь животного, ушедшего под нож ради страдающих и бедняков, это “особая жертва”, восходящая семантически к ветхозаветному (в исламской интерпретации) эпизоду первого жертвоприношения (Коран: Сура ас-Саффат 37). Сами водители никогда не убивают животное. За них это делают мясники, которые, помимо основной своей деятельности — продажи мяса, предоставляют услуги ритуального заклания с последующей гарантированной раздачей мяса нуждающимся (IslamQuest.net б.г.).

Особая категория жертвенного животного — черный петух (*khorse siah*). Предпочтительность такого выбора во многом определяется редкостью окраса птицы (для популяций иранских фермерских кур). Наш собеседник Сордар Масани отметил, что принесение им в жертву именно *khorse siah* объясняет то, что с момента совершения обряда его машина ни разу не попадала в аварию, в то время как машина его коллеги вышла из строя спустя всего семь месяцев после принесения в жертву обычного белого петуха (ПМА 2023: Масани).

И подкладывание яиц, и жертвоприношения осуществляются непосредственно при приобретении машины или при смене владельца. Защищается непосредственно автомобиль, апотропеический эффект, распространяющийся на водителя, по мнению иранцев, вторичен (хотя и имеет место). Опрашиваемые объясняли это тем, что машина для профессионального водителя — это критически важный источник доходов семьи. В случае необходимости глава семьи может отдать свое транспортное средство в пользование сыну или брату, но поломка самого авто — беда, сравнимая с семейной катастрофой (ПМА 2023: Хормазди).

Отмечено, что в молодежной среде первая практика (давление яиц колеса-ми) ассоциируется с бедностью и неспособностью обеспечить хорошую “защиту” автомобиля, поэтому юноши и девушки стараются проводить именно обряд жертвования животного, так как это демонстрирует их финансовую обеспеченность (ПМА 2023: Мирахсани).

Более редкой зафиксированной нами практикой является “религиозное украшение” корпуса и стекол автомобиля с помощью аятов Корана или хадисов от ключевых фигур шиитской ветви ислама. Обереги-надписи как один из элементов “народного ислама” чаще всего можно встретить не на личном, а на общественном транспорте, особенно на городских маршрутках⁴ в центральной части Ирана (см. Рис. 4).

Такое изображение нужно постоянно мыть, очищая от грязи, — тогда и с машиной не случится никакая беда. В повседневной жизни, вне зависимости от официальной позиции религиозных авторитетов, нанесение надписей считается правильным и ведет к защите, однако среди людей, более глубоко погруженных в ислам как систему организации жизни и благочестивого поведения, существует иная точка зрения. Они считают, что нанесение надписей на предметы, которые могут быть испачканы, является неуважением к вере и проявлением недобросовестности и заблуждения. Хотя нами не найдено официальной фетвы аятолл Ирана по этому вопросу, известно, что такие явные формы амулетов не поощряются официально ни в домашних условиях, ни на улице (ПМА 2023: Масани, Мирахсани).

Если судить по коротким разговорам с водителями Тегерана, иранским горожанином автомобиль рассматривается преимущественно с утилитарных позиций, однако велика и доля тех, кто персонифицирует свое авто. Так, водитель по имени Алиреза вспоминал, что любая поломка машины сродни возникшей болезни человека, которую нужно тотчас лечить (ПМА 2023: Хосейнали). Поэтому с ремонтом машины никто из водителей (по мере финансовых возможностей) никогда не тянет. Аспект персонификации проявляется сильнее в Исфахане, где владельцы автомобиля чаще рассматривают его как полноценного члена семьи (исходят из той позиции, что именно авто, а не сами водители являются кормильцами). Такие отношения можно интерпретировать как дематериализацию социальной дистанции между владельцем и “Я-машиной”, осуществление власти над персонифицированным объектом в виде власти-заботы (Щепанская 2010: 288).

Городские структуры и бизнес-сектор знают о любви иранцев к проведению жертвоприношений (Милани 2018). Рядом с автосалоном всегда найдется несколько контор, которые работают с проверенными мясными лавками. Человек покупает машину, представитель салона идет в такую контору, оговаривает с посредником цели и тип жертвоприношения (какое животное, какие части туши



Рис. 4. Изображение 51-го аята Суры 68 Аль-Калям на окне маршрутки. Более распространенными считаются надписи-обереги на машинах скорой помощи. Фото из архива Е.А. Крыкова, 2023 г.

в первую очередь раздать и т.д.), получает письменные гарантии на заклятие и оплачивает (деньгами автовладельца) услугу. Некоторые конторы выдают сразу представителю салона кровь ранее принесенных в жертву животных для полива номера и колес, а некоторые — через какое-то время передают пакет с кровью заказанного (именного) петуха или овцы.

* * *

Тесное взаимодействие человека с автомобилем создает ряд проблем и вызовов, которые необходимо решать для обеспечения безопасности и устойчивого развития городского пространства. Хотя автомобили стали неотъемлемой частью жизни современного человека, с первых же дней своего существования они ассоциировались с опасностями и рисками. Одной из главных проблем становится увеличение числа аварий и столкновений на дорогах. Апотропеические практики как комплекс действий, связанных с автомобилем, предстают в качестве защитной меры, которая полностью зависима от желания владельца машины и создает иллюзию контроля означенных потенциальных рисков. Наличие таких обрядов в повседневной культуре во многом объясняется стремлением человека избежать потенциальных опасностей, связанных с автомобилем.

Поэтому в городской среде практики, связанные с обеспечением защиты машины (за некоторыми исключениями), не имеют прямой связи с религиозными ритуалами, однако активно используют элементы традиционной обрядности, которые ассоциируются с предотвращением неудачи или несчастья. Это имеет отношение в том числе к осуществлению “вторичного” контроля.

Такие практики почти всегда ориентированы на референтную группу, связанную с автомобилем профессионально или лично, где иногда границы между коллективом и семьей размываются (SergeyDoma 2019). Поскольку рассмотренные в статье практики можно отнести к вернакулярным (т.е. повседневным), то комбинация составляющих обряда освящения автомобиля часто оказывается ситуативной. Исследование корейского и иранского случаев показывает, что элементы обряда трансформируются в соответствии с изменениями материальной культуры современных горожан.

Примечание

¹ См.: Кирзюк А.А., Архипова А.С. “Обмыть” и “проставиться”: советские ритуалы редистрибуции благ // Мониторинг общественного мнения: экономические и социальные перемены. 2023. № 2. С. 327–349. (А.С. Архипова признана Минюстом РФ иноагентом.)

² Материал по Исламской Республике Иран был собран в ходе полевого исследования в городах Тегеран и Исфахан летом 2023 г.

³ Отметим, что похожие практики наблюдались и в среде автовладельцев-армян Еревана. Чтобы освятить новый автомобиль или избавить старый от сглаза, здесь приглашалась “знахарка”, которая с произнесением соответствующей защитной формулы умерщвляла петуха и разбивала яйцо о ближнее к рулю колесо. Сходным образом когда-то перед первой пахотой во многих районах Армении разбивали яйцо от сглаза о лоб тяглового животного (Абрамян, Пикичян 1989: 152).

⁴ Маршрутки как особый тип общественного транспорта соединяют в себе элементы личного и публичного, а практики вокруг них задают разные режимы взаимодействия водителя, пассажиров и автомобиля (Кузнецов, Шайтанова 2012).

Источники и материалы

Клуб Рено 2008 — Нужно ли “обмывать” новую машину? [ветвь форума] // Клуб Рено. Зап. 15.02–03.04.2008. <https://www.club-renault.ru/forum/topic/6627-nuzhno-li-obmyivat-novuyu-mashinu>

Крыков 2021 — Крыков Е.А. ПАЗНИЙ ИЖ: антропологический очерк. 2021 г. // VK Видео. https://vk.com/video/@eternalglow/uploaded?section=type_my_uploaded&z=video266114806_456239379

Милани 2018 — Кровь петуха на номерных знаках новых автомобилей // Файси Милани — Гражданский репортер. 21.07.2018 (на фарси). <https://iranwire.com/fa/features/26947>

ПМА 2023 — Исследование в городах Тегеран и Исфахан, Исламская Республика Иран (тетр. 1. Респонденты: Сардар Масани, 1984 г.р.; Сана Мирахсани, 1994 г.р.; Алиреза Хосейнали, 1967 г.р.; Али Абдоллахи, 1971 г.р.). ПМА Е.А. Крыкова.

ПМА 2024 — Опрос автовладельцев-ретроводов Москвы и Подмосковья на съезде Downfly (тетр. 1. Респонденты: Иван, 1997 г.р., владелец “Запорожца”; Антон, 1991 г.р., владелец “Волги”; Михаил, 1956 г.р., владелец “Москвича”; Никита, 1991 г.р., владелец “Москвича”; В., имя

- и возраст не указаны по просьбе респондента, автомобилист-энтузиаст, г. Королёв). ПМА Е.А. Крыкова.
- IslamQuest.net б.г. — Фетва верховного кади Тегерана о дозволенности жертвоприношений (на языке фарси) // IslamQuest.net. <https://www.islamquest.net> (дата обращения 03.09.2010).
- Drom.ru 2018 — Особенности русского обмывания машины [ветвь форума; архив] // Drom.ru. Записи 2018 года. <https://forum.drom.ru/arc/497004.html>
- Ward б.г. — Ward L. На что похоже буддийское автомобильное благословение? // <https://ru.osakadoughnutsclub.com/What-Is-4123> (дата обращения 04.02.2021; в настоящее время ресурс удален).
- RuDorogi 2021 — RuDorogi. Обмывание машины — традиции и интересные факты // Дзен. 06.01.2021. <https://dzen.ru/a/X-nazWi6Gk2WHTAF>
- SergeyDoma 2019 — SergeyDoma. Новый полицейский автомобиль отвезли в Буддийский храм, чтобы освятить // Дзен. 09.10.2019. <https://dzen.ru/a/XZ3Lwwzle1b6gMe3>

Научная литература

- Абрамян Л.А., Пикичян Р.В. Заметки по этнографии современного города. Автомобильная культура Еревана // Этноконтактные зоны в Европейской части СССР (география, динамика, методы изучения) / Ред. Е.М. Поспелов и И.И. Крупник. М.: МФГО, 1989. С. 148–159.
- Ермакова Л.М. Ритуальные тексты нового времени // Синто — путь японских богов: В 2-х т. Т. 1, Очерки по истории синто / Отв. ред. Е.М. Ермакова, Г.Е. Комаровский, А.Н. Мешеряков. СПб.: Гиперион, 2002. С. 689–702.
- Кононенко Р. Автомобильность в России. М.: Вариант, 2011.
- Крыков Е.А. Иррациональное в среде работников медицинского профиля: случай ФГБУ НМИЦ эндокринологии // Медицинская антропология и биоэтика. 2023. № 2 (26). <https://doi.org/10.33876/2224-9680/2023-2-26/09>
- Кузнецов А., Шайтанова Л. Маршрутное такси на перекрестке режимов справедливости // Социология власти. 2012. № 6–7 (1). С. 137–149.
- Урри Д. Мобильности. М.: Праксис, 2012.
- Хван Кёнсук (황경숙) Ёнопён чхарян унджонджадыре чадончхагосава соксин (Автомобильные обряды и обычаи водителей коммерческого транспорта) // Хангук Минсокхак — Корейский фольклор (한국민속학). 2005. Vol. 42 (12). P. 339–368.
- Щепанская Т.Б. Сравнительная этнография профессий: повседневные практики и культурные коды (Россия, конец XX — начало XXI в.). СПб.: Наука, 2010.
- Case T.I., Fitness J., Cairns D.R., Stevenson R.J. Coping with Uncertainty: Superstitious Strategies and Secondary Control // Journal of Applied Social Psychology. 2004. Vol. 34. No. 4. P. 848–871.
- Hotaka R.J. Harmonizing Cars and Humans in Japan's Era of Mass Automobility // The Asia-Pacific Journal: Japan Focus. 2011. Vol. 9. No 3.
- Michael M. Co(a)gency and the Car: Attributing Agency in the Case of the “Road Rage” // Machines, Agency and Desire / Eds. B. Brenna, J. Law, I. Moser. Oslo: TMV Skriftserie, 1998. P. 125–141.
- Michael M. The Invisible Car: The Cultural Purification of Road Rage // Car Cultures / Ed. D. Miller. Oxford: Berg, 2001. P. 59–81.

Miller D. (ed.) *Car Cultures*. Oxford: Berg, 2001a.

Miller D. *Driven Societies* // *Car Cultures* / Ed. D. Miller. Oxford: Berg, 2001b. P. 1–35.

Nelson J. *Shinto Ritual* // *Ethnos*. 1992. Vol. 51. No. 2. P. 77–104.

Urry J. *The System of “Automobility”* // *Theory, Culture & Society*. 2004. Vol. 21. No. 2. P. 25–39.

Research Article

Zagorulko, A.V., and E.A. Krykov. *Apotropaic Practices in the Car Owners’ Milieu: A Big City Experience* [Apotropeicheskie praktiki v srede avtovladel'tsev: opyt bol'shogo goroda]. *Etnograficheskoe obozrenie*, 2025, No. 1, pp. 46–63. <https://doi.org/10.31857/S0869541525010033> EDN: URQSUT ISSN 0869-5415 © Russian Academy of Sciences © Institute of Ethnology and Anthropology RAS]

Andrey Zagorulko | <https://orcid.org/0000-0002-9873-2116> | azagor@mail.ru | Russian State University for the Humanities (6 Miusskaya sq., 125993, Moscow, GSP-3, Russia)

Egor Krykov | <https://orcid.org/0000-0001-8104-8353> | theeternalglow@mail.ru | Institute of Ethnology and Anthropology, Russian Academy of Sciences (32a Leninsky prospekt, Moscow, 119991, Russia)

Keywords

car, urban culture, apotropaic practices, everyday ritual practice

Abstract

The car ceased to be a luxury and became an ordinary means of transportation throughout the world by the mid-70s. At the same time, a large percentage of the world's population became urban dwellers. Therefore, automobile practices, including apotropaic ones, are inextricably linked with urban culture, although some features are semantically attributed to rural community rituals. Most often, the apotropaic rite is performed when purchasing a new car or after repairing an old one. As rituals of this kind, it is aimed at eliminating the dangers and disasters associated with the car. Despite the cultural differences, the rite structurally repeats the everyday ritual practice generally accepted for each region under consideration. Based on the materials of field studies in the cities of Moscow and Tehran, as well as on the analysis of Japanese, Thai and Korean Internet resources, it is shown how elements of the modern post-industrial culture of a large city are introduced into the ritual space.

References

- Abramian, L.A., and R.B. Pikichan. 1989. *Zametki po etnografii sovremennogo goroda. Avtomobil'naia kul'tura Erevana* [Notes on the Ethnography of a Modern City: Automotive Culture of Yerevan]. In *Etnokontaktnye zony v Evropeiskoi chasti SSSR (geografiia, dinamika, metody izucheniia)* [Ethnic Contact Zones in the European Part of the USSR (Geography, Dynamics, Methods of Study)], edited by E.M. Pospelov and I.I. Krupnik, 148–159. Moscow: MFGO.
- Case, T.I., J. Fitness, D.R. Cairns, and R.J. Stevenson. 2004. Coping with Uncertainty: Superstitious Strategies and Secondary Control. *Journal of Applied Social Psychology* 34 (4): 848–871.
- Ermakova, L.M. 2002. *Ritual'nye teksty novogo vremeni* [Ritual Texts of Modern Times]. In *Sinto – put' yaponskikh bogov: V 2-kh t.* [Shinto – the Way of Japanese Gods, 2 vols]. Vol. 1, *Ocherki po istorii sinto* [Essays on the History of Shinto], edited by E.M. Ermakova, G.E. Komarovskiy, A.M. Meshcheriakov, 689–702. St. Petersburg: Giperion.
- Hotaka, R.J. 2011. *Harmonizing Cars and Humans in Japan's Era of Mass Automobility*.

- The Asia-Pacific Journal: Japan Focus* 9 (3).
- Hwang Kyung Sook. 2005. Automotive Rituals and Customs of Commercial Vehicle Drivers. *Hanguk Minseokhak* 42 (12): 339–368.
- Kononenko, R. 2011. *Avtomobil'nost' v Rossii* [Car Driver Regimes in Russia]. Moscow: Variant.
- Krykov, E.A. 2023. Irratsional'noe v srede rabotnikov meditsinskogo profilja: sluchai FGBU NMIC endokrinologii [Irrationality Among Medical Workers: The Case of FSBI National Medical Research Center of Endocrinology]. *Meditinskaja antropologija i bioetika* 2 (26). <https://doi.org/10.33876/2224-9680/2023-2-26/09>
- Kuznetsov, A., and L. Shaitanova. 2012. Marshrutnoe taksi na perekrestke rezhimov spravedlivosti [Minibus at the Crossroads of Justice Regimes]. *Sotsiologija vlasti* 6–7 (1): 137–149.
- Michael, M. 1998. Co(a)gency and the Car: Attributing Agency in the Case of the “Road Rage”. In *Machines, Agency and Desire*, edited by B. Brenna, J. Law, and I. Moser, 125–141. Oslo: TMV Skriftserie.
- Michael, M. 2001. The Invisible Car: The Cultural Purification of Road Rage. In *Car Cultures*, edited by D. Miller, 59–81. Oxford: Berg.
- Miller, D., ed. 2001. *Car Cultures*. Oxford: Berg.
- Miller, D. 2001. Driven Societies. In *Car Cultures*, edited by D. Miller, 1–35. Oxford: Berg.
- Nelson, J. 1992. Shinto Ritual. *Ethnos* 51 (2): 77–104.
- Shchepanskaia, T.B. 2010. *Sravnitel'naia etnografiia professii: povsednevnye praktiki i kul'turnye kody (Rossia, konets XX – nachalo XXI v.)* [Comparative Ethnography of Professions: Everyday Practices and Cultural Codes (Russia, Late 20th – Early 21st Centuries)]. St. Petersburg: Nauka.
- Urry, J. 2004. The System of “Automobility”. *Theory, Culture & Society* 21 (2): 25–39.
- Urry, J. 2012. *Mobil'nosti* [Mobilities]. Moscow: Praksis.