

ВЗРОСЛЕНИЕ МАЛЬЧИКА ЗА РУЛЕМ ДВУХКОЛЕСНОГО ВЕЛОСИПЕДА (РЕКОНСТРУКЦИЯ ВТОРОЙ ПОЛОВИНЫ XX в. ПО СОВРЕМЕННЫМ ВОСПОМИНАНИЯМ)

Б.В. Куприянов, П.А. Смирнов

Борис Викторович Куприянов | <https://orcid.org/0000-0002-1041-6056> | bvkupriyanov@yandex.ru |
д. пед. н., профессор департамента педагогики Института педагогики и психологии образования | Московский городской педагогический университет (2-й Сельскохозяйственный проезд 4, Москва, 129226, Россия)

Павел Александрович Смирнов | <https://orcid.org/0009-0000-3818-6582> | smirnopascha@yandex.ru |
старший преподаватель кафедры истории | Костромской государственный университет (ул. Дзержинского 17/11, Кострома, 156005, Россия)

Ключевые слова

СССР, советское детство, антропология вещи, антропология взросления, освоение пространства

Аннотация

Велосипед во второй половине XX в. являлся атрибутом повседневности большинства советских мальчиков. В этой связи возникает возможность использовать ретроспекцию событий, связанных с велосипедом, в реконструкции процесса взросления этой категории населения. Интерес вызывают пространственно-временные параметры веломобильности, культурные практики использования данного транспортного средства, приключения юных велосипедистов. Эмпирическую часть исследования составили материалы, полученные в ходе экспедиций 2018–2020 гг. в 11 городов России (метод полуструктурированных нарративно-ориентированных интервью); респондентами выступили 52 мужчины 1949–1978 г.р. Использовалась также мемуарная и художественная литература. На основе анализа источников удалось охарактеризовать этапы взросления советских мальчиков, маркированные эксплуатацией разных моделей велосипеда и постепенным расширением освоенной территории, а также детско-родительскими конвенциями, регламентирующими веломобильность.

Информация о финансовой поддержке

Российский научный фонд, <https://doi.org/10.13039/501100006769> [проект № 23-28-00651]

Статья поступила 08.02.2024 | Окончательный вариант принят к публикации 10.07.2024
Ссылки для цитирования на кириллице / латинице (Chicago Manual of Style, Author-Date):

Куприянов Б.В., Смирнов П.А. Взросление мальчика за рулем двухколесного велосипеда (реконструкция второй половины XX в. по современным воспоминаниям) // Этнографическое обозрение. 2024. № 6. С. 229–248. <https://doi.org/10.31857/S0869541524060114> EDN: VSQGKP
Kupriyanov, B.V., and P.A. Smirnov. 2024. Vzroslenie mal'chika za rulem dvukhkolesnogo velosipeda (rekonstruktsiya vtoroi poloviny XX v. po sovremennym vospominaniiam) [Growing up as a Soviet Boy at the Handlebars of a Two-Wheeled Bicycle]. *Etnograficheskoe obozrenie* 6: 229–248. <https://doi.org/10.31857/S0869541524060114> EDN: VSQGKP

*Если в детстве у тебя не было велосипеда,
а теперь у тебя Бентли, то все равно
в детстве у тебя велосипеда не было
(Интернет-мем)*

В исследований ряда авторитетных авторов (А.А. Бочавер, К.Н. Поливанова, Т.В. Черниговская и мн. другие) обосновывается тезис о существенном различии процессов взросления современных детей и их сверстников советской эпохи. Взросление, начиная с классических антропологических работ Ф. Арьеса, связывается с обретением независимости, в том числе и в пространственном перемещении (*Тендрякова 2022: 39–41*). В то же время исследования в Великобритании 1970–1990 годов показывают значительное снижение “самостоятельной мобильности детей и подростков” (следование домой из школы и обратно на велосипеде или автобусе без сопровождения взрослых) (*Королёва 2020: 55*). Аналогичная тенденция отмечается в начале XXI в. (2001–2011 гг.) не только в Англии, но и в Соединенных Штатах и в Канаде (*Jong et al. 2023: 1431*). Не отличается от мировых трендов и ситуация в нашей стране: за 1990-е годы на 16% уменьшилось количество детей, которые путь до школы совершают самостоятельно, зато на 11% возросла доля тех, кого привозят родители на автомобиле (*Королёва 2020: 55; Сивак, Глазков 2017; Бочавер и др. 2017*). Уязвленная мобильность детей XXI в. в городских ландшафтах стала в последние годы объектом исследований географии детства (*Толвайшиц, Филипова 2019: 169*).

Ключевым теоретическим основанием для избранной темы является понимание того, что “действие проистекает из взаимного пересечения предметов и людей”, а анализ следует осуществлять “через исследование эмоциональной определяющей людей и предметов” (*Урри 2012: 77*). Это создает возможность антропологической реконструкции переживаний человека, вызываемых как физической эксплуатацией вещи, так и социальными аспектами ее влияния, с одной стороны, на отношения между людьми, с другой – на отношение людей к использованию вещи.

Еще одним основанием по праву выступают идеи Р. Мура и их развитие в работах отечественных авторов М.В. Осориной, Е.В. Сивак, К.П. Глазкова. Наиболее актуальными в этом плане являются положения о том, что структуру мобильности детей можно описывать через “радиусы освоения городской среды”: привычный, периодический и случайный (*Moore 2017: 62–64; Осорина 2020; Сивак, Глазков 2017*).

Все это привлекает внимание к интерпретации взросления через освоение детьми окружающего пространства при помощи велосипеда – “настоящего большого двухколесного”, “самого универсального индивидуального средства покорения пространства” (*Осорина 2020: 256–257*). Уместность выбора велосипеда как ключа для реконструкции взросления обусловлена еще и тем, что эта вещь фактически находится в собственности ребенка, который распоряжается ею (*Тендрякова 2022: 39–41; Осорина 2020: 178*). История возникновения велосипеда и превращения его в XX в. в массовое транспортное средство – “рабочую лошадку”, атрибут туризма и спорта – подробно представлена Д. Херлихи. Согласно данным исследователя, XX в. характеризовался следующими тенденциями в развитии производства и использования велосипеда:

- возникновением массового производства подростковых моделей в США;
- постоянным совершенствованием конструкции;
- повышенным вниманием властей к кражам велосипедов;

- особым значением, которое фирмы-производители придавали внешнему их оформлению;
- учетом в рекламе велосипедов опасений родителей (*Херлихи 2009: 341, 351, 357, 366, 368*).

Следует обратить внимание на специфическую роль велосипеда в жизненном мире американского и английского подростка, так как для него байк был средством труда: «по Лондону носились бесчисленные «мальчишки-газетчики» (*Херлихи 2009: 346*). Факт использования велосипеда американским подростков для заработка в конце 1940-х годов приводит в своих воспоминаниях и В.В. Познер (*Познер 2015*).

Как элемент повседневности советских детей велосипед изучался крайне мало, в научной литературе он упоминается, как правило, в рамках обсуждения досуга взрослых, градостроительной политики, производства товаров народного потребления (*Беловинский 2017: 34; Жидченко, Рыженко 2013: 72, 227, 336*). В работе М.А. Гадицкой велосипеды представлены как новые средства передвижения в повседневности южнороссийских колхозников в 1930-е годы: уже перед Великой Отечественной войной это был ходовой потребительский товар, популярный и востребованный колхозным крестьянством (*Гадицкая 2018: 235–236*). Но для антропологической реконструкции веломобильности мальчиков наибольшее значение имеет широко известная работа М.В. Осориной (впервые опубликована в 2004 г.) (*Осорина 2020*). И хотя автор опиралась на эмпирические материалы о детстве эпохи позднего социализма, хронологические границы ею очерчены не были. Для нас же этот аспект принципиален. Кроме того, актуальность настоящего исследования обеспечивается гендерной рамкой выборки, а также тем, что исследовательский фокус сосредоточен исключительно на веломобильности как зеркале взросления.

Существенное значение для нашего исследовательского подхода имеет анализ системы отношений человека и велосипеда (вещи), где человек не только субъект, формирующий свою жизненную среду, но и объект, изменяющийся под воздействием материально-культурной среды (*Рахманкулова 2005: 17*). Активное участие респондентов в обсуждении роли вещей в повседневности советских школьников позволило раскрыть на эмпирическом материале такие сюжеты взаимоотношений субъекта и вещи, как: множественность функционала (утилитарная, символическая, эстетическая, игровая и др. функции); субъективная отраженность в вещи (обладатель, потребитель, пользователь); множественность культурных практик эксплуатации; гендерная маркировка предметов (мальчиковые, девичьи, унисекс); субъективная значимость ситуации приобретения предмета; и т.п. (*Куприянов и др. 2023: 73–91, 275–292; Куприянов 2023: 192–200*). Кроме того, вещи для ребенка выступали источником информации об обществе и культуре (об имущественном и социальном неравенстве, товарном дефиците, качестве отечественных и зарубежных товаров и т.п.).

Выбирая в качестве объекта реконструкции культурные практики мальчиков, мы, несомненно, рискуем подвергнуться критике за универсализацию взаимодействия мальчика и ландшафта, хотя такой подход также имеет сторонников (*Jones 1999: 117, 133*). Пространственное поведение мальчиков (избранная категория) характеризуется тем, что на любом возрастном этапе они осваивают в 1,5–2 раза большую территорию, чем девочки, преодолевая при этом более жесткие запреты относительно прогулок. Специфика поведения мальчиков может объясняться особой информативной ролью мужчин в биологическом сообществе – привнесением сведений, необходимых для его выживания: удовлетворяя свой познавательный

интерес, мальчики стремятся обследовать окружающую среду и активно экспериментируют, порой подвергая себя смертельному риску (*Осорина 2020: 92–94*).

В контексте большей склонности мальчиков к авантюрам, риску (*Jones 1999: 124*) и приключениям (*Осорина 2020: 87, 114, 400*) заслуживает внимания сам термин, используемый для описания человеческой мобильности. Опираясь на работы предшественников, Дж. Урри определяет приключения как разновидность мобильности, когда человек познает мир через движение: осуществляет навигацию, ища путь, постоянно взаимодействуя с миром и подстраиваясь к окружающей среде (*Урри 2012: 193*). В нашем понимании, в приключении наиболее существенно взаимодействие человека с провоцирующими его активность обстоятельствами (вызовами, внешними угрозами), в попытке преодолеть которые субъект демонстрирует исключительный уровень решительности и изобретательности, действует на грани своих возможностей, получает удовольствие от риска (*Куприянов и др. 2023: 17–20*). Проведенные в различных точках мира исследования поведения детей и подростков на улице позволяют зафиксировать распространенность приключений как стихийных практик экспериментирования и сознательного риска (*Larsen 2003: 85*).

Вследствие того, что границы этапов взросления весьма условны, конвенциональны и зависят от социокультурных обстоятельств (*Тендрякова 2022: 39–41*), уместной представляется попытка реконструировать процесс взросления мальчиков в 1950–1980-е годы через современные ретроспекции практик веломобильности. Другими словами, мы пытались ответить на вопрос: как процесс взросления мальчика в период позднего социализма отразился в современных воспоминаниях мужчин об эксплуатации велосипеда в детстве?

Хронологические рамки. За точку отсчета в нашем исследовании взято начало 50-х годов XX в., что обусловлено двумя обстоятельствами: многократным увеличением производства велосипедов в СССР – с 23,8 тыс. в 1945 г. до 649,3 тыс. в 1950 г. (*Промышленность СССР 1957: 362*); появлением и массовым распространением детских и подростковых моделей велосипедов (*Беловинский 2017: 34*). Согласно советской статистике, каждые десять лет наблюдался значительный прирост объема продаж велосипедов и мопедов населению: 1960 г. – 3 млн штук; 1970 г. – 4,198 млн; 1980 г. – 4,639 млн; 1986 г. – 5,508 млн штук (*Народное хозяйство СССР 1987: 468*). В качестве финальной точки в нашем исследовании избран декабрь 1991 г. – распад Советского Союза, хотя рассматриваемые тенденции сохранялись до середины 90-х годов XX в., когда в жизненном мире российских мальчиков-подростков велосипед все более стал уступать место скейтборду.

Методология исследования. Исследование предусматривало сбор и интерпретацию полуструктурированных нарративно-ориентированных интервью. В своих ответах на вопросы и в свободных рассказах мужчины 1949–1978 г.р. вспоминали события своего детства, непосредственно связанные с велосипедом. Интервью включало 16 опорных вопросов, призванных:

- зафиксировать факты владения велосипедом (его наличие в собственности и возможности распоряжения и эксплуатации; способ получения; количество велосипедов в детстве и их марки; возраст освоения велосипеда и возраст окончания интенсивной эксплуатации);
- восстановить значимые обстоятельства, связанные с велосипедом (ситуация приобретения, обучения езде; запомнившиеся поездки; кража, приключения, шалости), и пережитые при этом чувства;
- реконструировать культурные практики эксплуатации велосипеда в семье

- и в сообществах сверстников (назначение транспортного средства; типичные маршруты на различных возрастных этапах эксплуатации, дистанция удаления от дома; состав участников поездок);
- воссоздать отношения, складывавшиеся с окружающими по поводу велосипеда (детско-родительские конвенции при приобретении транспортного средства; регулирование мобильности; конвенции со сверстниками в ситуациях совместной эксплуатации).

Интервьюирование проводилось с 2018 по 2020 гг. в Москве и Московской области и в рамках 12 экспедиций в Калининград, Кострому, Краснодар, Новосибирск, Рязань, Саратов, Ульяновск, Хабаровск, Челябинск. Кроме того, были использованы фрагменты интервью, собранные в Арзамасе, Калининграде, Костроме, Москве и Хабаровске в 2018–2023 гг. Интервью записывались на диктофон, а затем восстанавливалась стенограмма, которая и становилась объектом изучения. Для подробного анализа и интерпретации были отобраны фрагменты интервью 52 мужчин.

В детстве участники опроса проживали: в Москве – 7 человек, в городах (более 50 тыс. жителей) – 20 человек, в малых городах (до 50 тыс. жителей) и поселках – 12 человек, в селах и деревнях – 14 человек, т.е. в выборке представлены относительно равномерно как сельские, так и городские жители. В географическом плане выборка выглядит так: преимущественно ($\frac{4}{5}$) – европейская часть СССР (центр и запад РСФСР, Поволжье, Кавказ, Украина), остальные респонденты проживали в Азербайджанской, Казахской, Узбекской ССР, на Урале, в Сибири и на Дальнем Востоке. Если опираться на отечественную интерпретацию теории поколений, то получается, что представителей “поколения застоя” – “бэбиумеров” (1946–1967 г.р.) и “реформенного поколения” – “поколения X” (1968–1977 г.р.) примерно поровну (Радаев 2020: 32).

Второй массив источников составили фрагменты мемуаров о советском детстве, опубликованные в виде отдельных изданий или статей в периодической печати. Это воспоминания С.С. Гречишкина (Ленинград, 1971 г.р.), Д.В. Драгунского (Москва, 1950 г.р.), Ю.Т. Сухорукова (Арзамас-16, 1933 г.р.). Во всех источниках соответствующей теме посвящено 0,5–1,5 страницы достаточно информативного текста – это фактически описание одного случая, которое позволяет проанализировать множество деталей. Дополнением к устным источникам и мемуарам стали рассказы Б.П. Екимова “Мальчик на велосипеде” (опубликован в 1982 г.) и В.Ю. Драгунского “На Садовой большое движение” (написан в 1964 г., опубликован в 1972 г.), отрывок “Купили велосипед” из книги В.Ф. Пановой “Сережа” (впервые опубликован в 1955 г.). Приводящие к ограниченной достоверности эмоциональность, ярость и подчеркнуто субъективный характер детских воспоминаний учитывались и компенсировались их количеством, а также данными из источников другого характера (официальная статистика, нормативные документы).

Велосипед как атрибут мальчишеской повседневности

В повседневности, окружавшей советского мальчика 1950–1980-х годов, велосипед был естественным атрибутом: “вообще в деревне без велосипеда... не жизнь. Практически у каждого он был”; “[велосипеды] все время были в моей жизни”; “я целыми днями катался на велосипеде”; “всегда знал, что в любом случае смогу у кого-то попросить и взять покататься” (ПМА 3: Багуля; ПМА 5: Баженов; ПМА 8: Балай; ПМА 9: Поляков). Владение велосипедом для отдельных лиц

было маркером социального статуса (ПМА 3: Викторов; ПМА 7: Булычев; ПМА 9: Вирясов). Собственное транспортное средство позволяло мальчику участвовать в различного рода играх, путешествовать с приятелями, испытывать себя и свой “велик” (см. Рис. 1).



Рис. 1. Мальчишки и их велосипеды. 1983 г. Фото из архива А.Б. Попова

Особое место в отношении мальчиков к велосипеду занимает экзистенциальное переживание этого объекта как чего-то сверхъестественного. Яркая иллюстрация такого рода переживаний дана в рассказе Б.П. Екимова “Мальчик на велосипеде”, где в центре образной системы – спуск с отвесной горы. Если главный герой – взрослый мужчина, с ностальгией вспоминает экстремальное катание с обрыва в своем детстве, то его новый знакомый – местный мальчик, создает крылья, которые должны помочь ему взлететь во время спуска. В этом повествовании велосипед становится символом мальчишеского риска на грани жизни и смерти, создающим возможность подняться над обыденными проблемами, ощутить свободу полета (Екимов 1986: 297–298).

Как и любая вещь, велосипед выполнял эстетическую функцию, многие участники опроса вспоминают, как любовались своим транспортным средством. Кроме того, отдельной культурной практикой было украшение мальчишками своего велосипеда: прикрепление катафотов (светоотражателей); изменение формы руля, чтобы был похож на спортивный; закрепление трещоток на колесах; наматывание на спицы цветной проволоки; установка фар и динамо-машины, которая подавала электричество на фары, и т.д. (ПМА 3: А. Лебедев, Ушанов; ПМА 5: Мусохранов; ПМА 8: Балай, Душанов; ПМА 9: Кедяркин).

В постоянном индивидуальном пользовании имели велосипеды большинство ($\frac{4}{5}$) участников опроса, из них более привилегированной группой ($\frac{3}{4}$) были те, кто получал транспортное средство в подарок от родителей или дедушек-бабушек. Нередко велосипед передавался от старшего к младшему члену семьи (от старшего брата/сестры – младшему, от отца – сыну, от дедушки – внуку) (Гречишник 2020:

120; Драгунский 2019). В СССР довольно распространена была практика, когда для подросшего мальчика транспортное средство собиралось из деталей отслуживших свое агрегатов: “рама была от одного, вилка – от другого велосипеда, колеса были разные, но он ездил, и это было для меня очень большой радостью”; “из разных частей со свалки я собрал себе довольно странный велосипед и был счастлив” (ПМА 3: Викторов; ПМА 8: Балай, Егоров; *Бочавер и др.* 2017: 480).

Те же, у кого не было своего велосипеда, с различной интенсивностью эксплуатировали транспортные средства, принадлежащие родителям, другим членам семьи, соседям, а также взятые напрокат и т.п. (ПМА 3: Н. Лебедев; ПМА 5: Пепехин; ПМА 8: Осокин; ПМА 9: Кедяркин).

Материалы исследования позволяют обозначить наиболее часто встречавшиеся модели велосипедов. Трех-/четырехколесные (“Бабочка”, “Левушка”, “Миш-ка”) респонденты называли реже, так как события дошкольного периода хуже сохранились в памяти. Достаточно популярен был “Школьник”, производившийся в г. Горьком на объединения “ГАЗ” (4 свидетельства; нередко это был для мальчика первый велосипед). Согласно заводской инструкции, “Школьник” предназначался для детей в возрасте до 10–11 лет. Типичной была последовательность смены модели: сначала “Школьник”, потом “Орленок” (ПМА 2: Лисович; ПМА 3: Корякин, А. Лебедев, Смирнов; ПМА 5: Щербина). Чаще всего (11 свидетельств) участники опроса упоминали велосипед марки “Орленок” – массовая советская двухколесная подростковая модель, предназначенная для детей 7–14 лет, выпускавшаяся сначала в Минске, а потом в Шяуляе. Эксперты рассматривают “Орленок” как промежуточный, переходный этап на пути от двухколесного (для детей младшего школьного возраста) к дорожному велосипеду (для взрослых). Ситуация “пересаживания” 11-летнего мальчика с одной модели на другую в семье выглядела примерно так: «Я вырос из своего старого “Школьника”, который перешел по наследству Алеше (младший брат автора. – Авт.), и по случаю окончания четвертого класса родственники скинулись и подарили мне новый “Орленок”, на котором я гордо рассекал по улицам» (*Гречишкин* 2020: 120).

“Салют” – складная подростковая модель, выпускавшаяся в Перми и Йошкар-Оле, время приобретения которой относят к 4–5 классу (ПМА 3: Багуля, Чухраев; ПМА 7: Булычев; ПМА 9: Атнагулов). “Пределом человеческой веломечты того времени” эту марку делали конструктивные особенности: “рама, как у женского, т.е. если соскочишь с сидения, то не сядешь промежностью на раму”, “среднего размера колеса, а еще он был складной” (ПМА 3: Разгуляев). Среди “взрослых” велосипедов самым распространенным, судя по нашим данным (6 свидетельств), являлся “Урал” (мужской дорожный велосипед повышенной прочности и проходимости), выпускавшийся на Пермском машиностроительном заводе. Приобретали его мальчикам в 13–14 лет. Упоминанием этой модели мужчины, как правило, заканчивали рассказ о велосипедах своего детства (ПМА 5: Мусохранов; ПМА 6: Садовский; ПМА 8: Душанов; ПМА 1: Иванов). Четырьмя респондентами упомянута марка мужского велосипеда “Сура” Пензенского велосипедного завода им. Фрунзе (“ЗИФ”). Участники опроса вспоминали: «на мое 14-летие, когда я сдал успешно экзамены и перешел в девятый класс, родители подарили велосипед “Сура-2”» (ПМА 8: Елисеев); “дорожный велосипед, с большими колесами, рама мощная, на ней можно было возить всякую ерунду” (ПМА 9: Кедяркин). Мужчины называли и такие модели отечественных велосипедов, как “Ветерок”, “Десна”, “Украина”, “Уралец” (по 3 упоминания), “Кама”, “Аист”,

“Турист” (по 1 свидетельству). Иногда, когда респонденты не могли вспомнить марку велосипеда, они называли завод-производитель (Харьковский или Пензенский) либо пользовались сленговыми обозначениями (напр., “Взрослик”).

Стоит обратить внимание на то, что восприятие велосипеда как символа перехода от одной возрастной ступени к другой все же не только (или даже не столько) продукт детского сообщества, сколько маркировка, сконструированная обществом, в данном случае обусловленная массовым производством в СССР определенной модели, соответствующей определенной возрастной категории.

Велосипедное измерение времени и пространства взросления

Время в рассматриваемом контексте выступает в нескольких ипостасях: как период взросления, как сезон (время года) и как длительность поездок на велосипеде. *Период взросления* советского мальчика допустимо соотносить с активной эксплуатацией велосипеда. Согласно данным нашего исследования, мальчики осваивали езду на велосипеде в разном возрасте: чаще всего в 6–7 лет (более $\frac{2}{5}$ от общего числа участников опроса), чуть больше 20% опрошенных – в 8–10 лет, во время обучения в младших классах школы, $\frac{1}{5}$ овладевала этим умением до 6 лет; оставшиеся (примерно $\frac{1}{7}$, выборки) садились на велосипед в 12–14 лет, будучи подростками.

М.В. Осорина подчеркивает исключительное значение 9-летнего возраста как вехи взросления ребенка. Нарушая все традиционные каноны возрастной психологии, автор определяет велосипед 9-летнего ребенка как подростковый и маркирует это событие следующим образом: “символ достижения первого этапа совершенно-летия” (Осорина 2020: 178). В этой достаточно эмоциональной оценке нам видится не только желание подчеркнуть значение рубежа, но и символическое форсирование взросления. Кроме того, автор характеризует велосипед как “первую крупную и практически ценную собственность, полновластным хозяином которой становится ребенок”. Переживание ребенком новых возможностей, вызванных появлением в его жизни велосипеда, сравнимо с ощущением взрослого человека, который приобрел автомобиль (Там же). Чувства 6-летнего мальчика в момент приобретения ему нового велосипеда, переданные в книге В.Ф. Пановой, в полной мере отражают субъективную сторону события взросления. Здесь и страх того, что купят не двухколесный “взрослый”, а трехколесный “детский”, и тревожное ожидание момента покупки, и радость от признания нового статуса (продавец называет его “молодым человеком”), и восторг от наконец-то состоявшейся покупки двухколесной модели (Панова 1961: 35–36). Вот еще одно воспоминание, до сих пор полное эмоций: «Самое яркое событие в школьные годы – одно: мне подарили велосипед “Кама” ... очень навороченный, с мягкой сидушкой. Это было очень круто по тем временам, стоил 100 рублей, это были большие деньги» (ПМА 10: Викулин).

Несомненно, младший школьный и подростковый возраст советских мальчишек – актуальное время эксплуатации велосипеда. С наступлением ранней юности (15–16 лет) интерес к этому транспортному средству падал; наступала пора первых свиданий, и юноши без сожаления расставались со своим “железным конем”. Иногда конкретную причину расставания было сложно выявить – просто это увлечение постепенно проходило (ПМА 8: Душанов; ПМА 9: Вознесенский, Поляков). Конкуренцию велосипеду составляли мопед или мотоцикл, из-за них большинство мальчишек прощалось с велосипедом в 15–16 лет; иногда на велосипед ставился мотор (ПМА 3: Скородумов, Ушанов; ПМА 5: Баженов;

ПМА 8: Осокин; ПМА 1: Иванов). В отдельных случаях смена транспортного средства, если верить респондентам, происходила достаточно рано, иногда после окончания начальной школы (ПМА 3: Высоков).

Выше уже указывалось, что многие мальчики за 9–13 лет активной эксплуатации велосипедов меняли две, три, а то и четыре марки. В воспоминаниях достаточно четко просматриваются последовательности в освоении этого транспортного средства, вот некоторые из них:

- “Мишка” – “Салют” – “Сура” (ПМА 9: Атнагулов);
- “Ветерок” – “Орленок” – “Десна” – “Турист” (ПМА 3: Викторов);
- “Бабочка” – “Орленок” – “Украина” (ПМА 5: Киш-гонда);
- “Москвич” – “Школьник” – “Орленок” (ПМА 2: Лисович);
- “Орленок” – “Березка” (не точно) – “Десна” (ПМА 3: Ушанов).

Другими словами, смена модели велосипеда становилась своеобразной вехой взросления: трех-/четырехколесный – двухколесный детский – подростковый – взрослый – спортивный.

В обеспечении советского мальчика велосипедом в 1950–1980-е годы можно выделить своего рода сценарии; нам удалось зафиксировать следующие три:

- велосипеда у ребенка не было;
- ребенку по мере взросления покупали следующую (соответствующую) модель транспортного средства;
- устройство приобреталось “на вырост” (сразу взрослая модель).

Последний сценарий порождал практики эксплуатации советскими мальчишками велосипеда, который был им не по росту: при нормальной посадке в седло ребенок до педалей не доставал, особенно мешала верхняя перекладина рамы велосипеда. “Было два способа езды. ...если ездок имел подходящий рост, снималось седло и на его место туго наворачивалось тряпье. В другом случае подросток ехал стоя на педалях или просунув одну ногу в раму машины” (Беловинский 2017: 34). Имеется множество свидетельств о езде “под рамой” (ПМА 3: Скородумов, Чирков; ПМА 4: Крылов; ПМА 9: Кедяркин; др.). Ситуацию не меняли предупреждения в специальных изданиях для детей о недопустимости такой эксплуатации транспортного средства: “Нельзя ездить на велосипеде, не соответствующем вашему росту” (Седов 1960: 83). О сложности и травматичности и одновременно о субъективной значимости езды на мужском велосипеде говорят следующие фрагменты интервью:

Когда ты небольшой и тебе не хватает длины ног, надо сикось-накось сидеть, равновесие держать, да еще и педали крутить;

Ноги запихивали и катались “под рамой”. А если на раму садишься и педаль проскальзывала или нога сваливалась с педали, то, конечно, весь пах был синий. Было очень больно. Но боль было ничто, кататься на велосипеде было всё;

Шиком считалось, когда были маленькими, прокатиться на “взрослике” под рамой (ПМА 3: Н. Лебедев, Смирнов, Ушанов).

Сезонность. На территориях, оказавшихся в фокусе данного исследования, $\frac{3}{4}$ участников опроса эксплуатировали велосипед приблизительно с апреля по октябрь, т.е. в период плюсовых температур: “как снег только таять начинал,

выгоняли велосипеды и до самого снега ездили, пока еще холодно не было”; “более-менее оттаяла дорога, просыхало, все садились на велосипеды и не слазили с них до поздней осени” (ПМА 6: Садовский; ПМА 8: Перевезенцев; ПМА 1: Иванов). Несколько более длительным сезон эксплуатации велосипеда был на территориях Калининградской области, Дальнего Востока, Украины, республик Закавказья, Средней Азии и др. Сегодня, наблюдая за тем, как доставщики заказов снуют по Москве на своих велосипедах всю зиму, с трудом верится в сезонные ограничения 1960–1980-х годов. Но для советских мальчишек велосипед ассоциировался с временем самых продолжительных каникул и являлся атрибутом отдыха и свободы. В летний сезон мальчики в составе группы сверстников ездили на водоемы для рыбной ловли или купания, в лес за ягодами и грибами, в окрестные сады за фруктами (ПМА 3: Багуля, Кудряшов, Скородумов, Чирков; ПМА 5: Баженов, Мусохранов, Петров, Щербина; ПМА 7: Брыков; ПМА 6: Садовский; ПМА 8: Елисеев; ПМА 9: Атнагулов, Вирясов). Ключевыми в воспоминаниях об этих событиях выступают спонтанность решения и легкость исполнения: «брали велосипед, садились и говорили: “Поехали купаться!”, ну и соответственно сразу садились, уезжали» (ПМА 3: Ушанов).

Длительность поездок на велосипеде оценивалась по указанному респондентами времени или по расстоянию. В последнем случае время рассчитывалось с учетом средней скорости движения на велосипеде – 15–20 км/час.

Пространство. Для моделирования процесса освоения советскими мальчиками окружающего пространства при помощи велосипеда в 1960–1980-е годы, согласно сложившейся традиции, можно использовать следующие исходные понятия: *territorial range* – границы, контуры; *pathway* – пути, маршруты; *place* – места, площадки (Moore, Young 1978: 90; Urri 2012: 443–454; Осорина 2020: 95).

Основываясь на идеи Р. Мура об увеличении границ освоенного ребенком пространства (“периодический радиус”) и на модификации его идеи М.В. Осориной, представляется возможным разработать схему применительно к веломобильности советских мальчиков 1950–1980-х годов. Графически это можно отобразить в виде трех контуров, расположенных один в другом по принципу мишени.

Первый контур пространства, освоенного мальчиками-велосипедистами, – фактически одна площадка. В городе это двор, в сельских поселениях – часть улицы или вся улица. Эта небольшая территория многоократно “обкатывалась мальками”. Первый контур осваивался мальчиками в дошкольном возрасте (примерно в 3–6 лет), в этот период ребенок овладевал ездой на четырех-/трехколесном велосипеде, рядом нередко присутствовал кто-то из взрослых (ПМА 7: Булычев; ПМА 9: Вознесенский; ПМА 1: Иванов). Вот характерное свидетельство: “Нам было по пять–шесть лет, и родители разрешали кататься на детских велосипедах... вдоль нашего дома и соседнего, от угла до магазина и обратно. Заворачивать за угол дома и за угол магазина строго запрещалось” (Осорина 2020: 149).

Постепенно территория, осваиваемая мальчиками, расширялась за счет соседнего двора, дорожек вокруг дома и охватывала микрорайон (в городе) или всю площадь населенного пункта (в деревне, поселке) (Moore, Young 1978: 86; ПМА 3: Багуля, Бачериков, Корякин). Так оформлялся *второй контур*, величина радиуса которого доходила до 15 км от дома (до 1 часа езды). Этот этап освоения пространства при помощи велосипеда можно соотнести с возрастными рамками, соответствующими начальной школе и году-двум после нее (т.е. приблизительно с 7 до 12 лет). В каждом конкретном случае многое зависело от времени

приобретения транспортного средства и его освоения. Формирование второго контура происходило благодаря индуцированным (вызванным обязательствами и/или санкционированным взрослыми) и произвольным (инициированным сообществом сверстников) маршрутам.

Мальчик на велосипеде обкатывал пространство, выполняя поручения родителей: выступал своего рода курьером (“младший выполнял... роль сотового телефона”, “на сенокос или к матери на ферму”), делал покупки в магазине, перевозил небольшие грузы (“матери помогал белье возить на реку”), выполнял хозяйственные работы (“вечером встречали стадо, пригоняли коров, гусей подгоняли, если вдруг они застрыли”) (*Осорина 2020: 94; ПМА 3: А. Лебедев, Разгуляев, Скородумов, Ушанов, Чирков; ПМА 5: Киш-гонда; ПМА 7: Брыков; ПМА 8: Душанов, Елисеев, Романов; ПМА 9: Вирясов, Кедяркин; ПМА 1: Иванов; Екимов 1986: 299, 302*). В теплое время года велосипед использовался для поездки в школу и обратно (ПМА 3: Ушанов; ПМА 8: Балай, Гнетов; *Екимов 1986: 309*). В отличие от своих американских и английских сверстников советские мальчики не зарабатывали карманные деньги при помощи велосипеда, он оставался исключительно инструментом решения внутрисемейных бытовых задач.

Произвольные маршруты – “инспекционные” или “исследовательские” – проектировались дворовой мальчишеской компанией втайне от взрослых и “вопреки их наказам” (*Осорина 2020: 87, 180–181*); это мог быть путь до какой-либо площадки. Инспекционные прогулки (своего рода хозяйствская проверка территории) можно идентифицировать благодаря таким фразам, как: “ездили круглыми сутками... ездили-ездили”, “катались все время... Куда-то только ездили, ездили и ездили без конца” (ПМА 6: Садовский; ПМА 8: Перевезенцев). Во время таких поездок их участники переживали расслабление, “переключение ритма”, радость, испытывали “ощущение скорости, движение через природные ландшафты и открытость им, созерцание красоты и т.п.” (*Урри 2012: 81*). Городские мальчики прокладывали инспекционные маршруты в обход оживленных мест: “опасались ездить по центральным улицам, где было много пешеходов, ездили по рощам, по улицам с менее интенсивным движением, мимо частного сектора” (ПМА 3: Викторов).

В ходе “исследовательских прогулок” – дальних путешествий приключенческого характера – преодолевались значительные расстояния: “35 км туда, 35 обратно еще ехал” (ПМА 3: Багуля); “примерно 30 км от Саратова” (ПМА 8: Балай); “50 км туда, 50 км обратно” (ПМА 3: Викторов). Мотивация таких путешествий объясняется непосредственным эмоциональным импульсом, желанием удивить близких, любопытством; в нарративах фигурирует и тема испытания себя и транспортного средства. Опираясь на типологию “мест”, предложенную М.В. Осориной (*Осорина 2020: 104–109*), с учетом поправки на велосипед выделим наиболее характерные локации исследовательских прогулок: “велополигоны”, “злачные места” (свалки), “коммуникационные узлы” (места общего сбора), “интересные места”, “площадки созерцания”.

“Велополигоны”, в терминологии Р. Мура и Д. Янга *play-area* (*Moore, Young 1978: 86*), – площадки, наиболее пригодные для различных экспериментов с велосипедом. Основанием для их выбора служило качество дорожного покрытия (асфальт или взлетные полосы местных аэропортов). Пользуясь единственностью локации, мальчишки накатывали по пересеченной местности дорожки, создавая условия для экстремальной езды. Именно на велополигонах в мальчишеских группах разворачивались соревнования в мастерстве выполнения отдельных

приемов: посадки в седло с разгона, катания “без рук”, различного торможения, прыжков на велосипеде с небольших трамплинов и т.д. И вновь в воспоминаниях фиксируется тема испытания себя; причем публичность действия (возможность получения признания в группе) стимулировала участников на максимальное напряжение сил. Здесь уместно использовать понятие “предел” – изучение своего предела было важной опцией мальчишеского взросления в процессе приключения (ПМА 3: Разгуляев, Смирнов; ПМА 5: Киш-гонда, Мусохранов; ПМА 7: Брыков, Павлушкин; ПМА 8: Душанов; ПМА 9: Кедяркин; ПМА 1: Иванов). В Ульяновске “вечером, когда с улицы практически исчезали машины”, мальчики “оседливали своих велосипедов-коней и начинали кружить вокруг бульваров по центральной улице”, превращая ее в велополигон (ПМА 9: Поляков).

Интерес к “злачным местам” (свалкам) у мальчиков на велосипедах и у других категорий детей вряд ли отличался, но в рассматриваемой плоскости особое значение имеют удаленность (“километрах в двух от дома”), объект утилизации (“металлический лом”), важность поездки («съездить на велосипеде до “Чермета” и обратно: было настоящее приключение»), назначение поездки (“кто быстрее туда-сюда доедет”) (ПМА 7: Булычев). Скорее всего, это воспоминания периода начальной школы, поэтому соревновательность не менее важна, чем привлекательность свалки.

Особо впечатляющими объектами – “интересными местами” – для советских мальчиков были аэропорты и аэродромы. Кроме возможности прокатиться по ровной взлетной полосе, эти сооружения и их сложная жизнь привлекали подростков, несомненно, и сами по себе (ПМА 3: Разгуляев; ПМА 5: Баженов).

“Коммуникационные узлы” – площадки регулярных встреч мальчиков-велосипедистов – складывались в основном в дачных поселках; чаще всего это было пересечение основных аллей поселка (*Драгунский 2024: 174*).

“Площадками созерцания” для мальчиков, например, д. Ямково Костромской области в 1970-е годы были пожарные вышки, построенные для наблюдения за лесом (оперативное обнаружение лесных пожаров). Забравшись на высоту, можно было долго вглядываться в даль, любоваться природой (ПМА 3: Ушанов). Такие площадки находились на разном удалении от дома: непосредственно за ним, на расстоянии 2–5, 12 км, или в часе езды; они актуализировались в разные возрастные этапы (ПМА 3: Ушанов, Чухраев; ПМА 5: Баженов, Щербина).

Второй контур освоения окружающего пространства послевоенными поколениями советских мальчиков характеризуется специфичной регламентацией веломобильности. Регулятивные отношения, которые складывались с родителями, можно обозначить как своего рода детско-родительские конвенции (*Куприянов и др. 2023: 199–205*). Предметом регулирования становились длительность и удаленность, а также явка в определенный час (*Осорина 2020: 87*). На основании эмпирических данных представляется возможным смоделировать три конвенции, условно названные “попустительская”, “простодушная” и “доверительная”.

“Попустительская конвенция” может быть выражена формулой: мальчики не говорили, взрослые не спрашивали; при этом родительские практики описываются так: “родители не контролировали наши передвижения на велосипеде”; “за нами сильно не следили. Мы были предоставлены сами себе”; “особо родители не напрягали, главное, чтобы вечером дома был, а где ты днем там рыщешь, мало кого волновало” (ПМА 3: Багуля, Смирнов; ПМА 5: Киш-гонда, Лесковец,

Мусохранов, Пепехин, Щербина; ПМА 7: Брыков, Булычев; ПМА 8: Душанов; ПМА 9: Вирясов). Объясняется попустительская конвенция сегодня тем, что дети были уверены в отказе, боялись запрета родителей, поэтому не спрашивали, ехали втайне. Кроме того, мальчикам казалось, что родители сами с иронией относятся к своим запретам, считают нормальным, когда дети предоставлены сами себе. Чаще всего площадки, где находились мальчишки, были известны родителям, и они в случае чего могли разыскать своих сыновей.

“Простодушная конвенция” – обман со стороны мальчишек и мнимая доверчивость родителей:

Я говорил, что тут покатаюсь, поблизости, а на самом деле уезжал куда-нибудь далеко...

...сказав, что просто поехали покататься, уезжали куда-нибудь далеко за город, мне не разрешили никуда уезжать из дома, потому что родители отлучились... А я смело нарушил их предписание – взял велосипед и поехал к другу. Вернулся тогда, когда их еще не было дома, и остался не рассекреченным (ПМА 5: Баженов; ПМА 8: Балай, Елисеев).

И попустительскую, и простодушную конвенции респонденты объясняли занятостью родителей. Реакция родителей на раскаяние мальчика в неразрешенной поездке была спокойной.

При “доверительной конвенции” регламентация перемещений оговаривалась, отношения строились на взаимном доверии, мальчики получали наказ от родителей, предупреждали взрослых, четко обозначали маршрут и время возвращения (ПМА 4: Крылов; ПМА 8: Балай; ПМА 9: Кедяркин).

Все три конвенции, несмотря на различия, свидетельствуют о заметном смягчении пространственных запретов, поэтому дети совершают “далекие велосипедные прогулки по всей округе” (*Осорина 2020: 179*). По мнению участников опроса, дети чувствовали собственную ответственность и осознавали пределы допустимого вне зависимости от характера конвенции.

Третий контур освоения физического пространства фиксируется в возрасте примерно 12–14 лет. Происходит не столько расширение радиуса поездок, сколько охват относительно удаленных актуальных площадок (поездки на расстояние более 20 км – более часа езды). “Переход на третий круг” означал пересадку на взрослый велосипед и новую маркировку социального статуса подростка: во многих семьях к сыну начинали относиться как к взрослому. Респонденты четко фиксируют возраст признания взрослости – 14 лет (ПМА 5: Баженов; ПМА 9: Кедяркин). Можно отметить, что даже в этот период роль родителей в расширении осваиваемого пространства была ощутимой: вместе с папой и мамой советские мальчишки совершали на велосипедах продолжительные путешествия “к бабушке в деревню, это километров 25”, ездили “за подснежниками для мамы вместе с отцом и дядей” (ПМА 7: Брыков).

Наглядное свидетельство расширения радиуса освоенного пространства имеется в воспоминаниях жителя района Северное Тушино (г. Москва): «дошкольниками – вокруг “запретки” (сейчас парк) на Яна Райниса, в школьном возрасте – через шлюзы в парк Покровское-Стрешнево» (6 км); “катались на велоямах, в салочки играли... а взрослыми мотались в Зеленоград” (28,45 км); “и по Подмосковью, но это уже были отдельные выезды” (ПМА 5: Печаев).

Приключения с велосипедом: позитивный и негативный опыт

Специфическим фактором взросления советских мальчиков выступали приключения и эмоционально окрашенный опыт, полученный благодаря двухколесному другу. В этом смысле особое значение приобретала первая поездка на велосипеде: многие мужчины вспоминали пережитый ими страх (ПМА 5: Мусохнов, Пепехин; ПМА 7: Булычев; ПМА 9: Вирясов) и состояние эйфории:

Когда я в первый раз я поехал самостоятельно – это было и страшно, и восторг... ощущения были великолепными, хотя, изначально, было страшно (ПМА 8: Елисеев);

Ветер в ушах свистит... Ощущение бесконечности, безграничности, свободы и счастья (ПМА 3: Разгуляев);

...взял велосипед с невинной мыслью прокатиться. Трудно описать мой восторг и вдохновение! <...> Переполненный счастьем, забываю о времени (Сухоруков 2018: 34).

Возможности велосипеда (в ситуации ограниченности иных сильных эмоциональных впечатлений) дарили советским мальчикам переживания, которые могут быть соотнесены с состоянием полета: “бешеный лёт с горы на велосипеде в детстве. Когда мчишься, и захватывает дух, и кажется, вот-вот взлетишь” (Екимов 1986: 295).

Овладение техникой езды на велосипеде предоставляло мальчикам возможность экспериментирования, что реализовывалось, как сказано выше, на велополигонах: “делали аттракционы: вставали, на раме стояли, без рук ездили. Как в цирке”; “лихачил на нем, ездил с одной рукой и без рук” (ПМА 3: Багуля, Смирнов). Однако эксперименты могли закончиться поломкой – для велосипеда (“понравилось кататься на великах по ручейкам, и у меня рамка треснула, слез было куча” [ПМА 1: Иванов]) и серьезными травмами – для велосипедиста (“съехал он с горы, а там внизу куча песка, он в него со всего размаха, пролетел через руль и головой об асфальт. Встает, лицо разбито, челюсть вывихнута...” [ПМА 3: Разгуляев]). Отдельная тема – состязания мальчишек другом с другом в гонках на велосипедах: здесь и спор, и неформальное звание “крутого гонщика” в компании сверстников, желание выделиться и т.д. (ПМА 8: Балай).

Взросление для владельцев велосипедов предполагало в том числе столкновение с теневой стороной жизни – с кражей. Среди интервью имеется развернутое описание исчезновения транспортного средства: рассказчик вышел из квартиры и не обнаружил велосипеда в том месте, где оставил. Сначала он надеялся, что кто-то случайно перенес его, затем начал искать и, наконец, осознал утрату: “Это была трагедия. Плакал – а куда деваться? – грустными своими мальчишечими слезами. Это была такая вот диковинка-игрушка, дорогая и, вот, – бесследно она исчезла” (ПМА 8: Егоров). В другой истории кража произошла на глазах хозяина велосипеда: “Зашел в магазин, выхожу, смотрю, а на нем мальчишка какой-то. Я, наверно, километр за ним бежал, но так и не догнал. Обидно было” (ПМА 1: Иванов). Иногда покушение на велосипед было совершенным откровенным:

...вдруг из-за угла выскочил хулиган на две головы выше меня и ухватился за руль велика.

— Дай прокатиться! — потребовал он.

Было совершенно ясно, что он хочет угнать мой новый двухколесник.

А я был маленьким, щедушным и не особо обученным восточным боевым единоборствам, поэтому о драке с этим громилой не могло быть и речи (*Гришикин 2020: 120*).

В данном случае рассказчику удалось перехитрить грабителя и отстоять свою собственность. Однако зачастую столкновение с миром становилось для советского мальчика грустной, но поучительной историей о том, что нельзя слепо доверять окружающим. Так, В.Ю. Драгунский в одном из эпизодов своей книги рассказывает, как двое мальчишек стали жертвами обмана, доверив велосипед подростку-мошеннику (*Драгунский 2019: 158–166*). Видимо, случай был типичным, так как в собранных нами интервью есть очень похожий сюжет: «мой двоюродный брат Паша отдал неизвестному дяденьке велосипед “Орленок” покататься под “честное пионерское” слово. Паша сказал: “Скажите честное пионерское, что вернешь!” Дяденька сказал “честное пионерское” и уехал. Больше велосипеда мы не видели» (ПМА 5: Печаев).

* * *

Реконструкция, осуществленная на основе полуструктурированных нарративно-ориентированных интервью мужчин 1946–1978 г.р., мемуаров и произведений художественной литературы, позволила уточнить представления о пространственно-временных форматах взросления советских мальчиков, активно использовавших в своей повседневности велосипед в 1950–1980-е годы. В частности, рядом деталей дополнена предложенная Р. Муром структура осваиваемого ребенком пространства: три контура; индуцированные и произвольные маршруты; пять типов площадок.

Выявлен период активного функционирования велосипеда в жизненном мире мальчиков в процессе их взросления — примерно с 7 до 15 лет; доказано наличие соответствия между этапами взросления и определенными моделями транспортного средства (зачастую начало нового этапа маркировалось приобретением новой, более взрослой модели велосипеда). Несомненно, на “построение” такого соответствия оказывало влияние массовое производство соответствующих марок изделий советской промышленностью.

Несмотря на то что в младшем школьном и подростковом возрасте велосипед становился центром, вокруг которого объединялись мальчишеские сообщества, регламентация родителями перемещения своих сыновей оставалась значимым фактором взросления примерно до 14 лет. То есть маркерами вырастания из детства выступали “контуры” свободного передвижения, которые стихийно складывались в детской среде в диалоге со взрослыми, в том числе через установление ограничений и их преодоление.

Материалы исследования подтверждают тезис о форсировании взросления посредством преждевременной эксплуатации взрослых моделей велосипеда, что вызывало существенные неудобства и порой приводило к мелким травмам.

Субъективное восприятие велосипеда как атрибута каникул (свободного временипрепровождения) обусловлено тем, что для значительной части территорий, где проживали участники опроса, это было сезонное транспортное средство, его

эксплуатация ограничивалась периодом плюсовых температур. Одним из факторов взросления советских мальчиков можно считать освоение езды на велосипеде, следствием чего становились различного рода эксперименты, аттракционы и соревнования, а также дальние путешествия приключенческого характера. Отдельным и весьма драматичным приключением, содействовавшим взрослению мальчиков, становились кражи велосипедов и противостояния попыткам их хищения.

Источники и материалы

- Гречишkin 2020 – Гречишкин С.С. Все нормально: жизнь и приключения советского мальчика. М.: Захаров, 2020.*
- Драгунский 2019 – Драгунский В.Ю. На Садовой большое движение. СПб.; М.: Речь, 2019.*
- Драгунский 2024 – Драгунский Д.В. Подлинная жизнь Дениса Кораблёва. М.: АСТ, 2023.*
- Панова 1961 – Панова В.Ф. Сережа. Валя. Володя. Евдокия. Л.: Советский писатель, 1961.*
- Седов 1960 – Седов А.В. За рулем велосипеда. М.: Детгиз, 1960.*
- Сухоруков 2018 – Сухоруков Ю.Т. Записки из жизни геолога (отрывки из книги) // Атом. 2018. № 3 (79). С. 30–35.*
- Екимов 1986 – Екимов Б.П. За теплым хлебом. М.: Современник, 1986. С. 292–324.*
- Народное хозяйство СССР 1987 – Народное хозяйство СССР за 70 лет: юбилейный статистический ежегодник. М.: Финансы и статистика, 1987.*
- Промышленность СССР 1957 – Промышленность СССР: статистический сборник / Ред. Л.М. Володарский. М.: Статиздат, 1957.*
- Познер 2015 – Познер В.В. Я обожаю русскую культуру, но человеком русской культуры я не являюсь // Официальный сайт Владимира Познера. 2015. <https://pozneronline.ru/2015/07/12001>*
- ПМА 1 – Полевые материалы автора. Экспедиция в г. Челябинск, сентябрь–декабрь 2020 г. (информант А.В. Иванов, 1973 г.р.).
- ПМА 2 – Полевые материалы автора. Экспедиция в г. Калининград, март 2018 г. (информант В.А. Лисович, 1965 г.р.).
- ПМА 3 – Полевые материалы автора. Экспедиция в г. Кострому, март–июнь 2020 г. (информанты: Р.И. Багуля, 1966 г.р.; М.Т. Бачериков, 1972 г.р.; Ю.И. Викторов, 1966 г.р.; Высоков В.Л., 1967 г.р.; В.С. Корякин, 1963 г.р.; С.Б. Кудряшов, 1960 г.р.; А.Н. Лебедев, 1971 г.р.; Н.П. Лебедев, 1957 г.р.; С.П. Разгуляев, 1973 г.р.; А.М. Скородумов, 1954 г.р.; Г.Н. Смирнов, 1960 г.р.; В.В. Ушанов, 1968 г.р.; М.Б. Чирков, 1954 г.р.; С.В. Чухраев, 1973 г.р.).
- ПМА 4 – Полевые материалы автора. Экспедиция в г. Краснодар, декабрь 2020 г. (информант В.В. Крылов, 1971 г.р.).
- ПМА 5 – Полевые материалы автора, г. Москва, февраль 2019, ноябрь–декабрь 2020 г. (информанты: Д.О. Баженов, 1964 г.р.; В.А. Киш-гонда, 1964 г.р.; И.А. Лесковец, 1950 г.р.; М.В. Мусохранов, 1965 г.р.; В.Ф. Пепехин, 1951 г.р.; Н.В. Петров, 1952 г.р.; А.В. Печаев, 1970 г.р.; С.В. Щербина, 1969 г.р.).
- ПМА 6 – Полевые материалы автора. Экспедиция в г. Новосибирск, сентябрь 2020 г. (информант К.М. Садовский, 1970 г.р.).
- ПМА 7 – Полевые материалы автора. Экспедиция в г. Рязань, февраль 2020 г.

- (информанты: А.А. Брыков, 1959 г.р.; М.Н. Булычев, 1973 г.р.; С.А. Павлушкин, 1956 г.р.).
- ПМА 8 – Полевые материалы автора.** Экспедиция в г. Саратов, февраль 2020 г. (информанты: Е.Н. Балай, 1970 г.р.; А.П. Гнетов, 1957 г.р.; А.А. Душанов, 1973 г.р.; В.М. Егоров, 1973 г.р.; А.С. Елисеев, 1965 г.р.; И.М. Осокин, 1950 г.р.; М.П. Перевезенцев, 1968 г.р.; С.Г. Романов, 1954 г.р.).
- ПМА 9 – Полевые материалы автора.** Экспедиция в г. Ульяновск, сентябрь 2020 г. (информанты: Р.Р. Атнагулов, 1968 г.р.; А.М. Вирясов, 1970 г.р.; Н.Н. Вознесенский, 1968 г.р.; А.В. Кедяркин, 1969 г.р.; С.Д. Поляков, 1946 г.р.).
- ПМА 10 – Полевые материалы автора.** Экспедиция в г. Хабаровск, март 2019 г. (информант И.А. Викулин, 1974 г.р.).

Научная литература

- Беловинский Л.В.** Повседневная жизнь человека советской эпохи. М.: Академический проект; Трикста, 2017.
- Бочавер А.А., Корзун А.Н., Поливанова К.Н.** Уличный досуг детей и подростков // Психология. Журнал Высшей школы экономики. 2017. Т. 14. № 3. С. 470–490. <https://doi.org/10.17323/1813-8918-2017-3-470-490>
- Гадицкая М.А.** Мотоциклы и велосипеды как новые средства передвижения в повседневности южнороссийских колхозников 1930-х гг. // Власть. 2018. Т. 26. № 8. С. 233–238. <https://doi.org/10.31171/vlast.v26i8.6071>
- Жидченко А.В., Рыженко В.Г.** История повседневной жизни омского городка Нефтяников в 1950–60-е гг. Омск: Амфора, 2013.
- Королёва Я.П.** Перемещение подростков по городу: мотивы, возможности и ограничения // Городские исследования и практики. 2020. Т. 5. № 3. С. 54–65. <https://doi.org/10.17323/usp53202054-65>
- Куприянов Б.В.** Жевательная резинка в жизненном мире советских детей 1960–1980 годов (реконструкция по современным воспоминаниям) // Этнографическое обозрение. 2023. № 6. С. 192–210. <https://doi.org/10.31857/S086954152306012X>
- Куприянов Б.В., Кудряшев А.В., Арапова П.И.** Внешкольные пространства социализации советских школьников (социально-педагогическая реконструкция). М.: Сам Полиграфист, 2023.
- Осорина М.В.** Секретный мир детей в пространстве мира взрослых. СПб.: Питер, 2020.
- Радаев В.В.** Раскол поколения миллениалов: историческое и эмпирическое обоснование (Первая часть) // Социологический журнал. 2020. Т. 26. № 3. С. 30–63. <https://doi.org/10.19181/socjour.2020.26.3.7395>
- Рахманкулова Д.Р.** Вещь как мера культуры человека. Автореф. дис. ... канд. филос. наук. Нижний Новгород, Нижегородский гос. педагогический ун-т, 2005.
- Сивак Е.В., Глазков К.П.** Жизнь вне класса: повседневная мобильность школьников // Вопросы образования. 2017. № 2. С. 113–133. <https://doi.org/10.17323/1814-9545-2017-2-113-133>
- Тендрякова М.В.** Антропология детства. Прошлое о современности. СПб.: Образовательные проекты, 2022.
- Толвайшиц Л., Филиппова А.Г.** География детства как новое исследовательское

- направление // Комплексные исследования детства. 2019. Т. 1. № 3. С. 167–173. <https://doi.org/10.33910/2687-0223-2019-1-3-167-173>
- Урри Д. Мобильности. М.: Практис, 2012.
- Херлихи Д. История велосипеда. М.: НЛО, 2009.
- Jones O. Tomboy Tales: The Rural, Nature and the Gender of Childhood // Gender, Place & Culture. 1999. Vol. 6 (2). P. 117–136. <http://dx.doi.org/10.1080/09663699925060>
- Jong S.L., Yunmi P., Tae-Hyoun G. Getting to School on Your Own: The Correlates of Independence and Modes of Active School Travel // Journal of Asian Architecture and Building Engineering. 2023. Vol. 22. No. 3. P. 1430–1443. <https://doi.org/10.1080/13467581.2022.2085721>
- Larsen H.B. Children of the City, a Study of Street Children in Kathmandu, Their Social Practices and Territoriality. Bergen: The University of Bergen, 2003.
- Moore R.C. Childhood's Domain: Play and Place in Child Development. L.: Routledge, 2017. <https://doi.org/10.4324/9781315121895>
- Moore R.C., Young D. Childhood Outdoors: Toward a Social Ecology of the Landscape // Children and the Environment / Eds. I. Altman, J.F. Wohlwill. N.Y.: Springer, 1978. P. 83–130. https://www.sci-hub.ru/10.1007/978-1-4684-3405-7_4?y-sclid=ls693oxkws50124830

Research Article

Kupriyanov, B.V., and P.A. Smirnov. Growing up as a Soviet Boy at the Handlebars of a Two-Wheeled Bicycle [Vzroslenie mal'chika za rulem dvukhkolesnogo velosipeda (rekonstruktsiiia vtoroi poloviny XX v. po sovremennym vospominaniiam)]. *Etnograficheskoe obozrenie*, 2024, no. 6, pp. 229–248. <https://doi.org/10.31857/S0869541524060114> EDN: VSQGKP ISSN 0869-5415 © Russian Academy of Sciences © Institute of Ethnology and Anthropology RAS]

Boris Kupriyanov | <http://orcid.org/0000-0002-1041-6056> | bvkupriyanov@yandex.ru | Moscow City University (4 Vtoroy Selskohoziaistvenny proezd, Moscow, 129226, Russia)

Pavel Smirnov | <https://orcid.org/0009-0000-3818-6582> | smirnopascha@yandex.ru | Kostroma State University (17/11 Dzerzhinskogo Str., Kostroma, 156005, Russia)

Keywords

USSR, soviet childhood, anthropology of things, anthropology of growing up, exploration of space

Abstract

In the second half of the twentieth century, a bicycle was an attribute of everyday life for most Soviet boys. In this regard, it becomes possible to use a retrospective of events related to cycling in reconstructing the process of growing up for this category of the population. Of interest are the spatiotemporal parameters of mobility, cultural practices of using this vehicle, and the adventures of young cyclists. The empirical part of the study consisted of materials obtained during expeditions in 2018–2020 in 11 cities of Russia (method of semi-structured narrative-oriented interviews), the respondents were 50 men born in 1949–1977. Memoirs and works of art were also used. Based on the analysis of sources, it was possible to determine the stages of growing up of Soviet boys who actively used bicycles in their everyday life, marked by the use of different models of bicycles and the gradual expansion of the developed territory.

Funding Information

Russian Science Foundation, <https://doi.org/10.13039/501100006769> [grant no. 23-28-00651]

References

- Belovinskii, L.V. 2017. *Povsednevnaia zhizn' cheloveka sovetskoi epokhi* [Everyday Life of a Person in the Soviet Era]. Moscow: Akademicheskii proekt; Triksta.
- Bochaver, A.A., A.N. Korzun, and K.N. Polivanova. 2017. Ulichnyi dosug detei i podrostkov [Outdoor Leisure for Children and Teenagers]. *Psichologiya. Zhurnal Vysshei shkoly ekonomiki* 14 (3): 470–490. <https://doi.org/10.17323/1813-8918-2017-3-470-490>
- Gaditskaia, M.A. 2018. Mototsikly i velosipedy kak novye sredstva peredvizheniiia v povsednevnosti yuzhnorossiiskikh kolkhoznikov 1930-kh gg. [Motorcycles and Bicycles as New Means of Transportation in the Everyday Life of Southern Russian Collective Farmers in the 1930s.]. *Vlast'* 26 (8): 233–238. <https://doi.org/10.31171/vlast.v26i8.6071>
- Herlihy, D. 2009. *Istoriia velosipeda* [History of the Bicycle]. Moscow: NLO.
- Jones, O. 1999. Tomboy Tales: The Rural, Nature and the Gender of Childhood. *Gender, Place & Culture* 6 (2): 117–136. <http://dx.doi.org/10.1080/09663699925060>
- Jong, S.L., P. Yunmi, and T.G. Tae-Hyoung. 2023. Getting to School on Your Own: The Correlates of Independence and Modes of Active School Travel. *Journal of Asian Architecture and Building Engineering* 22 (3): 1430–1443. <https://doi.org/10.1080/13467581.2022.2085721>
- Koroleva, Y.P. 2020. Peremeshchenie podrostkov po gorodu: motivy, vozmozhnosti i ograniceniia [Teenagers Moving Around the City: Motives, Opportunities and Limitations]. *Gorodskie issledovaniia i praktiki* 5 (3): 54–65. <https://doi.org/10.17323/usp53202054-65>
- Kupriyanov, B.V. 2023. Zhevateľ'naia rezinka v zhiznennom mire sovetskikh detei 1960–1980 godov (rekonstruktsiia po sovremennym vospominaniiam) [Chewing Gum in the Life World of Soviet Children in the 1960s–1980s (Reconstruction Based on Contemporary Memories)]. *Etnograficheskoe obozrenie* 6: 192–210. <https://doi.org/10.31857/S086954152306012X>
- Kupriyanov, B.V., A.V. Kudriashev, and P.I. Arapova. 2023. *Vneshkol'nye prostranstva sotsializatsii sovetskikh shkol'nikov (sotsial'no-pedagogicheskaiia rekonstruktsiia)* [Extracurricular Spaces of Socialization of Soviet Schoolchildren (Social and Pedagogical Reconstruction)]. Moscow: Sam Poligrafist.
- Larsen, H.B. 2003. *Children of the City, a Study of Street Children in Kathmandu, Their Social Practices and Territoriality*. Bergen: The University of Bergen.
- Moore, R.C. 2017. *Childhood's Domain: Play and Place in Child Development*. London: Routledge. <https://doi.org/10.4324/9781315121895>
- Moore, R.C., and D. Young. 1978. Childhood Outdoors: Toward a Social Ecology of the Landscape. In *Children and the Environment*, edited by I. Altman and J.F. Wohlwill, 83–130. New York: Springer. https://www.sci-hub.ru/10.1007/978-1-4684-3405-7_4?ysclid=ls693oxkws50124830
- Osorina, M.V. 2020. *Sekretnyi mir detei v prostranstve mira vzroslykh* [The Secret World of Children in the Space of the Adult World]. St. Petersburg: Piter.
- Radaev, V.V. 2020. Raskol pokoleniia millenialov: istoricheskoe i empiricheskoe obosnovanie (Pervaia chast') [The Millennial Generation Split: Historical and Empirical Justification (Pt. 1)]. *Sotsiologicheskii zhurnal* 26 (3): 30–63. <https://doi.org/10.19181/socjour.2020.26.3.7395>
- Rahmankulova, D.R. 2005. *Veshch' kak mera kul'tury cheloveka* [A Thing as a Measure of Human Culture]. PhD diss. abstract. Nizhegorodskii gosudarstvennyi

- pedagogicheskii universitet.
- Sivak, E.V., and K.P. Glazkov. 2017. *Zhizn' vne klassa: povsednevnaia mobil'nost' shkol'nikov* [Life Outside the Classroom: Everyday Mobility of Schoolchildren]. *Voprosy obrazovaniia* 2: 113–133. <https://doi.org/10.17323/1814-9545-2017-2-113-133>
- Tendriakova, M.V. 2022. *Antropologija detstva. Proshloe o sovremennosti* [Anthropology of Childhood: The Past and the Present]. St. Petersburg: Obrazovatel'nye proekty.
- Tolvaishis, L., and A.G. Filipova. 2019. Geografija detstva kak novoe issledovatel'skoe napravlenie [Geography of Childhood as a New Research Direction]. *Kompleksnye issledovaniia detstva* 1 (3): 167–173. <https://doi.org/10.33910/2687-0223-2019-1-3-167-173>
- Urry, J. 2012. *Mobil'nosti* [Mobility]. Moscow: Praksis.
- Zhidchenko, A.V., and V.G. Ryzhenko. 2013. *Istoriia povsednevnoi zhizni omskogo gorodka Neftianikov v 1950–60-e gg.* [The History of Everyday Life in the Omsk Town of Neftyanikov in the 1950s and 1960s]. Omsk: Amfora.