

Автомобильное интервью: возможности и ограничения (на примере исследования небольших российских городов)

НАТАЛЬЯ ВАДИМОВНА ВЕСЕЛКОВА ^[1]

✉ vesselkova@mail.ru

id <https://orcid.org/0000-0002-0855-8901>

НАТАЛЬЯ БОРИСОВНА ГРАМАТЧИКОВА ^[2]

✉ n.gramatchikova@gmail.com

id <https://orcid.org/0000-0002-2585-7399>

ЕЛЕНА ВИКТОРОВНА ПРЯМИКОВА ^[1]

✉ pryamikova@yandex.ru

id <https://orcid.org/0000-0002-6783-008X>

^[1] Уральский федеральный университет, Екатеринбург, Россия

^[2] Центр истории литературы Института Истории и археологии УрО РАН, Екатеринбург, Россия

Для цитирования статьи:

Веселкова, Н. В., Граматчикова, Н. Б., Прямикова, Е. В. (2026). Автомобильное интервью: возможности и ограничения (на примере исследования небольших российских городов). *Фольклор и антропология города*, 8(1), 286–310.

В литературе о мобильных методах чаще обсуждается пешеходное интервью или повседневные практики автомобильности. Десятилетний опыт применения мобильных методов для изучения пространства малого города позволил обобщить наблюдения относительно возможностей и ограничений автомобильного интервью.

Рассматриваются два значимых отличия автомобильного интервью от пешеходной прогулки, относящиеся к образу пространства и степени его детализации. Дается описание типов автомобильного интервью, в зависимости от того, кто выполняет функции водителя (исследователь или информант), количества участников и планирования данной поездки.

Основное преимущество автомобильного интервью — это возможность добраться до отдаленных мест малого города или района, о которых на пеших прогулках только упоминают. Автомобильные интервью расширяют круг информантов за счет людей, включенных в автомобильные практики, обладающих особым видением города, транспортной инфраструктуры. Спонтанные встречи и разговоры, например, с таксистами, позволяют получить комментарии, выпадающие из социально одобряемого канона.

Представлены ограничения автомобильного интервью: меньшая детализация и ограничения каналов восприятия пространства города из автомобиля, снижение способности информанта совмещать рассказ и передвижение по го-

роду в течение всей поездки, чувствительность некоторых тем. Вместе с тем большая камерность пространства, необходимость базового доверия как характеристики «пассажира одной лодки» в автомобиле, иное, более сложное и менее регламентированное, распределение ролей в автомобиле между интервьюерами и информантами, водителем и пассажирами позволяет получить некоторое дополнительное знание об устройстве сообщества, облегчить, в ряде случаев, обсуждение сложных тем и сформировать с помощью автомобильности дополнительное исследовательское пространство. Особое внимание уделено опыту исследователя-водителя.

Ключевые слова: мобильные методы, автомобильность, типология автомобильного интервью

Дата поступления в редакцию: 01.05.2025

Дата рецензирования: 23.10.2025

Дата принятия к публикации: 03.11.2025

© Н. В. Веселкова, Н. Б. Граматчикова, Е. В. Прямикова, 2026



URBAN FOLKLORE & ANTHROPOLOGY, V. 8. N. 1. 2026


PUBLICATION TYPE: ARTICLE

EDN: MLALQF

Automobile interviews: Their potential and limitations (a case study of small Russian cities)


NATALIA V. VESELKOVA ^[1]

✉ vesselkova@mail.ru

 <https://orcid.org/0000-0002-0855-8901>


NATALIA B. GRAMATCHIKOVA ^[2]

✉ n.gramatchikova@gmail.com

 <https://orcid.org/0000-0002-2585-7399>

ELENA V. PRYAMIKOVA ^[1]

✉ pryamikova@yandex.ru

 <https://orcid.org/0000-0002-6783-008X>

^[1] Ural Federal University, Yekaterinburg, Russia

^[2] Center for the History of Literature, Institute of History and Archaeology, Ural Branch of the Russian Academy of Sciences, Yekaterinburg, Russia

For citation:

Veselkova, N. V., Gramatchikova, N. B., Pryamikova, E. V. (2026). Automobile interviews: Their potential and limitations (a case study of small Russian cities). *Urban Folklore & Anthropology*, 8(1), 286–310.

In the literature on mobile methods, pedestrian interviews and everyday driving practices are discussed far more often than automobile (in-car) interviewing. Ten

years of experience using mobile methods to study small-town spaces provides the basis for summarizing observations. This article examines two significant differences between automobile interviews and walking tours, relating to the image of space and the degree of detail it conveys. Various types of automobile interviews are described, depending on who drives (researcher or informant), the number of participants, and the planning of the trip. The primary advantage of automobile interviews is the ability to reach remote areas of the city that are only alluded to during walking tours. Automobile interviews help expand the pool of informants by including people engaged in everyday driving and possessing a unique perspective on the city and its transport infrastructure. Spontaneous encounters and conversations, for example with taxi drivers, can yield comments that fall outside the socially accepted canon. The limitations of automobile interviews are presented: less detail and limited channels for perceiving urban space from a car, a reduced ability of the informant to integrate narration with the movement of the trip, and the sensitivity of certain topics. At the same time, the greater intimacy of the space, the need for basic trust as a characteristic of a shared sense of “passengers in the same boat” in a car, and the different, more complex and less regulated distribution of roles in the car between interviewers and informants, driver and passengers, allow for some additional insight into the structure of the community, facilitate discussion of complex topics, and create an additional research space through the use of automobility. Particular attention is paid to the experience of the driver-researcher.

Keywords: mobile methods, automobility, typology of automobile interviews, driver-researcher

Received: 01.05.2025

Revised: 23.10.2025

Accepted: 03.11.2025

© N. V. Veselkova, N. B. Gramatchikova, E. V. Pryamikova, 2026



Несколько лет назад мы пытались обобщить свой опыт мобильных интервью, но материала было слишком много, поэтому решили сосредоточиться на пешеходных интервью¹, отложив анализ автомобильных на будущее. Обращение к специфике «интервью на колесах» сейчас — дань памяти ушедшему коллеге и другу Михаилу Вандышеву и продолжение нашей общей работы в дополненном составе. Цель статьи — подвергнуть ревизии и рефлексии познавательные возможности и ограничения автомобильного интервью; эмпирической базой служит опыт таких интервью, накопленный в исследованиях 2013–2023 годов².

¹ См. [Веселкова, Вандышев, Прямикова 2019].

² «Места памяти в молодых уральских городах: особенности построения идентичности» (РГНФ-«Урал», 2013–2014, рук. М. Н. Вандышев), «Масштабирование социальной памяти поколений в городах “старой” и “новой” индустриальности» (РФФИ, 2018–2020, рук. М. Н. Вандышев); «Траектории мобильности трудоспособного населения малых и средних моногородов различного профиля» РФФИ, 2018–2020, рук. Н. В. Веселкова), «Мечты и память: нарративные ландшафты небольших уральских городов (1960–1980)» (РФФИ, 2021–2022, рук. М. Н. Вандышев, Л. В. Енина); руководство Н. Б. Граматчиковой фольклорной практикой студентов-филологов в г. Ирбит

Под автомобильным интервью мы понимаем метод эмпирического исследования, основанный на общении с информантами в ходе передвижения на автомобиле. Два важнейших контекста, привлекаемых для раскрытия темы, — это, во-первых, традиция мобильных методов в социальных науках и, во-вторых, исследовательская автомобильность в целом, включающая опыт поездок в качестве пассажира и за рулем, не обязательно с информантами. И тот, и другой контекст выводят на значимые пересечения с социальной практикой экскурсий.

Действительно, мобильные методы многое роднит с исследованиями экскурсий. И по сегодняшний день львиная доля публикаций про мобильные интервью посвящена пешеходным передвижениям, а то, что касается интервью на колесах, тонет в описаниях автомобильности, различных ее аспектов³. Одна из первых работ, где информантом выступает водитель транспортного средства, относится к рубежу 1970–1980-х и принадлежит Кристоферу Холлоуэю. Ныне признанный мэтр *Tourist Studies*⁴, в той публикации он сетовал на недостаточный интерес социологов к туристской индустрии [Holloway 1981: 378]. При сегодняшней популярности исследований туризма это кажется странным, но весьма показательным для пережитого *Tourist Studies* взлета. На полевых данных 1978 года Холлоуэй сравнивал действия водителей автобусов с функциями гидов, привлекая ресурс ролевой теории, интеракционистской перспективы и качественной методологии и обосновывая тем самым «социологический подход к экскурсиям» [Holloway 1981]. Для нашей темы эта работа интересна наблюдениями и интервью с водителями.

На сегодняшний день мобильные методы обнаружили свою продуктивность в самых разных сферах исследований и с успехом используются, как напоминает Габриэль Линч, не только в изучении мобильности, равно как и мобильность изучается не только мобильными методами [Lynch 2024: 2]. Мобильные методы в целом возникли в контексте пространственного и мобильного поворотов — из потребностей и специфики современных исследований: изучать происходящее изнутри, максимально приближаясь к повседневным практикам. Приступая к реализации проекта «Места

(Свердл. обл., 2022); «Музей малого города: множественность культур памяти (историко-социологический анализ)» (РНФ, 2021–2023, рук. Л. Н. Мазур). В общей сложности 28 городов и целый ряд деревень, сел и поселков.

³ Антрополог и фольклорист Т. Б. Щепанская опирается в основном на визуальные материалы, интервью используется как дополнительный метод [Щепанская 2016а; 2016б].

⁴ Книга Кристофера Холлоуэя «Туристический бизнес», впервые выпущенная в 1983 году, превратилась в интеллектуальный бестселлер: дополненная соавторами, в 2022 году она вышла уже двенадцатым изданием, увеличившись в объеме почти в три раза [Holloway, Humphreys, Davidson 2009]!

памяти в молодых городах» в 2013 году, мы исходили из необходимости «дать слово самому городу», в соответствии с положениями акторно-сетевой теории. Еще одним важным основанием для такого обращения была концепция производства пространства Анри Лефевра: чтобы проживаемое пространство конкретизировалось в повседневности горожан, нам нужно было эти практики воспроизвести. Участвуя в мобильных интервью, информанты иногда упоминали, что избранный ими маршрут действительно был привычным путем передвижения по городу.

В своей пионерской методологической работе Маргарет Кузенбах вводит критерий «естественности», по которому выделяет «естественные» go-alongs, когда исследователь сопровождает информанта в его обычных передвижениях, и «надуманные, или экспериментальные» go-alongs, когда информанта перемещают на незнакомую территорию или вовлекают в нехарактерную для него деятельность [Kusenbach 2003: 463–464]. Развивая это деление, Джеймс Эванс и Фил Джонс подчеркивают, что в первом случае информант знаком с территорией и сам определяет маршрут, тогда как во втором территория знакома исследователю и маршрут исходит от него [Evans, Jones 2011: 850]. В наших интервью информанты, жители небольших городов и поселков, действовали на своей территории: они сами определяли маршрут, но выстраивали его в ответ на запрос показать город, рассказать о нем приезжим исследователям. Подобные передвижения, сопровождаемые разговорами с пассажирами, вполне привычны таксистам, водителям служебных машин и музейным работникам. Для других информантов такие «экскурсии» в разной степени выбивались из их каждодневных практик или, наоборот, соответствовали им.

Маргарет Кузенбах также ввела деление мобильных интервью на совместные прогулки (walk-along) и поездки (ride-along) [Kusenbach 2003]. Понятие ride-along допускает любое средство передвижения — от велосипеда до грузовика [Wegerif 2019], поезда [Juschten, Preyer 2023] или мотоциклетного/велотакси [Turner, Nguyen 2025]. Поскольку мы рассматриваем поездки только на легковых машинах, будем использовать термин «автомобильное интервью».

Способ передвижения выбирают сами информанты: либо они с самого начала предлагают и организуют поездку, либо эта идея возникает у них во время стационарного или пешеходного интервью, которое в итоге становится комбинированным. Такая незапланированная (исследователем) автомобильность хорошо описана у Джорджины Дрю, Уильяма Скиннера и Дугласа Бардсли, антропологов из университета Аделаиды, изучающих «гидросоциальную адаптацию» австралийских фермеров. Исследователи считывали на пешие прогулки с информантами, но неожиданно основным методом стали инициированные фермерами поездки на

пикапах — drive and talk [Drew, Skinner, Bardsley 2022: 5]. В нашем случае автомобильность не является совершенно неожиданной: планируя мобильные интервью, мы предусматриваем как пешие, так и автомобильные передвижения, однако конкретный формат, подчеркнем еще раз, определяется информантом.

Автомобильность — безусловная часть разнообразных практик, «даже» в пределах малого города, где, как часто говорят, легко обойти все пешком. Относительная компактность пространства малого города как нельзя лучше подчеркивает базовую характеристику автомобильного передвижения, справедливую как для обычной жизни, так и для исследовательского интервью, — назовем эту характеристику «двойственностью автомобильности». Современные города, и малые в том числе, спланированы прежде всего с учетом автомобильных передвижений, в этом плане пешеход в каком-то смысле вторичен по отношению к автомобилю [Colonnese, Rosa 2021: 304–305]. Будучи повседневной практикой, автомобильность вездесуща и не нуждается в каких-то обоснованиях (современный человек может и за хлебом на машине съездить, если слегка переиначить советскую классику) — но, в то же время, обладает отличительными чертами. Их анализу в исследовательском контексте и посвящена эта статья.

Детализация увиденного

Мобильное интервью способствует детализации повседневных практик передвижения по городу, любые элементы городского пространства могут стать объектом внимания как самого информанта, так и исследователя. Информантка из г. Заречного, молодая девушка, рассказывая о своем городе, показывает кусты барбариса, мимо которых проходила в детстве по дороге в музыкальную школу и даже жевала их ароматные листочки. Так возникает «детализированное описание ситуации, чувствительное к пространственности происходящего, его материальности, эмоциональности и мультисенсорности опытов ее участников», которое Оксана Запорожец справедливо считает одним из основных достоинств мобильных методов⁵ [Запорожец 2017: 43]. Жан Франсуа Агояр, используя метод модального анализа, предлагает информантам сосредоточиться на описании своих прогулок. Что могут открыть улицы, тупики и переулки? «Такое приглашение к бродяжничеству может изменить наше ментальное отношение к городским явлениям. Оно подталкивает нас к тому, чтобы окунуться, продумать повседневную жизнь через ее собственную логику, сразу же обосноваться в незна-

⁵ Оксана Запорожец, отмечая подобную детализацию, ссылается на статью [Ross et al. 2009].

чительном, множественном, неоднородном» [Augaurd 2007: 6]. Так и мы в ходе мобильного интервью сразу же погружались в множественное неоднородное пространство города.

Отличается ли детализация в пешеходном и автомобильном интервью? По мнению Габриэль Линч, достоинства исследования за рулем (*driving research*) не столь очевидны, как у пешеходного. Пешую прогулку принято считать более естественной, приятной, открытой к ощущениям и общению, нежели поездку на автомобиле. Безусловно, в процессе автомобильного интервью мы также слышали детальные описания, но они чаще всего относятся к отдельным пунктам движения и связаны с остановками в ходе поездки. Обычно такие остановки продуманы заранее, и именно они дают возможность детализации. Маршруты проезда до остановок могут варьироваться. В условиях пешеходного интервью маршрут тоже может быть определен до его начала, но у города больше шансов вмешаться и напомнить о себе, поскольку движение более медленное и фиксация сопровождающих объектов гораздо выше.

Другие исследователи отмечают, как совместная поездка способствует общению: сам ритм передвижения, стимулы внутри и извне машины [Goodwin, Goodwin 2012; Pearce 2017], общий опыт, созерцательное пространство-время (*contemplative space-time*), соотнесенность с ландшафтами и сообществами, см. обзор [Lynch 2024: 2]. При этом *drive-alongs* могут рассматриваться только как сопровождение водителя в его запланированной поездке — и это будет такой же показ города или определенных мест, как в пешем интервью, но на колесах [Dahl, Tjora 2023].

Образ пространства

Различия в видении окружающего пространства в пешеходном и автомобильном интервью неизбежны и очевидны, сам комфорт пассажиров в автомобиле, их увлеченность совместным разговором способны ограничивать внимание к тому, что «пробегает» за окном транспортного средства. При передвижении в автомобиле пространство предстает размеченным иначе, нежели это представляется пешеходу. Соответственно, оно иначе предьявляется и воспринимается исследователем: «Город, как говорится, три улицы, четыре светофора <...> в принципе из любой точки города можно пешком там минут за 12 легко пройти»⁶. В приведенной цитате мы видим город глазами автомобилиста, где при отсутствии дорожных пробок пространство преодолевается за считанные минуты. Пеше-

⁶ М33, Пушкино, 2022. Здесь и далее для цитат из интервью используется шифр, в котором обозначены пол и возраст информантов, город и год.

ходные интервью, безусловно, отнимают гораздо больше времени и сил как информанта, так и самого исследователя.

Когда перемещаешься по незнакомому городу, то передвижение в автомобиле может скрыть такие особенности ландшафта, как подъемы и спуски, длительность отрезков маршрута, удобство тротуаров и заботливо установленных лавочек (обративших на себя внимание в Пушкино Московской области) или, напротив, отсутствие тротуаров за пределами центра. Можно говорить об относительной, условной связи ландшафта с окружающей средой и территорией [Bianconi 2021]. В ходе мобильного интервью некоторые особенности ландшафта несущественны для пешехода, но требуют объездов для машин: водные потоки, даже небольшие, легко преодолеваемые через пешеходные мостики, заброшенные железнодорожные пути, лишившиеся переездов, пешеходные проходы через промзоны и др., то есть связанность районов города различается при пешей и автомобильной экскурсии.

С другой стороны, автомобильное передвижение по улицам города дает быстрое и развернутое представление о состоянии жилищного хозяйства, дорожного покрытия, об отношениях внутри городского сообщества (поведение пешеходов и коммуникация водителей в небольших поселениях всегда более расслабленная, нежели в больших городах). Именно в ходе автомобильного интервью с большей вероятностью возникает тема дорожной инфраструктуры — например, что в городе вообще нет светофоров (Далматово Курганской обл., 2019), дороги уникально разбитые (Данилов Ярославской обл., 2022), какой-то отрезок пути считается аварийным (Качканар Свердловской обл., 2022).

Обычно автомобильное интервью строится как дискретное — с «вылазками» и приближением к достопримечательностям с сообщением информации о них или с остановками, рассказом и наблюдением из машины. Ландшафт тем самым может представляться как набор остановок, наиболее важных с точки зрения информанта.

Безусловным преимуществом автомобильного интервью является возможность достигать удаленных мест, о которых пешеходы, как правило, только упоминают. В Медногорске (Оренбургская обл., 2022) информанты целенаправленно везут нас на границу города, чтобы показать мемориал «Колокол памяти», посвященный погибшим в Афганистане и Чечне, а также ликвидаторам аварии на Чернобыльской АЭС. Здесь же звучит рассказ о легендарном изменении городских знаков на въезде в город:

В конце семидесятых — восьмидесятых годов министерская проверка летела самолетом в Орск, но их пункт назначения был город Медногорск, металлургический комбинат. Вот. И <...> когда они ехали на такси из Орска, так как не было

никаких опознавательных знаков города Медногорска — они проехали Медногорск мимо и доехали почти до Кувандыка. Потом они развернулись и уже поняли, что в низине наш город находится. Невидимый с трассы. Они вернулись в Медногорск и директору, на тот момент Хилько Михаил был директор Медногорского медно-серного комбината, они ему сделали выговор; и он тут же накидал эскиз будущего символа нашего города. <...> И в итоге умельцы медно-серного комбината сделали такой прекрасный ключ⁷.

В Инте (республика Коми) описание карты города предшествует автомобильной части мобильного интервью как объяснение необходимости использования автомобиля. Город слишком растянут в пространстве, и, чтобы увидеть шахты, или точнее то, что от них осталось, нужен автомобиль:

У нас город разделен, получается, по секторам, так скажем: западная, э-э-э получается, так как там стояла шахта «Западная», именно город, [пауза] э-э капитальная — это район э-э «Капитальной» шахты, восточная — это район «Восточной» шахты. Э-э-э сорок лет, по-моему, там тоже шахта стояла. Пятнадцатая интинская так же это — всё у нас, ну, то есть по секторам. У нас, если я не ошибаюсь, было восемь или девять шахт⁸.

По нашему опыту, автомобильное интервью в сравнении с пешеходным гораздо больше зависит от времени суток и трафика, предопределяя тем самым корректировку маршрута в пользу улиц с определенной интенсивностью движения, в том числе, повторим, и в городах относительно небольших. Ходить при вечернем освещении может быть необычно и интересно, а вот ездить и смотреть по сторонам — сложно, видимость при движении резко снижена. Существенны время года и погода. Ричард Карпиано, работавший в заснеженном Висконсине, пишет, что суровая зима стала серьезным препятствием для пешеходных интервью. Автомобильный формат мог бы спасти ситуацию, но был отвергнут из соображений логистики и безопасности: поскольку Карпиано проводил исследование в одиночку, либо ему, либо информанту пришлось бы вести машину в ситуации интенсивного трафика, на обледеневшей или темной дороге [Carpiano 2009: 269]. Работа в команде, однако, совсем не исключает информанта или исследователя за рулем.

Поездка в автомобиле неизбежно сопровождается разнообразными звуками движения, которые затрудняют работу с аудиозаписью, а заметки от руки делать почти невозможно. Некоторые ис-

⁷ Ж49, Медногорск, 2022.

⁸ М30, Инта, 2021.

следователи принимают решение вообще отказаться от записей на ходу и фиксировать увиденное сразу после поездки [Wegerif 2019: 8]. Следует отметить, что запись на диктофон во время пешеходного интервью также может быть весьма сложной для расшифровки в силу посторонних звуков, прежде всего проезжающих машин.

Познавательные возможности

Наиболее очевидные познавательные возможности автомобильного интервью заключаются в достижении удаленных дестинаций и защите от неблагоприятных факторов окружающей среды (климатических, сенсорных). При этом восприятие пространства в автомобильном режиме приближено к обычным автомобильным практикам обитателей города.

У такого интервью может быть еще одно, менее очевидное, преимущество. Автомобиль образует тесное замкнутое пространство, неизменно кому-то принадлежащее — либо местному жителю-«экскурсоводу» (или его знакомому), либо, реже, исследователю. Пространство автомобиля (если только это не арендованная машина, но с сервисами каршеринга в малых городах мы пока не встречались) наполнено знаками, много говорящими наблюдателю: амулеты-обереги, иконы на приборной доске, устройство навигаторов, степень чистоты салона, личные вещи, настройки радио и др. Таким образом, само пространство личного автомобиля (не служебного и не взятого в аренду) представляет собой разнообразные аффордансы для исследователя, внимание к которым позволяет узнать/понять спутника лучше, быстрее и глубже, чем в ситуации пешей экскурсии. В этом смысле автомобильное интервью представляет собой нечто среднее между пешей прогулкой и посещением дома или работы информанта, когда мы получаем информацию не только из рассказа и показа, но и восприятия «принадлежащей» информанту среды.

Вопреки кажущейся большей «защищенности» от внешних факторов совместная поездка в автомобиле — как базовая часть автомобильного интервью — актуализирует больше физиологических, физических, гендерных параметров, чем в более нейтральной ситуации пешей прогулки-беседы; в основном за счет довольно близкого телесного контакта в замкнутом пространстве в течение времени поездки-интервью. Не случайно Габриэль Линч упоминает «базовое доверие» как условие *sine qua non* для подобных поездок [Lynch 2024: 14]. Становится важен рост человека (насколько комфортно он будет чувствовать себя в салоне машины), то, как он переносит поездки (например, сможет ли он в силу возраста и со-

стояния суставов легко переходить из сидячего режима к ходьбе и обратно) и др.⁹

Таким образом, если автомобильное интервью и проигрывает в детализации внешнего пространства, то оно возмещает этот «проигрыш» обогащенным знанием об информантах. Потенциал автомобильного интервью заключается, в числе прочего, и в том, какие отношения складываются во время такого типа передвижения в замкнутом пространстве, то есть в формировании того «совместного исследовательского пространства», о котором кратко, но определенно пишет Линч.

Типы автомобильного интервью

Чем ближе мобильное интервью к качественному полюсу, тем в большей степени решение о способе передвижения принадлежит информантам. В наших исследованиях инициатива автомобильной поездки обычно исходит именно от них. Если информант сам за рулем, он заранее рассчитывает свои силы совмещать вождение и общение в режиме «экскурсии». Иногда информант приглашает кого-то из своих знакомых на роль водителя, в таком случае у него самого больше возможностей для контакта глазами, рассказчик может частично развернуться к исследователям.

Рассмотрим особенности автомобильного интервью подробнее в нижеследующей типологии. Основное деление проведено в зависимости от того, *кто за рулем*: информант или исследователь. Кроме того, учитываем *состав участников*: за рулем сам информант или его помощник, а также *степень запланированности*: планирует ли информант поездку заранее, либо уже происходящая поездка превращается в интервью. Представлены не все возможные типы автомобильных интервью, а только наиболее яркие, выделенные в ходе обобщения исследовательского опыта.

1) *За рулем информант, точнее, общительный водитель такси или служебной машины*, поездка *не планировалась как интервью*, однако любознательные пассажиры могут многое почерпнуть посредством такой случайной этнографии (accidental ethnography), см. [Lynch 2024]. Таксист в Петровске-Забайкальском (Читинская обл.) первым делом поведал почерпнутую «из интернета» версию о том, что декабристов тут было человек 50 или 40, 11 женщин: «дворяне, из города — чем заниматься? устраивали оргии; детишек воспитывали, с деньгами»¹⁰. Другой водитель неодобрительно

⁹ Несомненно, важна и марка и модель автомобиля, на котором происходит передвижение во время автомобильного интервью, однако здесь у нас нет объемной выборки.

¹⁰ М59, Петровск-Забайкальский, 2023. Из полевых материалов авторов, на диктофон не записывалось.

высказался о реализуемом тогда в городе благоустройстве Дамской улицы с восстановлением части Каземата:

Переоборудуют улицу, в центре, там проект, и что. Поставят скамейки вдоль берега, будут там, молодежь, подростки пиво пить, и что. Лучше бы сделали что-то для детей, какие-нибудь аттракционы, карусели. Все больше-то пользы было. Я разговаривал с [непонятно], он тоже считает, что сделают тюрьму как квадрат, зачем нам, превратят в туалет. Денег на [видео] камеры нет. Если бы в большом городе, то, может, имело бы смысл. А у нас нет¹¹.

Такого рода «незапланированные» высказывания сильно отличаются от традиционного для Петровска-Забайкальского почтения декабристской темы и энтузиазма музейщиков по поводу подержанного проекта благоустройства. Подобным образом, добираясь на такси до завода в Каслях (Челябинская обл.), мы узнали о том, как «в двухтысячные все распилили», о неприязни к выкупившему предприятие «москвичу»¹².

В более продолжительной поездке (Соликамск — Березники, Пермский край), осведомившись, удобно ли водителю рассказывать о том, где мы проезжаем, договариваемся об использовании диктофона. Информант называет встречаемые объекты, сообщает что-то из их истории. Разговор при этом обнаруживает несовпадение рамок референции: очевидные для местного жителя топонимы (Родники) и обиходные названия (Первый рудник) непонятны приезжим исследователям, что, в свою очередь, вызывает недоумение у рассказчика:

Нет, нет, это всё Первый рудник, [пауза] Первый рудник. [Первый рудник чего, какого производства?] Калийных удобрений [язвительно]. <...> Да, это всё один из старейших рудников. Да. [пауза] Во время... после революции, по-моему, начали¹³.

Информанту не приходит в голову произнести полное название (возможно, оно и не обиходно), которое вскоре, увидев надпись на здании, зачитывает вслух интервьюер: «Соликамское калийное рудоуправление № 1. Первый калийный комбинат, дата пуска 14 марта 1934 года». Такие озвучивания являются обычной практикой мобильных интервью, вот только на скорости не все получается прочесть, а пояснения информанта не всегда дают достаточный

¹¹ М40, Петровск-Забайкальский, 2023.

¹² М (возраст неизвестен), Касли, 2021. Из полевых материалов авторов, на диктофон не записывалось.

¹³ М54, Соликамск, 2019.

эффект, как можно видеть на примере другого интервью, в Верхней Салде (Свердловской обл.): «[Сейчас где мы едем?] Сейчас мы едем по улице Восточной. [Угу. Это какой-то район?] Ну да, жилой район»¹⁴. Обозначить местоположение удалось с точностью до улицы, но не (микро)района. Интерес к названию района, возможно, все-таки сыграл свою роль чуть позднее, когда информант показал «два дома, ограждены даже заборчиком, называют “Московский дворик” ... ([живет] руководство из Москвы)»¹⁵. Уже в другой части маршрута, когда речь зашла про местные названия, разговор еще раз вернулся к этому месту: «Московский дворик, как только построили, сразу же назвали “Московский дворик” так. Даже жители уже в такси садятся: “Нам-нам, нам Московский дворик”»¹⁶. Другой выразительный вернакуляр описывает соседство с закрытым кладбищем: «У нас вот этот вот район называется “Живые и мертвые”. [Почему?] А потому что тут живые, а вот за этим районом старое кладбище. Вот его назвали в народе “Живые и мертвые”»¹⁷. Информант сделал крюк, чтобы подъехать с той стороны, откуда видны памятники, упомянув, что здесь похоронен его дедушка.

Когда обмен репликами в транскрипте незапланированного интервью перемежается комментариями «длительная пауза, скрипы, езда», поддержать разговор помогают закономерно возникающие «дорожные темы»:

[Спокойная эта трасса считается?] Ну сейчас все в отпуске, полегче... И Пермская сейчас спокойнее. А так, вечером, особенно в зимнее время, — тяжеловато. [А то я смотрю, вроде, ненапряженное движение]. Сейчас час пик пойдет, особенно утром, до полдевятого. И с полпятого до семи часов. Летом еще ничего. Сейчас много людей в отпуске. Сейчас вот начнется осень — ни проехать, ни обогнать¹⁸.

Впрочем, «дорожная тема» сопровождает и вполне насыщенные интервью, помогая вникать в особенности местных культур мобильности, будь то работа ДПС: «Пристегнулись? [Да, конечно <...> У вас тут следят, служба ДПС?] Следят периодически, но у нас камер много, т. е. на это не надо делать скидку, что не стоят»¹⁹, — или качество дорог, осязаемое в виде восклицаний информанта и комментариев транскрибера: «[внешний треск или наезд на яму] Да что ж такое за дороги! [возмущенно]. [Пауза]»²⁰. По мере того, как

¹⁴ М43, Верхняя Салда, 2018.

¹⁵ М43, Верхняя Салда, 2018.

¹⁶ М43, Верхняя Салда, 2018.

¹⁷ М43, Верхняя Салда, 2018.

¹⁸ М54, Соликамск, 2019.

¹⁹ М47, Первоуральск, 2019.

²⁰ М43, Верхняя Салда, 2018.

продвигаемся на окраину, комментарии становятся все выразительнее: «[кочки на дороге, похоже, что очень тихо выругался]»²¹.

Роль участников автомобильного интервью двойственна: информант-водитель и исследователь-пассажир. Это хорошо ощущается в организации внутреннего пространства автомобиля и происходящего в нем общения. Водителю привычен фон радио, интервьюеру же, понимающему, как сложно будет расшифровывать аудиозапись, приходится просить: «А можно сделать потише музыку, чтоб она тут не перебивала? Ага, спасибо»²². Транскрипты автомобильных интервью с завидной регулярностью воспроизводят эту фразу: «А можно попросить потише музыку, чтоб вот лучше слышно было»²³; «[музыка (веселая), пауза] [Можно чуть-чуть музыку приглушить?] Да-да, конеш [громко играет музыка]»²⁴.

Развернутые, с полноценной записью интервью с таксистами получаются, когда при использовании такси удается договориться об отдельной поездке, чтобы водитель показал город. Он выступает как местный житель, но может сыграть роль и его опыт водителя такси. В ответ на вопрос, интересуются ли здесь люди историей, местные и приезжие, верхнесалдинский таксист рассказал, как однажды «один человек приезжий сел в машину и говорит: “Покажи мне город”. Мы с ним, наверное, часа два катались», тот «сидел и смотрел в окно», пока не увидел свой дом, где жил в детстве, и вспомнил его»²⁵.

Автомобильные интервью с заранее рекрутированными участниками зачастую оказываются комбинированными, здесь многое зависит от того, приглашен ли человек в связи со своей должностью или просто как горожанин. Встречи с должностными лицами обычно начинаются на месте службы и только затем могут перейти в автомобильный формат. Поездка становится продолжением ранее начатого разговора, приобретая в то же время черты ознакомительной экскурсии, с элементами презентации и даже отчета (так, в Данилове, энтузиаст городского благоустройства из числа работников администрации показ объектов сопровождала комментариями о том, какие заявки по их благоустройству и когда были поданы, в какой стадии находятся: в разработке, поддержаны и др.).

2) За рулем (заранее рекрутированный) информант, стационарное интервью продолжается как автомобильное. Это довольно распространенная комбинация, выражающая заинтересованность и вовлеченность информантов, их готовность провести

²¹ М43, Верхняя Салда, 2018.

²² Верхняя Салда, 2018, на второй минуте записи.

²³ Соликамск, 2019, на третьей минуте записи; остаются звуки машины; на обратном пути снова играет радио, интервьюер уже не пытается просить его убавить.

²⁴ Первоуральск, 2019, музыка убавлена через несколько минут.

²⁵ М43, Верхняя Салда, 2018.

с исследователями продолжительное время, до нескольких часов. Так, начавшееся в заводууправлении интервью с представителем руководства предприятия продолжается поездкой по городу с посещением Выставочного зала Исторического музея (юбилейная выставка о заводе) и обедом в кафе, затем едем на плотину, снова по городу по поселкам (Серов, 2018). С учителем истории, руководителем школьного музея сначала общаемся в учительской, затем он предлагает отвезти на своей машине в поселок, где находился военный госпиталь, школьники ухаживают за памятником на братском захоронении. Директор школы выражала сильное сомнение, получится ли у нас добраться и, как выяснилось позднее, оказалась права: легковушка не смогла проехать из-за снежного заноса. Вышли из машины и, преодолевая ощутимый встречный ветер, пытались дойти пешком, но тщетно. Осмотрели руины больницы и продолжили поездку в другом направлении (Медногорск, 2022).

На следующий день другие информанты забрали нас прямо от гостиницы, тоже включили в свой автомобильный маршрут этот поселок — и застряли на том же самом месте. Этот снежный занос стал почти мистической преградой, показавшей, как реальность по-латуровски дает сдачи, четко обозначая предел мобильности, предел возможностям исследовательского вторжения — но также и предел локальной компетентности наших информантов, как бы решительно они ни были настроены. В то же время, исключительное единодушие и настойчивость информантов в стремлении непременно привезти исследователей в некую супердестинацию, невзирая на явно сомнительные погодные условия, сами по себе высоко информативны. Пусть и не прибыв к этому памятнику, мы получили специфически «мобильные» (в дополнение к рассказам и публикациям) свидетельства особой значимости этого места в мемориальном ландшафте изучаемого поселения.

3) За рулем знакомый/родственник информанта — это разновидность группового интервью с разделением функций водителя и «экскурсовода».

Распределение ролей может отличаться: например, ведет рассказ жена, а муж сосредоточен на вождении, но включается с комментариями (Первоуральск 2018, Медногорск 2022), или оба участвуют почти в равной мере, на ходу распределяя тематику: «[муж — жене]: Наверное, ты про достопримечательности будешь рассказывать, а я про хулиганье какое-нибудь [улыбается]»²⁶.

Активное участие обоих супругов несколько усилило детализацию показа города, поскольку говорили они практически наперебой. Тем не менее, две запланированных больших остановки — усадьба в Пушино и церковь, особо значимые для участников, ока-

²⁶ М33, Пушино, 2022.

зались описаны более подробно, нежели другие элементы городского пространства.

В другой ситуации участник договаривается со знакомым водителем, чтобы добраться до отдаленных мест. Так в Инте нас дважды привозили на кладбище в бывшем шахтерском поселке, где впервые был установлен памятник политзаключенным:

Я просто хочу вас свозить в одно место. Ну, чуть-чуть попозже у меня освободится друг близкий, и мы бы вас свозили на один из памятников тоже, э Дзимтеней называется <...> он находится просто в другой части города²⁷.

Такие «приглашенные» водители держатся несколько отстраненно, отвечают на вопросы только после персонального обращения, временами подают реплики, как бы соглашаясь с основным участником, или задают уточняющие вопросы:

[Если бы к вам приехал ваш знакомый, который никогда не был в Инте, что бы вы показали в городе?] [Водитель:] Наверное, даже не знаю, чё показать. <...> По площади бы прошлись для начала. <...> По Горького как называется? Как еще называется? [Основной участник:] По Бродвею, да. [Водитель:] Ну да. <...> Просто посмотреть город, походить [смеется]. [Вы что смотрели бы? Что показывали?] [Водитель:] Да просто. Не знаю даже, что и показать [смеется]. Я говорю, я не умею рассказывать! [Смеется]²⁸.

Это интервью делится на две неравные части, первая — по центру Инты, пешеходная, очень насыщена значениями и символами. Рассказ о городе, в котором жили поколения родственников информанта, где прошло его детство, отличается постоянным чередованием личных воспоминаний, исторических событий и памятных мест. Вторая часть — автомобильная, гораздо менее насыщена. Возможно потому, что усилия исследователей были направлены на то, чтобы разговорить водителя, в то время как основной участник уже устал, поскольку в целом интервью проходило более двух часов.

Не будучи словоохотливым и не превращаясь в ключевого информанта, водитель, тем не менее, может оказаться носителем истинной экспертности, как девушка-водитель в другом интинском интервью, ранее работавшая в музее.

4) *За рулем исследователь, чередование пешего и автомобильного интервью.* То, как исследователь прибывает в поле, на встречу с информантом, по наблюдению антрополога Марка Вегерифа, оказывает глубокое воздействие на восприятие места и местности, на

²⁷ М30, Инта, 2021.

²⁸ М32, Инта, 2021.

то, как будет генерироваться наше знание [Wegerif 2019: 2]. Наши информанты, независимо от темы исследования и города, часто интересуются, как мы добирались, предполагая использование автомобиля — тогда они могли бы включить в свои объяснения тот или иной въезд в качестве ориентира. Двое из нас, однако, обычно добираются общественным транспортом и только одна (НГ) предпочитает собственный автомобиль даже на дальних расстояниях.

Начать хотелось бы с наблюдений, позволяющих сопрычь опыт исследователя и собственно водителя, в машину которого садятся информанты и/или коллеги. Двойственность положения «исследователь/водитель», а также «водитель-женщина» позволяет на себе ощутить многие невидимые границы, возникающие именно во время автомобильного интервью, все участники которого находятся в одном, движущемся, в подавляющем большинстве — принадлежащем кому-то персонально — пространстве.

Если за рулем информант, он полностью сосредоточен на управлении автомобилем, рассказ звучит «по остаточному принципу», укладываясь в те временные отрезки, которые проезжает автомобиль между определенными им же локациями; если за рулем исследователь, то надежда только на средства фиксации, поскольку оперативно реагировать, вести беседу и одновременно управлять автомобилем в незнакомом городе довольно сложно. Плюс такого расклада можно усмотреть в том, что так снижается довлеющая роль исследователя с диктофоном.

Водитель-исследователь — двойственная роль, поскольку он одновременно — тот, кто задает контур поездки, и тот, кто управляет машиной, то есть фигура «служебная». Последнее проявляется в следовании указаниям информантов (как проехать, где встать) — и в этом отношении мало отличается от того, как исследовательская группа ведет себя в пешем интервью, следуя указаниям рассказчика; однако требует максимального включения в городской контекст, заставляя учитывать дорожные знаки, направление движения и др. В этом отношении сами информанты делятся на «водящих машину» — и, следовательно, фоново всегда учитывающих дорожно-транспортный контекст (парковки, знаки, характер движения, скоростной режим), и тех, у кого автомобиля нет / кто не водит машину. Так, например, женщины-экскурсоводы, садясь на переднее пассажирское место, по умолчанию прибегают к практике назначения дестинации, предлагая водителю самому выбирать остальные параметры (предполагаем, что здесь происходит заимствование наработанных практик из повседневной жизни). В то же время использование новых для конкретного человека инструментов (например, экскурсия на две машины с помощью рации) вызывает затруднений не более, чем использование микрофона.

Наличие собственного автотранспорта у исследователя позволило расширить территориальный охват за счет возникавших в беседах с информантами, но сложно достижимых на общественном транспорте локаций: таковыми в 2021–2023 годы оказались школьный музей в д. Середа (Даниловский район), Приокский заповедник (через р. Оку от г. Пущино), Музей истории спасательного дела (п. Андомский, Вытегорский район), г. Андома близ Вытегры, мемориалы на кладбищах г. Вытегры, Медногорска, Данилова и др.

В каждом городе выстраивалась своя логистика передвижений, зависящая как от популярных мест, так и от изначальной точки маршрута, например, гостиницы, где поселились исследователи. В Медногорске сразу за гостиницей находилась пешеходная зона центральной улицы и площади, благодаря чему автомобиль использовался ограниченно, и «связь пространств» — пешеходного и автомобильного — была установлена между пешей и «колесной» частями исследовательского коллектива только на третий день, настолько различными маршрутами им приходилось передвигаться. В Красноуфимске гостиница находилась на въезде в город, рядом с круглосуточным кафе дальнобойщиков со специфическим — вкусным и калорийным, но не разнообразным меню (вечные пельмени), в таком случае использование автомобиля было практической необходимостью.

Женщина-исследователь не вызывает удивления, но гендер исследователя-водителя может привлечь внимание. При дальних выездах (в ряде случаев путь до города исследования составлял 1000–2200 км) информанты обычно отмечают водителя-женщину как героическое, но и уязвимое звено (вопросы: «Не боитесь? И не страшно Вам?» — вполне регулярны), обеспечивая посильную работу. Так, в Медногорске предупредили о надвигавшемся снежном буране, который грозил перекрытием трассы и выезда из города, как это бывало не раз; один из информантов, с которым мы общались накануне, предложил несколько возможных путей выезда и дал гостинцев со своего подворья в дорогу.

В случае автоэкскурсии четче, нежели в пешеходной, разделяются «служебная часть» (как проехать, где встать) и собственно информационная. «Служебность» с оттенком сервильности для фигуры водителя проявляется и тогда, когда — вне задачи автомобильных интервью — «человеку с машиной» предлагается подвезти, забрать, доехать, купить, привезти — вещи либо коллег. В таких случаях рассказы «знаменитых» пассажиров в символическом смысле служат «оплатой» такой поездки.

Командная работа

Вообще опыт поездок вне автомобильных интервью позволяет получить более свободную обратную связь от водителей, которую они не дают в процессе мобильного интервью, будучи сосредоточены на другом. Эти знания полезно использовать затем, прибегая к автомобильным интервью. Так, например, более статусный пассажир может таким образом менять аудиорежим вождения (просьбой выключить музыку, включить определенную музыку на определенной громкости, сменить радиоканал и др.), что поездка, особенно достаточно длительная, теряет для водителя привлекательность — «приходится подо всех подстраиваться». В некоторых регионах России принципиально важен гендер водителя: в авторском исследовательском архиве есть случаи, когда на протяжении десятков километров по Калмыкии не получалось совершить обгон идущего впереди авто, водитель которого не мог допустить, чтобы его обогнала женщина-водитель. В тех городах, на которых мы концентрируемся в этой статье, такого не происходило, однако это впрямую свидетельствует, что автопередвижение создает новое измерение, отношения в котором выстраиваются иначе, нежели «на тротуаре».

Почему критически важной является командная работа всех, кто находится в машине? Один из важных ответов формулирует Линч, определяя опыт автомобильного интервью, в более широком смысле, как формирование «совместного исследовательского пространства» — той единицы, которая движется через другие пространства, разделяя внутри опыт их восприятия и преодоления [Lynch 2024: 13–14]. Создание этого пространства не происходит спонтанно, оно выдвигает некоторые, редко проговариваемые вслух, требования к участникам. Ясно, что водитель несет ответственность за жизнь и здоровье пассажиров, особенно выраженную в тех случаях, когда пассажирами становятся молодые люди (студенты, подростки, младшие коллеги). Однако и пассажирам следует внимательно относиться к состоянию водителя: речь идет не только о понятной усталости и физическом недомогании, но и о сенситивных темах. Так, например, во время одной из длительных поездок с таксистом (Киров — Сыктывкар; 400 км по трассе) одна из авторов статьи, в то время водитель-новичок, расспрашивала водителя о его опыте вождения и аварий (тема была вызвана дорожным контекстом). В красках рассказав о трех случаях своего счастливого спасения в авариях, в том числе и из-за непристегнутого ремня безопасности, водитель сменил тон и назидательно порекомендовал («запомни —

никогда») во время движения такие темы не поднимать и вопросов об этом водителям не задавать²⁹.

Готовность команды разделить часть ответственности (хотя бы в эмоциональном плане) в случаях остановки машины и/или штрафов со стороны сотрудников ДПС также способствует формированию «общего пространства»: во время одной из конференций водитель-доброволец из числа родственников организаторов нарушил правило, был остановлен службой ДПС и получил штраф, — при этом пассажиры-участники конференции отнеслись к этому как к подчеркнуто «не своим проблемам», отправившись гулять и собирать цветы, пока водитель решал проблемы с дорожной полицией; после возвращения водителя его желание общаться и рассказывать об окрестностях Магнитогорска заметно уменьшилось. И наоборот, демонстрируемая готовность коллег «идти в огонь и воду» вместе на автомобиле коллеги, чтобы добраться до искомого «музея в глубинке» или заброшенного храма, кладбища или природной достопримечательности, формирует и поддерживает тот самый дух «искателей приключений», без которого сложно представить себе работу за пределами мегаполисов.

В поездках, где за рулем исследователь, всегда оказывается значим не только водительский опыт, но и предварительная проработка маршрута, подготовка машины и систем навигации: мобильная связь почти всегда неустойчива, надеяться на нее не стоит, кроме того местные жители пользуются системами обозначений, принятыми «у своих», но не релевантными для приезжих, как например: «там памятник Ленину будет стоять, вам налево надо повернуть за два квартала до него» (Сарапул). Карты должны быть загружены офлайн (либо — лежать и в бумажном виде, в багажнике, — в виде пятикилометровок, как в нашем случае). И все равно поездка «к информанту в деревню», без сопровождения местного жителя (д. Середя, д. Торопово Даниловского района), всегда сопряжена с элементами поиска и некоторого риска. Статья этнографа и антрополога Лидии Рахмановой на свежем полевом материале как раз фиксирует опыт исследования охотничьих заимок, начинающийся детальным описанием подготовки и осуществления совместной с охотником поездки туда на однолыжном «Буране» [Рахманова 2024: 42–44], где совместное пространство еще более тесно и ограничено, однако общая характеристика процессов, значимость слов и «взаимного наблюдения и изучения» водителя и пассажира-исследователя схожа с нашим опытом.

²⁹ С другой стороны, с иными приметам и представлениями относительно передвижений в авто, не изучая как фольклористы эту тему, авторы за все годы автомобильных поездок и интервью непосредственно в поле не встречались.

Дело может осложняться погодными условиями: поездка в музей «Лапоточек» п. Пашозеро пришлась на грозовой вечер летнего дня. Из-за клубящейся грозы пришлось несколько ускорить пешеходную часть экскурсии (однако без машины выезд к источникам и в начало тропы по «заповедному вепсскому лесу» был бы невозможен), обратно экскурсовода-местную жительницу уже завозили домой под ливнем. При этом исследователи-пассажиры хранили абсолютную безмятежность относительно возвращения домой: дождь в машине, сокративший возможность пребывания в интересном месте, переживался как стихия, от которой ты укрыт. Водитель-исследователь же был глубоко озабочен тем, из каких почв состоит грунтовка до Тихвина (около 100 км), насколько много в них глины, велика ли вероятность завязнуть и др. Все обошлось благополучно, за исключением того, что мобильная связь по дороге ожидаемо не работала: время возвращения домой пришлось на час обычных созвонов с семьей, члены которой, не дозвонившись, решили, что вся группа сгинула в «вепсских лесах» на лесовозных дорогах. Аналогичным образом водителю пришлось отдельно изучать вопрос, в каком состоянии находится дорога, на карте соединяющая Тихвин и Вытегру. Видео из интернета прошлогодней давности включали в себя спасение легковых машин из глинистого месива «Камазами», неясным оставалось, насколько улучшилась ситуация (по факту на лето 2022 года осталось около 60 км недостроенной скоростной трассы, абсолютно проезжей для нашего авто). Не водящая автомобиль часть команды вновь демонстрировала удивительное единодушие и спокойствие, заверив, что в случае чего, готова остаться спать в застрявшей машине и ждать помощи до утра. Таким образом, мы видим, что «совместное исследовательское пространство» может включать в себя как опыт членов команды (в том числе, возможность смены водителя), так и единодушие, стойкость и готовность вместе встречать все, что принесет accident road, если перефразировать Линч.

В Медногорске, как уже упоминалось, местные жители заботливо предупреждали нас о том, что дороге может замести, мы не сможем проехать и тем самым попадем в очень сложное и опасное положение. Такая забота о гостях города, женщинах, приехавших без мужчин на автомобиле, создает особую ситуацию, которая, следует отметить, проявлялась по-разному, с учетом исследовательского внимания к тому или иному малому городу, для жителей которого такой интерес был весьма значим.

Заключение

Автомобильное интервью, конечно же, имеет столько же прав на существование, как и пешеходное, которое пока в большей степени представлено в рассматриваемой литературе. Самое важное

для нас отличие автомобильности — это возможность добраться до отдаленных мест малого города, о которых в пеших прогулках обычно говорят, что «хотелось бы показать, но без машины никак», получить доступ к широкому контексту жизни местных жителей. Так, в полевых проектах, на которые мы опирались в этой статье, с помощью автомобиля мы получили собственные впечатления от районных музеев, мест коммеморации, бывших предприятий, сельскохозяйственных станций, филиалов музеев в местах природных достопримечательностей, которые звучали в интервью в качестве примеров.

Такие места самими информантами посещаются не так часто, поэтому поездка становится «новым открытием» и для ведущего экскурсию и планирующего поездку информанта. Сам по себе опыт проезда по территории района, пусть и не на общественном транспорте, позволяет получить опыт, соединяющий нас с местными жителями (так, после проезда по трассе Тихвин — Вытегра стал абсолютно понятен эпизод из рассказа музейного работника, в котором ее приехавшая с юга России свекровь удивлялась тому, что здесь на севере могилы находятся прямо рядом с домами: жительница черноземной полосы не узнала в июньских, едва покрытых первой зеленью, насыпных, на песчаной почве, прямоугольниках земли привычных ей приусадебных грядок). Незапланированные встречи и разговоры, например, с таксистами, очень часто добавляют в исследовательскую копилку отличные, выпадающие из социально одобряемых комментарии по поводу происходящего в городе.

К ограничениям автомобильного интервью относятся смазанность восприятия пространства на скорости, снижение разнообразия его восприятия (температура, погодные условия, запахи в машине нивелируются, доминируют визуальный и аудиальный каналы), меньшая свобода передвижения и выбора мест стоянки, во многих случаях отсутствие возможностей информанта совмещать рассказ и передвижение, особенно если сам информант за рулем. Так, в Данилове один из информантов, переживший аварию, боялся разговаривать и вести машину одновременно.

Тем не менее, поскольку автомобильное интервью — востребованный компонент полевого исследования, как сама автомобильность — неустранимая часть повседневных практик жителей и мегаполисов, и глубинки, то исследователям стоит развивать отзывчивость, обращая внимание на антропологические и этнографические аффордансы, предоставляемые совместным проездом в автомобиле. Само по себе пребывание в этом пространстве, в тесном контакте с несколькими людьми позволяет ощутить распределение ролей, наличие «неписанных правил» данной местности или деятельности, укрепить доверие и, возможно, получить постоянно-

го «проводника» команды на время исследовательского выезда, а также в полной мере использовать потенциал мультискалярности, когда детальная проработка пешеходного интервью накладывается на большое полотно разнообразной жизни удаленных мест района.

Литература

- Веселкова, Н. В., Вандышев, М. Н., Прямикова, Е. В. (2019). Пешеходное интервью: структура и жанры. *Мониторинг общественного мнения: экономические и социальные перемены*, 4(152), 4–21. <https://doi.org/10.14515/monitoring.2019.4.01>
- Запорожец, О. Н. (2017). «Мобильные методы»: исследование жизни в движении. *Социология 4М: методология, методы, математическое моделирование*, (44), 37–72.
- Лефевр, А. (2015). *Производство пространства*. М.: Strelka Press.
- Рахманова, Л. Я. (2024). Дивид на заимке, заимка как дивид: этнография сибирской избушки сквозь призму женского отсутствия. *Этнографическое обозрение*, (6), 41–65. <https://doi.org/10.31857/S0869541524060035>
- Щепанская, Т. Б. (2016а). Движение и вещь: опыты чтения автомобиля в потоке. *Этнографическое обозрение*, (5), 53–66.
- Щепанская, Т. Б. (2016б). Мобильные методы полевого исследования: опыт применения. В Ю. К. Чистов (Отв. ред.). *Радловский сборник. Научные исследования и музейные проекты МАЭ РАН в 2015 году*, 320–328. СПб.: МАЭ РАН.
- Augaurd, J.-F. (2007). *Step by step. Everyday walks in a French urban housing project*. Minneapolis, London: Univ. of Minnesota Press.
- Bianconi, F. (2021). The landscape between complexity and contradiction connections. In F. Bianconi, M. Filippucci (Eds.). *Digital draw connections. Lecture notes in civil engineering*, 107, 4–9. Springer, Cham. https://doi.org/10.1007/978-3-030-59743-6_13
- Carpiano, R. (2009). Come take a walk with me: The ‘Go-Along’ interview as a novel method for studying the implications of place for health and well-being. *Health and Place*, 15(1), 263–272.
- Colonnese, F., Rosa, P. (2021). “A car with a view”: Considerations on the landscape seen and represented through the Windshield. In F. Bianconi, M. Filippucci (Eds.). *Digital draw connections. Lecture notes in civil engineering*, 107, 295–327. Springer: Cham. https://doi.org/10.1007/978-3-030-59743-6_13
- Dahl, J. Y., Tjora, A. (2023). Riding shotgun – Front-seat research and the socio-material considerations of ethnography on the move. *Qualitative Research*, 23(3), 545–560.
- Goodwin, M. H., Goodwin, C. (2012). Car talk: Integrating texts, bodies and changing landscapes. *Semiotica*, 191(1/4), 257–286.
- Drew, G., Skinner, W., Bardsley, D. K. (2022). The ‘drive and talk’ as ethnographic method. *Anthropology Today*, (38), 5–8. <https://doi.org/10.1111/1467-8322.12725>
- Evans, J., Jones, Ph. (2011). The walking interview: Methodology, mobility and place. *Applied Geography*, 1(2), 849–858. <https://doi.org/10.1016/j.apgeog.2010.09.005>
- Holloway, J. C. (1981). The guided tour a sociological approach. *Annals of Tourism Research*, 8(3), 377–402. [https://doi.org/10.1016/0160-7383\(81\)90005-0](https://doi.org/10.1016/0160-7383(81)90005-0).
- Holloway, J. C., Humphreys, C., Davidson, R. (2009). *The business of tourism*. England: Pearson Education Limited.

- Juschten, M., Preyer, B. (2023). Exploring constraints and coping strategies of outdoor recreation trips accessible by public transport: A walk-along and ride-along study in Austria. *Journal of Outdoor Recreation and Tourism*, 2023(43), Article 100669. <https://doi.org/10.1016/j.jort.2023.100669>
- Kusenbach, M. (2003). Street phenomenology the go-along as ethnographic research tool. *Ethnography*, (4), 455–485.
- Lynch, G. (2024). Driving together: Shared car journeys as research space. *Qualitative Research*, 25(2), 436–455. <https://doi.org/10.1177/14687941241255251>
- Pearce, L. (2017). 'Driving-as-event': Re-thinking the car journey. *Mobilities*, 12(4), 585–597.
- Ross, N. J., Renold, E., Holland, S., Hillman, A. (2009). Moving stories: Using mobile methods to explore the everyday lives of young people in public care. *Qualitative Research*, 9(5), 605–623.
- Shukla, R. K., Inglis, M. (2023). Going the distance: Field approaches to researching the rural – a research note. *International Journal of Rural Criminology*, 7(3), 415–429. <https://doi.org/10.18061/ijrc.v7i3.8942>
- Turner, S., Nguyen, B. N. (2025). Pedals and throttles: Ride-along experimental journeys with Hanoi's cyclo and motorbike taxi drivers. *Area*, (57), Article e12978. <https://doi.org/10.1111/area.12978>
- Wegerif, M. C. A. (2019). The ride-along: A journey in qualitative research. *Qualitative Research Journal*, 19(2), 121–131. <https://doi.org/10.1108/QRJ-D-18-00038>

References

- Augaurd, J.-F. (2007). *Step by step. Everyday walks in a french urban housing project*. Minneapolis, London: Univ. of Minnesota Press.
- Bianconi, F. (2021). The landscape between complexity and contradiction connections. In F. Bianconi, M. Filippucci (Eds). *Digital draw connections. Lecture notes in civil engineering*, 107, 4–9. Cham: Springer. https://doi.org/10.1007/978-3-030-59743-6_13.
- Carpiano, R. (2009). Come take a walk with me: The 'Go-Along' interview as a novel method for studying the implications of place for health and well-being. *Health and Place*, 15(1), 263–272.
- Colonnese, F., Rosa, P. (2021). "A car with a view": Considerations on the landscape seen and represented through the Windshield. In F. Bianconi, M. Filippucci (Eds.). *Digital draw connections. Lecture notes in civil engineering*, 107, 295–327. Cham: Springer. https://doi.org/10.1007/978-3-030-59743-6_13
- Dahl, J. Y., Tjora, A. (2023). Riding shotgun – Front-seat research and the socio-material considerations of ethnography on the move. *Qualitative Research*, 23(3), 545–560.
- Drew, G., Skinner, W., Bardsley, D. K. (2022). The 'drive and talk' as ethnographic method. *Anthropology Today*, (38), 5–8. <https://doi.org/10.1111/1467-8322.12725>
- Evans, J., Jones, Ph. (2011). The walking interview: Methodology, mobility and place. *Applied Geography*, 1(2), 849–858. <https://doi.org/10.1016/j.apgeog.2010.09.005>
- Goodwin, M. H., Goodwin, C. (2012). Car talk: Integrating texts, bodies and changing landscapes. *Semiotica*, 191(1/4), 257–286.
- Holloway, J. C. (1981). The guided tour a sociological approach. *Annals of Tourism Research*, 8(3), 377–402. [https://doi.org/10.1016/0160-7383\(81\)90005-0](https://doi.org/10.1016/0160-7383(81)90005-0)
- Holloway, J. C., Humphreys, C., Davidson, R. (2009). *The Business of Tourism*. London: Pearson Education Limited.
- Juschten, M., Preyer, B. (2023). Exploring constraints and coping strategies of outdoor recreation trips accessible by public transport: A walk-along and ride-

- along study in Austria. *Journal of Outdoor Recreation and Tourism*, (43), Article 100669. <https://doi.org/10.1016/j.jort.2023.100669>
- Kusenbach, M. (2003). Street phenomenology the go-along as ethnographic research tool. *Ethnography*, (4), 455–485.
- Lefebvre, H. (2015). *The production of space*. Moscow: Strelka Press. (In Russian).
- Lynch, G. (2024). Driving together: Shared car journeys as research space. *Qualitative Research*, 25(2), 436–455. <https://doi.org/10.1177/14687941241255251>
- Pearce, L. (2017). ‘Driving-as-event’: Re-thinking the car journey. *Mobilities*, 12(4), 585–597.
- Rakhmanova, L.Y. (2024). Dividual in Zaimka, and Zaimka as Dividual: Ethnography of a Siberian Hut through the Prism of Female Absence. *Etnograficheskoe obozrenie*, (6), 41–65. <https://doi.org/10.31857/S0869541524060035> (In Russian).
- Ross, N. J., Renold, E., Holland, S., Hillman, A. (2009). Moving stories: Using mobile methods to explore the everyday lives of young people in public care. *Qualitative Research*, 9(5), 605–623.
- Shchepanskaia, T. B. (2016). Movement and thing: Attempts at reading an automobile in traffic. *Etnograficheskoe obozrenie*, (5), 53–66. (In Russian).
- Shchepanskaia, T. B. (2016). Mobile field research methods: Application experience. In Yu. K. Chistov (Ed.). *Radlovsky collection. Scientific research and museum projects of Museum of Anthropology and Ethnography (Kunstkamera) of the Russian Academy of Sciences in 2015*, 320–328. Saint Petersburg: Muzei antropologii i etnografii im. Petra Velikogo (Kunstkamera) Rossiiskoi Akademii Nauk. (In Russian).
- Shukla, R. K., Inglis, M. (2023). Going the Distance: Field Approaches to Researching the Rural – A Research Note. *International Journal of Rural Criminology*, 7(3), 415–429. <https://doi.org/10.18061/ijrc.v7i3.8942>
- Turner, S., Nguyen, B. N. (2025). Pedals and throttles: Ride-along experimental journeys with Hanoi’s cyclo and motorbike taxi drivers. *Area*, (57), Article e12978. <https://doi.org/10.1111/area.12978>
- Veselkova, N. V., Vandyshev, M. N., Pryamikova, E. V. (2019). “Go-along” interview: Its structure and genres. *Monitoring of Public Opinion: Economic and Social Changes*, 4(152), 4–21. <https://doi.org/10.14515/monitoring.2019.4.01> (In Russian).
- Wegerif, M. C. A. (2019). The ride-along: A journey in qualitative research. *Qualitative Research Journal*, 19(2), 121–131. <https://doi.org/10.1108/QRJ-D-18-00038>
- Zaporozhets, O. N. (2017). “Mobile methods”: The research of life in motion. *Sociology: Methodology, Methods, Mathematical Modeling*, (44), 37–72. (In Russian).