

**Феодалные истоки современной этики дорожного движения в контексте  
автомобильной субкультуры тихоокеанской России**

*Посвящается Виктории Калининой*

В настоящее время можно наблюдать титанические потуги органов государственной власти, уполномоченных насаждать и блюсти «дорожное благочестие» на бескрайних просторах нашего многострадального Отечества. Видимо, ужесточение репрессивных мер, революционное увеличение штрафов за нарушение освящённых государством и действующим законодательством норм «Правил дорожного движения Российской Федерации», уже приносит свои положительные плоды. Перед нами не стоит задача критического анализа существующих данных официальной статистики и сопоставления их со сведениями, полученными из иных, не связанных с государственными учреждениями, источников. В конечном итоге, наша цель в другом.

На страницах данной статьи наше внимание будет сфокусировано на исследовании истоков современной этики дорожного движения (далее по тексту – СЭДД), обнаруживающей своё бытование в контексте автомобильной субкультуры тихоокеанской России, под названием которой, в последнее время, всё чаще и чаще, произведения научной, публицистической, а иногда и откровенно - политико-популистской, литературы предстают обширнейшие пространства российского Дальнего Востока. Особым образом следует отметить, что эта статья никоим образом не претендует на изложение верифицированных результатов законченного по форме и содержанию исследования. Напротив, в статье можно найти скорее гипотезу, предположения, вопросы, нежели некие научные истины, претендующие на незыблемость и абсолютную объективность. В известной степени, статья –

интеллектуальная провокация, и если она произведёт эффект песчинки, вызывающей лавину, то этот результат, в конечном итоге, предвосхитит наши самые смелые ожидания. Всякий исследователь, заинтересовавшийся проблемным полем этической составляющей автомобильной субкультуры региона – да напишет лучше!

Сколь бы всеобъемлющей и изощренной не становилась система законодательно оформленного нормативного регулирования «совокупности общественных отношений, возникающих в процессе перемещения людей и грузов с помощью транспортных средств или без таковых в пределах дорог»[16, с. 3], тем не менее, практика жизни гораздо богаче, многограннее и неоднозначнее, нежели самая совершенная нормативная регулятивная модель. Несмотря на то, что действующие «Правила дорожного движения Российской Федерации» за время, прошедшее с момента введения их в действие с 1 июля 1994 г., в соответствии с постановлением Совета министров – Правительства Российской Федерации от 23 октября 1993 г. № 1090, подвергались внесению изменений не менее девятнадцати раз[17], содержащаяся в них нормативная модель регулирования соответствующих общественных отношений не только всё ещё остаётся для многих их участников без преувеличения эзотерическим знанием, но и отнюдь не единственным, а порой – попросту, не самым авторитетным и основополагающим текстом в процессе практикообразования как самого рассматриваемого кластера общественных отношений, так и его упорядочивания.

При существующем положении вещей, ключевая роль в упорядочивании кластера общественных отношений, связанных с использованием механических транспортных средств, передвижением людей и грузов в пределах дорог, принадлежит комплексу норм конвенционального происхождения, определяющих социально установленные и обеспечиваемые стандарты положительно оцениваемого поведения. Этот свод «приличий» дорожного движения фигурирует в массиве доступных нам источников под разными названиями: «этика водителя»[19], «дорожная этика»[8][9], «этика дорожного

движения»[12], «водительская этика»[6]. Сложившиеся наименования, следуя, по большому счёту, в фарватере законодательно закреплённых «Правил дорожного движения», отсылают к фигуре водителя, не только как главного субъекта регулируемых общественных отношений, но и основного объекта соответствующего нормативного регулирования. Дабы хоть частично скомпенсировать подобного рода терминологический перекосяк (о его природе, причинах и последствиях – речь пойдёт ниже), для обозначения комплекса норм конвенционального происхождения, определяющих социально установленные и обеспечиваемые стандарты положительно оцениваемого поведения участников дорожного движения, на страницах данной статьи, будет использоваться следующее наименование, – этика дорожного движения, априорно предполагающая множественность и равноправие субъектов данного кластера общественных отношений, выступающих одновременно и объектами его нормативного регулирования.

Этике дорожного движения не уделяется должного внимания в процессе обучения кандидатов в водители в автошколах. Не может этика дорожного движения похвастаться и объёмной литературной традицией, едва ли ни единственным наполнением которой выступает опубликованная во второй половине 80-х гг. XX в., сравнительно небольшая, книга Ф.В. Илюхина «Дорожная этика»[11], ставшая к настоящему времени подлинной библиографической редкостью. В силу названных обстоятельств, содержание этики дорожного движения остаётся для многих «тайным знанием», а знакомство с ней исключительно сопряжено с непосредственной индивидуальной практикой управления транспортными средствами. И как следствие – едва ли не абсолютная непричастность к ней таких полноправных участников дорожного движения, как пешеходы. Обстоятельства их субъектности в рамках данного кластера общественных отношений просто не создают соответствующих когнитивных предпосылок.

В свою очередь, следует подчеркнуть, что именно поведение пешеходов участвующих в дорожном движении подчас выступает своеобразным

«проявителем» не только реальности самого существования этики дорожного движения, но и особого статуса данной категории субъектов рассматриваемого кластера общественных отношений. Вслед за законодательно установленным «Правилами дорожного движения Российской Федерации» формальным нормативным регулированием, этика дорожного движения реализует радикально патерналистский подход во всех случаях, когда речь заходит об ответственности пешеходов не только за собственные действия на дороге, но и за их последствия для других участников движения. Подобного рода позиция наводит на мысль о разных степенях ответственности предписываемых различным категориям участников дорожного движения как законодательно установленными «Правилами дорожного движения», так и неформальным комплексом норм этики дорожного движения. Иными словами, современная этика дорожного движения (СЭДД) предписывает именно водителям автомобилей ролевой статус более «мудрого» и «сильного» субъекта рассматриваемого кластера общественных отношений, подталкивает водительскую общественность к позиции «старшего брата» и «защитника малых сих».

При знакомстве с созданными в самых разнообразных литературных формах и жанрах многочисленными наставлениями по СЭДД возникает устойчивое впечатление о том, что её нормы, в подавляющем большинстве своём, ориентированы на формирование морального и социально ответственного поведения на дороге именно водителей, тогда как по отношению пешеходам предполагается возможность не стесняемых условностями произвольных действий. Только одно, по истине энциклопедического характера, произведение о СЭДД содержит ряд этических правил и для пешеходов[15]. Такое положение вещей породило в сетевом медиа контенте обширный массив информационных материалов, за авторами которых просматривается консолидированное мнение водительской общественности, призывающих пешеходов руководствоваться пусть и не нормами этики дорожного движения, но хотя бы незыблемыми законами физики.

Приведенные выше соображения позволяют сделать ряд предположений о природе, содержании и смысловых связях СЭДД:

1) СЭДД осуществляет реминисценцию принципов феодальной морали европейского средневековья, нашедшей концентрированное выражение в моральном идеале рыцарской культуры;

2) нормы СЭДД тесным образом связаны с языком условных знаков, сигналов и жестов, принятых в среде водительской общности;

3) СЭДД выступает неотъемлемой частью автомобильной субкультуры и обладает как универсальными (интернациональными), так и вариативными (национальными и региональными) компонентами;

4) кристаллизация норм СЭДД выступает индикатором зрелости соответствующей автомобильной субкультуры;

5) региональные варианты СЭДД обладают феодальными чертами вне зависимости от наличия оригинального исторического опыта бытования феодальных общественных отношений в прошлом;

6) СЭДД обладает значительным эволюционным потенциалом на всех уровнях своего бытования;

7) СЭДД выступает ресурсом совершенствования системы подготовки водителей и автообразования в целом;

8) СЭДД следует рассматривать как фактор налаживания и гармонизации диалога и взаимодействия между представителями различных субкультурных общностей в рамках разделяемого ими субкультурного поля.

Вызывает закономерный интерес проверить обозначенные предположения на материале автомобильной субкультуры тихоокеанской России, южные районы которой (Приморский край) оказались эпицентром и испытательным полигоном революционной автомобилизации российского общества на рубеже XX-XXI вв.

Как уже было отмечено выше не только отечественное, но и мировое водительское сообщество (или, как об этом пишут авторы сочинений по этике дорожного движения – содружество водителей[10][5]) находятся под жестким,

порой даже – репрессивным давлением со стороны законодательно закрепленных норм, кодифицированных в различных национальных «Правилах дорожного движения», благодаря чему у представителей данной субкультурной общности сложился своеобразный компенсаторный механизм, направленный на преодоление деформирующих последствий подавляющего воздействия комплекса мер правового принуждения. Результатом действия этого механизма явилось формирование у представителей водительской общности модели весьма агрессивного поведения, представляющего собой одну из форм институализированного символического насилия. Сопутствующие ей ментальные установки (гордыня, претензии, недовольство, осуждение, презрение, ненависть, раздражение, гнев, досада, месть, страх, тревога и др.) были исследованы с психолого-педагогических позиций в качестве негативных, а порой, даже, разрушительных ментальных концептов[13, с. 79-89]. С нашей точки зрения, рассмотренный компенсаторный механизм создаёт благоприятные предпосылки для осуществления в рамках СЭДД реминисценций принципов феодальной морали европейского средневековья (понимаемых в ключе высказываний Ж. Дюби и прогрессивных представлений современной медиевистики[7, с. 290-291]), социокультурные условия которого предполагали высокую степень практического и символического насилия. Не тяготей водительское сообщество к аффективным насильственным практикам, подобного рода реминисценции попросту оказались бы невозможны. В рамках же СЭДД задаётся высокий моральный стандарт, выдержанный в лучших традициях рыцарской культуры[14, с. 18-30]. Следует признать, что цивилизующее, «облагораживающее» влияние СЭДД на водительское сообщество тихоокеанской России сродни тому воздействию, которое оказал рыцарский этос на нравы и стандарты поведения различных сословных групп феодального общества средневековой Европы.

В содержательном плане нормы СЭДД предстают либо в форме перечня принципов, изложенных в императивной модальности, число которых варьируется от семи – до шестнадцати, либо в форме комплекса из десяти

катехизационных упражнений (в данном варианте просматриваются параллели, как с христианским Декалогом, так и с практикой культивирования «семи рыцарских добродетелей»). Каждая из форм и редакций свода принципов СЭДД уделяет значительное внимание (до трёх пятых от общего объёма) языку условных знаков, сигналов и жестов, используемых представителями водительского сообщества. С учётом изложенного весьма правомерным представляется умозаключение о том, что СЭДД выступает неотъемлемой частью автомобильной субкультуры. Отличительной особенностью СЭДД в рамках автомобильной субкультуры тихоокеанской России выступает отсутствие формальной кодификации её норм. В доступном массиве информационных ресурсов, позволяющих судить о содержании норм СЭДД, так и не удалось обнаружить те, которые можно было бы возможно с высокой степенью уверенности соотнести с ареалом тихоокеанской России. Некоторым заменителем кодификации норм СЭДД автомобильной субкультуры региона могут служить максимы этического содержания, разбросанные во множестве по страницам эпических произведений художественной литературы, публицистических опусов, опубликованных в печатных и электронных СМИ.

СЭДД содержит инвариантную и вариативную часть. Инвариантную часть СЭДД составляет универсальный (интернациональный) компонент. В состав же вариативной части входят национальный и региональный компоненты. Необходимо отметить то обстоятельство, что наиболее изученным и чаще всего обсуждаемым является именно универсальный (интернациональный) компонент СЭДД. Национальный и региональный компоненты СЭДД, по большому счёту, всё ещё ждут своих исследователей. Не является в этом отношении исключением и этика дорожного движения, сформировавшаяся в контексте автомобильной субкультуры тихоокеанской России. Ведя речь о компонентном составе СЭДД, необходимо обратить внимание на соотношение данных компонентов в содержательном плане, что представляет собой весьма непростую исследовательскую задачу. Дело в том, что доступные для анализа тексты и иные медиаформы содержат сведения именно об универсальном

(интернациональном) компоненте СЭДД. В этом отношении имеется уникальная возможность изучения содержания этики дорожного движения (одного из вариантов воплощения в социокультурной реальности регионального компонента СЭДД), сложившейся в рамках автомобильной субкультуры тихоокеанской России благодаря, без преувеличения, эпическому произведению владивостокского журналиста и писателя В.О. Авченко «Правый руль»[1].

Опираясь на разнообразные сведения, содержащиеся в документальном романе В.О. Авченко «Правый руль» (в тексте произведения удалось насчитать более четырнадцати упоминаний о морально-этических аспектах автомобильной субкультуры региона) представляется возможным осуществить реконструкцию содержания регионального компонента СЭДД, выступающего органической частью автомобильной субкультуры тихоокеанской России. Начавшая более двадцати лет назад обвальная автомобилизация региона и последовавшая за этим «великая эпоха» процветания праворульных автомобилей иностранного (в подавляющем большинстве – японского) производства[2], породили автомобильную субкультуру нового типа, аналогов которой в отечественной автомобильной истории ещё не было. Взрывное увеличение числа активных автомобилистов, увеличение числа автомобилей, возрастание плотности и скорости потоков движения, радикальное изменение условий реальной доступности удалённых объектов и территорий - всё это обострило и без того болезненно ощущавшуюся ранее вопиющую неэффективность решений, реализованных в процессе создания транспортной инфраструктуры региона[4, с. 41-45]. Сложившаяся в это время региональная автомобильная субкультура была своеобразным «диким полем», пространством малоцивилизованным, варваризированным, жившим согласно наихудшей версии «закона джунглей». За прошедшее двадцатилетие ситуация изменилась и изменилась коренным образом. Ныне лихоимство и хамство на дороге воспринимаются как причуда, знак элементарной невоспитанности или как анахронизм ушедшей эпохи «лихих 90-х». В связи с этим, правомерным

представляется сделать вывод о том, что кристаллизация норм этики дорожного движения выступает индикатором зрелости автомобильной субкультуры рассматриваемого региона.

Тем не менее, ежедневные наблюдения за поведением участников дорожного движения в урбанистическом пространстве юга тихоокеанской России позволяют обнаружить всё ещё встречающиеся в действительности проявления морально-девиантных действий (перестроение без использования световых сигналов поворота, неправомерное использование звукового сигнала для психологического воздействия на других участников дорожного движения и т.д.) со стороны владельцев (водителей) крупных, мощных (и, соответственно, дорогих) легковых автомобилей повышенной проходимости, поступающих в нарушение устоявшихся «дорожных приличий» с позиции «хозяина дороги», статус которого они себе приписывают. Однако, последовательное общественное осуждение подобного рода поведения делает его всё менее престижным, а потому популярным. Более того, в процессе, в конечном итоге, неизбежной кодификации норм региональной этики дорожного движения необходимо уделить особое внимание санации данного морального недуга в сообществе автомобилистов. Для этого перечень из десяти катехизационных упражнений следует дополнить ещё несколькими, отражающими состояние и проблемы регионального компонента современной этики дорожного движения. Среди них: 1) обязательная езда по городу в течении нескольких дней в месяц на так называемом «горбатом» «Запорожце» советского производства (что могло стать основой для расширения спектра коммерческих образовательных услуг автошкол и Всероссийского общества автолюбителей (ВОА); 2) тренинги-медитации сострадания к владельцам джипов и кроссоверов, судьба которых в городском транспортном потоке – незавидна и уныла (им тесно и неудобно на городских улицах как динозавру Годзилле или гиганту Кинг Конгу в «бетонных джунглях» Манхеттена). Любопытно было бы узнать, насколько приятно показалось бы этим «конкистадорам дорог» в одночасье превратиться в «сырых и опекаемых»?

Отдельного внимания заслуживает то обстоятельство, что тихоокеанская Россия как регион отечественного социокультурного пространства не имеет аутентичного феодального опыта, что, на первый взгляд, в известной степени, проблематизирует обладание регионального варианта СЭДД соответствующими феодальными чертами. Однако, результаты исследований, посвящённых бытованию компонентов рыцарского этоса за пределами собственно западноевропейского социокультурного ареала, историческое наследие которого содержит принимаемую в качестве эталона средневековую культуру, позволяют обнаруживать различные феодально-рыцарские аспекты в историческом опыте Руси-России[18, с. 108-109] и стран конфуцианского Дальнего Востока[3, с. 135-143]. Исходя из этого допустимо предполагать, что СЭДД автомобильной субкультуры тихоокеанской России может обнаруживать черты феодальной морали и рыцарского этоса, восходящие к историческому опыту центральных районов отечественного социокультурного пространства (моральный кодекс русских витязей, сословная этика российского дворянства), с одной стороны, и соответствующим аспектам наследия конфуцианско-дальневосточной цивилизации (кодекс Бусидо японского самурайства, этика хваранского движения в Корее). С нашей точки зрения, заимствование этических прототипов региональной СЭДД из этического канона воинского сословия традиционного японского общества выглядит тем более правдоподобным, что сопровождает заимствование из Страны Восходящего солнца многочисленных компонентов материального субстрата региональной автомобильной субкультуры. Процесс, по всей вероятности, происходит в соответствии с формулой: «Железо открывает дверь идеям», отлично зарекомендовавшей себя в процессе модернизации Японии после Мэйдзи исин. Поэтому неудивительно, что СЭДД автомобильной субкультуры тихоокеанской России обладает феодальными чертами вне зависимости от наличия в регионе аутентичного опыта бытования феодальных общественных отношений в прошлом.

За прошедшие с момента начала революционной автомобилизации региона двадцать с небольшим лет СЭДД автомобильной субкультуры тихоокеанской России претерпела значительную эволюцию: от «дикого поля» начала 90-х гг. XX в. – через кристаллизацию массива норм и правил в сознании и поведении представителей различных групп участников дорожного движения (водительской общественности – в первую очередь) – к порогу процесса кодификации её содержания в региональном медиа контенте. С учётом указанных обстоятельств, можно утверждать, что СЭДД автомобильной субкультуры тихоокеанской России обладает подтверждённым эволюционным потенциалом.

Как уже отмечалось выше, СЭДД выступает ценным ресурсом совершенствования системы подготовки водителей и автообразования в целом. Способствуя расширению спектра форм и направлений автомобильного образования, диверсификации комплекса услуг, оказываемых субъектами данного кластера системы профессионального образования, в том числе и на коммерческой основе. Кроме того, включение СЭДД в содержание автообразования позволит значительно усовершенствовать морально-психологическую подготовку всех участников дорожного движения и обеспечит модернизацию воспитательной составляющей подготовки кандидатов в водители. Для отличающегося насыщенностью конкурентной среды регионального кластера автообразования обращение к СЭДД отрывает возможности для осуществления ряда гуманитарных инициатив, призванных продемонстрировать высокую степень социальной ответственности субъектов, существующей в регионе подсистемы автообразования. Речь, в первую очередь, идёт о необходимости проводить благотворительные «Месячники пешехода», в рамках которых представители данной категории участников дорожного движения совершенно бесплатно могли бы не только изучать теорию и практику ПДД, но и знакомиться с нормами СЭДД как моральной основой реального поведения представителей водительской общественности и «тактики эффективного выживания» в реальных условиях дорожного движения. В плане

благотворительных акций субъектов региональной подсистемы автообразования ориентированных на представителей водительской общественности, то наиболее очевидной формой их организации могут служить семинары- тренинги, направленные на закрепление в сознании водителей наиболее прогрессивных норм и идеалов ответственного и толерантного поведения в процессе дорожного поведения.

Подобного рода действия, в конечном итоге, будут способствовать тому что СЭДД автомобильной субкультуры тихоокеанской России перестанет быть эзотерическим знанием, доступным только представителям сообщества водителей, напротив, - она способна стать морально-этической основой для конструктивного диалога, взаимодействия и партнёрства между различными категориями участников дорожного движения в региона. СЭДД автомобильной субкультуры тихоокеанской России обладает реальным потенциалом для совместных поисков преодоления влияния комплекса природно-географических, социальных, экономических, техносферных и др. факторов значительно осложняющих осуществление дорожного движения в ареале региона для всех категорий участников данного процесса.

Таким образом, представляется возможным вести речь о том, что обозначенные выше предположения о природе, содержании и смысловых связях СЭДД автомобильной субкультуры тихоокеанской России, в совокупности образующих, своего рода, исследовательскую программу, открывают новые горизонты дальнейшего изучения морально-этических аспектов региональной автомобильной субкультуры и практической деятельности, направленной на придание цивилизованного облика повседневной реальности дорожного движения в регионе, мерой конечного успеха которой выступает повышение степени безопасности для всех его участников.

В заключение представляется необходимым ещё раз обратить внимание на то обстоятельство изучение содержания, тенденций и перспектив эволюции

СЭДД в контексте автомобильной субкультуры тихоокеанской России лишь только начато и, в настоящее время, еще весьма далёко от завершения.

**Литература:**

1. Авченко, В. Правый руль: докум. роман / В. Авченко – М.: ООО «Ад Маргинем Пресс», 2012. – 368 с.
2. Авченко, В. У нас была великая эпоха / В. Авченко // Новая Газета во Владивостоке [Электронный ресурс]. URL: <http://novayagazeta-vlad.ru/206/Avto/Unasbilavelikayaepoha> [Дата обращения: 20 ноября 2013 г.].
3. Асмолов, К.В. Воинские сословия конфуцианского культурного региона / К.В. Асмолов // Одиссей: Человек в истории. 2004. – М.: Наука, 2004. – С. 127-143.
4. Ахиезер, А.С. Неэффективность решений как фактор дезорганизации общества (на примере транспортной системы России) / А.С. Ахиезер, Г.А. Гольц // Общественные науки и современность. – 2003. - № 6. – С. 41-50.
5. Водительская этика [Электронный ресурс]. URL: <http://avtoshkola.pisem.net/etika.htm> [Дата обращения: 20 ноября 2013 г.].
6. Водительская этика, вежливость на дороге, условные знаки и язык автомобилистов [Электронный ресурс]. URL: <http://www.vashamashina.ru/etika.html> [Дата обращения: 20 ноября 2013 г.].
7. Гуревич, А.Я. К истории понятий. «Феодальное средневековье»: что это такое? Размышления медиевиста на грани веков / А.Я. Гуревич // Одиссей: Человек в истории. 2007. – М.: Наука, 2007. – С. 261-293.
8. Дорожная этика [Электронный ресурс]. URL: <http://www.honda-club.kz/forum/?topic=806> [Дата обращения: 20 ноября 2013 г.].
9. Дорожная этика [Электронный ресурс]. URL: [http://www.raut.ru/article/dorozhnaja\\_jetika.html](http://www.raut.ru/article/dorozhnaja_jetika.html) [Дата обращения: 20 ноября 2013 г.].
10. Дорожная этика водителей [Электронный ресурс]. URL: <http://www.autodrive.ru/users/Liluka/blog/654b5bc2f10f/> [Дата обращения: 20 ноября 2013 г.].
11. Илюхин Ф.В., Дорожная этика. – М.: Изд-во «Транспорт», 1988. – 79 с.
12. Колодийчук, А. Этика дорожного движения для водителей / А. Колодийчук [Электронный ресурс]. URL: [http://bycars.ru/journal/etika-dorozhnogo-dvizheniya\\_883](http://bycars.ru/journal/etika-dorozhnogo-dvizheniya_883) [Дата обращения: 20 ноября 2013 г.].
13. Кузнецов, В.А. Ментальная подготовка кандидатов в водители: Новая философия обучения: Практич. методика / В.А. Кузнецов. – Ижевск, 2010. – 114 с.

14. Лучицкая, С.И. Рыцарство - уникальный феномен западноевропейского средневековья / С.И. Лучицкая // Одиссей: Человек в истории. 2004. – М.: Наука, 2004. – С. 7-35.
15. НАРОДНЫЕ ПРАВИЛА ДОРОЖНОГО ДВИЖЕНИЯ - Форумы на STOP-GAI.by // Stop-gai.by - решение проблем с ГАИ в Беларуси. Действия водителя при ДТП, обжалование действий. Дорожное законодательство. ПДД. КоАП. [Электронный ресурс]. URL: <http://stop-gai.by/index.php?showtopic=71> [Дата обращения: 20 ноября 2013 г.].
16. Правила дорожного движения Российской Федерации. – М.: ООО «ИДТР», 2011. – 64 с.
17. Скачать DOC PDF - ПДД 2013 - Правила дорожного движения, знаки, разметка - Действующая редакция от 12.11.2012 - Редакция от 21.01.2013 (с 01.07.2013) [Электронный ресурс]. URL: [http://autobloknot.autospectrans.su/load/pravitelstvo\\_rf/pravila/pdd\\_2013\\_pravila\\_dorozhnogo\\_dvi\\_zhenija\\_znaki\\_razmetka\\_dejstvujushhaja\\_redakcija\\_ot\\_12\\_11\\_2012\\_postanovlenie\\_sm\\_rf\\_ot\\_23\\_1\\_0\\_1993\\_1090/20-1-0-29](http://autobloknot.autospectrans.su/load/pravitelstvo_rf/pravila/pdd_2013_pravila_dorozhnogo_dvi_zhenija_znaki_razmetka_dejstvujushhaja_redakcija_ot_12_11_2012_postanovlenie_sm_rf_ot_23_1_0_1993_1090/20-1-0-29) [Дата обращения: 03 ноября 2013 г.].
18. Стефанович, П.С. К спору Ю.М. Лотмана и А.А. Зимина о «чести» и «славе» в Древней Руси / П.С. Стефанович // Одиссей: Человек в истории. 2004. – М.: Наука, 2004. – С. 108-114.
19. Этика водителя // Автошкола на дому | Автошкола онлайн, Уроки ПДД+Вождения, Экзамен онлайн [Электронный ресурс]. URL: <http://natalianakonechnaja.com/etika-voditelya/> [Дата обращения: 20 ноября 2013 г.].

## **The feudal sources of modern ethics of road movement in a context of automobile subculture of Pacific Russia**

**Аннотация:** Статья посвящена исследованию феодальных истоков современной этики дорожного движения в контексте автомобильной субкультуры тихоокеанской России, восходящих к рыцарской культуре средневековой Европы.

**Ключевые слова:** этика дорожного движения, автомобильная субкультура, регион, феодальная мораль, рыцарская этика, средневековье, исторический опыт, социокультурный контекст.

**Summary:** The article is devoted to research of feudal sources of modern ethics of road movement in a context of automobile subculture of Pacific Russia ascending to knightly culture of medieval Europe.

**Key words:** ethics of road movement, automobile subculture, region, feudal morals, knightly ethics, middle ages, historical experience, social and cultural context.