

## Глава XI

# СИСТЕМА ИТЭК КАРОЛИНСКИХ ОСТРОВОВ

Среди навигационных практик, выработанных на Западных Каролинах, существует особый прием, известный в литературе, как система *итэк* (*etak*). Первый, кто подробно исследовал и описал его в 1970 г., в ходе полевой работы на острове Пулуват, был Томас Глэдвин [Gladwin 1970; Глэдвин 1995]. Вслед за Глэдвином и независимо от него Вильям Элкайр зафиксировал сходную систему (*hatag*) на острове Волеаи [Alkire 1970].

Несколько позднее, учитывая эти данные, а также собственные полевые материалы, этой тематики коснулся Дэвид Льюис [Lewis 1972: 133–141]. В 1980-е годы исследователями Водом Гуденафом, профессором Пенсильванского университета, и Стивеном Томасом, имеющим опыт хождения под парусом, была проведена полевая работа на Каролинских островах. В их совместной статье достаточно подробно рассмотрено навигационное искусство каролинцев, в частности система итэк [Goodenough, Thomas 1997].

При движении от острова к острову навигатор помимо путеводных звезд может использовать третий остров в качестве вспомогательного ориентира. По мере продвижения каноэ по курсу вспомогательный («референциальный» по терминологии Глэдвина) остров и каноэ будут последовательно изменять положение относительно друг друга. В процессе этого в определенных точках своего пути каноэ будет оказываться на одной прямой с референциальным островом и какой-либо звездой, или, как говорят сами островитяне, остров оказывается *под* звездой. (Как и при ориентировании по звездному компасу, в этом случае предпочтительнее заходящие или восходящие звезды.) Расстояния между такими точками и называются итэк, а сами отрезки являются единицами исчисления продвижения каноэ. Фиксируя их прохождение, навигатор определяет, насколько он переместился в пространстве. При этом выбор отрезков не случаен, в идеале «крайние», ближайшие к островам отметки должны совпадать с зоной предела видимости острова отправления или прибытия, а следующие за ними — с границей дальности полета птиц (*рис. 22* [Goodenough, Thomas 1997]).

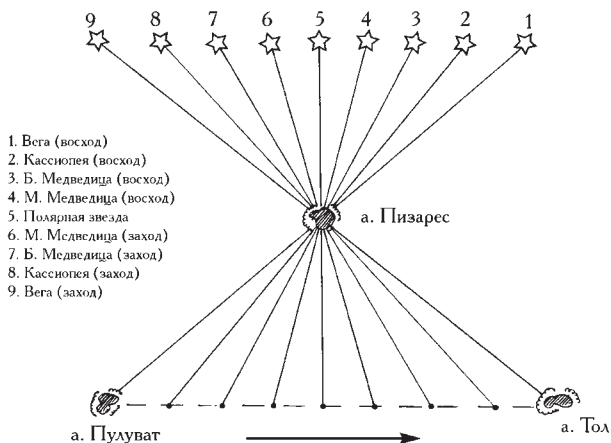


Рис. 22

С точки зрения европейского ориентирования в этой системе комбинируются два способа: пеленгование и использование створа. Пеленг, т.е. направление на остров, учитывается в тот момент, когда он оказывается в створе, т.е. на одной прямой с соответствующей звездой.

Казалось бы, метод достаточно точен и позволяет осуществлять наблюдение за передвижением. Однако здесь есть одна тонкость, своего рода «подводный камень». Глядя на схему, мы видим одновременно все ее компоненты, которые приведены в соответствующее отношение. Но на практике расстояние до референциального острова сравнимо с расстоянием между начальной и конечной точками маршрута, т.е. он располагается в нескольких десятках миль в стороне от маршрута [Глэдвин 1995: 143]. А это означает, что он лежит вне пределов видимости с любой точки на линии курса.

В этом случае ситуация полностью меняется: не видя острова, навигатор не может фиксировать и тот момент, когда остров проходит створ со звездой и, следовательно, не может контролировать свое положение на прямой. Пеленг только на небесное тело (как отмечалось, в силу его удаленности) в пределах такого незначительного расстояния не изменится: и с острова А, и с острова В, и из любой точки между ними он будет одинаковым; без привязки к земному объекту — острову, невозможно получить информацию о своем местоположении на отрезке в 200 и даже более миль.

Таким образом, на первый взгляд, метод не только непригоден, но и вообще лишен смысла. Невидимый остров исключается из системы ориентиров и, следовательно, разрушает ее — это единственный вывод, который в «европейском» пространстве возможен по отношению к острову как объекту ориентирования. В то же время нельзя отрицать, что пеленг и сотворивание объектов действительно имеют место, и в этом плане соответствие микронезийских и европейских приемов не является механистическим или формальным. С точки зрения геометрии система не выглядит ошибочной. Микронезийский навигатор действительно фиксирует именно те точки на пути каноэ, в которых референциальный остров и звезды сотвориваются. Вопрос только в том, как он это делает, поскольку основное различие, как и основная проблема, заключается в расстоянии. Остается предположить, что в микронезийской системе ориентирования существует особая техника исполнения этого приема.

Этот момент, на наш взгляд, является ключевым. Именно с него следует начинать разговор об особенностях микронезийского ориентирования и шире — пространственного восприятия. До сих пор никто из исследователей, кроме Глэдвина, не пытался разобраться в данном вопросе, что вызывает недоумение. То ли исследователи недооценивают, насколько существенно данное различие, то ли, напротив, считают его слишком очевидным, чтобы давать комментарии. В результате, вопрос о том, как работает микронезийская система итэк, не находит удовлетворительного решения. Подобная ситуация иллюстрирует всю сложность «перекодировки» при изучении рассматриваемых явлений микронезийской культуры как специфических форм традиционного знания.

Акцентируя внимание на указанном нюансе, Томас Глэдвин сообщает, на первый взгляд, совершенно невероятный факт. Да, навигатор не видит, но *представляет* в своем воображении, что референциальный остров проходит под той или иной звездой, и констатирует, что пройдена соответствующая часть маршрута [Там же: 143]. Таким образом, для навигатора, движущегося в океане, существование острова является как бы умозрительным.

Чрезвычайно важным и любопытным обстоятельством является то, что, если референциального острова, расположенного в нужном районе, действительно нет (а идеальным считается расположение всех трех островов, близкое к равностороннему треугольнику),

вместо него в систему вводится воображаемый. Например, при путешествии с Каролинских на острова Гуам или Сайпан (Марианские о-ва) таким воображаемым объектом выступает некий «остров духов» [Goodenaugh, Thomas 1997].

Парадоксально, но если материальный объект, используемый в качестве ориентира, может быть заменен на нематериальный, значит, необходимости в его материальности нет. Поскольку объект все равно не виден, становится несущественно — реален он или нет. Такой остров существует только как геометрическая точка. Тогда его введение в систему выглядит как некое дополнительное построение, которое, как известно, допускается в геометрии. Разница лишь в том, что такое построение происходит не на бумаге, а в реальном пространстве с использованием природных объектов. В пространственном, геометрическом смысле оно будет являться вполне корректным. Воображаемый остров — это своего рода репер, который помещается в нужной точке. Удобство его локализации определяется положением в системе по отношению к островам и звездам, которые при перемещении каноэ будут последовательно оказываться в створе с нерепрезентируемым материальным объектом, но вполне конкретной точкой пространства.

Таким образом, происходит своего рода инверсия метода. Не точка (остров), проходя створы со звездами, задает пеленги и положения на прямой (путь каноэ), а, напротив, сами пеленги на небесный объект, взятые с определенных позиций на прямой, пересекаясь, моделируют положение точки. Расположение ориентиров это не меняет, но меняет порядок и цель действий, условие задачи и ее решение.

Тем не менее мы все еще имеем задачу с двумя неизвестными. Что же помогает навигатору, не имея остров в качестве видимого ориентира, удерживать курс, определяя местоположение самого острова и каноэ? В системе «итэк» нет ответа на этот вопрос, — считает Глэдвин, — ответ заключается в умении навигатора оценивать скорость каноэ при любом ветре и в его чувстве времени» [Глэдвин 1995: 143].

Здесь необходимо помнить, что и в европейской навигационной практике существует такое понятие, как прокладка курса по счислению. Фактически для этого требуется привязка к некоей начальной точке и знание направления движения (курса). Скорость можно определить с помощью самых несложных манипуляций

и расчетов, что и позволяет следить за динамикой перемещения судна. В некоторых случаях расчетные способы могут использоваться в комплексе с обсервациями. В настоящее время, когда все суда, включая спортивные яхты, оснащены спутниковыми системами, такие приемы практически не используются. Однако еще относительно недавно (не говоря о временах парусного флота) они имели широкое применение. Как правило, к ним приходилось прибегать при плавании на относительно небольшие расстояния, когда астрономические наблюдения не так актуальны, а видимые наземные ориентиры отсутствуют или их недостаточно. Разумеется, точность такого расчета практически всецело зависит от знаний, опыта, а также своеобразного чутья судоводителя.

Микронезийский навигатор двигался по хорошо известной ему траектории, поскольку связи между соседними островами поддерживались регулярно. Отправная точка и генеральный курс были ему хорошо известны. Очевидно также, что опытный навигатор без труда мог оценить и скорость каноэ. Кроме того, навигационный сезон характеризуется в первую очередь благоприятными ветрами, одним из качеств которых является их стабильность не только по направлению, но и по силе. Это значит, что скорость парусного судна будет, с некоторым допущением, всегда приблизительно одной и той же. Следовательно, то же самое можно сказать и о времени прохождения расстояний, тем более что последние относительно невелики. Наконец, известными величинами являются время появления звезд и динамика их движения.

Из всего этого следует, что, многократно проходя определенными маршрутами в одно и то же время года, навигаторы фиксировали относительную стабильность пространственно-временных соотношений, возникающих между каноэ мореплавателя, звездами (в момент их появления или исчезновения) и другими окружающими объектами. Точнее, фиксировалась определенная динамика этих соотношений, которая и легла в основу микронезийского способа определения местоположения (перемещения) каноэ. Таким образом, ориентирование происходило в системе с двумя координатными осями — пространственной и временной.

Роль временного фактора в навигации микронезийцев отметил еще О.П. Коцебу. Он описывал случай, когда островитянин начертил группу (атолл), где они находились, а затем другой атолл «и объяснил, что если отплыть отсюда с восходом солнца, то к заходу уже

можно быть там» [Коцебу 1948: 168]. Позже эту особенность пространственного восприятия островитян удивительно точно сформулировал Ф.П. Литке. На атолле Лугунор (острова Мортлок) два навигатора начертили ему подробные, но несколько разнящиеся между собой карты Каролинского архипелага. «Мы счертили эти карты, как сокровище; но узнали впоследствии, что изустные сведения их гораздо удовлетворительнее сих карт <...> все они, сходствуя в числе островов, различествуют во взаимном их положении и расстояниях. Это и натурально. Для народа, которого познания основываются на памяти и преданиях, черты, проведенные на бумаге или на песке, не могут иметь того же значения, как для наших механическим пособиям поработанных умов. В их глазах черты эти суть только подпора памяти <...> Они не видят противуречия в том, если два острова расставлены у одного на вершок, у другого на два, потому что каждый подразумевает между ними одинаковую *продолжительность* [курсив наш. — А. Л.] плавания» [Литке 1835, II: 34].

Все эти составляющие: отличное знание природного окружения, чувство скорости и времени и, наконец, интуицию — перечисляет Глэдвин, объясняя принцип действия системы итэк. «Роль системы итэк состоит не в генерации новой первичной информации, а в упорядочении знаний навигатора о скорости, времени, географии и астрономии с целью объединения этих знаний для оценки пройденного расстояния. Эта система также помогает навигатору фокусировать свое внимание на ключевых переменных, играющих основную роль во всем навигационном процессе. Она представляет собой полезный и продуманный логический инструмент для объединения первичных данных и преобразования их в ответ на главный вопрос навигации: “Сколько еще осталось до нашей цели?”» [Глэдвин 1995: 144].

Знания каролинского навигатора, необходимые при переходе от одного острова к другому, отнюдь не исчерпываются использованием описанной системы. Во время перехода навигатор постоянно удерживает в памяти более или менее обширную карту местности, пользуется большим количеством мнемонических примет и ссылок на взаиморасположение объектов, что позволяет ему не сбиться с пути, даже если он потерял основное направление. Вместо измерений расстояний и направлений, производимых дискретно в определенные промежутки времени, как это происходит в европейской навигации, возникает некая непрерывная, пластичная и одновременно

фиксированная в определенных точках взаимосвязь, которая создает многомерную структуру процесса ориентирования.

Таким образом, мы видим, что понятия, без которых ориентирование невозможно в принципе (время, расстояние, скорость и взаиморасположение объектов), могут иметь совершенно иное воплощение, чем в европейской навигации. Одно из основных отличий состоит в их комплексном, взаимоопределяющем характере. Это означает, что отдельные приемы невозможно понять без учета всей системы и ее внутренних взаимосвязей. Осознание логики этих взаимосвязей так или иначе связано с реконструкцией, которая достаточно сложна даже тогда, когда мы имеем дело с использованием представителями западной и традиционной культур одних и тех же (астрономических) явлений при ориентировании. Еще большие трудности возникают, когда речь идет о навигационных методах, чуждых европейской системе ориентирования.