

Е. В. Перевалова, Д. А. Куканов

## **НАРТА: СТАРЫЕ ТЕХНОЛОГИИ И НОВЫЕ МАТЕРИАЛЫ (ЯМАЛ, КОЛЬСКИЙ ПОЛУОСТРОВ, ЧУКОТКА)\***

**АННОТАЦИЯ.** Полевые исследования среди оленеводов Ямала, Кольского полуострова и Чукотки в 2014–2018 гг. (рук. А. В. Голови́н) позволили выявить и проанализировать этнические и региональные особенности внедрения новых материалов в современную нартенную индустрию. Металл и пластик вытесняют труднодобываемые и/или трудоемкие в обработке природные материалы (китовый ус, кость, кожа, веревки из сухожильных нитей и растительных волокон), сохраняя (или увеличивая) функциональную нагрузку как самой детали, так и конструкции в целом. Внедрение нетрадиционных материалов обусловлено лучшими эксплуатационными характеристиками и доступностью, но пока не приводит к принципиальным конструктивным изменениям. В основном они используются для изготовления отдельных деталей нарт (полозных набоев) и нартенно-упряжной гарнитуры (недоуздов, вертлюгов, держателей повода, блоков, пясиков). Конструкция нарты диктует и определяет возможную грань в использовании новых материалов: в самодийской нарте пластик и ПВХ-труба применяются только как набой полоза, в чукотской — и как набой, и как часть полоза. С распространением снегоходов повсеместно появились сани-прицепы с деревянными коробами. Это сравнительно новый элемент в ряду традиционных транспортных средств, отвечающий возросшим требованиям по скорости передвижения и грузоподъемности.

**КЛЮЧЕВЫЕ СЛОВА:** нарта, ненцы, коми-ижемцы, саамы, чукчи, традиционные технологии, материал, Ямал, Кольский полуостров, Чукотка

УДК 397

DOI 10.31250/2618-8619-2019-3(5)-106-118

ПЕРЕВАЛОВА ЕЛЕНА ВАЛЕРЬЕВНА — д.и.н., в.н.с. отдела проектных исследований, Музей антропологии и этнографии им. Петра Великого (Кунсткамера) РАН (Россия, Санкт-Петербург)

E-mail: elena\_perevalova@mail.ru

КУКАНОВ ДЕНИС АЛЕКСЕЕВИЧ — м.н.с., лаборатория естественно-научных методов в гуманитарных исследованиях, Музей антропологии и этнографии им. Петра Великого (Кунсткамера) РАН (Россия, Санкт-Петербург)

E-mail: kukanov-d@yandex.ru

\* Исследование выполнено за счет гранта Российского научного фонда (проект № 18-18-00309) «Энергия Арктики и Сибири: использование ресурсов в контексте социально-экономических и экологических изменений» (рук. В. Н. Давыдов).

Несмотря на масштабную «снегоходную революцию» (Pelto 1973), мобильность современных арктических кочевников (ненцев, саамов, коми-ижемцев, чукчей) пока еще, хотя и в разной степени интенсивности, обеспечивается такой транспортной единицей, как запряженная в нарты оленья упряжка. Трансформации, происходящие с нартами и упряжью в связи с использованием нетрадиционных материалов, имеют как общие, так и специфические тенденции развития. Полевые исследования среди оленеводов Ямала, Кольского полуострова и Чукотки в 2014–2018 гг. (рук. А. В. Головнёв) позволили выявить и проанализировать этнические и региональные особенности внедрения новых материалов в нартенную индустрию.

## ЯМАЛ

Ненцы используют оленью упряжку круглый год, обычно в нарты запрягается зимой 3–5 оленей, летом — 4–7 (запряжка веерная). Круглогодичное кочевание ненецких оленеводческих хозяйств предполагает наличие большого «нартопарка» с широкой сезонной и функциональной специализацией нарты. В ненецком летнем и зимнем кочевых караванах (*мюда*) движется в среднем от 20 до 40 нарты, каждая из которых имеет свое название, назначение и место в караванном поезде и на стойбище (подробнее см.: Головнёв и др. 2015: 24–31; 2018: 198–219). В этом разнообразии выделяются легковые (ездовые) мужские и женские нарты, используемые как самостоятельная транспортная единица или идущие в голове каравана-*мюда*, и грузовые, движущиеся прицепом, как составная часть.

Для изготовления нарты и упряжи ненцы традиционно использовали дерево (лиственница, береза, ель, кедр), кожу (олень, морской зверь), кость (олень, морской зверь, мамонт). Ненецкая косокопыльная нарта с пазовым креплением отличается большой жесткостью, точной подгонкой всех элементов (мастер пользуется рукой как модулем для определения и выверки пропорций деталей) (Историко-этнографический атлас Сибири 1961: 11–12, 20–21). Основа нарты — пара длинных полозьев с загнутыми кверху носами, над которыми наращивается вся остальная конструкция. К изготовлению полозьев ненцы подходят особенно тщательно, начиная с подбора «парных» кусков дерева, имеющих нужное направление волокон. Заготовки основательно просушиваются, после чего им придается сложная форма с переменными сечениями, что обусловлено разными нагрузками, воздействующими на полоз.

На полозе в четырехугольных пазах устанавливаются высокие копылья, попарно связанные копыльными вязами, в зависимости от вида нарты ставится от 3 до 7 пар копыльев. Сверху на копылья крепятся два нащепы, между носами — один-два головных (головочных) вяза, на копыльные вязы — дощатый настил, выполняющий функцию сиденья (легковая нарта) или грузовой площадки (грузовая нарта). Финальный, самый ответственный этап сборки нарты — затяжка носов. Носовая часть полоза загибается вверх и крепится к окончанию нащепы. Это создает напряжение, которое связывает всю конструкцию воедино, придавая ей необходимую жесткость (рис. 1д). Полозья расположены с опорой на внутреннюю сторону, расстояние между ними сзади шире, чем спереди. Равноудаленные пары копыльев размещены в задней части нарты и закреплены в пазах полозьев под наклоном вовнутрь и назад (рис. 1ж). Расхождение полозьев и наклон копыльев придают нарте устойчивость при движении, повышают ее амортизационные свойства и грузоподъемность. Для улучшения скольжения задний конец полозьев затесывается кверху.

Мужская легковая нарта дополняется спинкой и невысокими бортами, женская — крытой шкурами каркасной кибиткой, грузовые нарты — высоким дощатыми бортами или ларем-ящиком. Для

перевозки шестов чума, половых досок и матов, очажного листа и запасов дров, лодок используется грузовая нарта более простой конструкции: у нее 2–3 пары невысоких копыльев, поставленных под прямым углом или слегка наклонно, дощатый настил чаще всего отсутствует.

Ездовая нарта отличается от грузовой легкостью и тщательностью обработки. Вне зависимости от типа и легковые, и грузовые нарты имеют жесткое пазовое соединение деталей: на концах одних деталей вырезаются четырехугольные «шипы», которые пригоняются в отверстия в соответствующих местах других деталей и закрепляются деревянными шпеньками, спинка сидения и боковые борта «пришиваются» кожаными ремнями. Для предохранения от быстрого изнашивания (особенно в бесснежные периоды) к полозьям нарт «нашивается» подположник-набой из крепкого дерева, чаще всего из лиственницы, что значительно увеличивает срок их службы.

Оленья упряжь легкой нарты — это сложная система лямок и ремней с прилагающимися к ним переходниками и гарнитурой (рис. 1а, б, в, г). Она включает сложный недоуздок, пояс, сложную наплечную лямку, длинный и короткие потяги (Историко-этнографический атлас Сибири 1991: 21–24; Хомич 1995: 116–199). Недоуздок состоит из двух налобных (у передового оленя) и двух нащечных пластин (дополнительно у пристяжных оленей) из кости (бивня мамонта, клыка моржа, оленьего рога), соединенных между собой кожаными ремешками таким образом, что при надевании плотно охватывает голову оленя, и стягивается на затылке с помощью костяных пуговиц (пясиков). К подшейному ремню недоуздка передового оленя крепится вертлюг из кости или металла, к нему привязывается кожаный повод. Пояс представляет собой широкую полосу сыромяти или кожи морского зверя, который перекидывается через спину оленя и соединяется с лямкой, у передового оленя слева к поясу крепится костяной или металлический держатель повода; наплечная лямка — полоса кожи с петлями на концах, в которые продевается застежка потяга; потяг (тяж, постромка) — кожаный ремень, соединяющий лямку с нартой.

Крепление потягов с нартой блочное (рис. 1з). Длинный потяг, связывающий лямки двух крайних оленей, подвижен, поскольку проходит через два костяных (реже деревянных) блока, прикрепленных к головкам нарт. Количество коротких потягов соответствует числу оленей в упряжке, один их конец крепится с помощью пясика к лямке, другой — с помощью костяного или деревянного блока подвижно к середине длинного тяга. Седок располагается на нарте боком слева. Управление упряжкой осуществляется с помощью повода и хоря — длинного шеста, на один конец которого надевается костяной или деревянный наконечник-пуговица, на другой (у мужского хоря) — железный копьевидный наконечник, который раньше использовался как оружие во время охоты и в военных столкновениях.

Упряжь грузовой нарты состоит из двух лямок с петлями на концах, выполненных из сыромятной кожи, к которым крепится потяг, проходящий через блоки, прикрепленные к головкам нарт. С помощью ремня или цепи оленя грузовых нарт привязываются за шею к задку идущей впереди нарты. Все ремненные части упряжи связываются при помощи костяных пясиков различной формы. Наборы запасных костяных деталей и заготовок для упряжи мужчины хранят вместе с рабочим инструментом. При нехватке времени или хорошего материала они временно заменялись деревянными.

Из новшеств, укоренившихся в культуре ямальских оленеводов, следует отметить распространение металлических и пластиковых деталей и креплений. Металл и пластик используются преимущественно для изготовления нартенно-упряжной гарнитуры: блоков, пясиков, нащечных и налобных пластин, вертлюгов и держателей повода, наконечников хоря. Использование металлических цепей и колец, а также вертлюгов и держателей повода вошло в культуру ненцев-олленеводов под

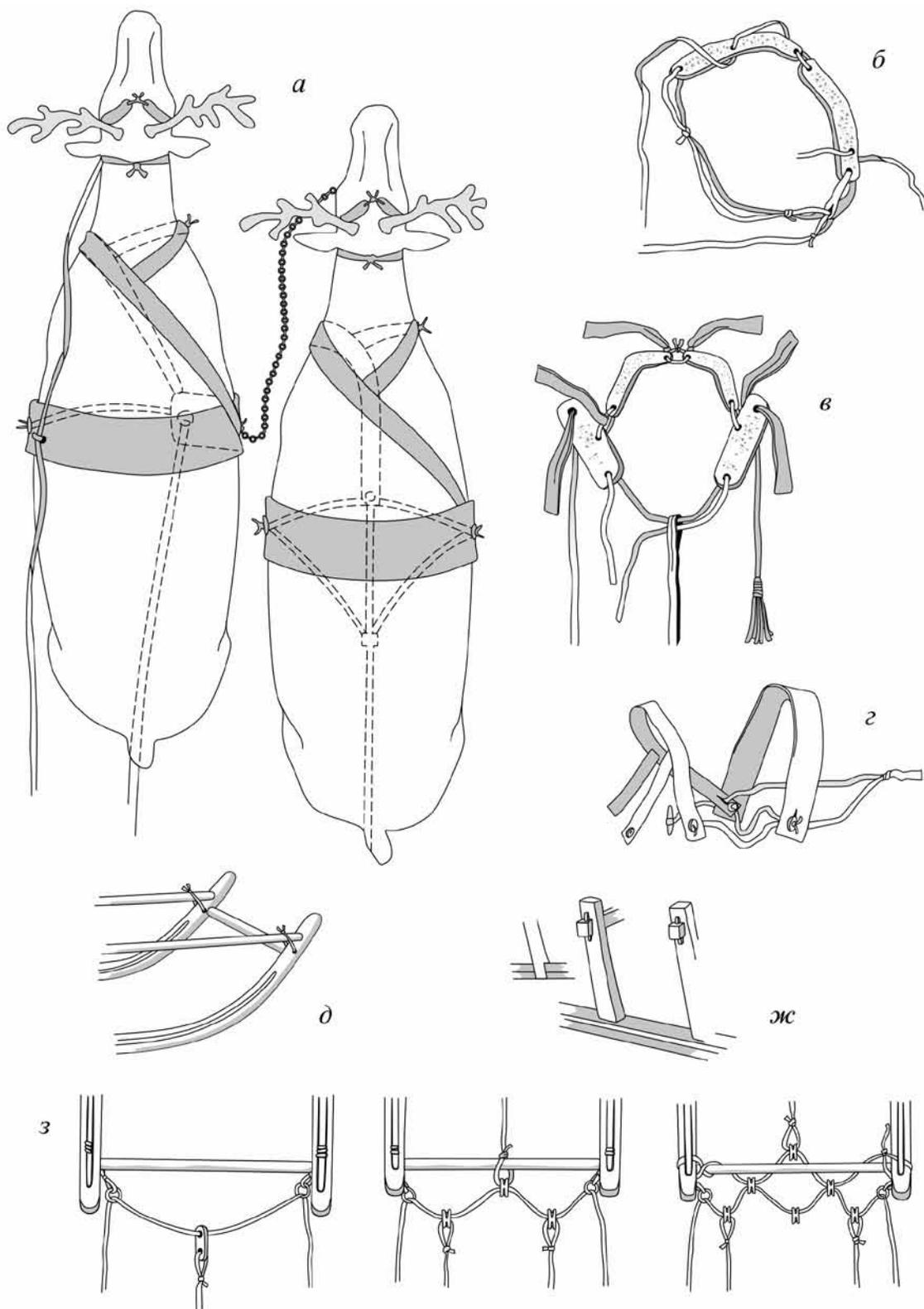


Рис. 1. Оленья упряжь (ненцы, коми-ижемцы): *а* — запряженные передовой и пристяжной олени; *б, в* — недоуздки; *г* — пояс и ляжка с потягом; *д* — крепление нашепов к полозу; *ж* — крепление копыла к полозу; *з* — блочное крепление потягов к нартам для трех, четырех и пяти оленей (см.: Историко-этнографический атлас Сибири. М.; Л., 1961. С. 44, 45, 49)

влиянием коми-ижемцев (Козьмин 1983: 52). В XIX в. металлическая нартенно-упряжная гарнитура специально изготавливалась в мастерских Обдорска, Березова, Тобольска и др. Сегодня ассортимент, используемой металлической гарнитуры значительно расширился. Хорошо «прижились», например, кольца-коуши с продольным желобком, используемые как неподвижные и подвижные блоки упряжи. Появившийся относительно недавно нехрупкий (выдерживающий сильные морозы) пластик все активнее вытесняет трудоемкие в исполнении костяные детали. Встречаются как полные пластиковые дубликаты (нешечные пластины, блоки, пясики), так и более упрощенные заменители, например кольца из ПВХ-трубы вместо блоков.

В последние несколько лет ямальские оленеводы стали заменять массивные деревянные подползники набоями из легкого, но прочного пластика или листового железа (рис. 3а). При этом сама конструкция нарт не изменилась. Пластиковый набой-крепеж применяется также при починке полозьев нарт.

Новые материалы широко бытуют также в упаковке грузов на нартах: подверженные воздействию влаги вещи покрываются сверху куском брезента (в прошлом — берестой) и прочно связываются веревками. Вместо традиционных кожаных ремней и веревок из растительных волокон широко используются синтетическая веревка и провод. Для покрытия женской нарты-кибитки, помимо традиционных покрывал-чехлов из оленьих шкур и красного или бордового сукна, закупаются фабричные ковры яркой расцветки, ими выстилают дно кибитки, а края выпускаются на борты.

С распространением моторизированной техники, прежде всего снегоходов, помимо многочисленных и разнообразных грузовых нарт, у ненцев появились сани с коробом (рис. 4а). Полозья снегоходных саней массивные, копылья — вертикально поставленные толстые бруски, настил выполняется из толстых досок. Нередко полозья делают без копыльев: поперечные лаги и настил устанавливаются непосредственно на них. На настил ставится и крепится прямоугольный дощатый или фанерный короб. Для прочности короб усиливается металлическими уголками или обивкой металлическим листом. Полозья таких саней подбиваются пластиком или ПВХ-трубой. Для крепления саней к снегоходу делают специальное «рулило» — металлический прицеп из сваренных треугольником железных труб. Если в 1970–1990-х годах оленеводы мастерили снегоходные сани сами, то сейчас они заказывают их в поселках и городах, где этим занимаются специальные компании. Оленевод Майко Сэрэтэтто, например, заказывал свой прицеп в Надыме. В его рассуждениях о новшествах в транспортной сфере оленеводов сквозит уважительное отношение к нарте и высокомерно-пренебрежительное к саням-коробу. Ненцу, по мнению Майко, не престоало «опускаться» до изготовления саней, да и сам снегоход не пользуется у него особой любовью: «Машина, холодная, чужая, хотя мы вынуждены признавать за ней определенные преимущества, вот нарта — другое дело...».

## КОЛЬСКИЙ ПОЛУОСТРОВ

В Кольском крае ездовые и грузовые нарты называют на русский лад «санями» (подробно о типах и трансформации оленного транспорта см.: Головнёв и др. 2018: 312–327). Бытующая сегодня у кольских оленеводов косокопыльная нарта самоедского типа вместе с упряжью была принесена на полуостров в конце XIX в. коми-ижемцами (см.: Козьмин 1983: 47; 2003: 176–181). Ездовая ижемская нарта («езжалые сани») выше ненецкой и имеет меньше копыльев (3–4 пары при 4–5 у ненцев). Помимо ездовых нарт коми-ижемцы принесли на Кольский полуостров до десятка разновидностей грузовых нарт ненецкого же типа («возовые сани»). Использовались ездовые

и грузовые нарты круглогодично, зимой запрягали 3–4 оленя, летом — до 6–7 (запряжка веерная). Ижемская оленья упряжь полностью вытеснила саамское снаряжение. От ненецкой она отличалась более широким использованием металлических деталей (в основном латунных вертлюгов, держателей повода), для лучшего скольжения нарт практиковалась подбивка полозьев металлическими полосами-накладками (Конаков, Котов 1991: 137–139).

Сегодня на Кольском полуострове, если не считать спортивных гонок и катаний туристов, остались только два периода использования ездовой нарты — ранняя осень и поздняя весна, когда из-за отсутствия снега затруднительно или невозможно передвижение на снегоходах. Женские ездовые нарты с кибиткой и многие виды грузовых нарт вышли из употребления еще в 1970-х годах, когда ушла традиция семейного кочевания, появились стационарные базы, вездеходный транспорт и авиация, а затем утвердилась «вахтовая» модель выпаса оленного поголовья.

Современные ездовые нарты кольские оленеводы (коми-ижемцы, саамы) красят черной краской, что предохраняет дерево от высыхания и гниения (в советское время их покрывали раствором в бензине гудроном). Вместо традиционных костяных блоков и кожаных ремней широко используются металлические кольца и цепи, довольно часто их заменяет пластиковая гарнитура (блоки, пясики). Полозья ездовых нарт подбиваются не металлом, а «полиэтиленом» (полосой ПВХ-трубы в размер и на всю длину полоза). Пластик прекрасно скользит по снежной и влажной поверхности. ПВХ-трубы для подбивки полозьев целенаправленно закупаются оленеводческими кооперативными хозяйствами.

Помимо ездовых нарт у кольских оленеводов широко бытует только один тип грузовых нарт («возовых саней») (рис. 4б). Такие сани-нарты имеют три-четыре пары прямых копыльев и дощатый настил. Полозья саней прямые и массивные, передняя их часть обрабатывается, утончается, для того чтобы можно было их загнуть и прикрепить к нащепу, наподобие нарт. Этот узел самый уязвимый в конструкции, при столкновении с препятствием он часто ломается. Для перевозки смешанных грузов, дров и воды в бочках возовые сани дополняются деревянным коробом. Он съемный, фиксируется веревками. По пояснению оленеводов, короб — довольно недавнее изобретение, раньше сани делали без бортов. Мастерятся грузовые нарты исключительно под снегоходы, т.е. их ширина подгоняется под ширину следа, для крепления к снегоходу имеется «водило» (металлический прицеп).

Несколько лет назад для транспортировки грузов кольские оленеводы стали использовать пластиковые волокуши фабричного производства, которые все больше входят в моду (рис. 4в). По функции и стилю движения пластиковая волокуша соответствует саамским волокушам из оленьих шкур и грузовым керёжам, которые практически полностью исчезли на Кольском полуострове еще в первой половине XX в. (Лукьянченко 1971: 70–78). Фабричные волокуши требуют доработки. У них усиливается рама — обваривается металлическими полосами или профильной трубой большого сечения, короб скрепляется сквозными винтами вместо штатных саморезов. Днище усиливается за счет полос, изготовленных из ПВХ-труб, — две полосы нашиваются на днище и двумя полосами укрепляются углы. Меняется «водило», поскольку заводское приспособление слишком слабое и не выдерживает активной (почти ежедневной) эксплуатации. Доработанная волокуша удобнее саней, так как имеет низкий центр тяжести (200-литровую бочку бензина или солянки в нее можно «закатить» в одиночку). Пластиковая волокуша очень легкая, что экономит бензин и позволяет передвигаться с большей скоростью. Она хорошо идет второй, после саней. Главный недостаток волокуши — ограниченное использование в морозы, поскольку пластик при низких температурах становится хрупким, но зато не гниет.

## ЧУКОТКА

Чукчи используют оленью упряжку только зимой, однако нартенная специализация у них, как и у ненцев, довольно жесткая: кроме легковых (ездовых) мужской и женской нарт, в хозяйстве оленеводов имеется несколько видов грузовых нарт. В зимнем кочевом караване (*муриль*) движется в среднем от 40 до 60 нарт (подробнее см.: Головнёв и др. 2015: 24–25; 1918: 74–95).

По свидетельству К. Г. Мерка, чукчи делали свои легкие нарты из рога дикого оленя (копылья), «березового дерева» (полозья, обрешетка, сидень), а полозья нарт обивали китовым усом, им же наряду с кожаными ремешками пользовались для скрепления деталей (Мерк 1978: 115). В многообразии сибирских нарт чукотско-корякский тип выделяется дугокопыльностью и ремненным креплением (Богораз 1991: 28–31; Историко-этнографический атлас Сибири 1961: 17–18, 20). В условиях дефицита хорошей древесины даже конструктивные детали чукотской нарты составные. Так, полоз ездовой нарты состоит из трех деталей: опорной полозной доски (лиственницы или березы), которая наращивается загнутым кверху носом, к нему, в свою очередь, крепится загнутая дугой носовая часть (береза). Круто загнутый нос при движении выталкивает нарту из снега, не позволяя ей зарываться. Копылы-дуги, на которых держится нартенная конструкция, — это от 4 до 7 изогнутых слегка подработанных рогов оленя (преимущественно дикого или домашнего некастрированного быка) или березового корня с естественным изгибом. Концы копыльев упираются в вырезанные на полозьях углубления и закрепляются ремнями, продетыми через отверстия, просверленные в верхней грани полоза с внутренней стороны (рис. 2д). Сверху накопыльных дуг крепится настил из узких деревянных планок, образующих решетку, которая может переходить в спинку. Нашепы, как и полозья, составные (собственно нашеп и дополнительное соединение нашепы с носовой частью полоза), накладываются поверх обрешетки (рис. 2ж). «Сидень» ездových нарт снабжается низкой спинкой, но у современных мужских, а часто и у женских нарт, спинка нередко отсутствует. Сами чукчи объясняют исчезновение этой детали ее необязательностью при современных комбинированных вариантах передвижения (нарта, снегоход, вездеход). Все детали чукотской нарты скрепляются друг с другом ремнями из шкуры оленя (осенняя шкура самца) и морского зверя.

Чукотский ландшафт — горная тундра с сопками и «карманами» (долинами) — характеризуется перепадом высот, что наложило ограничение на общий вес чукотской ездовой нарты, а материал (использование для изготовления копыльев оленьих рогов) обусловил ее небольшую ширину и высоту. У довольно узкой и длинной нарты передние копылья шире задних, что обеспечивает хорошую устойчивость. Ремненное крепление всех деталей придает «эластичность» (гуттаперчевость) конструкции, смягчая толчки и удары при движении по снежным застругам и каменистым участкам тундры, а также позволяет быстро заменить любую деталь при поломке. Хрупкая на вид ездovая нарта легко может перевозить двух мужчин. Ремонт нарт перед первой зимней запряжкой оленей обычно предполагает их полную переборку, поскольку связывающие детали ремни быстро рассышаются. Запасные детали для ремонта нарт хранятся и берутся в грузовой нарте вместе с мужским инструментом.

В целом чукотскую ездovую нарту отличают легкость и маневренность. Небольшая высота позволяет при движении тормозить или отталкиваться ногами. Но для регулирования скорости она дополнительно снабжена «коробкой передач» (или педалью тормоза). Это поперечина из оленьего рога или комя дерева, привязанная к правому полозу между третьим и четвертым копыльями

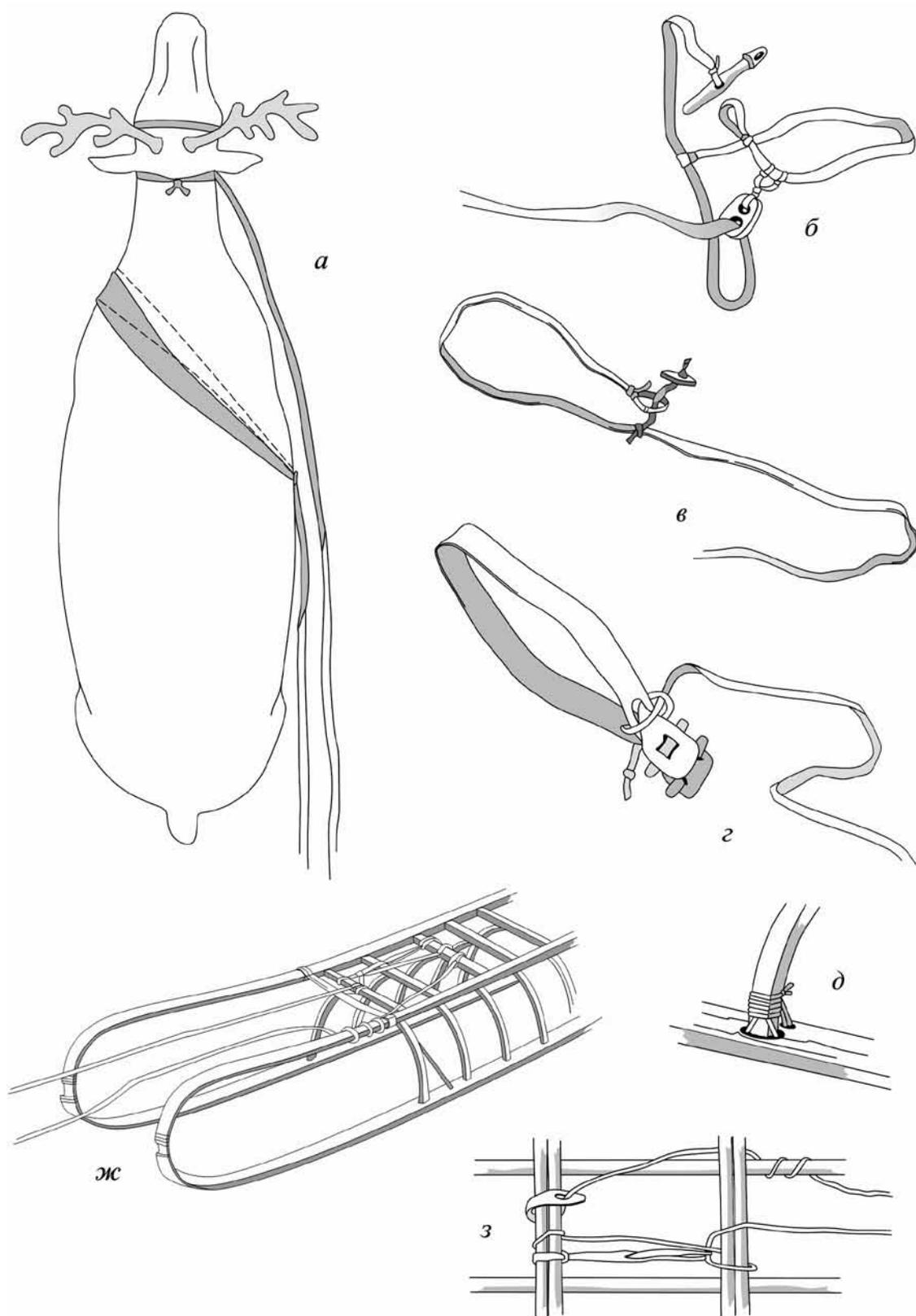


Рис. 2. Оленья упряжь (чукчи): *а* — запряженный олень; *б, в* — недоуздки; *г* — ляжка с потягом; *д* — крепление нащепов к полозу; *ж* — крепление копыла к полозу; *з* — крепление потягов к нартам (см.: Историко-этнографический атлас Сибири. М.; Л., 1961. С. 44, 45, 49)



Рис. 3. Использование нетрадиционных материалов для изготовления полозных набоев и полозьев нарты:

- а* — полозные набои из пластика или ПВХ-трубы (Ямал),
- б* — полоз и носовая часть нарты из ПВХ-трубы (Чукотка)

(Историко-этнографический атлас Сибири 1961: 17–18, 20). Надавливая на нее ногой, можно тормозить при разгоне, скольжении по насту или спуске по склону. За счет гибкости и эластичности конструкции нарты седок может управлять ее движением, отклоняя тело в разных направлениях. Особенно этот способ управления заметен при движении на нарте, привязанной к другой нарте или снегоходу. Двигаясь на большой скорости, седок «играет» центром тяжести, «изгибая» нарту, что позволяет ей буквально «облизывать» снежные заступы, сохраняя равновесие.

Легкая чукотская нарта дает возможность обойтись запряжкой одного-двух оленей (парная или одиночнаяпряжка). Обученный (передовой олень) располагается в паре с правой стороны, ближе к нарте. В случае необходимости человек сам впрягается в ездovou нарту и может транспортировать ее на значительное расстояние.

Чукотская оленья упряжь состоит из простого ремennого недоуздка, кожаной лямки, перекидываемой через левое плечо оленя, и тяжа, соединяемых между собой с помощью деревянных кляпов (Историко-этнографический атлас Сибири 1961: 17–18, 21–23) (рис. 2*а, б, в, г*). Тяж проходит справа от оленя. Крепление тяжа с нартой ремennое, т.е. конец его привязывается к обрешетке настила (рис. 2*з*). Олени располагаются слева относительно нарты, и при движении нарта не скользит по их следам. Седок располагается верхом (мужчина) или боком справа (женщина). Повод проходит слева от оленей. Управляется упряжка с помощью хлыста (ветка ивы или березы с острым костяным наконечником и рукоятью).

Чукотская грузовая нарта изготавливается из лиственницы и березы. Она массивнее и шире ездовой. Полоз ее состоит только из двух деталей — опорной полозной доски и загнутого кверху носа. Нащепы составные. Несмотря на массивность, грузовая нарта имеет ремennое крепление. В современных нартах для связки деталей все реже используются кожаные ремни, их легко заменяет синтетическая веревка. Грузовые нарты различаются размерами и грузоподъемностью. Нарты, предназначенные для перевозки домашней утвари, снабжаются бортами. Для перевозки детей используется нарта, дополненная четырехугольным каркасом из жердей, обтянутым шкурами. Маленькие грузовые нарты (самые примитивные в ряду чукотских транспортных средств) на двух

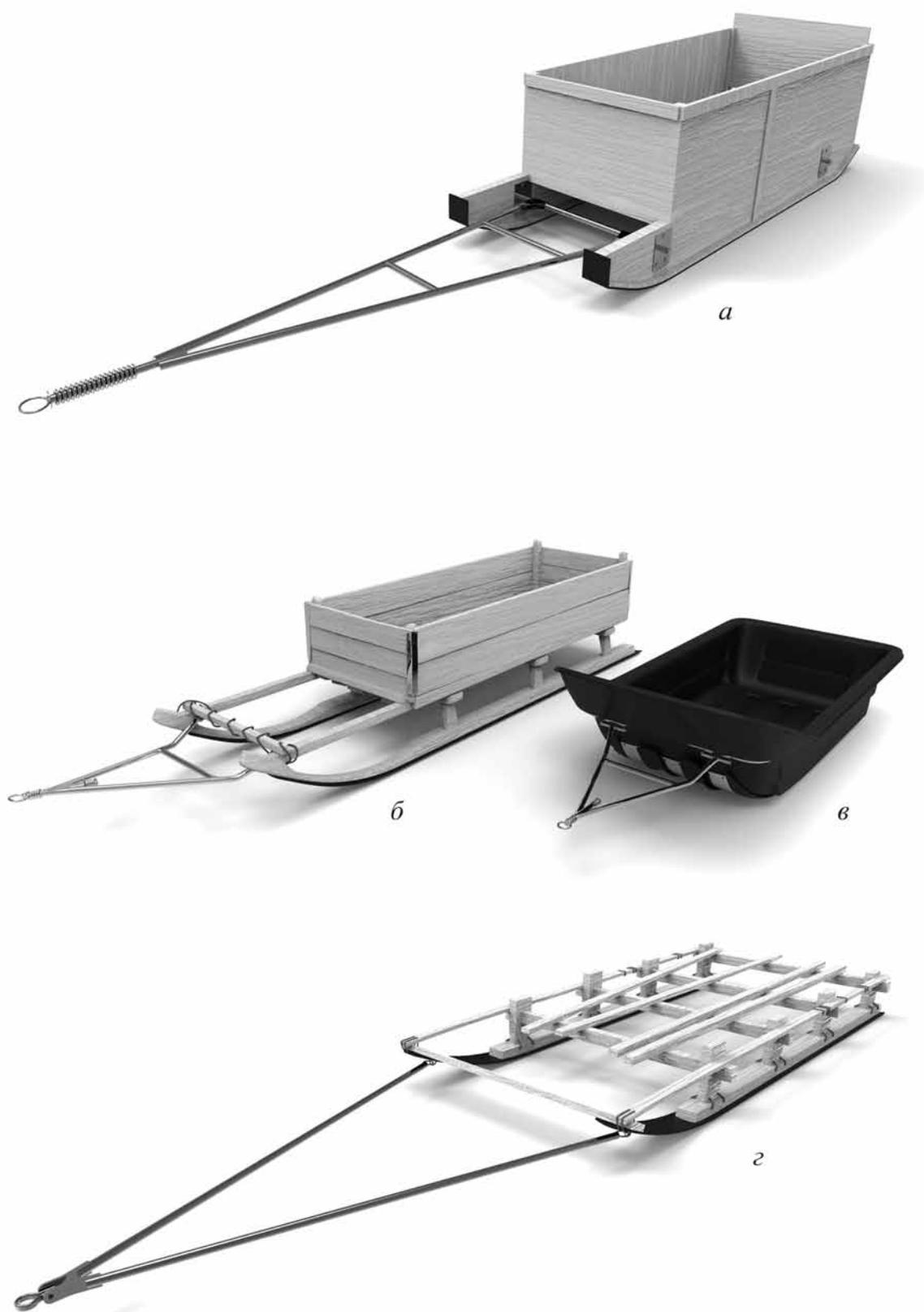


Рис. 4. Сани-прицепы для снегоходов: *а* — снегоходная нарта-короб (Ямал);  
*б* — «возовые сани» (Кольский п-в); *в* — волокуша (Кольский п-в); *г* — «русская нарта» (Чукотка)

копыльных дугах вместо настила и нащепов имеют только раздвоенную жердь. Они используются чукотскими оленеводами для транспортировки шестов яранги и меховой палатки, а сегодня и запасных синтетических подполозников.

Движение по твердому насту и каменистой чукотской тундре приводит к быстрому стиранию полозьев. В старину для лучшего скольжения чукчи подбивали нарты костями челюсти кита или моржа, смазывали китовым жиром (см.: Кибер 1824: 97; Майдель 1871: 61; Богораз 1991: 29). Сейчас на всю длину полозной доски набивают ПВХ-подполозники (часто — отрезки труб тепло-сети). Конструкция чукотской нарты, в отличие от ненецкой, позволяет не только использовать пластик в качестве подполозника, но и полностью заменить ею носовую часть полоза (рис. 3б).

Вместе со снегоходами в транспортном парке чукчей-оленеводов появилась «русская» нарта (рис. 4з), поскольку возникла необходимость перевозить грузы, неподъемные для оленьей упряжки (ГСМ, запчасти). Она широко используется как прицеп к снегоходу в повседневных поездках за дровами, при перевозке туш оленей и льда.

Снегоходная нарта имеет низкую платформу из продольно-поперечных брусков или досок, которая опирается на прямые копылья, закрепленные на массивных полозьях. Нижняя поверхность полоза набивается ПВХ-трубой таким образом, что загнутый спереди и подвязанный к нащепу конец формирует нос полоза. Жесткость конструкции обеспечивается по аналогии с грузовыми нартами диагональными тягами, связывающими платформу с полозьями. При изготовлении «русских» нарт чукчи используют привычный способ соединения деталей путем стягивания веревками, продетыми в специально просверленные отверстия. Такой способ крепления позволяет широкой платформе сохранять равновесие при кренах и переезде через препятствия. Для крепления к снегоходу также используется жесткое «водило».

Снегоходные пластиковые волокуши фабричного производства, аналогичные тем, что применяются на Кольском полуострове, на Чукотке не прижились. По словам местных жителей, срок жизни таких приспособлений здесь невелик, поскольку они быстро выходят из строя — разбиваются о камни и твердые заструги, да и пластик не выдерживает морозов. Признавая удобство подобного вида транспорта для определенных нужд (перевозки ГСМ и тяжелых грузов), оленеводы изготавливают волокуши самостоятельно из дюралюминия. Однако широкого распространения эта технология пока не получила.

\* \* \*

Появление металлических и синтетических материалов, способных выдерживать низкие температуры и высокую интенсивность эксплуатации, привело к повсеместному использованию их оленеводами для изготовления деталей нарт (набоев и полозьев) и упряжно-нартенной гарнитуры (налобных и нащечных пластин, недоузтков, блоков, псяиков, вертлюгов, держателей повода, наконечников хореев). При неизменной конструкции и технологии изготовления нарт, отработанных веками, новые материалы вытесняют труднодобываемые и/или трудоемкие в обработке природные материалы (китовый ус, кость, ровдужные ремни, сухожильные веревки), сохраняя (или увеличивая) функциональную нагрузку как самой детали, так и конструкции в целом. Так, если в ненецкой нарте металл и пластик применяются для полозных набоев, то в чукотской вязаной нарте из ПВХ-труб выполняется не только набой, но и вся носовая часть полоза. Тем самым самодостаточная конструкция нарты диктует и определяет возможную грань в использовании нетрадиционных материалов. Их внедрение обусловлено лучшими эксплуатационными характеристиками

и доступностью, но пока не приводит к принципиальным конструктивным изменениям нарты и упряжи.

С распространением механизированного транспорта, прежде всего снегоходов, повсеместно появились сани-прицепы с широкой площадкой-настилом и низкими копыльями, чаще всего дополненные деревянным коробом. Это сравнительно новый элемент в ряду традиционных транспортных средств, отвечающий возросшим требованиям к скорости передвижения и грузоподъемности. Вместе с тем оленеводы предрекают скорое вытеснение оленьей упряжки снегоходами (в зимний период) и квадроциклами (в летний период).

## СПИСОК ИСТОЧНИКОВ И ЛИТЕРАТУРЫ

- Богораз В. Г.* Материальная культура чукчей. М., 1991.
- Головнёв А. В., Куканов Д. А., Перевалова Е. В.* Арктика: атлас кочевых технологий. СПб., 2018.
- Головнёв А. В., Перевалова Е. В., Абрамов И. В., Куканов Д. А., Рогова А. С., Усенюк С. Г.* Кочевники Арктики: текстово-визуальные миниатюры. Екатеринбург, 2015.
- Историко-этнографический атлас Сибири / под ред. М. Г. Левина, Л. П. Потапова. М.; Л., 1961.
- Кибер [А. Ф.]* Чукчи / пер. с фр. Е. Певцова // Сибирский вестник. СПб., 1824. Ч. 2. Кн. 9–10. С. 87–126.
- Козьмин В. А.* К вопросу о происхождении нартенного транспорта в западносибирском оленеводстве // Историческая этнография: традиции и современность. Л., 1983. С. 52. (Проблемы археологии и этнографии. Вып. 2).
- Козьмин В. А.* Оленеводческая культура народов Западной Сибири. СПб., 2003.
- Конаков Н. Д., Котов О. В.* Этноареальные группы коми: формирование и современное этнокультурное состояние. М., 1991.
- Лукьянченко Т. В.* Материальная культура саамов Кольского полуострова в конце XIX — XX в. М., 1971.
- Майдель Г. Л.* Ответы Чукотской экспедиции на вопросы академика Бэра // ИСО ИРГО. 1871. Т. 2. № 1–2. С. 60–70.
- Мерк К. Г.* Описание обычаев и образа жизни чукчей // Этнографические материалы Северо-Восточной географической экспедиции. 1785–1795 гг. Составление и перевод рукописи К. Мерка, З. Д. Титова. Магадан, 1978. С. 98–155.
- Хомич Л. В.* Ненцы. Очерки традиционной культуры. СПб., 1995. С. 116–119.
- Pelto Pertti J.* The snowmobile revolution: technology and social. Waveland Press, Prospect Heights, IL, 1973.

## NARTA: OLD TECHNOLOGIES AND NEW MATERIALS (YAMAL, KOLA PENINSULA, CHUKOTKA)

**ABSTRACT.** The ethnographic fieldwork among the reindeer herders of Yamal, Kola Peninsula and Chukotka in 2014–2018 (headed by A. V. Golovnev) enabled us to reveal and analyse ethnic and regional peculiarities of the introduction of new materials into the modern narta industry. Metal and plastic replace natural materials which are hard to extract and/or to process (whalebone, bone, leather, ropes made of sinew or plant fibres), while the functions of a detail or construction in general remain the same or grow in number. The introduction of non-traditional materials is caused by their better exploitation characteristics and availability, but has not yet led to principal changes of construction. They are primarily used for the manufacture of particular details of narta (skid *naboi*) and harness equipment (halters, shackles, halter holders, blocks, *piasik*). The construction of narta defines and limits the involvement of new materials: in Samoyed narta plastic and PVC pipe are used only for the skid *naboi*, while in Chukotka one they are used both for the *naboi* and as a part of skid. With the spread of snowcars there appeared sledge trailers with wooden boxes. This is a relatively new element among the traditional vehicles, which meets the growing requirements in terms of speed and capacity.

**KEYWORDS:** narta, Nenets, Izhma Komi, Sami, Chukchi, traditional technologies, material, Yamal, Kola Peninsula, Chukotka

ELENA V. PEREVALOVA — Doctor of Historical Sciences, Peter the Great Museum of Anthropology and Ethnography (Kunstkamera) of the Russian Academy of Sciences (Russia, Saint Petersburg)

E-mail: elena\_perevalova@mail.ru

DENIS A. KUKANOV — Junior Researcher, Peter the Great Museum of Anthropology and Ethnography (Kunstkamera) of the Russian Academy of Sciences (Russia, Saint Petersburg)

E-mail: kukanov-d@yandex.ru