


П. В. ВИТТЕНБУРГ



В ПОИСКАХ АМУНДСЕНА

Изд-во „КРАСНАЯ ГАЗЕТА“

Ленинград — 1928 г.



**ТИПОГРАФИЯ
«КРАСНОЙ ГАЗЕТЫ»
ИМЕНИ ВОЛОДАРСКОГО
ЛЕНИНГРАД
ФОНТАНКА, 37**



Ленинградский Областлит № 15307.
Заказ № 3722. Тираж 25.000 экз.

Страны невероятных морозов, вечного льда и снега, окутанные в течение полугода ночным мраком, страны мало изведанные, страны до сих пор загадочные — это страны полярного севера и юга, окружающие «красточки» земной оси.

В течение многих веков отважные путешественники и исследователи стремились пройти как можно дальше в полярную часть земного шара, чтобы поведать миру о тайнах севера и юга, о тайне полюсов.

Невзгоды путешествий, невероятные трудности преодолевания ледяных пространств при низкой температуре заставили многих путешественников поплатиться жизнью. Сколько отважных исследователей пало жертвой в тяжелой борьбе с полярной природой и бесследно поглощено водами Ледовитого моря!

Тем не менее неудачи и лишения не убивали в исследователях желания прилагать и дальше все свои силы и энергию в стремлении познать полярную природу и разгадать тайну полюсов. На смену павшим героям полярных стран шли новые герои, такие же храбрые и самоотверженные. Наиболее яркий пример такого полярного героя-путешественника мы видим в лице Роальда Амундсена.

Роальд Амундсен, сын судовладельца, родился в 1872 г. в Норвегии, в Бorge близ Осло. Образование он получил в Осло. С 6 до 9 лет он учился в подготовительной школе, с 9 до 15 в гимназии, а с 15 до 18 в высшей школе. По желанию матери Амундсен готовился к врачебной деятельности, однако после смерти матери он оставил медицинский факультет.

Прочитав в возрасте 15-ти лет дневники известного полярного исследователя Джона Франклина, Амундсен стал мечтать о полярных путешествиях. Особенно привлекали его уже в ту пору те трудности, лишения и даже страдания, которые приходится преодолевать полярным исследователям.

Своей первой задачей Амундсен считал укрепление и закаливание организма и усиленно занялся спортом, особенно лыжным. В самые суровые зимы он спал при открытом окне.

Чтобы укрепить свой организм, он отбыл воинскую повинность, несмотря на близорукость, которая освобождала его от военной службы.

Впервые Амундсен испытал свою выносливость, когда ему еще не было 22 лет. Зимой он отправился в сопровождении своего товарища на высокое плоскогорье в окрестностях Осло. Мороз, метель и отсутствие пищи в течение четырех дней довели путников до такого изнурения, что Амундсен заснул, закопавшись в снег. Товарищу удалось его вырыть из ледяной могилы через три часа упорного труда.

В течение 1894 — 1896 гг. он плавал в море в качестве матроса, а затем получил звание шкипера.

В 1897 г. он был приглашен помощником капитана парохода «Бельгика», снаряженного Бельгийской Антарктической Экспедицией для изучения пространств Южного полюса. Начальником экспедиции и капитаном

были бельгийцы, д-р Кук, впоследствии заявивший об открытии им Северного полюса, был судовым врачом, часть команды состояла из норвежцев, большинство же — из бельгийцев.

Зимой 1897 года (т.-е. в теплый сезон южного полушария) «Бельгика» вошла в Магелланов пролив и затем направилась на Огненную Землю, где задержалась из-за сборов научного материала и топографических работ. Спустившись к Южным Шотландским островам, экспедиция дошла до Земли Грэхема. К этому времени уже наступила южная зима и судно «Бельгика» очутилось среди айсбергов, которые ежеминутно угрожали уничтожением корабля. Вследствие неопытности руководителя, экспедиция оказалась затертой среди безбрежного ледяного поля в течение тринадцати месяцев. Команда сильно страдала из-за отсутствия полярной одежды. По инициативе Кука участники экспедиции прорубили ценою невероятных усилий трещину во льду, расширив ее посредством взрыва тонита, которая благодаря перемене ветра дала, наконец, возможность выйти из льдов.

В 1900 году Амундсен получил от Фритьофа Нансена благословение на свои дальнейшие полярные путешествия, героизмом которого он восторгался с детства. Прежде чем идти в самостоятельное полярное плавание Амундсен посвятил себя метеорологической подготовке в Гамбурге под руководством Г. Неймайера, которому он сообщил о своей мечте пройти по Северо-Западному проходу вдоль северных берегов Америки. Для этой цели он в том же 1900 г. приобрел одномачтовое рыбацье судно в 47 тонн, названное «Гио́йа», к которому был приспособлен газовый двигатель.

Приготовления к путешествию заняли два года, в течение которых он производил на своем судне океанографические наблюдения между Норвегией и Гренландией.

Плавание по Северо-Западному проходу Амундсен начал в июне 1903 г., отправившись из Годгавна (на западном берегу Гренландии) через пролив Пиля до южного берега острова Короля Вильгельма, где провел две зимы, в течение которых делал метеорологические наблюдения и изучал быт эскимосов. 13 августа 1905 года Амундсен про-

плыл по чрезвычайно мелководному проливу Симпсона, а 2 сентября дошел до Кинг-Пойнт в Канаде.

Таким образом был совершен первый в истории полярных плаваний переход по Северо-Западному проходу. В Кинг-Пойнте судно «Гиойа» зазимовало. В течение зимы Амундсеном был совершен переход пешком и на собаках с северного побережья Канады до форта Эгберта в Аляске. Вернувшись к месту стоянки судна в июле, Амундсен снялся с якоря и, обогнув мыс Барро, прошел Берингов пролив. В октябре 1906 года «Гиойа» благополучно прибыла в Сан-Франциско.

Желая отправиться к Северному полюсу, Амундсен получил от правительства Норвегии знаменитый «Фрам» Нансена и покинул в августе 1910 г. Осло, но втайне, в виду уже совершенного Пири открытия Северного полюса в апреле 1909 г., он решил пойти к Южному полюсу, о каковом намерении сообщил своим спутникам лишь после отплытия с о-ва Мадеры, — последнего телеграфного пункта.

Успех предприятия, т.-е. открытия Южного полюса, по мнению Амундсена, зависел от

выбора базы и способа передвижения. Базу он установил в бухте Китовой на ледяном барьере, более защищенном от ветров, чем окружающая земля. Средством сообщения служили собаки. Все детали продвижения к полюсу были тщательно обдуманы и приведены в исполнение, при чем план оказался осуществленным почти до мельчайших подробностей.

Южного полюса Амундсен достиг в декабре 1911 года (за месяц до Роберта Скотта), за что получил в 1912 году золотую медаль Американского Географического Общества.

В 1917 г. Амундсен сконструировал специальное полярное судно, названное им «Мод». Корпус этого судна имел форму нижней половины скорлупы разрезанного по длиннику яйца. На этом судне Амундсен надеялся повторить дрейф Нансена в Ледовитом море. Для этого он совершил переход из Европы в Америку вдоль северных берегов Сибири по так называемому Северо - Восточному проходу.

Выйдя из Тромсе 15 июля 1918 г., Амундсен с геофизиком Сведрупом дошел 1 сен-

тября до о-ва Диксон, 9-го обошел мыс Челюскин, а 13-го стал на зимовку.

В первую же зиму Амундсен сломал себе руку. В сентябре 1920 г. «Мод» была затерта льдами и стала на вторую вынужденную зимовку у берегов Якутии.

В июне следующего года судно «Мод» вышло на восток и достигло Номе в Аляске, откуда в составе четырех лиц экспедиция пошла обратно и была затерта льдами у мыса Сердце - Камень. Оттуда, уже в 1922 году экспедиция вернулась в Номе.

В течение последующих трех лет Амундсен испытывал большие финансовые затруднения, но все же не переставал мечтать о производстве исследований Арктики воздушным путем. В бытность его в Нью-Йорке американец Л. Эльсворт предложил Амундсену свои средства (85.000 долларов), а также выразил желание лично участвовать в полете через Полярное море. Экспедиция состояла из шести лиц, которые на двух гидропланах вылетели 21 мая 1925 года из Кингс-Бея (Королевской гавани) на о-ве Шпицбергене по направлению к Северному полюсу. Ка-

ждый гидроплан был снабжен горючим для перелета 900 км туда и обратно. Достигнув $87^{\circ} 43'$ с. ш., летчики увидели полынью и снизились, при чем один из моторов испортился. После двадцати пяти дней усиленной работы по выравниванию ледяной поверхности для аэродромной площадки протяжением в 500 метров, всем шести летчикам пришлось пересесть на один гидроплан, который не без труда и большого риска поднялся на воздух и доставил летчиков к берегам Шпицбергена.

В 1926 году состоялся знаменитый полет Амундсена-Эльсворта-Нобиле на дирижабле «Норге» от Кингс-Бея через полюс в Аляску.

Мы видим, как упорно Амундсен добивался на протяжении 54 лет своей жизни раз намеченной цели и что на его долю выпало достигнуть крайних широт севера и юга и совершить полярное плавание вдоль северных берегов как Америки, так и Азии. Наконец, в 1928 году Роальд Амундсен стал во главе аэропланной спасательной экспедиции для оказания помощи итальянской экспедиции Умберто Нобиле, потерпев-

шей в ночь с 24-го на 25-е мая аварию к северо-востоку от о-ва Шпицбергена.

Прошло два года с тех пор, как Умберто Нобиле разделил вместе с Роальдом Амундсеном славу первого трансарктического перелета от берегов Европы к берегам Америки. В настоящие дни имена этих же двух исследователей приковывают к себе внимание всего мира.

Экспедиция на дирижабле „Италия“, во главе с замечательным конструктором этого воздушного корабля полужесткой системы Умберто Нобиле, пала жертвой неизученности метеорологических условий в полярных широтах, подобно тому, как 30 лет тому назад погиб воздушный шар «Орнен» вместе со своими пассажирами — пионером в деле достижения воздушным путем трудно-доступных областей Арктики Августом Андре с его двумя сотрудниками.

Умберто Нобиле ставил себе целью во время полета 1928 года на дирижабле «Италия» произвести научное исследование в той части полярной области — Арктики, которая составляет квадрант Шпицбергена и сопредельную часть Сибирского квадранта.

На рубеже этих двух квадрантов, Шпицбергенского и Сибирского, русской экспедицией под начальством Б. А. Вилькицкого в 1913 году было сделано замечательное открытие: к северу от Таймырского полуострова в 40 — 50 милях, от мыса Челюскина был обнаружен двойной, по всей вероятности, остров, называемый ныне Северной Землей. Хотя со времени этого открытия прошло уже 15 лет, Новая Северная Земля осталась неисследованной, кроме небольшой полосы западного берега. Умберто Нобиле хотел заняться обследованием этой земли, а также подвергнуть исследованию теоретическое предположение, высказанное В. Ю. Визе, о существовании земли к северо-востоку от Новой Земли между 78° и 80° с. ш. Затем Умберто Нобиле ставил себе целью вновь посетить пространства Северного полюса, виденные им с высоты дирижабля «Норге» два года назад.

Первая часть программы была экспедицией Нобиле выполнена—21-го мая состоялся первый полет со Шпицбергенской базы в Королевском фиорде на восток к Северной Земле. Однако, шторм, воспрепятствовавший дальнейшему продвижению на восток, при-

нудил дирижабль «Италия» вернуться на базу. По исправлении повреждений Умберто Нобиле приступил к выполнению второй части программы — полету к Северному полюсу 23-го мая в 4 ч. 30 м. На обратном пути, уже после того как пространства крайнего севера были пройдены, с итальянской экспедицией произошла катастрофа.

Причины, погубившие, очевидно, аэростат Андрэ, послужили причиной гибели и воздушного корабля «Италия». Обледеневшая во время полета в температуре близкой к нулю наружная поверхность дирижабля вызвала неизбежную катастрофу, вследствие увеличения веса оболочки от массы образовавшегося льда. Буря довершила драму, происшедшую утром 25-го мая 1928 года в 200 милях от базы, у острова Фойн.

При аварии «Италии» научный персонал экспедиции разбился на две группы. Первая часть с Умберто Нобиле во главе и с находившимися в передней гондоле членами экспедиции была выброшена при падении, когда от удара об лед оторвалась и гондола. Вторая группа (с Алессандри) поднялась

вместе с оболочкой дирижабля на воздух. По свидетельству находившихся в первой группе потерпевших, на горизонте был виден взрыв остатков дирижабля. После больших усилий группе Нобиле удалось восстановить радио-связь. 7-го июня уже совершенно точно было установлено, что катастрофа произошла на $80^{\circ} 37'$ с. ш. и $37^{\circ} 10'$ в. д. у острова Фойн на северной части Северо-Восточной Земли. Кроме того было установлено, что через пять дней от основной группы отделились метеоролог экспедиции Финн Мальмгрен, Дзаппи и Мариано с тем, чтобы пройти к Нордкапу — мысу северному Шпицбергена, где потерпевшие аварию надеялись получить помощь от норвежских промышленников.

В пути Мальмгрен сильно страдал от перелома руки. Отморозив и ноги, Мальмгрен просил своих спутников вырыть ему во льду могилу и идти дальше одним, при чем он передал им свою долю продовольствия. Дзаппи и Мариано отправились на запад пешком, но в связи с приближением весеннего времени ледяные поля стали давать трещины, разламываясь на мелкие льдины, так что

к моменту спасения их «Красиным» Дзаппи и Мариано оказались на плавающей льдине в 8 метров в диаметре и не имели уже возможности продолжать намеченный путь.

Как только было получено известие о гибели дирижабля, все культурные страны снарядили спасательные экспедиции, морские и воздушные.

Рийсер Ларсен, сподвижник полета Амундсена—Нобиле на «Норге» в 1926 году, устремился первым на помощь пострадавшим. Шведский летчик Лундборг, обнаружив группу Нобиле, сбросил с аэроплана теплую одежду и продовольствие и доставил Умберто Нобиле на экспедиционную пловучую базу «Читта-ди-Милано». Группа Мальмгрена, обнаруженная летчиком Чухновским, была спасена «Красиным», как была им спасена и основная группа с Вильери, заместителем Нобиле, в составе Трояни, проф. Бегоунк, Чечиони и Бианки.

Где следует искать вторую группу Алессандри? У каждого этот вопрос на устах.

Группа Алессандри находится, по всей вероятности, также к северо-востоку от Шпицбергена и притом в самых тяжелых усло-

виях. Уже при падении эта группа должна была сильно пострадать, так как моторы не могли не придавить своею тяжестью механиков. Кроме того в этой части дирижабля не было запасов продовольствия и оружия.

Естественно, что группа Алессандри нуждалась в самой быстрой и решительной помощи. Однако все многочисленные попытки обнаружить с аэроплана местопребывание этой группы оказались безуспешными, в виду обычных в эту пору туманов, которые сильно препятствовали полетам.

Как только Роальду Амундсену был предоставлен летательный аппарат, неутомимый и сильный волей полярный исследователь ринулся на аэроплане «Латам» со своим другом Дитрихсеном и французским летчиком Гильбо на помощь потерпевшим кораблекрушение. В течение двух с половиной часов после отлета «Латама» из Тромсе были слышны сигналы с аэроплана. Последнее радио сообщило, что Р. Амундсен летит на север к острову Медвежьему. В дальнейшем радио-связь прервалась и перед всеми нами стал во всей своей остроте неразрешенный до сих пор вопрос: «Где Амундсен?»

Где же следует искать Амундсена?

Сопоставляя обстоятельства гибели дирижабля и последующие метеорологические условия, мы приходим к заключению, что группу Алессандри следует искать на морском льду, плавающем между островом Фойн и Землей Гиллиса. То обстоятельство, что с пролетавших над ледяным пространством к северо-востоку от мыса Смиса аэропланов не было обнаружено следов этой группы, может найти себе объяснение в том, что масса движущегося льда направилась уже к тому времени к югу. Несмотря на то, что во время движения ледяные поля уменьшаются в своих размерах, разламываясь на отдельные небольшие льдины, не следует еще терять надежды на спасение группы Алессандри, так как в истории исследований полярных стран существует ряд примеров, когда экипаж судна, потерпевшего крушение, спасается на пловучей льдине, которая долгое время переносится по воле течения. Так было с экипажем судна «Поларис» в 1872 г., когда после семи месяцев блуждания на льдине, экипаж был спасен китоловным судном у берегов Лабрадора. В 1870 г. также

спасся близ южной оконечности Гренландии экипаж судна «Ганзы» после восьми месяцев дрейфа. Большую помощь постигшим кораблекрушение оказывали всегда шлюпки. Положение пострадавших при крушении воздушного корабля несравненно тяжелее и сложнее ввиду отсутствия шлюпок и огнестрельного оружия. Таким образом нельзя забывать, что группа Алессандри очутилась в особо тяжелых условиях, так как после пережитой воздушной аварии у этой группы не оказалось ни шлюпки, ни огнестрельных припасов. Перед своим отлетом Амундсен заготовил все необходимое итальянцам снаряжение, но никому не сообщил, как и обычно, о своих ближайших планах. И на этот раз он остался верен своей привычке, и потому первые дни его безвестное отсутствие ни у кого не вызывало тревоги, но, с другой стороны, такая задержка своевременной помощи и могла оказаться губительной.

Все предположения сходятся на том, что Амундсен во всяком случае должен был избрать прямой путь для своего полета из Тромсе и, минуя остров Медвежий и остров Надежды, направиться вдоль восточных бере-

гов Шпицбергена к месту катастрофы «Италии» — северо-восточнее мыса Смиса.

Итак, все авторитетные исследователи полярных стран сходятся на том, что если Амундсен обнаружил бы группу Алессандри и если ему удалось стартовать, то тем самым повысились бы шансы спасения большинства из этой группы потерпевших аварию, поскольку они уцелели во время взрыва остатков дирижабля и последующего падения на лед. Нет никакого сомнения, что Амундсен сумеет обеспечить всю группу питанием, так как охота в этой части Арктики достаточно обильна.

Но жив ли сам Амундсен?

Этот вопрос не может не быть задан каждым, кто сосредоточивает свое внимание на полярной трагедии Нобиле.

Исключительные черты характера Роальда Амундсена и приобретенный им в течение многих полярных экспедиций опыт служат залогом тому, что герой полярных стран не погиб, если только не произошло какой-либо непредвиденной катастрофы с начиненным бензином аэропланом «Латам» в воздухе. Имея при себе шлюпку и все необходимое

снаряжение, Амундсен не мог быть сломлен под тяжестью выпавших на его долю испытаний, его несокрушимая энергия, настойчивость и умение выходить победителем из самых трудных положений полярной обстановки служат тому порукой.

Вспомним еще раз, как Роальд Амундсен, прежде, чем предпринимать серьезное путешествие, всегда тщательно и всесторонне продумывал все детали предстоящей поездки, чем и объясняется тот блестящий успех, которым венчались все экспедиции этого гениального путешественника.

После своего первого полярного полета в 1925 году Амундсен давал себе полный отчет в том, что аэроплан является весьма несовершенным прибором для полярных исследований. «Малейший пустяк, — пишет Амундсен, — и аэроплан выведен из строя. Небольшая течь или ослабевший винт принуждают летчика к непредвиденному спуску, а он более чем рискован в тех областях, где нет места для посадки. Другой злой враг аэроплана, с которым приходится считаться, это туман. Непредвиденный спуск в тумане — верная смерть».

Однако нельзя забывать, что на этот раз Амундсен изменил своему основному принципу — отправляясь в путешествие, предварительно испытать средства передвижения: ведь нужно было спешить с помощью пострадавшим! Ему пришлось положиться на свой опыт и, опираясь на опыт испытанных летчиков Гильбо и Дитрихсена, он смело выступил вперед. Мы, опираясь в свою очередь на опыт Амундсена как полярного исследователя, не можем допустить мысли, что Амундсен погиб, тем более что Амундсен так часто бывал на волосок от смерти во время своих многократных экспедиций.

Если непременным условием сохранения жизни группы Алессандри ставится помощь ей со стороны Амундсена, то Роальд Амундсен со своими двумя спутниками, находясь где-либо на льду или у восточных берегов Шпицбергена, могут безусловно просуществовать несколько месяцев, так как в этих районах полярная природа щедро обеспечивает естественными продуктами охоты ски-талцев, благодаря обилию медведей, тюленей и моржей, обилие которых является характерной особенностью этой части Арктики.

Канадский исследователь В. Стефенсон настаивает на том, что в полярных странах, — особенно в Арктике, — можно всегда путешествовать без продовольственных запасов и, располагая огнестрельным оружием, питаться за счет страны продуктами охоты. По мнению Стефенсона «полярные пустыни» в Арктике почти отсутствуют — везде человек может найти себе пропитание. Поэтому, повторяем, недостатка пищи ни Амундсен ни Алессандри терпеть не могут — питание добывается охотой в большом количестве.

Если при неожиданном падении Амундсен и его сотоварищи не получили серьезных повреждений, то их продвижение по пловучим льдам, а позднее по полыньям на имеющейся шлюпке, вполне возможно.

Что же касается условий плавания спасательных экспедиций, направляющихся как со стороны Норвегии, так и со стороны Союза Советских Социалистических Республик к предполагаемому месту гибели, то август и сентябрь месяцы являются самыми лучшими месяцами для плавания на севере. Пространства севернее Шпицбергена доступны почти каждый год для плавания

в эти месяцы. Так, шведская экспедиция под руководством Натгорста, проходившая в 1898 году широту Земли Геллиса и северного Шпицбергена между 18 и 20 августа, не испытывала затруднений от льдов. Все же нужно отметить, что состояние льдов зависит от ряда причин, которые в текущем году благоприятно сложились для этой части Арктики, и потому можно смело рассчитывать, что суда свободно пройдут вдоль северных берегов Шпицбергена, как это было выполнено Натгорстом во время спасательной экспедиции Андрэ в 1898 году.

Шведская экспедиция на судне «Антарктика» проходила также без особых затруднений в начале августа 1898 года у островов Короля Карла, затем продвинулась к Земле Гиллиса, обошла эту своеобразную землю, покрытую куполом материкового льда на подобие Антарктического континента.

Западнее места аварии дирижабля «Италия» Натгорст обнаружил на глубине 150 метров придонную температуру воды -2° . Такая температура севернее и северо-восточнее Шпицбергена зависит от проникнове-

ния нагретых вод атлантического течения Гольфстрема.

Температура воздуха в течение средних чисел августа колебалась в северо-восточной части Шпицбергена от $+6,5^{\circ}$ до -4° , спустившись 21 августа на 5° ниже нуля. Во время плавания дул свежий северный ветер и выпало много снега; туманы были очень часты. В море часто попадался пловучий лес в большом количестве. Он находится не только на морском берегу, но лежит и на древних береговых валах, свидетельствуя о давности своего происхождения. Этот сибирский лес, так называемый плавник, оказывает незаменимую услугу полярным охотникам и промышленникам в качестве топлива; из него строятся также во время вынужденных зимовок жилища.

Важное значение имеют ветры, так как от господствующих ветров зависит ледовитость моря. Ветры южного румба наиболее благоприятны, северные ветры резко меняют картину плавания, но для судна ледокольного типа лед этого времени года уже не служит препятствием на широте Шпицбергена и Земли Франца Иосифа. Лед в полярных

широтах в значительной части — битый, но в северных широтах во вторую половину лета обычно встречается и многолетний лед, более плотный и мощный, достигающий двухметровой толщины.

В районе аварии дирижабля «Италия» Натгорст встретил огромные айсберги, надводная часть которых превышала высоту мачты судна «Антарктика». Такие айсберги столообразной формы попадались шведской экспедиции и раньше у Земли Короля Карла, хотя в квадранте Шпицбергена они относятся все же к редким явлениям, в то время как в Антарктике ледяные горы такой формы обычны.

Теми же пловучими льдами группа Алесандри должна сноситься вдоль восточного берега Шпицбергена по направлению к Земле Короля Карла, где проходит ветвь холодного полярного течения. Северная ветвь теплого течения уходит в Полярный Бассейн, а южная большей плотности перекрывается полярными водами меньшего удельного веса и в виде подводных течений погружается в глубину. Такое перемещение водных масс разной температуры обуславливает частоту

туманов—столь неблагоприятных как для аэропланной разведки, так и гибельных для посадки на лед. Пока морской ледяной покров еще не разбит и пока полярное лето не вступило еще в свои права, туманы редки, что видно из следующей таблицы:

Месяц	По 10-бальной шкале	Дней с туманами
Январь . . .	3,7	0
Февраль . . .	4,4	0
Март	5,6	2
Апрель . . .	5,7	1
Май	7,2	2
Июнь	8,5	10
Июль	8,8	20
Август . . .	8,8	16
Сентябрь . .	8,2	10
Октябрь . .	6,4	5
Ноябрь . . .	4,4	1
Декабрь . .	3,7	0
<hr/>		
Всего ср.-год.	6,2	67

Таким образом очевидно, почему для полетов в северных полярных странах избираются апрель и май месяцы. В июле и в августе месяцах полеты аэроплана, как и воздушного корабля, весьма рискованны. Еще менее можно быть уверенным в успеш-

ности полета в сентябре, но в это время года полярная природа щедро награждает путешественников трофеями охоты.

Начиная со середины сентября температура воздуха начинает падать, число штормовых дней увеличивается и в конце сентября появляются первые признаки зимы. Средняя температура воздуха в районе предполагаемого местонахождения «Латама», т.-е. на широте Северо-Восточной Земли или Франца Иосифа равна в июле $+1,4^{\circ}$ в августе $+0,4^{\circ}$, в сентябре $-5,7^{\circ}$, в октябре $-15,7^{\circ}$.

Если группа Амундсена или Алессандри будет занесена к группе островов Земли Франца Иосифа, то исследователям придется еще больше страдать от крайне сурового климата, так как архипелаг Северо-Восточной Земли представляет собою почти сплошную массу льда как и остров Гиллиса, являющийся связующим звеном с Землей Франца Иосифа.

Остров Гиллиса хотя и был открыт в 1707 году, но до исследований Натгорста он принадлежал к числу тех сказочных стран, самое существование которых представлялось

сомнительным. Островам Земли Франца Иосифа присущ особенно резко выраженный полярный характер природы, так как этот архипелаг принадлежит к самым холодным областям, какие только известны, в отношении как средней годовой температуры, так и температуры лета, которая имеет особенно большое значение для таяния льда.

Если только спуск «Латама» произошел благополучно, в каких бы трудных условиях Амундсен ни оказался, он и его два товарища должны остаться в живых, но если при вынужденном спуске посадка произошла в море, гибель доблестного полярного исследователя весьма вероятна.

Где они?

Где Амундсен и Алессандри? Обращаемся к «полярной пустыне» и, несмотря на энергичные двухмесячные поиски, не получаем до сих пор ответа.

Как известно нам, друг Амундсена—Рийсер Ларсен обследует на крейсере «Норденшельд» район между Гренландией и Шпицбергом. Яхта «Михаэль Сарс» обходит берега Шпицбергена и не находит его следов. Промысловое судно «Веслекари» прошло

Стурфиорд и обошло восточные берега острова Баренца. Шхуны «Инге» и «Хобби» и многие промысловые суда обыскивают все плывучие льды между Шпицбергенем и Землей Франца Иосифа, где ледокол «Седов» ныне разламывает льды. По исправлении повреждений ледокол «Красин» выступит вторично для поисков Амундсена и группы Алессандри. Будем надеяться, что и на этот раз удача будет сопутствовать нашему ледоколу.

В «полярной пустыне» многие, очень многие доблестные полярные исследователи и путешественники обретали свой конец за отсутствием личного опыта и за недостатком выдержки. Никто, кроме Амундсена, не владел в таком совершенстве последними двумя качествами. «Полярная пустыня» была для него второй родиной и потому он, не задумываясь, принял предложение Франции стать ее главе спасательной экспедиции на «Латаме».

Несмотря на двухмесячное отсутствие сведений о «Латаме», мы не теряем еще некоторой надежды на благоприятный исход поисков, хотя и безмолвствует «полярная пустыня».



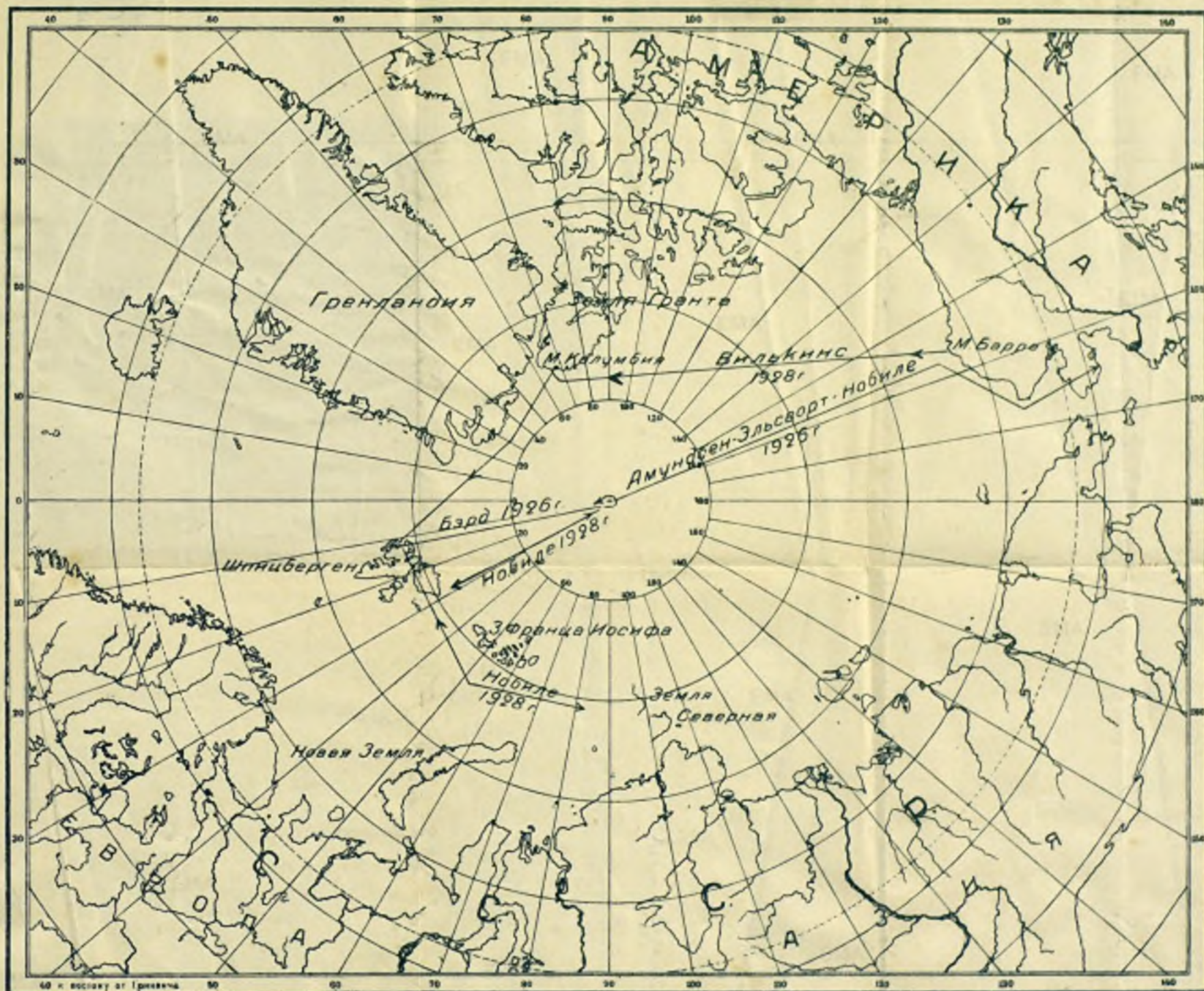
Мт 2375



1951

702^{B-2}₃

КАРТА АРКТИКИ



Масштаб 1 : 30.000.000

Bh 50-192/4

Г02 $\frac{B-2}{3}$

✓

ГПБ Русский фонд

Г02 $\frac{B-2}{3}$