

АМУНДСЕН и ЭЛЬСВОРТ

26,89(00)

П 27

ПЕРЕЛЕТ ЧЕРЕЗ ЛЕДОВИТЫЙ ОКЕАН



ГОСУДАРСТВЕННОЕ ИЗДАТЕЛЬСТВО 1927

1104278.

ppp

12

91(98)
A-62

ГТД НК
"Московская правда"
Фонд-2008 г.

8724011

42665
23489
42667

ПЕРВЫЙ ПОЛЕТ
НАД ЛЕДОВИТЫМ ОКЕАНОМ

РУАЛ АМУНДСЕН И ЛИНКОЛЬН ЭЛЬСВОРТ

ОБЩЕОБЩАЯ БИБЛИОТЕКА
7882
Москва - РАССВЕЛ ПРОСВЕТА

12

26.89(00)
А 62

1104278.

ЦУНБ им. Н.А. Некрасова
Кабинет
редкой книги

26.89
А 62



„Норвегию“ выводят из ангара перед отлетом из Рима.



Горные вершины на Свальбарде.



У стены ледника.

ПЛАН ПОЛЕТА И ПРИГОТОВЛЕНИЯ К НЕМУ.

В мае 1925 года на Шпицбергене во время совещания между Руалом Амундсеном, Линкольном Эльсвортом и премьер-лейтенантами норвежского флота Ялмаром Рисер-Ларсеном и Лейфом Дитриксоном впервые был поднят вопрос о возможности полета от материка к матерiku через северный полюс. В тот раз мы готовились сделать первый свой визит в царство вечного льда на двух аэропланах системы Дорнье-Валь. Мы ясно представляли себе — по мере того, как подготовительные работы подвигались вперед, — что эта наша первая попытка может быть рассматриваема только как рекогносцировка для намеченного на будущее время плана перелета через Ледовитый океан.

Как еще свежо у нас в памяти это совещание!

Оно происходило не в большом зале заседаний с раззолоченной мебелью и мягкими креслами. Нет, два венских стула да две походных кровати составляли всю нашу обстановку. И не было никакого председателя с пышными фразами на устах и жезлом в руке. Четверо мужчин — спокойных и серьезных — уселись на чем попало, на стульях, на кроватях и — под гул ожидавших нас аэропланов — стали обсуждать возможность самого большого из когда-либо задуманных полетов. Краеугольный камень для здания, которому позднее суждено было получить название „Полет «Норвегии» через Ледовитый океан“, был заложен на этом совещании, заложен без

всякой помпы, без трубных звуков и фанфар. И не кто другой, как Рисер-Ларсен, обратил внимание на итальянский воздушный корабль „N 1“, как наиболее пригодный для нашего предприятия. Через несколько дней после этого совещания две больших птицы „N 24“ и „N 25“ ринулись в беспредельную ледяную пустыню, чтобы пожать плоды предыдущего опыта для вновь задуманного плана полета.

Полет 1925 года настолько хорошо известен, что мы не будем на нем останавливаться.¹ Мы только возражаем против того, что его часто называют неудачным, как нам приходилось встречать в мировой прессе. Нашей целью было изучение условий, существующих в ледяной пустыне, и проникновение в нее возможно дальше — и это задание мы целиком выполняли, хотя на карту и ставилась наша жизнь. Наши предположения о том, что атмосферные условия над ледяными массами Ледовитого океана особенно пригодны для продвижения на воздушных кораблях, оказались подтвержденными полностью. Ни малейших возмущений не было замечено во время нашего долгого полета до 88° северной широты и обратного пути. Мы также получили полную уверенность в том, что в данный период времени воздушные корабли предпочтительнее аэропланов. Малейший пустяк — 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 мест для посадки. Иное дело на воздушном корабле. Если мотор выйдет тут из строя, то его просто останавливают и чинят. Другой злой враг аэропланов, с которым приходится считаться, — это туман. Непредвиденный спуск в тумане — верная смерть.

Сейчас же после нашего возвращения по окончании полета мы попытались связаться с полковником Умберто

¹ См. об этом полете: Амундсен: По воздуху до 88° северной широты. Изд. ГИЗ, 1926.

Нобиле, конструктором и строителем воздушного корабля „N 1“. Он очень широко пошел нам навстречу и спустя короткое время прибыл в Осло на совещание. Это первое совещание происходило в доме Амундсена на берегу Буннефьорда, и в нем приняли участие Амундсен, Нобиле и Рисер-Ларсен. По получении всех разъяснений от самого конструктора воздушного корабля мы еще больше убедились в том, что „N 1“ наиболее пригоден для столь далекого полета. К тому же Нобиле мог сообщить нам, что итальянское правительство, которому принадлежал воздушный корабль, готово его уступить. Как при прошлогоднем полете, так и на этот раз мы воспользовались ценным сотрудничеством Норвежского Аэроклуба и считаем нужным принести ему здесь горячую признательность за ревностную работу и интерес к делу.

Спустя короткое время Амундсен и Рисер-Ларсен поехали в Рим для подписания договора о покупке „N 1“. Переговоры быстро подошли к концу, и покупка была совершена на прекрасных условиях. Было решено, что „N 1“ после некоторых изменений будет готов в начале 1926 года, и к этому времени в Рим должен был прибыть норвежский экипаж, который под руководством Нобиле и стал бы обучаться управлению воздушным кораблем.

Вскоре после возвращения из Рима Амундсен поехал в Соединенные Штаты, чтобы попытаться там собрать средства для будущего путешествия путем чтения докладов о полете до 88° северной широты. Немного позднее Эльсворт сообщил, что он на известных условиях, которые были затем приняты, готов оказать новому предприятию поддержку в 100 000 долларов. Это щедрое предложение дало возможность приступить к осуществлению нашего замысла.

Несколько позднее полковник Нобиле на одном из совещаний в Осло был приглашен на пост капитана „Норвегии“. Лучшего выбора нельзя было сделать. Этим выбором мы приобрели человека, который и строил „N 1“

и долгое время летал на нем. Поэтому он должен был знать корабль лучше всякого другого. А это знание, само собой разумеется, имело величайшее значение в таком путешествии, как наше.

По возвращении Амундсена домой после его поездки по Америке с докладами „Норвегия“ уже произвела пробный полет, имея на борту смешанную норвежско-итальянскую команду. Все шло великолепно и предвещало в целом успех. Эльсворт за несколько дней до этого приехал в Осло, чтобы встретиться там с Амундсеном и вместе с ним отправиться морским путем на Свальбард для участия в разнообразной подготовительной работе, которую приходилось произвести еще до прибытия туда „Норвегии“. Тем временем мы получили сообщение о том, что желателен наш приезд в Рим. И вот всего лишь через несколько дней по приезде Амундсена из Америки он уже уехал на юг. Мы прибыли в Рим как раз во-время, чтобы в качестве зрителей увидеть замену на „Норвегии“ итальянского флага норвежским. День спустя мы уже снова ехали на север, а вскоре двинулись дальше — на Свальбард. Экспедиция имела в своем распоряжении два судна. „Кнут Сколюрен“ был нанят ею самой, а „Хеймдаль“ был предоставлен в наше распоряжение государством. Первое судно могло выйти из Тромсё около 13 апреля, а второе самое раннее 22-го. Нам нужно было торопиться как можно скорее приготовить все к приему „Норвегии“ и потому мы заняли места на первом судне. Когда мы приехали утром в Тронхем, чтобы продолжать оттуда свой путь с быстроходным пароходом до Тромсё, то „Сколюрен“ находился там. Вполне понятно, что мы отправились на борт, чтобы нанести визит капитану Йенсену и заодно узнать, сколько он может взять с собой пассажиров. С грустью мы узнали, что он может взять только шесть человек, а нас было четырнадцать. Но всегда найдется выход для того, кто хочет настоять на своем, и после долгих хлопот место нашлось для всех

четырнадцать, правда, все помещения были так набиты народом, что яблоку негде было упасть. Велико было поэтому наше изумление, когда мы, спускаясь снова на берег, встретились с улыбающимся, плотным иностранцем — ученым, который сообщил нам, что он отправляется на „Сколюрене“. Мы вопросительно взглянули друг на друга. Он понял, что его появление всех нас ошеломило. — Да, — сказал он тут: — я получил разрешение от секретаря Норвежского Аэроклуба отправиться на этом судне и уже перенес на борт свои инструменты. — Очень неприятно обескураживать человека, действующего в полном сознании своей правоты и имеющего все права на осуществление своих желаний, но нам не оставалось делать ничего иного. Осведомив его о том, что „Хеймдаль“ выйдет из Гаммерфеста около 22-го, мы расстались с ним, но можно было легко заметить, что он был весьма обескуражен.

17 апреля в час ночи мы пришли в Тромсё. Здесь мы очень обрадовались тому, что наш старый друг и спутник по прошлогоднему полету, аптекарь Цапффе, присоединился к нам и принял на себя свои прежние обязанности заведующего провиантом, доктора и аптекаря. Уже в тот же день в 11 часов вечера мы покинули Тромсё на борту „Сколюрена“. Переход был беден событиями. Хотя бы кто-нибудь заболел морской болезнью! 21 апреля в 5 часов дня мы пришли в Кингс-Бэй. Немного льда вдоль пристани Угольной Компании — вот и весь лед, который нас там встретил. Его мигом взорвали и на другой день в 3 часа утра мы уже ошвартовались у пристани.

Как все отличалось от того, что мы видели в прошлом году! В тот раз весь фьорд был покрыт вновь образовавшимся льдом, а теперь его нигде не было видно. Но зато снега было гораздо больше, чем в прошлом году. Мы сразу поняли, что нам придется немало потрудиться при работе в таком снегу. Наши мысли тотчас же обратились к командору Бэрду (Byrd), с которым мы беседовали¹ в Нью-Йорке за несколько недель до этого.

Он зашел к нам в отель и рассказал о своем плане полета к северному полюсу. Мы поделились с ним собственным своим опытом относительно состояния льда в Кингс-Бэе и высказали свое искреннее мнение о том, что лед в Кингс-Бэе послужит для него наилучшим местом для старта. А тут вся бухта свободна от льда! Что подумает о нас Бэрд! Не решит ли, что мы собирались его провести? Хотя наша совесть и была совершенно чиста, однако, мы каждый день толковали об этом и надеялись, что лед на фьорде образуется, и Бэрд получит то место для старта, которое мы ему предвещали.

Как совершенно изменился Новый Олесунд! Там стоял теперь огромный ангар, построенный в течение зимы, возвышаясь над всеми другими постройками. Дома, казалось, совершенно исчезали рядом с этим колоссом. А недалеко от него стояла только что воздвигнутая причальная мачта. Премьер-лейтенант Иоганн Хёвер, прибывший с нами на „Сколюрене“, чтобы в качестве специалиста наблюдать за последними приготовлениями к приему „Норвегии“, выполнил здесь блестящую работу в две недели, которые нам пришлось ожидать, пока мы были в состоянии принять воздушный корабль. Так как Хёвер уже осенью 1925 года побывал на Свальбарде, чтобы выбрать наилучшее место для ангара и для причальной мачты, то мы предоставляем ему, как лучше знакомому с данным вопросом, описание этих длительных и кропотливых предварительных работ.

АНГАР И ПРИЧАЛЬНЫЕ МАЧТЫ.

(И. ХОВЕРА.)

В тот самый вечер, когда Руал Амундсен делал в Национальном Театре доклад о прошлогоднем полете на полюс, Рисер-Ларсен рассказывал в волнении по комнате,

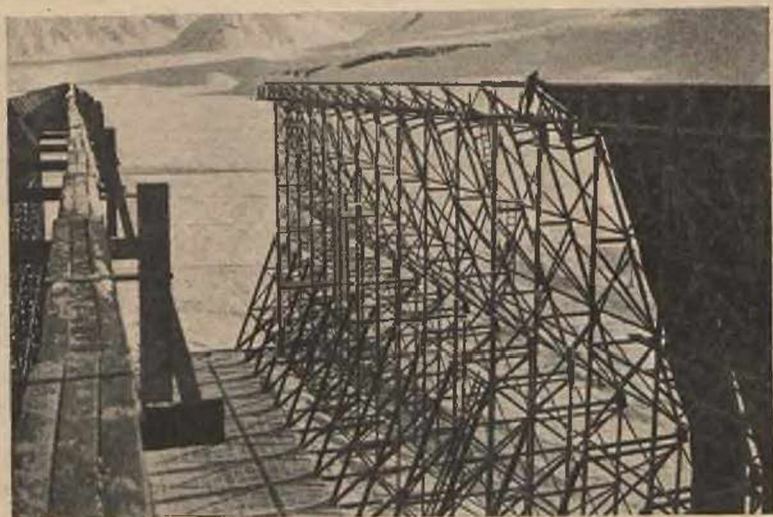
гадая на пальцах, какое ему принять решение по вопросу о том, не ехать ли ему уже на следующий вечер в Кингс-Бэй для выбора места для причальной мачты, которую нужно было ставить там для задуманной Амундсеном экспедиции на воздушном корабле через Ледовитый океан. Через три дня директор Брандаль должен был отправиться на Свальбард на угольщике, а такого попутчика находишь не каждый день. Но, однако, на следующий день явилось новое требование, и Рисер-Ларсен вместо этого сломя голову отправился в Рим. По возвращении оттуда мы снова вернулись к упомянутому выше вопросу, но теперь перед нами возникла новая задача — ангар для дирижабля, и пока не было решено, на чем остановиться, было весьма трудно начать работу. И вот почти по чистой случайности я в один прекрасный день предложил, не понадобятся ли экспедиции мои услуги. Тем временем был задуман ряд поездок Рисер-Ларсена с докладами, так что ему нельзя было ехать на Свальбард. На мою отговорку о том, что мне надо получить отпуск на службе, Рисер-Ларсен не обратил никакого внимания и без дальнейших слов сообщил о моем предложении на общем собрании Норвежского Аэроклуба, 9 сентября 1925 года, при общем докладе о планах новой экспедиции.

Прошло некоторое время и поступления в кассу экспедиции возрасли в такой степени, что на заседании Правления Аэроклуба 22 сентября решили раскошелиться и на мачту и на ангар на Свальбарде. Я был приглашен на это заседание и мне было поручено отправиться как можно скорее в Кингс-Бэй, чтобы вырешить на месте вопрос о самой северной в мире станции для воздушного корабля и разрешить задачу по собственному усмотрению с применением последних достижений техники летания. Мачта и ангар должны были быть построены в главных своих чертах по системе и по конструкции полковника Нобиле, но с теми необходимыми изменениями и подкреплениями, которые диктовались обстоятельствами.

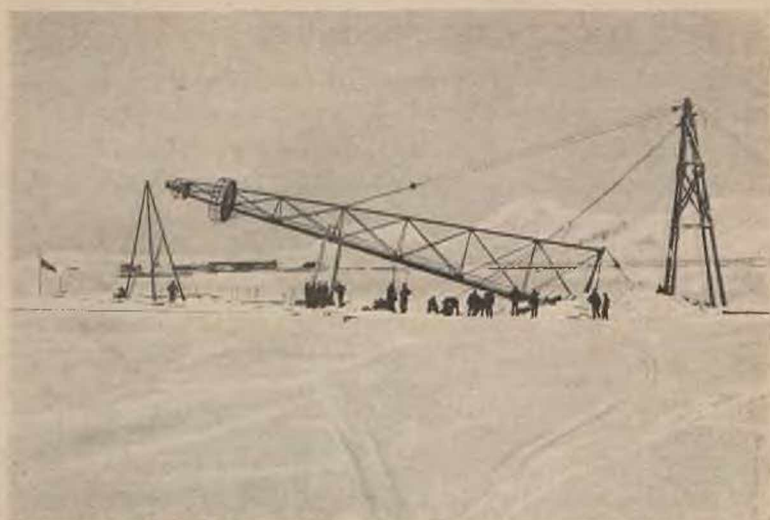
Отпуск я получил сразу. Конечно, нужно было выполнить много подготовительных работ и выслать ряд разных грузов в Олесунд, откуда должен был выйти в первых числах октября последний пароход Угольной Компании Кингс-Бэя. Общество всякими способами нам помогало, и 4 октября пароход „Сёрлан“ снялся с якоря, имея своим назначением Новый Олесунд, Свальбард. Цемент и стальные штанги были главнейшим грузом, который мы взяли. Для фундамента причальной мачты эти штанги были 2 м длиной и 23,5 см в окружности.

Время года весьма мало благоприятствовало путешествию на Свальбард. В Олесунде так задувало, что приходилось несколько раз прерывать разгрузку угля: и уголь и тачки сдувало ветром с места. Буря и непогода добросовестно сопровождали нас и во время морского перехода. Мы потратили на него тринадцать дней вместо обычных шести. Но если не считать двух опасных положений, сперва при выходе из Троньемсфьорда, а позднее на высоте Медвежьего острова, то нам было удивительно хорошо на пароходе у гостеприимного капитана Вергеланда. Хорошей погоды мы не видели до самого Свальбарда. 17 октября мы достигли Кингс-Бэя (Новый Олесунд).

За день до нашего приезда была дивная полярная ночь. Северное сияние над всей южной частью неба отражалось вместе со звездами в спокойном, как зеркало, море. В предрассветных сумерках мы вошли в Королевский фьорд (Кингс-Бэй), и вскоре нам пришлось вертеться и кружить среди масс оторвавшегося от ледников льда, которые достигали над поверхностью воды высоты в 6—8 м. Это было особенностью для того года, что ледники кололись так поздно; и они продолжали трескаться с гулом и грохотом все время, пока я был там. Удивительно красивым по окружающей нас природе был наш приход: покрытые снегом зубчатые пики, с похожими на пирамиды или на срубы горными вершинами, Нура, Свеа и Дана (около 1200 м), как центральными фигурами на фоне



Постройка ангара в Кингс-Бэе.



Подъем смонтированной причальной мачты.



Доставка баков с бензином к мачте в Кингс-Бэе.

золотисто-красного утреннего неба, были поразительно хороши. В 10 часов утра мы высадились на берег, и тотчас же, после того как я представился заведующему копиями Шердалю, началась моя специальная работа. В молчаливом одиночестве принялся я обследовать места, из которых, судя по картам, можно было сделать выбор. Единственное существо, которое время от времени наносило визит „бродяге“, не придававшему, однако, большой цены этим визитам, был полярный пес „Якоб“. Он происходит от амундсеновских южно-полярных собак, но, повидимому, несколько трусливее, так как позволял отгонять себя на приличное расстояние. В половине четвертого стемнело, но я уже успел „всюду“ побывать по два раза. „Да, дела плохие!“ — думал я про себя не раз,ковыляя домой и чувствуя некоторую усталость в ногах. И в то же время я мысленно видел перед собой Пулхэм, Кер, Нордгольц и другие знакомые мне иностранные станции для дирижаблей. Однако, мои любезные хозяева, Шердаль с женой, не разделяли моего сомнения: должны быть удобные „участки“ как для дома, так и для мачты, думалось им.

Я встретился тут со знающими людьми, с которыми можно было обсудить вопрос. Инженер Шердаль пробыл на копиях в Кингс-Бэе шесть лет и мог бы очень многое порассказать о мнимых „страшных“ бурях, которых никогда не было в Кингс-Бэе. Вначале он поставил на сваи и укрепил тросами дома в поселке, чтобы их не сдувало ветром и не переворачивало. Но когда прошло года два, все эти стальные тросы были убраны или же обращены на более полезные цели. Теперь в Кингс-Бэе строятся совершенно так же, как у нас в восточной Норвегии, и для постройки следующего за нашим ангара, наверное, найдутся более упрощенные способы.

Ветер дует, так сказать, всегда по направлению к выходу из фьорда, от ледника Королевской Большой Дороги (Kings Highway). Иной раз задувает с противоположного

направления — от NW, а при настоящей штормовой погоде ветер дует с SW, от гор и ледника Брөггер через „поселок“ — угольный городок Новый Олесунд. Иные направления ветра бывают редко.

Ангар и все, имевшее к нему отношение, были, естественно, темой для нашей вечерней беседы и, по получении благоприятных ответов на тысячу и один вопрос, я увидел, наконец, что обстоятельства слегка проясняются. Я смотрел на дело несколько с международной точки зрения и был склонен к сравнению „своей“ станции с указанными выше.

На следующий день — в воскресенье — была чудесная погода, и снег почти не лежал в низинах. Я был утомлен от вчерашнего блуждания после двухнедельного путешествия без особенно большого моциона, но, имея приятным спутником инженера Шердаля, легко и быстро сделал новый трехчасовой „обход“. Я создавал положение, а Шердаль должен был демонстрировать и отмечать действие. И вот мы вышагивали 300 м в одну сторону, 400 м в другую и т. д. и, наконец, решили, что здесь — то и должен быть нанесен один угол. Направление к следующему углу должно было быть взято в направлении господствующего ветра — к выходу из фьорда — и одновременно по участку более или менее горизонтальной местности, метров в 120 длины. 120 м — это большой участок, в особенности, когда приходится оставлять возможно большее пространство по обоим концам. Таким образом, ангар, имеющий размеры 110 на 34 м, при 30 м высоты, занимает площадь в $3\frac{3}{4}$ моля 3750 кв. м. Двумя небольшими кучами камней были отмечены приблизительные местоположения южного и западного углов. Но насчет принятого решения надо было еще подумать и взвесить все не один раз. Дело в том, что с мачтой многое было еще не выяснено и потому нельзя было принять даже какого-нибудь предварительного решения, — да и на этот раз тем временем уже стемнело.

На другой день падал густой снег, и температура держалась как и прежде на -10° . Я снова поплелся на свое „священное место“, теперь уже с помощником, измерительной рулеткой и теодолитом. Однако, мне не удалось ничего сделать, кроме замены двух куч камней железными шестами и установки еще двух, так что благодаря этому все четыре угла оказались временно намеченными. Из-за метели в течение дня мне пришлось провести еще две ночи в обдумывании вопроса. Но когда наступила среда с ясной погодой при -20° , которые еще не ощущались как следует, я увидел, что все идет прекрасно, и принялся за нивелировку местности и промерку участка. Он лежит приблизительно в 450 м расстояния от дома директора на SSO с продольной осью примерно с SO на NW, около 25 м над уровнем моря и приблизительно в 30 м от берега.

Пароход „Алекто“ с техником-строителем Арильдом и 21 рабочими пришел в Кингс-Бэй в пятницу утром 23 октября, после прекрасного перехода при тихой погоде. Груз его состоял из 600 куб. м леса и 50 тонн железа для постройки ангара, а также из оборудования, инструментов и провианта приблизительно на тридцать два человека на всю зиму. Повидимому, ничего не было забыто. Среди рабочих царил оживление и бодрость, что в особенности ярко проявилось, когда они сходили на берег. Многие из них были людьми привычными к путешествиям, так как в 1922 году ездили вместе с Арильдом в Рио-Жанейро на постройку норвежского павильона на выставке. Насчет климата не беспокойтесь! — говорила молодежь, побывавшая в тропиках под 23° южной широты, а теперь очутившаяся на 79° северной широты. Вместо того, чтобы передохнуть после обеда, большинство из них отправилось к памятнику Амундсена и на наш „участок“. К вечеру приезжие устроились в „Полярном бараке“ и в „Отчизне“, а в 6 часов вечера разгрузка была уже в полном ходу. Разгружали в две смены с 7 часов

утра и до полуночи, и в среду к вечеру весь груз был уже на берегу. По обеим сторонам рельсового пути возвышались порядочные горы всякого добра, возвещавшие о том, что теперь работа по подготовке новой экспедиции Амундсена пошла полным ходом. От общества Угольных Копей в Кингс-Бэе мы получили трех лошадей — маленьких лошадок северной финмаркенской породы, но так как этого было недостаточно, то мы уже в среду начали прокладывать рельсовый путь к участку, приблизительно в 400 м от ближайшего места присоединения. К сожалению, путь был готов одновременно с окончанием разгрузки. Дальнейшая перевозка материалов на место постройки являлась поэтому уже самостоятельным заданием. Вся разгрузка прошла при прекрасной зимней погоде, и виды на устойчивость такой погоды оставались самыми благоприятными.

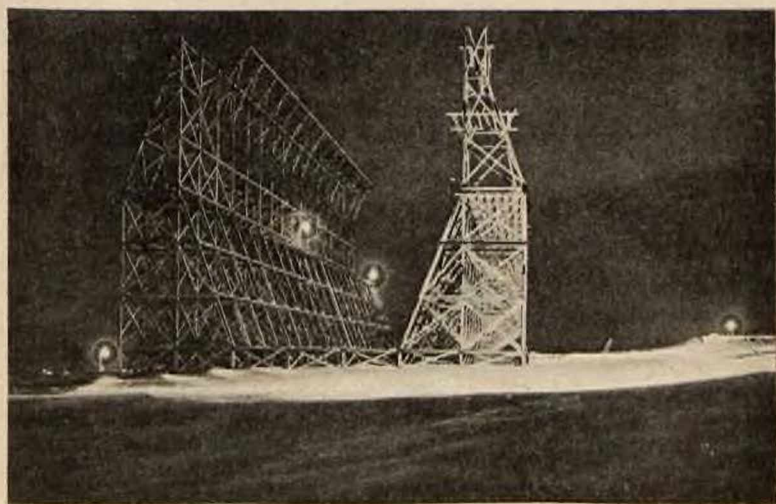
Пока „Алект“ забирал в четверг уголь и воду, я занялся отделкой последних деталей, наметив место для фундамента мачты.

Раньше я думал, что мне удастся увезти с собой точный чертеж трех больших опорных столбов в их взаимном положении, но сейчас об этом не могло быть и речи. Во-первых, мы опоздали на целую неделю, так что промерзлость почвы пошла уже дальше в глубину, а, во-вторых, нам пришлось торопиться с прокладкой рельсового пути. Из-за всего этого мои пожелания так и остались неосуществленными.

Благодаря прекрасно подобранному составу рабочих, отлично оборудованным мастерским и складам, принадлежащим Компании Угольных Копей Кингс-Бэя, и при той любезности и готовности помочь, которые были проявлены по отношению к нам, я был вполне уверен, что теперь все будет готово в надлежащий срок, — только бы благоприятствовала погода. Ведь разметание снега на месте работы могло оказаться делом весьма мучительным! У плотников и бетонщиков было особенно много работы. Остов ангара должен был быть построен, и все



Памятник на месте прошлогоднего старта „N 24“ и „N 25“.



Постройка ангара в Кингс-Бэе при свете прожекторов.



Весна на Свальбарде.



Белая ночь в Кингс-Бэе. На заднем плане ангар.

земляные работы закончены, вместе с заливкой причальной мачты и массивов для оттяжек — всего около 200 куб. м бетонных работ — к апрелю месяцу. Таким образом дальнейшее зависело бы от своевременного получения самой мачты и брезентовой обшивки ангара.

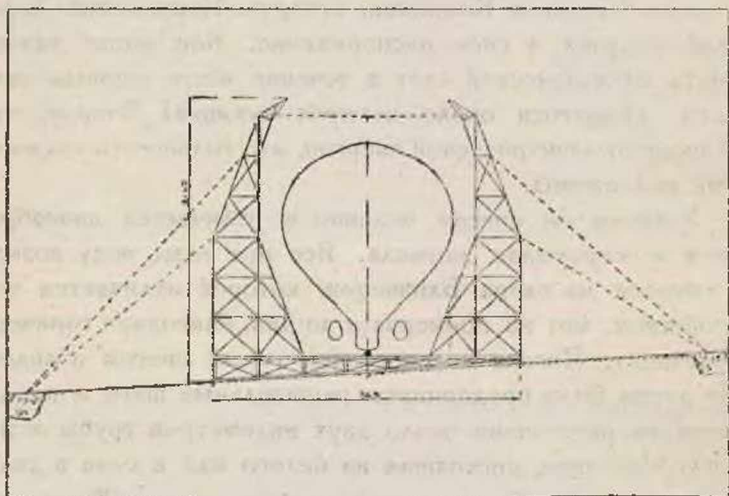
Ни с чем несравнимую пользу для работы и великую радость для жителей всего поселка принесла силовая станция Угольной Компании, которую Норвежский Аэроклуб получил в свое распоряжение. Как много значит иметь электрический свет в течение всего периода темноты, длящегося около четырех месяцев! Второе, что зависит от электрической энергии, это только-что устроенный водопровод.

Устроен он совсем недавно и отличается своеобразием и остроумием замысла. Все эти годы воду возили в поселок из озера Близнецов, которое отличается тем свойством, что не промерзает до дна, благодаря горячему источнику. Иногда пользовались талым снегом и льдом. Но летом были предприняты решительные шаги и проложены на расстоянии около двух километров трубы к насосу. Изоляция, состоящая из белого мха и сена в двойном слое, настолько хороша, что когда при -20° мороза пропустили 4 киловатта электрической энергии через изолированный провод, шедший по самой трубе, то всю затраченную энергию получили обратно в виде повышения температуры воды с 1° до 4° .

Вполне понятно, что Норвежский Аэроклуб, взявший в эксплуатацию силовую станцию и тем самым обеспечивший себе и другим зимовщикам свет и воду, вполне заслужил благодарность.

Все мы — нас было тридцать два человека — почти не чувствовали ни в чем недостатка во время своей зимовки. Всегда представляешь себе условия жизни гораздо худшими, чем они оказываются на самом деле. Но, конечно, не шуточная работа создать такую постройку в течение полярной ночи. Мокрые и тяжелые балки в 20 и 30 см толщины

совсем не игрушка, когда они к тому же скользки и за них несподручно взяться из-за льда и снега. Однако, все было выполнено с величайшей точностью и в полном соответствии с программой. 15 февраля 1926 года был закончен остов гордого строения, и на вершине его взвился флаг. На постройку пошло около 25 км балок. Так как на фотографиях не видно, что находится под снегом, то здесь



Разрез ангара в Кингс-Бее (по вертикали).

дается чертеж ангара в поперечном разрезе. Из двадцати трех таких стояков и состоит весь ангар.

Рама для фундамента, собственно говоря, должна была бы быть прямоугольной, но так как было безнадежно думать, что нам удастся выровнять грунт в то время года, когда мы строили, то без дальних слов мы изменили форму балок, так что балки днища шли по среднему уклону площадки. Интересно будет узнать, каким образом устоит на оттаивающей почве и на новой промерзлости такое строение, возведенное на „плоском“ фундаменте! Сейчас грунт не оставляет желать ничего лучшего, так что здание некоторое время простоит. Во всяком случае оно сослужило свою службу.

Шоколадная фабрика „Фрея“, табачная „Тидеман“ и др., проявившие и на этот раз свою щедрость, много способствовали улучшению условий нашей жизни.

Когда 30 октября „Алекто“ оставил Новый Олесунд, то его уход был самым поздним по сравнению со временем ухода в этих широтах когда-либо большого грузового парохода или вообще крупного судна. 26 числа солнце исчезает в Новом Олесунде с горизонта. Но зато месяц не заходит, а круглые сутки держится над горизонтом. Поэтому для нас не составило никаких затруднений выйти из фьорда, который был свободен ото льда, как в середине лета. И весь наш переход по Ледовитому океану нам сопутствовала летняя погода. Стояла ясная погода, и даже было несколько градусов выше нуля, как только мы потеряли землю из виду, но в Норвегии была уже зима. С небольшими перерывами хорошая погода продолжалась в Новом Олесунде довольно долго. „Огромные“ железнодорожные поезда в составе от двух до четырех вагонов пыхтели день и ночь в течение целой недели, и весь материал вскоре был перевезен. Тогда сейчас же принялись за постройку сарая для монтажа. Стойки-козлы собирались здесь по половинам — нижняя и верхняя в отдельности. Как только проложили, приблизительно к рождеству, балки фундамента, можно было приняться за возведение нижней части. Все шло в полном соответствии с программой к большой чести Арильда и его рабочих. По мере того, как сарай для монтажа исчезал в снегу, ангар поднимался все выше и выше. Ни ветер ни мороз в 35° не могли помешать работе. Но снег временами совершенно засыпал материалы; даже самый сарай бывало иной раз трудно найти после снежной бури с густыми туманами в начале февраля месяца, хотя он достигал порядочной высоты в 7 м.

Одновременно с плотничьими работами по ангару происходила заливка больших бетонных массивов для причальной мачты. Она имеет треугольную форму при осно-

вании в шесть метров и в каждом углу закрепляется в 40-тонном бетонном массиве, снабженном теми большими стальными штангами, которые фирма Nylands Verkted выковала для нас и о которых было упомянуто выше. Угольная Компания еще и раньше занималась бетонными заливками в течение всей зимы, и с помощью извлеченного из этого опыта и эта работа прошла гладко и легко. Вскрывание промерзлого слоя — это просто испытание на терпение, да еще для этого нужны инструменты. Хороший песок можно было брать с берега в нескольких сотнях метров расстояния, „соответствующее количество гравия“ из отбросов с копей, а горячую воду из котлов силовой станции. А кроме всего этого к услугам была гора в 30 000 тонн угля для разогревания и песка, и гравия.

К рождеству фундамент мачты был готов, и наступила очередь для шестнадцати больших закрепов для свай ангара. Это была тоже большая работа, которая прошла с той же быстротой и точностью, что и возведение ангара и все прочее. Пришлось переделывать массу деталей кузнечной работы из-за изменения формы балок по сравнению с проектированием. Благодаря большому запасу железа у Угольной Компании, мы могли справиться с задачей. Инженер Смит-Мейер с грустью взирал на то, как пустел его склад!

Когда все было готово к приемке брезентовой обшивки ангара и частей причальной мачты, то рабочие могли позволить себе вполне заслуженный недельный отдых.

Повидимому, ныне самое желанное судно для всех экспедиций, если оно свободно — это „Хобби“, под начальством капитана Хольма. Также и в нынешнем году он первым пошел на север. Хольм — это тип симпатичного толкового моряка. Хотя и молодой, он уже лоцман-специалист по плаванию в полярных водах, судно его крепко как гранит, мотор не такой уж большой силы, но „Хобби“ всегда приходит куда надо и приходит своевременно.

В Троньеме „Хобби“ погрузил разные материалы, немного провианта, бензин и масло и, наконец, около 10 000 кв. м (10 молотков) брезента (французского ангариного брезента), которым нужно было обтянуть бока и верхние части ангара. Парусник Ховдан должен был в короткое время выполнить не пустяшную работу. Снабженные веревочной кромкой и леерами, как у хорошего паруса доброго старого времени, стены состояли из 32 таких „полотнищ“ в $30 \times 32 \times 5$ м. Каждое полотнище покрывало пространство между стояками и было крепко привязано к ним; на это пошло много километров шнура. „Двери“, или открытые стороны ангара, были прямо чудовищны. Одним единственным полотнищем нужно было закрыть отверстие размером около 30×24 м. Так как напор ветра и давление на деревянную конструкцию были бы чересчур велики во время бури, если бы такой занавес был плоский, как всякий парус, то ему была придана форма усеченной пирамиды с вершиной, обращенной к земле приблизительно в 25 м расстояния от стены. К самым стенам эти занавеси были прикреплены при помощи талей, которые поднимались до самого верха. Подъем производился при помощи лебедки, поставленной с каждой стороны.

Девятого марта пришел в Троньем из Италии с опозданием на неделю пароход „Сигнус“, на котором было разное авиационное имущество и запасные части, цилиндры с водородом и причальная мачта, а также мачта и разное снаряжение для Вадсё. Из всего этого особенно нужны были причальные мачты и полотно для ангара. По первоначальному плану все вещи должны были быть в Троньеме на две недели раньше, и поэтому нельзя было терять ни минуты времени. В трех самых больших ящиках с частями для причальной мачты были упакованы нижние части угловых опор. При длине их в 16,5 м и при весе в полторы тонны с такими ящиками довольно трудно обращаться на небольшом пароходе, но

все сошло гладко. Правда, все 140 ящиков были запакованы по блестящей системе: каждый ящик, по возможности, не должен был превышать 200 кг по весу. Однако, вес колебался между 50 кг для ящика с запасными газовыми клапанами и 600 и 650 кг для моторов и запасных рулевых поверхностей. Эти ящики были самыми тяжелыми, но содержимое их весило в восемь раз меньше упаковки. Всего такого разного груза было 29 т. Остальную часть груза „Хобби“ составляли 140 т или 900 цилиндров с водородом. Каждый такой цилиндр весит около 160 кг. При объеме в 100 л и при наполнении под давлением до 100 атмосфер в таком цилиндре заключается 10 куб. м водорода при давлении в 1 атмосферу.

Когда „Хобби“ пришел 24 марта в Новый Олесунд, где море все еще было свободно ото льда, всем снова пришлось потрудиться изо всех сил. В самый кратчайший срок надо было обтянуть ангар брезентом и поставить причальную мачту.

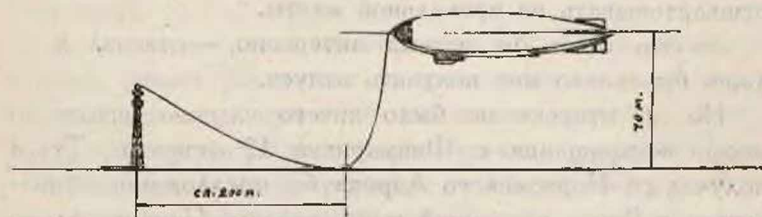
Но тем временем и в других местностях Норвегии шла кипучая работа по подготовке к приему воздушного корабля „Норвегии“. Когда вырешилось, что путь корабля пройдет через Осло и Северную Норвегию, я получил в середине января поручение от Аэроклуба съездить в Северную Норвегию (на Финмаркен) и подыскать там место для устройства причальной мачты. Выбирая по карте, мы остановились на Нюборгмуене, как на самом подходящем месте, если только окажется, что оно и на деле годится.

Тем времен Рисер-Ларсен выбрал для мачты в Осло Экебергшлеттен (юго-восточная окраина города), и работа там сейчас же началась. 21 января я уехал на север и после двухнедельного изучения местности на участке Харста-Киркенес остановился на острове Вадс, где расположен город Вадсё, как наиболее подходящем месте для устройства причальной мачты. Правда, метеорологи не советовали нам выбрать это место, но после изучения

дневников г. Эсбенсена, касающихся состояния погоды в апреле и мае на протяжении последних пяти лет, а также судового журнала парохода „Атлас“ за два года, я не нашел никаких оснований для выбора другого места, а не Вадсё, где условия местности были наиболее благоприятными. Я очень признателен г. Эсбенсену за разрешение воспользоваться его дневниками, которые мне оченьгодились.

Избранный мною участок, принадлежавший городу, был очень охотно предоставлен городскими властями в наше распоряжение.

Мне также повезло в том, что я сейчас же нашел подходящего человека в лице главного инженера Фикс-



Система причаливания к мачте.

даля, который охотно принял на себя всю работу по возведению и монтажу мачты. В результате с помощью завода Квернер Брюк в Осло он выполнил задание вполне хорошо во всех отношениях. Итальянскому инженеру Росси, прибывшему позднее в Вадсё для монтажа мачты и для организации снабжения газом, бензином и балластом по итальянской системе, тоже пригодился опыт Фиксдаля.

Мачта со всеми принадлежностями прибыла в Вадсё из Италии 26 марта, и все было готово для пользования ею 26 апреля.

Тем временем, в Осло была построена мачта заводом Квернер Брюк по итальянским чертежам. На нее пошли имевшиеся под рукой материалы, и поэтому детали ее

были сильно видоизменены. Мачту возвели единым духом, но так как ее головка со шпинделем и причальный конус должны были быть получены из Рима, то она была вполне готова только в самую последнюю минуту. Все эти дни пришлось порядочно поработать, до самого прибытия „Норвегии“ в Осло, 14 апреля.

— Ты должен быть у нас весной начальником станции на Шпицбергене, — сказал Рисер-Ларсен по моем возвращении в Осло, после того как я побывал в октябре на Свальбарде. А кроме того тебе придется съездить в Рим, когда начнутся пробные полеты, чтобы ознакомиться с тем, как надо обращаться с дирижаблем на земле, выводить и вводить его в ангар и пришвартовывать и отшвартовывать от причальной мачты.

— Это было бы весьма интересно, — отвечал я, — лишь бы только мне получить отпуск.

Но об отпуске не было ничего слышно вплоть до моего возвращения с Финмаркена 12 февраля. Тут я получил от Норвежского Аэроклуба предложение отправиться в Рим с указанной выше целью. Первоначально предполагалось, что я с первым пароходом отправлюсь на Свальбард для сборки там мачты. Как было упомянуто выше, мачта отсылалась на „Хобби“. Но так как перестройка дирижабля, а также пробные полеты немного запоздали, то из этого ничего не вышло. Сборка мачты была поручена инженеру Дидриху Лунду, а полковник Нобиле послал в Вадсø одного из своих инженеров, майора Росси.

По своем возвращении в Осло я едва успел сделать надлежащие указания относительно оборудования мачты. У нас состоялась репетиция со взводом гвардии, который должен был помогать при ошвартовании дирижабля, и так как в это время в Осло прибыло несколько итальянских механиков для обслуживания операции по наполнению корабля газом, то ко дню моего отъезда из Осло на север дело уже близилось к концу.

Для доставки остальных 3900 (625 т) цилиндров с газом, а также оборудования и провианта для экспедиции был зафрахтован до Нового Олесунда пароход „Кнут Сколюрен“.

В тот самый день, когда „Сколюрен“ вышел из Тромсё, в Кингс-Бэе была закончена работа по обтягиванию ангара брезентом, и вследствие этого окружающий ландшафт совершенно изменился. Инженеру же Лунду удалось при помощи освободившихся рабочих в течение одной недели построить во всю длину мачту, при чем она оставалась лежащей на земле.

Совсем не легко было собирать мачту, но поднимать такую махину, в 35 м длины и весом 14 т, было еще того хуже.

Я думал об этом, готовя чертеж для фундамента, и с этой целью рассчитал фундамент на большом камне (единственном) в грунте. И это вышло удачно.

С точным расчетом и изобретательностью вечно веселый инженер Лунд при помощи талей, рабочих и лебедок с угольных копей поднял совершенно смонтированную мачту. Благодаря этому, мы сэкономили по меньшей мере две недели.

После этого все уже было готово для того, чтобы я со своими двумя норвежскими и четырьмя итальянскими механиками принялся за монтаж вспомогательного оборудования для мачты, а позднее за окончательную подготовку ангара. На это было предназначено две недели, которые мы и потратили, так как потеряли несколько рабочих дней из-за метели. К этому же времени мы перевезли к мачте 360 цилиндров с газом и все вспомогательное оборудование, а также подвезли к ангару 2800 цилиндров.

После этого мы привели в порядок и разделили все оставшее оборудование и все запасные части. Можно сказать в похвалу полковнику Нобиле и его помощникам, что ни в чем не было недостатка. Пожалуй, иное было

даже лишним. Мы, люди знакомые с условиями жизни на Свальбарде в летнее время, невольно улыбнулись, найдя в списке вещей, отправленных итальянцами, проектора, мотор-генераторы, лампы и т. д., т. е. полное оборудование для освещения ангара и места посадки на случай спуска в темноте.

Всего в Новый Олесунд в связи с экспедицией 1926 года было доставлено около 2 000 т груза.

ВРЕМЯ ОЖИДАНИЯ НА СВАЛЬБАРДЕ.

Очень украшает ландшафт поставленный на месте прошлогоднего старта памятник. Это красивый камень с именами шестерых, впервые дерзнувших. Памятник сооружен по рисунку директора Кнутсена, которому и принадлежит вся честь его создания. Он поставлен на холме, как раз над тем местом, откуда мы стартовали.

Не часто бывает на Свальбарде, что вас будит духовой оркестр, но так это было в воскресенье 25 апреля. Было изумительно красивое утро. Поразительно ясное и тихое. Нельзя сказать, чтобы нас разбудили, потому что мы уже проснулись и лежали, наслаждаясь свежим воздухом, врывавшимся сквозь открытые окна, и любуясь дивным видом на чистые, снегом покрытые горы. Чувствовалась какая-то торжественность. Вдруг до нашего слуха долетели звуки знакомой мелодии, которую исполняли как-будто по заказу для нас. Мы в тот же миг поняли, в чем тут дело. Это был военный оркестр с „Хеймдала“. Мы сейчас же оделись и вышли из дома. Да, совершенно верно. У пристани стоял „Хеймдал“, и пассажиры и команда уже готовились сходить на берег, чтобы взглянуть на Новый Олесунд. Судно совершило прекрасный переход, и его ничуть не задержал лед. С чувством облегчения глядели мы на „Хеймдал“. До сей поры у нас было слишком мало народу. А теперь мы могли рассчитывать на помощь со стороны всей команды судна.

В первую очередь надо было заняться уборкой снега. Приходилось откапывать из-под него длинную железно-дорожную линию, прежде чем можно было наладить по ней движение. Работа была далеко не легкая. В некоторых местах рельсы были занесены целыми сугробами снега, смерзшегося в плотные массы и достигшего до двух метров в высоту. Убирать такой снег очень тяжело. Но дело шло как по маслу. Лучшего нельзя было и желать. Таким образом приведение всего в порядок заняло у нас две недели, но если принять во внимание все обстоятельства нашей работы, то окажется, что всё было очень быстро сделано.

29 апреля прибыл американский пароход „Шантье“ („Chantier“), привезший экспедицию Бэрда. Как было раньше упомянуто, мы недавно вели беседу с Бэрдом в отеле в Нью-Йорке, во время которой он изложил нам все свои планы. Если же теперь многие газеты изображают все так, как будто эта встреча была для нас совершенно неожиданной, а Бэрд летал на полюс только для того, чтобы быть там первым, то для этого нет ровно никаких оснований. Мы знали его планы во всех подробностях и не только симпатизировали ему, но и предложили всё то содействие, которое могли бы ему оказать. Решаемся утверждать, что наше совместное пребывание на Свальбарде было отмечено полнейшим доброжелательством по отношению друг к другу — чувство это позднее нашло себе выражение в дружбе. Вначале Бэрду пришлось очень туго. Когда подошел „Шантье“, „Хеймдаль“ занимал небольшую пристань, единственную, которая там имеется, и пополнял свои запасы угля и воды. Ведь нужно было быть готовым к тому времени, когда „Норвегия“ вылетит из Ленинграда, чтобы в том случае, если с нею что-нибудь произойдет, выйти в море для оказания помощи. Кроме того было что-то неладное с котлами, вследствие чего капитану „Хеймдала“ пришлось отказать Бэрду, когда тот попросил его отойти от пристани и дать место

„Шантье“. Это было очень неприятно, тем более, что с первого взгляда отказ можно было истолковать как акт недружелюбия. Бравые американцы так это вначале и приняли. Но после этого „Шантье“ подошел к „Хеймдалю“ и пришвартовался к его борту. Командор Бэрд сейчас же приехал к нам с визитом в наш дом в Новом Олесунде. Спустя немного времени отправились на борт „Шантье“ с визитом и мы. Здесь мы пережили нечто совершенно новое. Всё было дано бесплатно и все работали добровольцами! Подумайте, как можно хорошо работать в такой стране! Едва поднявшись на борт, мы прошли мимо одного матроса — грязного и в засаленном платье. И мне и Эльсворту показалось, что мы его знаем. Мы остановились и спросили его, не встречались ли мы раньше.

— Ну, конечно! — ответил он со взрывом смеха, — я служу в таком-то банке в Нью-Йорке, и мы там встречались много раз.

— Большая часть экипажа состояла из таких вот людей! Все они отправились в путешествие полные энтузиазма, занятые одной мыслью о выполнении задуманного плана. Здесь не играли роли ни деньги, ни слава — лишь бы довести дело до конца! И мы очень быстро поняли, что одного снега или льда мало, чтобы остановить этих храбрецов. Всё складывалось великолепно и можно было ясно видеть, что спокойный, выдержанный начальник экспедиции всеми чтим и уважаем.

Спустя день пришел „Хобби“, наш старый друг со времени прошлого года путешествия. Он должен был помогать экспедиции Бэрда. Первого мая его на-диво спевшийся экипаж выполнил такую работу, о которой мы, бывшие там и видевшие всё своими собственными глазами, будем всегда вспоминать с уважением и изумлением. Так как работа „Хеймдала“ у пристани затянулась дольше, чем предполагалось, то Бэрд решил выгрузить свой аэроплан на берег сквозь дрейфующий лед, который к тому времени нагнало течением, так что он лежал вокруг

„Шантье“. Задача была чрезвычайно смелая, но ее выполнили с такой ловкостью и с таким расчетом, что мы все пришли в невероятное изумление! Четыре спасательных шлюпки были снайтовлены вместе, и на них опущен огромный аэроплан Фоккера. Невольно зрители затаили дыхание. Этот плот был подведен к берегу против течения и сквозь дрейфующий лед. Рассказывать об этом очень легко, но нужно помнить, что каждый дюйм грозил страшной опасностью всему транспорту. Всё было поставлено на карту — и она выиграла! При громких криках „ура“ плот достиг берега, и в чрезвычайно короткий срок „Жозефина Форд“ — название аэроплана — уже стояла на твердой земле. Повидимому, эти brave моряки не знали ни в чем помехи. Теперь работа закипела и шла без отдыха днем и ночью. Дело в том, что Бэрд не мог подняться со льда, как это сделали мы в прошлом году, и ему нужно было подыскивать себе соответствующую площадку для разгона на земле. После тщательных поисков и изучения местности, Бэрд остановился на участке, лежащем как раз над нашим ангаром и немного его правее. Подъем здесь был незначителен и местность довольно ровная для обыкновенного глаза. Но для тех, кто должен был отсюда подниматься, было еще очень много работы. Днем и ночью убирался там снег, лежавший сугробами, и местность выравнивалась. Интересно было следить за этой работой. Невольно приходило на ум сравнение с трудолюбивыми муравьями. Само собою разумеется, что экспедиции хотелось, чтобы отдельные этапы ее работ запечатлевались на фотографиях. На пароходе поэтому прибыл целый огромный штаб различных фотографов как для обыкновенных снимков, так и для живой фотографии. Между тем имелось распоряжение, действительное в границах занимаемого нами участка, что никто из посторонних не имеет права снимать. А экспедиция Бэрда расположилась как раз в центре нашего участка! Это было очень неприятное и досадное обстоятельство и оно часто меня весьма огорчало. Впрочем,

мы разрешили эту задачу таким образом, что члены экспедиции Бэрда будут фотографировать только свою работу, а мы только свою. На этом мы и согласились. Но, хотя этот распорядок и вошел в силу, однако, мы припоминаем, как один из фотографов экспедиции Бэрда, заняв удобную позицию на дрейфующей льдине, снял оттуда все виды, какие только хотел. Кроме того с палубы „Шантье“ можно было при помощи телефотолинз снимать все, что угодно. Таким образом постановление было одной пустой формальностью, защищавшей нас от претензий газет и журналов, с которыми у нас был заключен контракт. С той поры больше никто не беспокоился на счет этого постановления, которое в действительности и невозможно было осуществлять. Настоящий фотограф умеет так или иначе добиваться своего, хотя бы хитростью, если не может получить добровольно. Поэтому мы припоминаем, как и наш собственный фотограф слонялся около запретных сюжетов Бэрдовской экспедиции и днем и ночью, пытаясь самыми невероятными способами снять кого-нибудь из членов экспедиции или их работу. Стоило иной раз быстро завернуть за угол, как можно было видеть ножки фотографического штатива, исчезающие в первом попавшемся укромном уголку. В результате Берге может похвастаться, что он был единственным кинематографическим оператором, находившимся на месте при возвращении Бэрда с полюса.

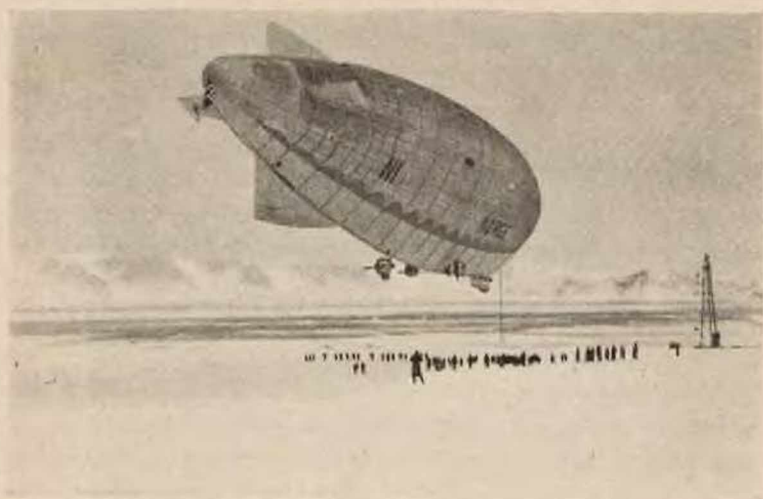
Третьего мая был произведен первый пробный полет, но, к несчастью, летчики сломали одну лыжу. То же самое произошло и в другой раз, так что начинали уже высказывать сомнение, удастся ли вообще подняться на воздух. Но и здесь, как и повсюду, победила находчивость и выдержка, и в конце концов летчики могли с удовлетворением констатировать, что у них имеются надежные лыжи. Площадка тоже с каждым днем приводилась всё в лучший и лучший вид и под конец стала походить на каток для состязаний на коньках.

Наконец, мы могли послать „Норвегии“ в Ленинград телеграмму о том, что у нас все готово. И вот 5 мая нами было получено сообщение, что наш воздушный корабль оставил Ленинград в 9 часов 30 минут утра. Тут началась самая рискованная часть полета „Норвегии“ на Свальбард — полет ее от Ленинграда до Свальбарда через Вадсё. Нам пришлось слышать из уст многих специалистов по данному вопросу, что по их глубочайшему убеждению весь перелет можно будет считать, в сущности, законченным, раз будет проведен перелет на Свальбард. Полет через Ледовитый океан совершенно прост по сравнению с предыдущим этапом. Можно задать себе вопрос, на чем основывается подобное мнение? Насколько мне известно, не на опыте. Но тогда на чем же? Может быть, сторонники этого мнения хотели успокоить своих ближних! Для нас, уезжавших на север на пароходе, это мнение было очень неприятно. Мы еще до сих пор вспоминаем недоверчивые взгляды и те фразы, которые были брошены нам вслед: „Почему же вас нет на борту воздушного корабля в то время, когда нужно проходить труднейшую часть пути?“ Эти слова были брошены совершенно зря, но они явились вполне естественным результатом тех суждений, о которых было сказано выше.

Шестого мая мы получили телеграмму от премьер-лейтенанта Свена Брюна, нашего ценного помощника в Вадсё, что „Норвегия“ пришвартовалась там к мачте в шесть часов утра и предполагает продолжать свой путь на север через несколько часов. Радио-станция Кингс-Бэя, все время находившаяся в распоряжении экспедиции, оказала нам неоценимые услуги. Она перехватывала телеграммы с „Норвегии“, отправленные во время пути из самых различных мест, и непрерывно осведомляла нас об этом. Таким образом мы слышали, как „Норвегия“ сносилась с Медвежьим островом и что она передавала потом. Во время перелета корабля через океан барометр стоял у нас высоко, дул слабый восточный бриз, шел

легкий снежок и была не очень хорошая видимость. Ночь на 7 мая не отличалась спокойствием. Все время происходила беготня между нашим домом и телеграфной станцией. В пять часов утра протелеграфировал Олонкин и сообщил, что теперь они держат курс прямо на выход из фьорда. Тут была пробита тревога, чтобы все разошлись по местам для приема „Норвегии“ и ввода ее в ангар. За день до этого все были обучены лейтенантом Хёвером и распределены по местам.

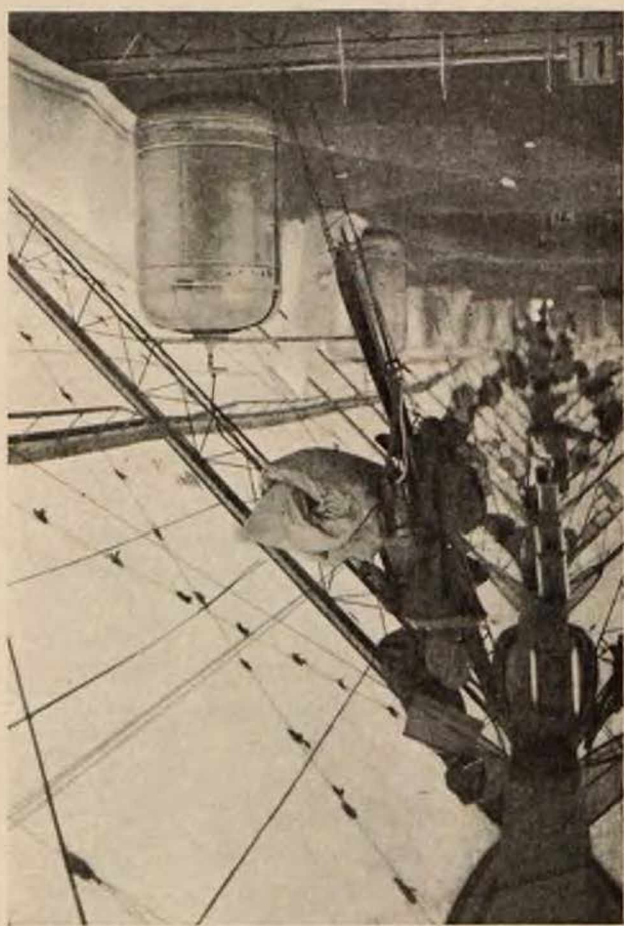
И вот мы глядим, не спуская глаз! Утро было изумительное — ясное и спокойное. Дым из наших трубок поднимался прямо вверх, даже не пытаясь расплываться по сторонам. На месте спуска, немного ниже ангара, всё кишело людьми. Экипаж „Хеймдала“, вся плотничья артель, а также все итальянские рабочие были готовы занять свои места. Команда передается при помощи огромных мегафонов. То кричит лейтенант Хёвер по-норвежски, то майор Вальлини по-итальянски, то они оба сразу, не понимая один другого! Но всё постепенно налаживается, и когда, наконец, „Норвегия“ показывается у мыса Митры, то построение цепью уже закончено. Сначала не было видно ничего величественного: только маленькое темное пятнышко, движений которого почти нельзя было заметить. Но вскоре пятнышко стало быстро расти и мало-по-малу начало принимать форму того, чем оно было первым управляемым воздушным кораблем, появившимся в этих краях! Возбуждение среди ожидавших прибытия корабля возрастало всё больше и больше, по мере того как „Норвегия“ приближалась и принимала всё большие и большие размеры. Но ничто не велико среди грандиозности пейзажа, окружавшего нас! Природа сама принимает над всем главенство и играет доминирующую роль. Все ничтожно на лоне этой изумительной природы! Покружившись два — три раза над местом спуска, вероятно, для того, чтобы ознакомиться с условиями, корабль стал медленно и спокойно опускаться к своим помощникам, ожидавшим



Прибытие „Норвегии“ в Кингс-Бэй.



Встреча экспедиции, прибывшей в Кингс-Бэй из Ленинграда.



Внутренний вид воздушного корабля вдоль киля. Видны баки с бензином и разное имущество членов экспедиции.

его на земле. Маневр был произведен блестяще и произвел на всех нас сильное впечатление. Командир корабля, повидимому, понимал свое дело. В шесть часов утра с „Норвегии“ со свистом упал на землю причальный канат, и спустя короткое время за него уже крепко держались сотни сильных рук. Корабль подтянули почти к самой земле. Стоял мертвый штиль и нечего было опасаться неожиданностей какого-бы то ни было рода. Тут начались общие взаимные приветствия. Из окошечек воздушного корабля высунулись знакомые физиономии, и было видно, что во всех трех гондолах для моторов двигаются, словно обезьяны, механики. — „Здорово, Хорген! Здорово!“ — раздается веселый и радостный крик. Это аптекарь Цапфе, стоящий среди зрителей, приветствует своего друга, премьер-лейтенанта Хоргена, находящегося в гондоле управления. Тот не остается у него в долгу — „Здорово, Цапфе! Здорово! Сейчас мы чего-нибудь цапнем!“ Общий хохот по всей линии. Тут подводят корабль к ангару, и в самый короткий срок он уже дома. Все, кто видел ангар в Кингс-Бэе, были ошеломлены и поражены. Это гигантский труд, выполненный при труднейших условиях! Подобного ему строения нигде еще не возводилось. Ангар построен во тьме и холоде полярной ночи. Техник-строитель Арильд, руководивший работами, и все его плотники заслуживают величайшей похвалы.

Как только воздушный корабль был введен в ангар, мы трижды прокричали троекратное „ура“, вполне заслуженное всеми участниками экспедиции, и оркестр сыграл четыре национальных гимна — норвежский, американский, итальянский и шведский — и этим был закончен церемониал встречи. Едва открылась дверь гондолы, как мы все поспешили навстречу нашим друзьям, чтобы поздравить их с прибытием. Мы поблагодарили Нобиле за его умелое управление кораблем и поздравили с блестящими свойствами, которые обнаружила „Норвегия“ за время своего полета. Приятно было вновь увидеть все зна-

комые и дорогие нам лица. У всех был здоровый и свежий вид. Но, впрочем, одно сразу же поразило нас! Прибывшие стучали зубами от холода и просили отвести их, как можно скорее, домой и дать там выпить горячего кофе. Ничего нет изумительного в том, что они замерзли. На них были надеты самые обыкновенные спортивные костюмы, словно они собирались устраивать летний пикник в лесу на Фрогнерсетере¹. Мы выразили свое изумление по поводу этого и попросили объяснений, но не смогли получить сколько-нибудь удовлетворительного ответа. Конечно, наши замерзшие летчики никогда не забудут чашки того крепкого, с пылу горячего, кофе, которое было поднесено им нашими милейшими экономками, Бертой и Кларой, как только они вошли в теплую и светлую столовую. Вопросы и ответы посыпались градом.

Но лучше всего, позвольте предоставить слово тому из путешественников, который пролетел на „Норвегии“ весь путь от Рима до Свальбарда.

ОТ РИМА ДО СВАЛЬБАРДА.

(ГУСТАВА С. АМУНДСЕНА.)

Очень многие за последние годы спрашивали меня, отчего я никогда не принимаю участия в экспедициях своего дяди. Мне приходилось отвечать, что он не хочет брать с собой родственников. Но нужно заметить, что я за все это время всячески старался получить разрешение принять участие в экспедициях, но всегда терпел неудачу. Правда, я был не велик, когда в первый раз попросил об этом; можно судить по ответу, который я получил. — „Мало, брат, каши ел, поговорим об этом как-

¹ Излюбленная спортсменами гористая местность около Осло (прим. переводчика).

нибудь позднее".— При следующей попытке я поступил более дипломатично, подослав своего отца, но полученный результат заставил меня на вечные времена отказаться от дальнейших попыток. „Я не хочу брать родственников в такие экспедиции, где приходится годами быть на одном и том же судне. Слишком уж большая ответственность". Волей-неволей я должен был с этим согласиться. С этих пор моя роль была исключительно только ролью зрителя— я был с экспедицией всей душой, но, к сожалению,— всегда пассивно.

До лета прошлого года. Мы собрались в „Ураниенборге": участники прошлой экспедиции, несколько морских офицеров и ближайшие родственники Руала Амундсена. После обеда мы сидели на ступеньках веранды и болтали; было снято несколько фотографий. Вдруг я слышу голос Рисер-Ларсена: „Дай-ка сюда твой аппарат". Получив его, он начал снимать четверых из нас, сидевших на ступеньках; я уже не помню кого, знаю только, что я был среди них. „Чикнув", Рисер-Ларсен сказал:

— Ну вот, я и снял четырех квартирмейстеров с „Норвегии".— Я не обратил особого внимания на его замечание, предположив, что это какая-нибудь понятная остальным шутка из путешествия на Свальбард; но когда через минуту, поднимаясь по лестнице, чтобы войти в дом, я прошел мимо Рисер-Ларсена, ведшего очень серьезный разговор с моей матерью, он, увидя меня, улыбнулся.

— Ну, едем с нами?

Сначала я ничего не понял.

— С вами? Кто? Куда?

— Ты, конечно! Рулевым на дирижабле в будущем году.

Если бы молния ударила передо мной, я, верно, вряд ли бы удивился больше,— а вслед за удивлением явилась радость— дикая и неудержимая радость, но она быстро улеглась, разные мысли утомили ее. Мысли о моих прежних неудавшихся попытках, о том ответе,

который я получил в последний раз. И когда на мой тревожный вопрос: говорили ли об этом с начальником, было отвечено „нет“ — мои надежды упали моментально гораздо ниже паритета! Но Рисер-Ларсен — человек действия: „я возьмусь за него сейчас же“ — и пустился вниз по лестнице. Через мгновение я увидел, как начальник и помощник начальника серьезно беседовали, стоя в отдалении; нужно ли говорить, что я следил за их разговором с напряженным вниманием. Конечно, ничего нельзя было слышать, но можно было следить за выражением лиц. Я могу с уверенностью сказать, что это были самые захватывающие моменты моей жизни. Наконец, они вернулись. Я пытался отгадать свою судьбу по выражению лиц, но оба были одинаково серьезны. Я чувствовал себя как преступник, ожидающий приговора. Виновен или невиновен? Я очнулся, услышав спокойный голос Рисер-Ларсена: „Все в порядке!“

Вечером, когда я, перед тем как ложиться спать, воспользовался случаем поблагодарить дядю за то, что принят в состав команды, он мне ответил: „Ты знаешь мое мнение об участии родственников в моих экспедициях, но раз Рисер-Ларсен пригласил тебя — значит, все в порядке“.

Вот таким-то образом я был назначен рулевым на „Норвегию“.

Первого января 1926 года я приступил к работе. Лейтенант Хорген уже с некоторого времени был занят приготовлениями, и моей первой задачей было помочь ему в этом.

Оказалось, что нас всего было приглашено участвовать в экспедиции семнадцать человек, и когда распространились слухи, что больше шестнадцати человек ни в коем случае не могут принять участия в полете, то я, будучи № 17, — что было легко высчитать, — начал опасаться за свое положение. Эти опасения превратились, к сожалению, в достоверность, после посещения Нобиле —

тогда еще полковником, — Осло: он не хотел, из-за боязни перегрузки, брать со Свальбарда больше шестнадцати человек, и мне пришлось примириться с назначением меня запасным летчиком. Я мог лететь от Рима до Свальбарда, но дальше — должно было показать время. Мне тогда не было легко сделать выбор. Стоит ли пускаться в рискованный перелет от Рима до Свальбарда, рискуя, что тебя ссадят по прибытии? Или все же стоит попытать счастья, в надежде, что когда „Норвегия“ уже будет на Свальбарде, и окончательный полет начнется, то все-таки и для меня найдется место. Я решил попытать счастья, и, несмотря на то, что пережил самое большое разочарование в моей жизни, я ни секунды не жалею об этом.

Начиная с осени, в Риме шла работа по перестройке дирижабля и было решено, что все мы, норвежцы, должны будем для приобретения необходимой практики отправиться туда, как только придет сообщение о готовности дирижабля к пробному полету. Ведь, никто из нас не был подготовлен для управления дирижаблем, если не считать Рисер-Ларсена, который прошел курс в Англии. Так что времени было в обрез.

В начале февраля отправились первые из нас, а в конце месяца уже все были там, не считая Готтвальдта и Мальмгрена, которые приехали в начале марта. В Риме мы были расквартированы в одном отеле, или, вернее сказать, пансионате, где и образовали маленькую самостоятельную колонию. В первый же день мы посетили фабрику, чтобы представиться полковнику Нобиле, который принял нас в своей конторе и был очень любезен и предупредителен. Дирижабли вычисляются, вычерчиваются, и твердые их части строятся на фабрике в Риме. Самая же сборка происходит в громадном ангаре в Чиапино (Ciampino), в трех четвертях часа езды на автомобиле от города. Позднее у нас явилась прекрасная возможность наблюдать, как происходит сборка полужестких дирижаблей, потому что, пока мы были в Италии, там начали монтаж

одного военного дирижабля, заказанного Японией, и дело шло очень быстро. Как уже сказано, готовые части твердого киля присылались из Рима, а когда баллон уже был наполнен газом, то скрепление киля с ребрами производилось с виду очень просто. Конечно, эта работа требовала точности и выполнялась наиболее квалифицированными рабочими. Вечером в день приезда мы поехали на автомобиле посмотреть собственными глазами на „N 1“, как корабль тогда назывался.

Моя первая встреча с „N 1“, я должен признаться, разочаровала меня. Мне он показался маленьким, хотя при своей длине в 106 метров он, конечно, большой, но такое впечатление получалось от огромных размеров ангара. Мне хотелось сначала сказать, что в уголку стоял цеппелин, но это было бы небольшим преувеличением. Если же я скажу, что в ангаре кроме „N 1“ был еще цеппелин „Эсперия“ („Esperia“), отнятый у Германии после войны, и, кроме того, маленький воздушный корабль „Mr 1“, то это будет чистой правдой. Не стоит, прямо-таки, и упоминать о том, что здесь же около тридцати человек растягивали по земле материю для упомянутого выше японского воздушного корабля, — столь ничтожным было это все в такой обстановке. Наш корабль казался еще далеко не готовым. Мне тотчас же вспомнилось описание в одной газете посещения какой-то выставки перед ее открытием: „все казалось диким хаосом, повсюду маляры и плотники, но, все-таки, все было готово к назначенному часу“. Также было и тут: на корабле всюду были люди: оснастчики, маляры, механики толпились там, словно без всякого толку. Но мы довольно быстро убедились, что в этом кажущемся безумии была система, потому что работа¹ все продвигалась вперед, и корабль был готов во-время.

Пока в Чампино работали над кораблем, мы работали в городе, прослушав ряд лекций, прочитанных Валини, тогда еще капитаном, об управлении кораблем; эти

лекции научили нас многому и принесли нам большую пользу. Мы поняли тогда, как хрупок такой великан и как легко он портится, если с ним не обращаться как следует. В общем, за то время пока мы ждали, что „N 1“ будет готов к пробному полету, у нас было много свободы. И мы, как мне кажется, использовали это свободное время, осмотрев город и все его сокровища старины. А пока испытания в Чиампино шли своим чередом. При испытании на подъем оказалось, что корабль поднимает на 750 кг больше, чем установлено в контракте, и мои надежды на то, что меня возьмут в полет, конечно, возрасли, чтобы сейчас же снова исчезнуть. „Лишнего человека“? Ничего подобного, — два новых бака для бензина.

26 февраля мы получили известие о том, что „N 1“ на следующий день будет готов для пробного полета, и мы должны быть готовы для отправки из пансионата на следующее утро в шесть часов. В этот день мы увидели над Римом „Эсперику“. Это было красивое и внушительное зрелище, и мы с радостью ждали следующего дня. Весь вопрос был только в том, какова будет погода. На следующий день была идеальная погода для полета, так что, когда мы в пять часов встали, у всех нас было прекрасное настроение. В шесть часов пришел автомобиль, и мы отправились с головокружительной быстротой в Чиампино. Там все кишело фотографами, журналистами, офицерами, солдатами и просто зрителями, толпившимися в беспорядке. Все расспрашивали и разузнавали, фотографические аппараты щелкали неустанно, было очень оживленно. Часов около девяти прибыли солдаты, которые должны были вывести корабль из ангара, всего человек двести. Они взялись за причальные канаты, и под командные крики дежурных офицеров колосс стал медленно выплывать из ангара. Незадолго до этого лейтенант Хорген и я получили от полковника Нобиле известие о том, что так как ему придется взять с собой

целый ряд людей с фабрики, то, к сожалению, нам, вероятно, не придется лететь. Да, это было не особенно приятное извещение, но, к счастью, все кончилось хорошо, потому что непосредственно перед полетом, когда уже балласт был выкинут, нас позвали, и мы не заставили себя ждать. Около половины десятого мы тронулись и поднялись быстро и элегантно на высоту около 150 м, после чего моторы были пущены в ход и взят был курс на Рим. Большинство из нас уже раньше летало на аэроплане, но это было нечто совсем другое. Спокойно и уверенно поднялись мы на воздух, спокойно и уверенно пустились вперед. При пробном полете нас на борту было всего двадцать пять человек, считая команду, ученых и журналистов. Была чудесная погода, тихая и ясная. Но сейчас же после старта мы здорово напугались, так как все газовые манометры показывали гораздо выше дозволенного максимума. Один из наших „ребят“ заметил очень утешительно: „Если эта штукавина не лопнет сейчас, то она никогда уже не лопнет!“ Земля была в 200 метров под нами, и я должен сознаться, что мне не нравились наши перспективы на ближайшее будущее. К счастью оказалось, что манометры просто напросто сбесились.

Покружив над Римом, где туристы с купола св. Петра с завистью смотрели на нас, мы взяли курс на Средиземное море. Вылетев далеко в море, мы направились дальше вдоль берега на юг к Неаполю. Я и раньше был в Неаполе и не умер, то же было и на этот раз, но, нужно признаться, что с воздуха вид на город гораздо красивее, чем с моря! Едва увидев набережные, мы снова повернули на север. Вдали мы увидели Капри. Море простиралось под нами спокойное и голубое; там и сям виднелись рыбаки, дрейфовавшие в своих лодках со странной оснасткой. Изредка мы видели больших рыб, лениво стоявших в воде. Часов с пяти мы снова полетели над землей, держа курс на Чиаппино, но сначала еще раз покружились над Римом и, три раза пролетев над аэро-

дромом, спустились в половине седьмого в целости и сохранности, совершив во всех отношениях интересный и удачный полет. Нам с первого же дня представилась возможность тренироваться в держании диеты к предстоящему полету, так как мы, норвежцы, за весь день с 6 часов утра до 8 часов вечера выпили только по чашке скверного кофе.

Здесь только, собственно говоря, и началась наша настоящая работа, — мы почти каждый день отправлялись на аэродром. Тут все зависело от погоды: если дул хотя бы маленький ветер, то уже нельзя было выводить корабля из ангара, так как боялись, что даже при слабом ветре корабль может вырваться из рук выводящих его и удариться о край ворот ангара. Один раз так и случилось. Порыв ветра подхватил корабль как раз, когда нос его проходил ворота, так что он зацепился за них. Для нас, бывших на борту, удар был почти незаметен, но когда мы вывели корабль и стали его осматривать, то оказалось, что несколько труб на носу лопнуло и, кроме того, часть внешней оболочки была порвана, так что полковник Нобиле решил не предпринимать полета, пока это незначительное само по себе повреждение не будет починено. Впрочем, все было починено и приведено в порядок уже в тот же вечер. Жалко было, что авария произошла как раз в тот день, когда у нас была такая большая программа испытаний: сначала мы должны были причалить к мачте, затем „опуститься“ на море и потом предпринять ночной полет. К сожалению, все планы расстроились, но мы утешали себя тем, что это останется напоследок. Упражнения в причаливании к мачте происходили за несколько дней до этого: причальная команда подводила корабль к мачте, где носовой причал укреплялся, после чего нам давали подниматься до высоты в 250 метров, а затем подтягивали вниз и пришвартовывали. В конце концов корабль был притянут к земле и заведен в ангар. Это, насколько мне известно, первый случай в Италии, что дирижабль причаливал к мачте.

Мачта, возведенная на аэродроме недалеко от ангара, была специально построена для нас. Позднее мы произвели еще раз такое пробное причаливание, прежде чем решились причаливать вполне самостоятельно. „Нет худа без добра“, как говорится: на следующий день после аварии разразился северный шторм, настолько сильный, что мы, верно, не смогли бы лететь против него, а, раз пустившись в путь, нам пришлось бы долгое время провести в воздухе. Ветер дул в продолжение трех дней, так что приходилось ждать. Вообще много времени уходило на ожидание, так что мы были совершенно согласны с воплем души, вырвавшимся у одного из наших „ребят“: „Теперь я хорошо понимаю, почему у нас дома авиацию часто называют «ожиданией»!“

Корабль был теперь уже почти готов, кроме радиостанции, но и тут работа подвигалась быстро. Инженер, посланный компанией Маркони, вместе с капитаном Готтвальдтом работали целый день, и на борту корабля оставалось поставить только некоторые лампы и пр.

В восемь часов вечера 9 марта „N 1“ отправился в свой первый ночной полет. Мы, норвежцы, не участвовали в полете, так что те из нас, кто вечером возвращался в Рим, увидели красивое и незабываемое зрелище: большой, выкрашенный в светлую краску, корабль улетап вдаль, и его стройный корпус вырисовывался на ночном небе, освещенный морем городских огней. На следующее утро в половине седьмого мы снова были на аэродроме, а в семь часов „N 1“ вернулся, сначала пристал к мачте, а затем был заведен в ангар. Полет удался блестяще, все были более чем довольны, только немного замерзли и мало спали, но, в общем, все было all right. После этого полета наступило снова долгое время ожидания, так как погода стояла неподходящая для полета. В один из вечеров мы слушали в Географическом обществе доклад Рисер-Ларсена, но так как он говорил по-итальянски, то мы мало вынесли из его доклада.

Двадцать шестого в Рим приехали Руал Амундсен и Линкольн Эльсворт. День передачи корабля приближался быстрыми шагами, и мы все с радостью ожидали его. Ведь корабль еще не был нашим, а после передачи положение вещей станет яснее и, более того, приблизится время отлета из Рима, а, по правде сказать, мы радовались, что пустимся в путь и кончится время той частичной бездеятельности, которая выпала на нашу долю.

29 марта наш флаг был поднят на воздушном корабле, и сейчас же после этого торжественного церемониала корабль был назван „Норвегией“. С этого момента и на вечные времена было установлено, что и корабль и экспедиция — норвежские. И нам еще больше захотелось поскорей отправиться в путь! Министерство Воздухоплавания устроило после церемонии передачи завтрак, и в тот же вечер Руал Амундсен и Линкольн Эльсворт уехали на север, чтобы присоединиться к „Норвегии“ на Свальбарде. Таким образом все, к счастью, говорило, что день отъезда приближается. 31 марта приехал известный английский пилот майор Скотт, который должен был служить нам лоцманом над Англией. Он сразу же завоевал наши сердца своей веселостью и прямодушием. На всех аэродромах Франции и Англии, которыми нам, может быть, пришлось бы воспользоваться, все было готово для встречи. Нас ждали на пасху, и поэтому служащим аэродромов было отказано в отпуске, но из Рима пришла телеграмма, которая, вероятно, вернула служащим желанный отпуск. Телеграмма эта, посланная 31 марта, сообщала, что мы вылетим не раньше 7 апреля.

На совещаниях у полковника Нобиле был установлен список команды и распределена работа. Было принято больше итальянцев, чем предполагалось, но считалось, что эти запасные останутся на Свальбарде. Наконец, вечером седьмого пришел с нетерпением ожидаемый приказ: „Завтра утром вставать в 4 ч. 45 м. Отправление из

Чиампино около 10 часов". Все засуетилось и началась упаковка и сортировка во-всю. Нам было сказано, что мы можем взять с собою до 15 кило багажа. Но странно, когда начинаешь в таких случаях разбирать свое имущество, то так трудно выбрать, что следует, и потому при самых честных намерениях невозможно взять с собою меньше этих проклятых 15 кило. Я думаю при проверке у всех нас оказалось не меньше 15 кило, а то и больше. Скорее даже последнее вернее. Когда мы пришли к ангару, там было еще немного народу, но к девяти часам зрители начали подходить, а когда через некоторое время появился Муссолини с большим куском пластыря на носу — следы покушения, произведенного накануне, — то собралось уже около тысячи человек. Норвежская колония присутствовала в полном составе. Мы попрощались как с земляками, так и с нашими друзьями других национальностей, с которыми познакомились в Риме. Множество горячих пожеланий счастья выпало на нашу долю, а нашим друзьям-итальянцам с „Норвегии“ было поднесено столько цветов, что корабль напоминал скорее Фрогнерпарк¹ в летний день. Сначала было приятно видеть на борту свежие цветы, но по мере того, как они увядали, нам, не владевшим ими, они переставали нравиться. Выкидывать же их, — а у многих чесались руки это сделать, — владельцы строго воспрещали. Но настало 10 часов, а о старте еще не было и слышно; мы бродили и болтали то с тем, то с другим и все ждали, ждали. Наконец, в половине одиннадцатого пришло сообщение о том, что старт отложен, так как метеорологические сведения из Франции оказались неблагоприятными. Все вытащили свой багаж из корабля и отправились обратно в пансионат. Наши хозяева, все время глазевшие из окон на синее небо, были изрядно удивлены, увидев нас всех внизу на улице; но, несмотря на это, прием нам

¹ Один из парков в Осло (прим. переводчика).

был оказан сердечный. Никто и вида не подал, что, пожалуй, наш способ покидать Рим может быть назван по крайней мере странным.

Вечером того же дня полковник Нобиле передал нам через Рисер-Ларсена, что наш багаж слишком тяжел и на фабрике специально для нас сделают особые мешки и сумки. На следующий день мы получили очень маленькие, но очень практичные мешки и сумки из резины. Я думаю, большинство из нас не решилось бы отправиться с таким количеством багажа даже в „week end trip“ в Осгорстран ¹, так мало было его. А вот нам с таким багажом приходилось пускаться в долгий много-недельный путь от Рима до Свальбарда! Мы, может быть, и справились бы, если бы при упаковке нам выдавался сильный бинокль с наставлением, приблизительно, такого содержания: „Сначала посмотрите на мешок и сумку правильно, затем переверните бинокль и рассматривайте таким образом предметы, подлежащие упаковке, и тогда лишь начинайте укладываться“. Но при настоящем положении вещей — дело было дрянно! Некоторые из нас решили вопрос о рубашках очень просто, купив фашистские рубашки, которые, как известно, совершенно черного цвета. Таким образом вопрос о количестве рубашек на дорогу решался очень просто. И место в „мешке“ продолжало оставаться не занятым. Это было здорово сделано! Но все же я должен сказать, что хотя мы и разрешили с такой же легкостью много трудных вопросов, однако, места было очень и очень мало, а на севере было в то время не особенно-то тепло! Единственная надежда была на то, что наши авиационные костюмы из брезента, подбитые овечьей шерстью, уже прибыли, а в них-то уж мы не замерзнем! К нашему удивлению, позднее оказалось, что у итальянской команды не было такого багажа, как наш. Напротив, у них были и чемо-

¹ Дачное место в 50 км от Осло (прим. переводчика).

даны и вообще разные укладки всяческих форм и конструкций.

Сведения о погоде из Франции все еще были не благоприятными, но в Риме погода стояла хорошая и тихая. Вечером пришел новый приказ: „Быть готовыми к отправлению в 6 ч. 30 м. утра“. Ложась спать в тот день, мы с надеждой думали об утре. На следующий день было десятое апреля и эту дату мы все будем долго помнить, потому что в тот день мы, наконец, отправились, и великое путешествие началось. В половине восьмого утра мы прибыли в ангар и первое, на что упали наши взгляды, был большой симпатичный ящик из Берлина, стоявший у входа в гондолу управления. „Слава богу, вот и наши авиационные костюмы, теперь-то уж мы не замерзнем!“, было нашей первой мыслью. Дело в том, что для всех нас, — и для норвежцев и для итальянцев, — были сшиты по мерке костюм, шлем и варежки. Но, к сожалению, по неизвестной причине, ящик был убран у нас из-под самого носа, и мы его не увидели до Свальбарда. Пришлось отправиться в полет, в чем мы были. Нельзя сказать, чтобы мы пришли в особенный восторг при мысли о том, что нам придется лететь весь долгий путь до самого Свальбарда в обычном дорожном костюме! Для нас было загадкой, как с этим справятся итальянцы, но мы довольно скоро узнали разгадку. На этот раз собралось не так много народу, но все же несколько сотен зрителей махало нам на прощание, когда мы часов в девять пустились в путь.

Погода была тихая, солнце сияло, и мы, сделав круг над Римом, взяли курс на Францию. Первый вопрос, занимавший нас, был, долетим ли мы до Пулхэма в один этап, или же небесная канцелярия заставит нас все-таки опуститься на каком-нибудь аэродроме во Франции? К счастью этого не случилось! По плану мы должны были пролететь вверх по долине Роны через всю Францию, но полученные оттуда неблагоприятные метеороло-

гические сведения заставили нас вместо этого пролететь через южную часть страны, на Бордо, и оттуда уже на север. Около шести часов вечера мы достигли земли, пролетев целый день над Средиземным морем при прекрасной погоде. Какой действительно чудный голубой цвет у этого моря! Это гораздо лучше видно с воздуха, чем там внизу с воды. Изредка мы делали наблюдения над дрейфом и скоростью, принимая за опорные точки на море рыбацьи лодочки и одинокие суда, встречавшиеся нам, а на земле дома и деревья. Около часа ночи мы пролетели над Бордо, освещенным ослепительными огнями. Стал задувать ветер, так что наша скорость временами не превышала сорока километров. Работа на борту корабля шла своим чередом, мы — рулевые — дежурили по очереди. Остальные все время были на своих постах. Спать пришлось мало, отчасти из-за холода, отчасти из-за того, что койки, расположенные на узком киле, были, скромно выражаясь, спартанскими. Вы, впрочем, можете себе их легко представить, если возьмете три — четыре обыкновенных стиральных доски и положите их одну к другой, волнистой стороной кверху, затем вместо подушки положите обыкновенный спасательный пояс. Если потом лечь на эти доски, прикрывшись легким дождевиком и при этом еще будет так холодно, что у вас зуб на зуб не будет попадать, то вы получите верную картину того комфорта, который давали нам койки „Норвегии“. Если к этому прибавить, что постоянно кто-нибудь да беспокоит вас, наступая, хоть и слегка, на вас вместо кия, то картина будет полная!

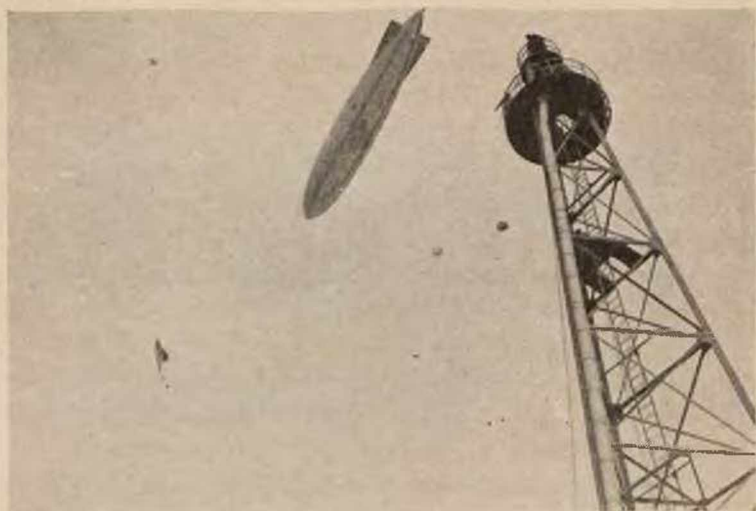
Но давайте лучше пройдемся по „Норвегии“, пока она летит на север. Если мы начнем с передней части гондолы управления, то встретимся здесь с рулевым направлением, который держится курса, уставившись на какую-нибудь точку на земле или на небе. Дело в том, что стрелка нашего компаса слишком медленно возвращалась на место и из-за этого по компасу было трудно

править. Поэтому, взяв надлежащий курс, обычно выбирали впереди какую-нибудь точку и правили по ней. Так делается на всех кораблях и это знакомо каждому моряку. При тихой погоде „Норвегия“ хорошо слушается руля, но если дует ветер и притом еще порывами, то тогда удерживать ее в должном направлении и на надлежащей высоте дело очень утомительное. На штирборте мы увидим рулевого высоты, который, помимо того, что должен держать нас все время на правильной высоте, обычно около 300 метров, кроме того еще и обязан следить за манометрами и смотреть за тем, чтобы давление в разных частях большого баллона не превышало установленного максимума. Если это случается, он должен „выпускать газ“. А веревки от клапанов висят перед ним, так что ему не трудно, пользуясь ими, уменьшать давление. Он должен также следить за правильностью давления воздуха в маленьких баллонах. Это регулируется при помощи устроенного на передней части штурвала высоты особого маленького штурвала, который закрывает или открывает доступ воздуху в большой клапан в носу корабля.

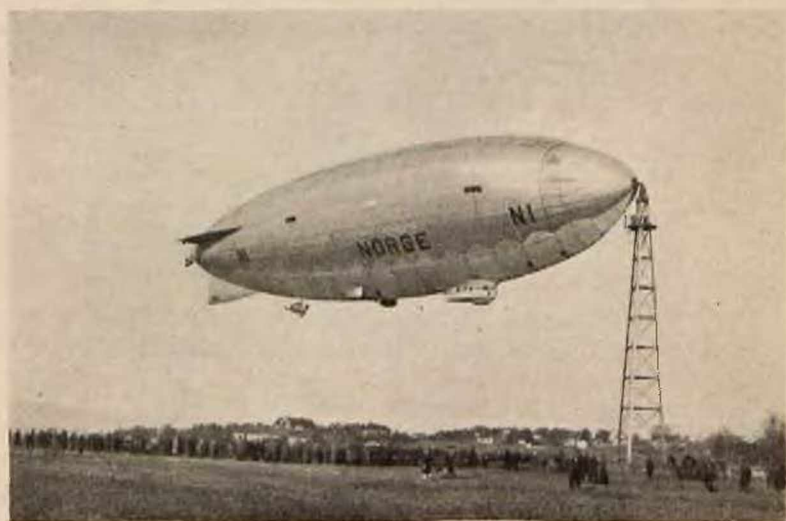
На бакборте мы увидим полковника Нобиле, который видит все и вся своим недремлющим оком! Против его места расположены все приборы машинного телеграфа. Здесь кончается первое отделение, вход куда разрешался только командиру, рулевому и навигаторам. На штирборте, в передней части второго отделения — место навигаторов, которые ходят взад и вперед между обоими отделениями, отдавая приказания рулевому направления при перемене курса. В этой части гондолы управления стоят и два единственных наших стула, которые были все время заняты летевшими с нами иностранными журналистами. В задней части гондолы по штирборту помещается наша миниатюрная радио-станция, а между ней и стеной по бакборту проход, ведущий в (Если бы тут была дверь, а не занавеска, то на ней красовался бы



Омдадь готовится вылезть на мостик,
ведущий в гондолу мотора.



Прибытие „Норвегии“ в Осло.
Снято с земли у подножия причальной мачты.



„Норвегия“ у мачты в Осло.

обычный вырез в виде сердца!) Это интимное учреждение было обращено нашим журналистом в свой постоянный... рабочий кабинет! Если же нужно было пользоваться этим местом для чего-нибудь другого, то тогда приходилось организованно вытурять журналиста оттуда! Впереди этой маленькой комнатки был устроен вертикальный трап, ведущий к главному открытому килю.

Если мы начнем свой обход с самого носа, откуда также ведет ход на верх баллона, и пойдем к корме, то первое, что мы встретим, будут аккуратно развешенные причальные канаты и гайдропы, числом четыре. Они свернуты, как мотки веревки, так что, когда их сбрасывают в отверстия, расположенные по бокам киля в обтягивающей его материи, то они, падая к земле, изящно разматываются. Три из них предназначены для подтягивания и причаливания и отдаются прямо сверху по команде командира, а четвертый расположен в конусообразном носу корабля и употребляется только при причаливании к мачте. Этот причал отдается из гондолы управления и подвешивается к особому механическому вороту, который приводится в действие из гондолы. Если мы пойдем теперь дальше к корме, то пройдем прямо под гондолой управления; она совершенно открыта сверху, только самая передняя часть покрыта брезентом и войлоком; помещение для радио тоже покрыто тонкой парусиной. Киль, до сих пор сильно наклонный, теперь становится почти горизонтальным и начинает снова заметно подниматься, только когда мы пройдем над двумя передними гондолами моторов. Они расположены одна против другой, приблизительно посредине корабля, и к ним можно спуститься, пролезая через большие овальные люки в материи, обтягивающей киль, и проходя по узким мосткам, снабженным с обращенной к носу корабля стороны легким поручнем. Непривычному человеку рекомендуется на первый раз крепко держаться! Самая же гондола для мотора подвешена на тросах, которые для неопытного

глаза кажутся чрезвычайно ненадежными, но, на самом деле, нет никакой опасности, что они лопнут: они испытаны на разрыв при нагрузке во много раз больше той, которую им приходится выдерживать. В гондоле для моторов места немного, и если мотор пущен в ход, а передний радиатор открыт, то получается ужаснейший сквозняк! Если мы выберем для посещения гондолу со штирборта, то встретим там Омдаля, улыбающегося и приветливого как всегда. Это его мотор и с ним ни разу ничего не случилось. Шум от мотора очень мешает, так что беседа не может быть оживленной. Но в гондоле управления можно разговаривать без особого труда. Мы покидаем Омдаля, пробираемся обратно по мосткам и облегченно вздыхаем, очутившись снова внутри корабля. Идя дальше по пути к корме, мы замечаем большие баки для бензина, висящие между ребрами по обеим сторонам на всем протяжении корабля от носа до кормы. Их всего тридцать два, но передняя и задняя пары предназначены для водяного балласта. У спуска в заднюю гондолу для мотора мы остановимся и заглянем к нашим улыбающимся итальянским товарищам; все они славные парни, мы их очень ценили и были с ними добрыми друзьями. Здесь киль начинает сильно подниматься к корме. На самой корме материя под нами частично убрана и отсюда можно видеть руль направления. Кроме описанного, мы, при нашем странствовании по „Норвегии“, всюду будем наткаться на крепко-накрепко принаитовленные запасные части, масленки и ящики с инструментами.

Кто-то пробегает мимо нас, бежит в переднюю часть корабля и исчезает в самом носу. Куда же это он? На верх корабля, чтобы посмотреть, все ли клапаны в порядке. Это мало привлекательная работа. Нужно вылезать из малюсенького люка на самый нос корабля и начинать карабкаться вверх, потому что из-за загиба, по которому приходится взбираться, буквально карабкаешься

по узкому трапу, устроенному там. И при этом в начале пути надо быть особенно осторожным, потому что здесь проходишь над тонкой парусиной, обтягивающей стальной каркас, образующий нос корабля, и стоит только наступить на эту парусину, как неминуемо провалишься внутрь корабля. Если к тому же скорость падения будет велика и направление надлежащее, то можно быть уверенным, что прорвешь тонкую парусину в нижней части корабля и проследуешь дальше в пространство и будешь иметь не совсем приятную возможность познакомиться с матерью сырой землей, находящейся в 300 метрах под нами! Пройдя этот опасный кусок пути и достигнув верхней части газового баллона, можно выпрямиться и спокойно ходить. Но на первый раз, все же, не будьте так уж смелы! Такая прогулка не столь уж легка, как кажется, потому что для хождения по баллону, наполненному газом и поддающемуся под тяжестью человека, требуется привычка. Сделав первый шаг, сейчас же чувствуешь, что весь баллон начинает волноваться под тобою, и если не предпринять чего-нибудь, чтобы остановить или ослабить это волнообразное движение, то при следующем же шаге беспомощно падаешь, хватаясь за веревку, протянутую вдоль баллона. Это все, конечно, не так уж опасно: можно сейчас же снова подняться на ноги, но особого удовольствия не испытываешь. Поэтому, прежде чем пускаться в путь, нужно пройти небольшой курс хождения по баллону, а раз только научишься, то все пойдет чрезвычайно легко. Нужно сначала сделать обычный шаг и сейчас же вслед за этим два коротких, или, вернее, надо топнуть ногой два раза, — этим ослабляются волнообразные движения, и тогда там можно ходить так же спокойно, как и в комнате. Впрочем, это касается только самого баллона, потому что, посмотрев по сторонам, большинство предпочтет быть в комнате, а не в верхней части „Норвегии“. Ведь, корабль не идет совершенно спокойно: все время кажется, что

*

он, как дикая лошадь, пытается всеми правдами и неправдами сбросить с себя седока! Сначала он ныряет носом и тогда чувствуешь, что если уж падать, то лучше всего сейчас! Вслед за этим он применяет противоположный маневр: поднимает нос кверху, а если ты удержишься, то корабль пытается еще покачаться из стороны в сторону. Прибавьте к этому, что он несется в 300 м над землей со скоростью около 80 км, и вы, быть-может, составите себе некоторое представление о той работе, которую выполняет человек, постоянно бывающий там наверху, чтобы посмотреть, все ли в порядке! Но команда корабля всегда бывала весела и довольна и внизу и наверху. Во время полета на Свальбард этим делом, помимо всего прочего, занимался приветливый и веселый резервный такелажмейстер Беллоки, а от Свальбарда и дальше эту не особенно завидную работу взял на себя не менее приветливый такелажмейстер Алессандрини. Газовые клапаны — штука довольно порядочного размера: 12 дюймов в диаметре! При осмотре с ними надо быть особенно осторожными и их закреплять. Это было первое, что внушалось всем, кто работал с ними. Когда корабль еще стоял в ангаре в Чиампино, случилось, что один из итальянских рабочих забыл соблюсти эту необходимую предосторожность, и результат не заставил себя ждать: клапан просто-на-просто упал внутрь баллона. У рабочего не было с собой запасного клапана, а газ выходил в большом количестве. Рабочий был один, так что не мог послать за помощью. Если бы он пошел сам, то из баллона вышел бы весь газ до его возвращения и тогда получилась бы чрезвычайно неприятная история как для корабля, так еще в большей степени для самого рабочего. Что же ему оставалось делать? Он настолько не растерялся, что закрыл отверстие наиболее широкой частью своего тела и, сидя так, стал звать на помощь, пока рабочие, находившиеся в ангаре, не услышали и не поспешили к нему на выручку с новым клапа-

ном. Представьте себе, что бы произошло, случись что-нибудь подобное во время полета!

Мы все летим над Францией, при чем работают всего два мотора. Это дает наиболее выгодный ход, а, именно, 80 км в час при 1000 оборотов на каждый мотор. Мелькают один за другим красивые ландшафты и вот, часов около семи утра, 11 апреля мы достигаем Ла-Манша у Кан. Ночь была холодная, так что уже тут мы мерзли в своих дорожных костюмах. Как же будет, когда мы продвинемся дальше на север? У всех итальянцев были кожаные куртки на меху, вот чем объяснялось их равнодушные к вопросу об авиационных костюмах! Вероятно, они думали, что легкий холод в пути нас не потревожит, но они, к сожалению, ошиблись в своем предположении!

Все еще дул свежий восточный ветер, так что наша скорость была не велика. Только к трем часам мы достигли огромных ангаров у Пулхэма, но опустились из-за атмосферных условий только к пяти часам. Тут собралось около 3000 человек.

Мы все устали после тридцатичасового перелета, так что с радостью улеглись спать. Некоторые из нас были расквартированы вместе с итальянцами в бараках на аэродроме, где мы и обедали. Наш барак был очень хорош; его единственный недостаток заключался в том, что перегородки между комнатами доходили лишь до половины высоты барака, так что, когда наши итальянские друзья часов в пять утра начали переговариваться со своими соотечественниками, находившимися в диаметрально противоположной части барака, то было бы большим преувеличением сказать, что Вистинг, Мальмгрен, Омдаль, Олонкин и я пришли от этого в восторг! Но наши протесты не помогали. Итальянцы, словно какие-то утренние птицы, встречали день песнями и ликованием. Старая морская поговорка: „Не смейся утром, пока не напьешься кофе“, им, вероятно, совершенно неизвестна!

Уже на следующее утро нужно было приниматься за подготовку корабля к дальнейшему полету. По первоначальному плану мы должны были пробыть в Пулхэме около недели, но это было отменено и взамен приказано, как только метеорологические донесения будут благоприятны и „Норвегия“ приготовится к отлету, — продолжать путь. Нам много пришлось потрудиться над наполнением корабля газом и над разными подготовительными работами. Наши спартанские запасы пищи были пополнены у провиантмейстера авиационной станции. Во время полета мы питались только холодными консервами, шоколадом и бисквитами. У каждого был, кроме того, свой термос, а когда он опустел — мы пили воду. Итак, нельзя сказать, чтобы мы жили шикарно, поэтому, прибыв в „гавань“, мы первым делом постарались поесть чего-нибудь горячего.

В Пулхэме все были любезны и милы с нами, каждый старался скрасить чем-нибудь наше пребывание там. В ангаре рядом с нами стоял большой английский дирижабль „R. 33“. Его команда была размещена в бараках по соседству с нами, и мы очень подружились с ней. От Руала Амундсена мы получили восторженную телеграмму, которая нас очень порадовала.

Уже тринадцатого во вторник мы получили приказание отправиться в тот же вечер, так как погода над Северным морем и дальше до самого Ленинграда стояла превосходная. Это было для нас некоторой неожиданностью и наши друзья с „R. 33“ были огорчены, что нам так скоро приходится снова пускаться в путь. К 11-ти часам вечера все было готово, а в первом часу ночи мы уже опять были в воздухе, на этот раз на пути к Осло. Прямотаки трогательно, с каким интересом англичане следили за нашим полетом! Они смотрели на него со спортивной точки зрения, — они всегда останутся верны самим себе, и их интерес к экспедиции и к нам был чрезвычайный! Характерным является последний привет, по-

сланный нам вслед chief сох'ом (главным рулевым) с „R. 33“: „До свидания и счастливого пути! Если с вами случится что-нибудь, то мы возьмем свой старый омнибус и отправимся за вами!“

Корабль при старте был тяжел, поэтому в ту темную, звездную ночь казалось, что мы зацепимся за верхушки деревьев и крыши домов. Уже над Северным морем под нами стал собираться легкий туман, так что одному из нас пришлось всё время стоять у люка с сильной электрической лампой в руке, чтобы мы во-время могли увидеть отражение света в воде и поднять корабль вверх. К счастью все прошло благополучно. Но туман и дрейф сбили нас с курса, так что к утру, когда туман на время рассеялся, мы увидели, что находимся над Данией, немного ниже Лимфьорда; тогда мы взяли курс на север, на Норвегию. Но туман снова стал сгущаться, так что нам пришлось подняться над ним. Было замечательно красиво лететь над густым туманом, под лучами сияющего солнца, когда внизу расстилается огромный серый ковер, — это было похоже на волшебную сказку! Другое дело, что этот туман был нам очень неприятен, так как отнимал у наших навигаторов возможность производить наблюдения над дрейфом. Изредка навстречу нам попадались большие клочки тумана, и тогда уж мы абсолютно ничего не видали. Боясь в тумане познакомиться с прибрежными горами, мы меняли курс каждый раз, как такие высоко плывущие клочки тумана попадались нам навстречу. Немного раньше девяти часов утра туман рассеялся, и мы увидели, что находимся прямо у Арендаля. Был взят курс на город, мы описали круг над городом и полетели на север, над проливом Трумё (Tromsundet) и дальше вдоль берега к Осло. Во всех городах, которые мы пролетали, множество людей было на ногах, всюду были видны флаги, но Осло превзошло их всех! Красивый город, раскинувшийся под нами, напоминал растревоженный муравейник. На улицах, на кры-

шах домов, всюду были люди, махавшие нам. Те из нас, кто был уроженцем Осло, искали свои дома. Не так-то легко ориентироваться в местности, которую видишь в первый раз сверху, хотя бы и хорошо был с нею знаком, но все-таки мы нашли то, что искали.

Только к трем часам мы опустились и пришвартовались к мачте и сейчас же начались подготовительные работы к дальнейшему полету. Мы все надеялись, что нам удастся остаться до следующего утра и уже совсем настроились на это, но метеорологический институт наколдовал нам небольшой циклон, находившийся где-то над Англией и заставивший нас отправиться дальше в тот же вечер. Нечего и говорить, что мы были чрезвычайно огорчены! Нам разрешили на два часа отлучиться домой и мы пошли отыскивать автомобили, которые, как мы думали, комитет по встрече, конечно, для нас приготовил. Но, как видно, у комитета было слишком много другого дела, и он не подумал о нас, поэтому нам пришлось употребить полчаса драгоценного времени на поиски экипажа.

Я и раньше видал хвосты автомобилей в Осло, но подобного тому, который двигался по Экебергской дороге вечером 14 апреля, не видал никогда! Я вспомнил о скопищах автомобилей около футбольного поля в Слемдале в дни больших международных матчей, но и это были только цветочки по сравнению с тем, что я увидел в тот вечер. Мы вернулись на аэродром без особых приключений.

В час двадцать минут, в ночь на пятнадцатое причал был отдан, и мы снова пустились в путь. Нельзя сказать, сколько человек дождалось нашего отлета, но можно с уверенностью утверждать, что их было много. Когда мы поднялись и до нас, сквозь темную ночь, донеслись звуки национального гимна — то всех захватила торжественность минуты! Мы пролетели над Фьордом и у Сарпсборга и Фредерикстада повернули на восток, направляясь

к Стокгольму. Снова сгустился туман, и нам ничего не оставалось делать, как только подняться над ним, надеясь, что дрейф будет не велик; но эти надежды, к сожалению, не оправдались. Мы обещали пролететь над Стокгольмом и Гельсингфорсом на пути в Ленинград, и это было одной из причин, почему мы желали, чтобы туман рассеялся. Но, как уже сказано, к сожалению мы настолько сбились с курса, что пролетели гораздо южнее обоих этих городов, да даже, если бы мы и пролетели над ними, то все равно не много бы увидели.

Только к десяти часам утра мы увидели под собой землю. Более унылый ландшафт трудно было бы найти: болото, болото и болото, здесь и там купы деревьев и изредка одинокий домик. Так как мы за последнее время не могли производить радио-целенгования из-за невозможности связаться с русскими радио-станциями, то навигаторы не могли определить нашего положения. После споров мы решили, что находимся в северной Финляндии и поэтому взяли курс на юг, чтобы добраться до Ботнического залива и оттуда направиться на Ленинград. Мы летели и летели, но нигде не было и признака моря. Правда, ландшафт изменил свой характер, то-и-дело попадались большие леса и много озер, но не видно было моря. Мы несколько раз брали курс на восток, но все так же безрезультатно. Около двух часов дня, проследовав некоторое время вдоль железнодорожной линии, мы очутились над городом, и было решено спуститься вниз, чтобы по возможности прочесть название станции и определить наше положение. Станция называлась „Валк“. Карта сообщила нам, что это город на границе между СССР и Эстонией. Так, значит, мы утром находились над южной, а не над северной Финляндией! Мы сейчас же повернули снова на север, держа курс на Ленинград. Во время этого полета, мы думали не только о стране, которую покинули, но и о стране, которую нам предстояло посетить. Ведь мы так много слышали

о большевиках и об их стране, что нам очень хотелось посмотреть на всё своими собственными глазами. Около половины десятого вечера мы опустились в полном мраке у ангара в Троцке (б. Гатчине). Из-за темноты нам не удалось разглядеть окрестностей, но мы слышали, что собралось много народу. Первое, что мы увидели, был взвод красноармейцев, готовый нас принять. Мы с любопытством рассматривали незнакомую нам военную форму, т.-е., главным образом, наше внимание привлек головной убор, что-то среднее между фуражкой и шлемом. В остальном их одежда состояла из длинной теплой шинели и высоких сапог; да и правда, не мешало быть одетым тепло, потому что было холодно и лежал глубокий снег. Наша вера в существующие товарищеские отношения в Красной армии тотчас же поколебалась: дежурный командир, прежде чем начать работу по введению корабля в ангар, в ясных выражениях напомнил красноармейцам, что он не потерпит здесь ротозейства! ¹ Не могло быть никакого сомнения в том, кто тут командир! Я не понимаю по-русски, но спешу сообщить, что рядом со мной стоял Олонкин, который, как известно, русский, и он перевел мне все это. Мы обратили внимание также на то, что всего лишь один человек распоряжался, и поэтому всё шло, как по маслу, иными словами — дисциплина была блестящая!

Один из наших „ребят“ спускался на землю с телеграммами и вернулся, запыхавшись: „Ну, ребята, вот так здорово! Нас ждет там масса лошадей, мы будем жить в старом царском дворце в Троцке“. Это звучало многообещающе, мы уже мысленно видели себя разгуливающими по бывшим императорским покоям, но на деле вышло иначе. После переезда по глубокому снегу на дровнях, покрытых соломой, длившегося три четверти часа,

¹ Автору очевидно трудно себе представить, что в Красной армии совмещаются товарищеские отношения со строгой дисциплиной во время службы (прим. переводчика).

несколько раз вывалившись из саней, мы прибыли во дворец, где в библиотеке был нам приготовлен горячий чай и бутерброды. Мы были за это чрезвычайно признательны и всему оказали должную честь. Мы смотрели на наших хозяев, наверное, с неменьшим любопытством, чем они на нас и, правда, среди них было много странных людей! Затем, когда мы понемножку стали осматриваться и поговаривать о том, что все, как будто бы, очень хорошо, где-то, мол, нам отведут комнату и т. д., нам было объяснено, что мы будем жить не здесь; что здесь отведена только комната для полковника Нобиле, но если мы пожелаем взять свои вещи и проследовать за провожатым, то нам не придется далеко идти. Через мгновение мы уже пустились в путь, при чем какой-то командир указывал нам дорогу.

Пока что, все мы еще бодро смотрели на положение вещей, по крайней мере, оптимисты, но пессимисты уже начинали сомневаться. Прошагав минут десять в полнейшем мраке, мы остановились у полуосвещенного дома. Нельзя сказать, чтобы он был особенно уютен и привлекателен! Здесь нас встретила пожилая женщина, которая провела нас по мрачному коридору, затем по столь же мрачной лестнице и ввела нас в зал, — если это можно так называть! Вот, здесь-то мы и должны были жить! Мы посмотрели по сторонам и с грустью подумали об „императорском дворце“, потому что это место отнюдь не походило на дворец! Мы увидели большую квадратную комнату, с четырьмя окнами без занавесок и двадцать кроватей, на которых лежало по жесткому матрасу, шерстяному одеялу и подушке. Ни одного стула, чтобы присесть, ни одной картины на стенах! Нельзя сказать, чтобы это было очень шикарно! Но мы устали и в первую ночь спали хорошо, потом стало хуже. Нас очень занимал вопрос: где же мы, наконец? Что это за дом? Днем оказалось, что снаружи это очень красивый дом, даже можно сказать маленький дворец,

если опять-таки смотреть снаружи! Мы постарались разгадать загадку. Оказалось, что этот дом или дворец построен Павлом первым в Гатчинском парке и употреблялся им как охотничий домик. Но так как он был человеком строгих правил, то построил его без роскоши и комфорта. Н-да, „строгие правила“ нам не понравились! Но ничего нельзя было поделать, хотя было бы забавно посмотреть, как Павел первый стал бы мыться в нашей туалетной комнате! Таких я не видел даже и на старых кораблях! И в эту уборную нам приходилось набиваться всем сразу, и итальянцам, и норвежцам, так что нужно было ловчиться. Всё же мы хорошо справлялись с этим за всё время своего там продолжительного пребывания.

На следующий день мы уже снова были заняты на аэродроме обычными приготовлениями к дальнейшему полету. Как было сказано выше, аэродром был в 45 минутах езды от нашего „дворца“, так что, когда мы на утро ехали через Троцк, то имели возможность осмотреться. В общем, все было не так уж плохо.

Большой ангар выстроен из дерева; он, вероятно, отчасти уже пришел в ветхость, но для нас был приведен в наилучший вид. Единственно, чего недоставало, это больших ворот с одной из сторон, но так как ангар был очень велик для „Норвегии“, то это ничего не значило. Кругом поля были поставлены сильные караулы, и в одном доме, неподалеку оттуда, была устроена гауптвахта. В этом доме и нам отвели комнату для дежурных, и мы там хорошо устроились. Вся местность вокруг ангара была обнесена колючей проволокой, и всюду стояли часовые. Нам выдали напечатанные пропуска, и мы должны были предъявлять их всякий раз при проходе через заграждения. Да, наш корабль действительно хорошо охранялся! Еще при выходе из гауптвахты тебя останавливали двое часовых. „Предъявите пропуск!“ Немного дальше тебя останавливал пост № 2. Снова показывая пропуск и, наконец, та же история повторя-

лась при входе в ангар, потому что здесь был пост № 3. Если мы, поработав в ангаре, выходили на свежий воздух, чтобы покурить, то по возвращении снова должны были предъявлять этот вечный пропуск! И с этими ребятами шутки были плохи: магазин винтовки был полон отнюдь не холостыми патронами, один патрон всегда в стволе, и я не думаю даже, чтобы затвор бывал на предохранителе! К тому же ружья их были украшены огромным длинным четырехгранным штыком, и дыра, проделанная им, заросла бы не скоро! Если же приходилось заходить в ангар ночью, то это было, прямо-таки, сопряжено с опасностью для жизни! Не успевал ты и оглянуться, как у твоего брюха появлялся ужасный штык, и при том в такой непосредственной близости, что по спине буквально начинали бегать мурашки. Пропуск! Короткое бурчание в ответ и можно было идти дальше с бьющимся сердцем, чтобы через минуту подвергнуться тем же испытаниям. Наиболее нервные из нас вооружались поэтому карманным фонариком, и с зажженным фонарем в одной руке и пропуском в другой бодро пустились в путь. Приближаясь к тому месту, где, как они думали, должен был быть часовой, они протягивали руку с пропуском и освещали его фонарем. И все шло хорошо, когда часовой случайно оказывался на данном месте, но если его там не было, что обычно и случалось, то нервным приходилось так же плохо, как и всем другим, потому что часовой появлялся, разумеется, там, где его меньше всего ожидали! Я думаю, что постороннему было совершенно невозможно приблизиться к ангару незамеченным, будь то день или ночь. Часовые стояли не только у ворот, — они оцепляли всю местность вокруг ангара. Иными словами охрана была поставлена блестяще! И эти ребята не спали на своем посту! Слишком хороша была дисциплина и слишком велик риск!

Сначала мы дежурили в ангаре по ночам, по два человека в смене. Во вторую ночь эта работа досталась

Вистингу и мне. Вечером мы сидели в своей уютной теплой дежурной комнате и болтали, как вдруг отворилась дверь и вошли четверо. Что это значит? Совершили мы какое-нибудь преступление? Нас пришли арестовывать? — Вот были первые мысли, мелькнувшие у нас в голове. Причиной этому были, я думаю, все страшные рассказы о СССР, о тайных арестах, о столь же тайных и ужасных убийствах. Но люди, вошедшие к нам и говорившие на безукоризненном немецком языке, преследовали гораздо более мирные цели. Они пришли узнать, всем ли мы довольны, и если нам что-нибудь не нравится, то стоит только сказать и все будет исполнено. Нам было указано, что как наши собеседники, так и все военные органы находятся в нашем распоряжении. Нам стоит только пожелать и все будет сделано возможно лучше. И, сказать по правде, у нас было все! Впрочем, так было везде, все были любезны и милы с нами, нигде нам не пришлось натолкнуться на нежелание сделать что-нибудь для нас. Всюду огромный интерес к „Норвегии“ и экспедиции. Люди приходили из отдаленных местностей, чтобы посмотреть на странный корабль. Громадные хвосты скоплялись у заграждений; здесь отделяли группы человек по 50, и они, под руководством кого-нибудь из командного состава, осматривали всё и получали объяснения. Это требовало большой организационной работы, но всё прошло без сучка и задоринки! Мы вспоминали о скопищах народа и о хвостах, которые нам приходилось видеть в других странах. Там каждый лезет и толкается, — здесь же не было ничего подобного, всё проходило тихо и спокойно! В первое воскресенье, говорят, около 10 000 человек посетило ангар. Отряды кавалерии на красивых конях подъезжали с музыкой. Солдаты мигом соскакивали с лошадей; те, кто был назначен сторожить животных, оставались, остальные отправлялись на осмотр ангара. Мы могли только восторгаться порядком, в котором всё это происходило. Командных кри-

ков не было слышно, всё шло тихо и как по расписанию!

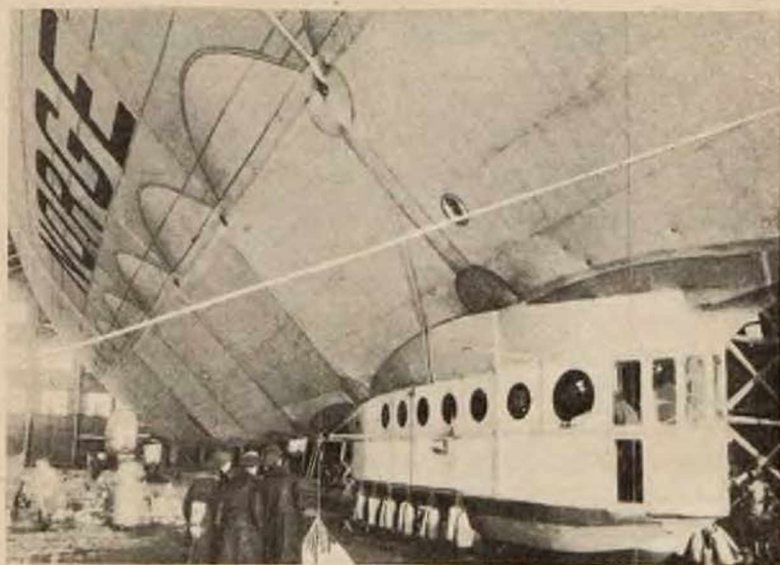
Через несколько дней после нашего прибытия из Италии приехали инженеры и рабочие, которые приняли на себя дежурство на корабле, так что с этого времени у нас наступили настоящие каникулы. Мы посетили Ленинград; об этом посещении мы все мечтали, потому что думали, что вот, наконец-то, увидим собственными глазами все ужасы, которые, как мы слышали, царят в старой столице России, — но нас постигло горькое разочарование! Все склонны забывать всё то, что пришлось пережить этой стране, и сравнивают ее со своей страной! Так нельзя делать! Если вспомнить все это, то можно сказать, что в Ленинграде живется хорошо. Всюду спокойствие и порядок, улицы в приличном виде, дома тоже. Большинство русских, с которыми нам пришлось беседовать, говорили, что теперь страна начинает идти вперед, и мы сами вынесли такое же впечатление. Здесь, как и везде, мы могли убедиться в том интересе, с которым все следили за экспедицией. Академия Наук устроила в честь экспедиции заседание, собравшее много публики. Кроме того географический факультет Университета устроил нам торжественный прием, где тоже было много народу и царило приподнятое настроение. Во всё время нашего пребывания там мы гуляли всюду без малейшей помехи и осматривали достопримечательности города. Мы посетили несравненные собрания Эрмитажа, где школьники ходили толпами, под руководством учителей. Мы посетили и Зимний Дворец, где красноармейцы осматривали залы, при чем командиры им все объясняли. Вечер, проведенный в оперном театре, оставил незабываемое впечатление: давался великолепный балет „Эсмеральда“, зал был полон и публика восторгалась представлением.

Двадцать второго пришло сообщение из Вадсö, что мачта готова принять нас, так что нам оставалось ждать

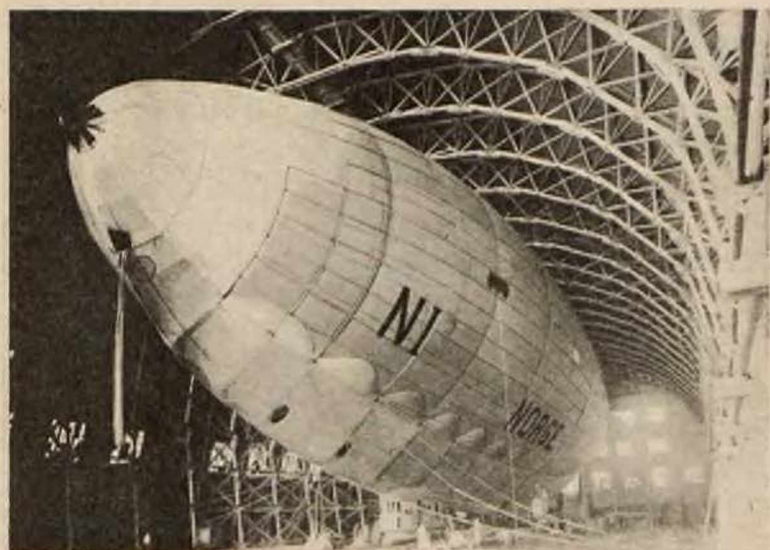
только сообщения со Свальбарда. Оно пришло двадцать четвертого и в нем говорилось, что мачта и ангар будут готовы только ко 2 мая. Нельзя сказать, что нас особенно обрадовала эта неожиданная задержка, потому что нам всем, конечно, очень хотелось отправиться в путь, чтобы поскорее окончить первый трудный этап нашего перелета. В это время возникли всевозможные споры. Нам пришлось слышать, как некоторые утверждали, что этот этап будет самым трудным, считая и этап Свальбард — Аляска. Это, конечно, ерунда; я могу согласиться с тем, что этот этап был самым трудным из перелета Рим — Свальбард, наиболее рискованным как для корабля, так и для экипажа, но сказать, что он самый трудный во всем путешествии, нет, это, простите, уже слишком!

Мы старались изо всех сил убить время. Большинство из нас жило теперь снова в Троцке, в нашем „дворце“, но кроме прогулки по селению и в ближайших окрестностях — здесь совершенно нечего было делать. Мы почти все время находились в нашей казарме. Я говорю нарочно „казарма“. Там мы жили настоящей казарменной жизнью. Мы все время рассказывали друг другу анекдоты один другого забавнее, и раскаты смеха раздавались по комнате с утра до ночи: при таких обстоятельствах бываешь благодарен и за малое!

Погода в это время стояла переменная. То яркое солнце и штиль, то пронзительный холод, два градуса мороза и снег. Время старта приближалось. 29 апреля нам сообщили, что мы можем, если позволит погода, отправляться 2 мая. В этот день около двух часов мы все собрались в ангаре. Пришло много народу. Было сыро и облачно, дул легкий северный ветер, который затем посвежел, так что старт, к сожалению, пришлось отложить. Другими словами, — та же история, что со стартом из Рима! Второго мая был первый день русской пасхи, так что мы праздновали ее дважды: наша пасха прилась



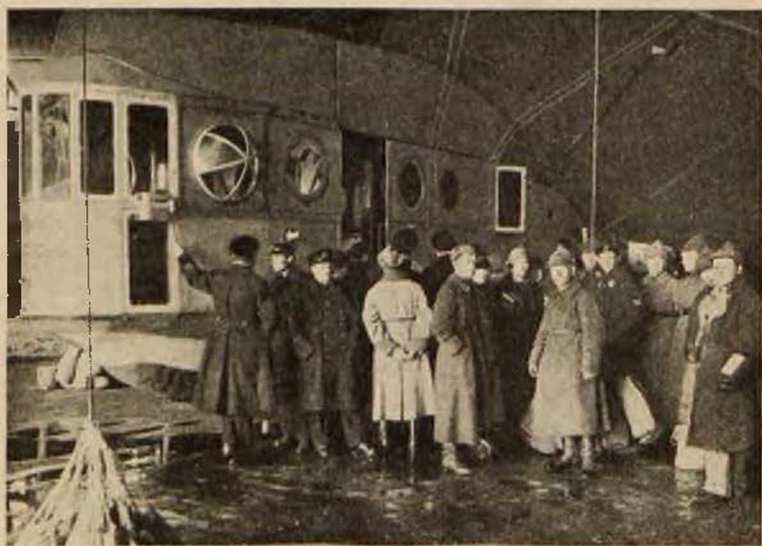
„Норвегия“ в эллинге в Троцке.



„Норвегия“ в эллинге в Троцке.



Торжественное заседание в Академии Наук.
Председательствует акад. Карпинский.



Посещение „Норвегии“ в Троцке экскурсией красноармейцев.

на время нашего пребывания в Риме. В этот день мы узнали, что Бард прибыл на „Шантье“ в Кингс-Бэй, и что Вилькинс уже с 23 числа готов к старту с мыса Барроу (Point Barrow).

Только 5 мая наступила такая погода, что мы могли отправиться в путь. Мы встали в тот день в половине пятого утра, а в 10 часов снова были в воздухе и летели на север. Дул северный ветер, покрепчавший днем, так что сначала наша скорость была невелика; позднее, к счастью, стало лучше. Мы пролетели над Ленинградом и еще раз получили возможность увидеть, как велик и красив этот город широких улиц, раскинувшийся под нами! Затем полетели через Ладожское озеро в северо-восточном направлении, пока не добрались до Онежского озера; здесь мы переменили курс и полетели вдоль Мурманской железной дороги и на север к Белому морю. Ветер был очень порывистый, и нас то и дело бросало как мячик. Порывы ветра то поднимали нас высоко вверх, то бросали вниз. Это была форменная качка! Однако, за всё время полета на борту не было ни одного случая воздушной болезни. Ночь была очень холодная, так что никому не пришлось спать. Правда, некоторые из нас купили в Ленинграде бараньи тулупы, но они не защитили нас от холода.

Часов около четырех утра 6 мая мы пролетели над спящим Киркенесом. Я не знаю, действительно ли совпало наше прибытие с началом рабочего дня в городе, но только все фабричные гудки завывали и запели, когда мы пролетали. Может быть, все-таки, это был привет, посланный нам, и сигнал, извещававший окрестных жителей, что им нужно вставать, если они хотят увидеть „Норвегию“!

Покружив над Вадсё, мы пристали к мачте в половине шестого утра. Несмотря на ранний час, весь город был на ногах и всюду развевались флаги. Нас встретили с редким радушием.

Нас угостили завтраком и после еды предложили лечь спать, чтобы отдохнуть после бессонной ночи. Посте-

ленные кровати ждали нас; можно было даже принять ванну, но никто из нас не решился воспользоваться предложением из страха, что если мы, такие утомленные, ляжем спать, то нашим хозяевам не легко будет разбудить нас скоро, а у нас было много дела.

Метеорологические сообщения были благоприятны и нужно было пользоваться временем, так что уже в три часа дня „Норвегия“ снова повернула носом к северу. Пролетев некоторое время вдоль берега, мы взяли курс на Медвежий остров. Была хорошая погода, но немного холодно. Мы надеялись, что ночью покажем итальянцам наше полуночное солнце, и это нам удалось. К вечеру стал собираться легкий туман, так что наши навигаторы испугались, что не будет видно Медвежьего острова, а это затруднило бы им управление кораблем. Будь погода совершенно ясной, нам, может быть, удалось бы всё время не терять земли из вида, если бы мы летели на высоте 300 метров. Как только берег Норвегии исчез бы из глаз, мы увидели бы Медвежий остров, а когда он скрылся бы, то тогда должен был бы появиться из моря Южный мыс (Sydkap). Но на деле не вышло так удачно: в тумане мы заметили Медвежий остров только уже почти пролетев мимо него. Курс был взят на Южный мыс.

Ночью солнце оправдало наши надежды и, прорвавшись сквозь туман, показало нам чудесные картины! Наши итальянцы были совершенно очарованы красивым зрелищем, но вряд ли они точно представляли себе, что солнце, действительно, светит среди ночи! „Норвегия“ летит всё время дальше на север. Солнце то побеждает туман, то снова совсем исчезает. Скорость всё время хорошая. Только около двух часов ночи мы увидали Южный мыс, он выделялся из тумана, ярко освещенный солнцем. Вот она — сказочная страна! Горы и горы, покрытые снегом и позолоченные солнцем! Так выглядело наше детское сказочное царство, где белые медведи и принцессы гуляли вместе. Туда мы стремились. И, попав, не разочаровались!

От Южного мыса мы летели вдоль берега. Погода все время была переменчивая. Испробовали мы и то, чего некоторые так боялись: полет при снеге. У самого Форланда (Forlandet) мы пролетели под снежной тучей. Но снег не успевал ложиться на корабль. Выглядывая из окон гондолы, мы видели, что снег летел горизонтально и исчезал за кормой. К утру вдруг шум моторов, к которому мы все так привыкли, стал доноситься, как будто, издалека и затем, как нам показалось, совсем затих. Мы взглянули друг на друга. Неужели же все три мотора остановились? Правда, мотор на бакборте испортился еще до отлета из Вадсё, в нем что-то перегрелось, но, чтобы оба других закапризничали вместе — этого мы никак не ожидали! Мы стали напряженно прислушиваться. Издали до нас доносился шум заднего мотора, значит, что-то случилось с мотором на штирборте. Оказалось, что рубашка одного из цилиндров лопнула, но было обещано, что скоро всё будет в порядке, и через час мотор снова запел свою веселую песню. При такой остановке мотора нам грозил вынужденный спуск из-за недостаточной скорости, но этого, к счастью, не случилось. „Норвегия“ всё несла нас вперед и несла хорошо. При этой починке наши механики показали себя с самой лучшей стороны. Ведь, машинные части были так нагреты, что не могло быть и речи о том, чтобы браться за них голыми руками! Пришлось собрать массу тряпок и в них носить части в гондолу, а оттуда на киль, где их и починяли. Только подумать! Находиться на узких мостках между кораблем и гондолой для мотора с тяжелой, завернутой в тряпки, страшно горячей машинной частью в руках! А наши молодцы рассказывали так, взад и вперед, хотя в трехстах метрах под ними расстилалось море, покрытое льдом! Не забудьте, что погода стояла при этом холодная и промозглая. Мы уже почти примирились с мыслью о необходимости спуска на лед. Провианта у нас было немного, но благодаря любезности русских властей мы

получили в пользование два ружья и патроны, так что, если бы нас прибило к земле, мы могли бы добывать себе пропитание охотой.

У берегов Шпицбергена мы впервые увидали лед и нам представился случай испытать его крепость. Когда у Форланда мы стали приготовляться к спуску, то сбросили несколько мешков с песком. Они весили около 20 кило и сброшенные с высоты 300 метров должны были падать с большой силой, однако лед выдержал удары. Мы с интересом смотрели вслед каждому стремительно падавшему мешку. Лопнет мешок от удара или нет, вот какой вопрос нас занимал! Не будь мы так утомлены, мы, наверное, стали бы держать пари. Хлоп! Вот мешок достиг цели,—сам он в куски и песок вздымается тучей! Но лед остался цел.

Впереди появляется мыс Митра, мы огибаем оконечность Форланда и устремляемся к Кингс-Бэю. Было только 6 часов утра, 7 мая, так что мы не были уверены, готовы ли наши друзья к приему. С интересом мы смотрим вперед. Где же ангар? Вон, под горой стоит какой-то странный дом, это, наверное, он и есть! Мы подлетаем всё ближе и ближе. Далеко внизу под собой мы видим судно Бэрда „Шантье“, а у пристани стоит „Хеймдаль“. Под нами между льдинами лениво плывут две большие белуги. На берегу мы видим один из аэропланов Бэрда. Подальше у самого спуска в шахты стоит другой аэроплан — это огромный Фоккер: „Жозефина Форд“, который потом летал до полюса и обратно. Вот мы и над местом спуска, внизу стоит причальная команда, выстроившаяся, как обычно, клином. Немного дальше стоит мачта, там тоже готовы к приему. Но в тот день нам мачта, к счастью, не понадобилась, потому что погода была совершенно тихая. Мы можем опуститься прямо на землю и поспешить под чей-нибудь кров. Мы, все-таки, немного утомлены после бессонного 44-часового перелета.

Причальный канат отдается, все стоящие на земле кидаются к нему, и нас начинают медленно притягивать

689



„Норвегия“ над площадью Урицкого в Ленинграде.



„Норвегия“ над Проспектом 25-го октября в Ленинграде.

книзу. Вот мы уже различаем лица друзей и вскоре слышим первые приветствия.

Около 7 часов „Норвегия“ надежно укрыта в ангаре. Первые 7600 километров полета закончены, но самое трудное еще впереди!

Начались работы по окончательной подготовке „Норвегии“ к последнему испытанию. Работа шла днем и ночью. Циркулировали самые необыкновенные слухи о составе команды, но чем дальше, тем все лучше я понимал, что брать лишних людей совершенно невозможно. У нас были в резерве еще два итальянца: такелажмейстеры Беллоки и Липпе, и им не меньше, чем мне, хотелось принять участие в полете.

Вечером 10 мая было объявлено, что полет начнется в час ночи. Хорген и я — мы жили в одной комнате — валялись у себя дома на кроватях. Хорген для того, чтобы отдохнуть перед предстоящим утомительным путешествием, а я — больше для компании. В четверть двенадцатого в комнату входит Рисер-Ларсен. — Приготовься, — говорит он мне. — Я не хочу тебя зря обнадеживать, но всё же есть некоторая вероятность, что ты полетишь с нами.

У меня ничего не было уложено, так что пришлось здорово поработать. Так, значит, всё же, быть-может... быть-может... К двенадцати часам я был готов и пришел вместе с товарищами в столовую, чтобы поесть перед полетом. Но, к сожалению, поднялся местный ветер, старт был отложен, и это погубило мои последние шансы...

В 7 часов утра одиннадцатого числа весь лагерь пришел уже в движение, а в половине девятого всё было готово к отлету. Вероятность того, что я полечу, была не велика. Если бы старт состоялся ночью, то, я думаю, меня бы взяли, но теперь, когда солнце стояло довольно высоко над горизонтом, мои шансы значительно уменьшились. Дело ведь в том, что при холоде газ не так сильно расширяется,

и потому корабль вмещает больше газа и может поднять больше груза. Если становится теплее, то газ расширяется и тогда надо выпустить столько газа, чтобы давление упало до дозволенного максимума. Когда я встал утром, то услышал печальную новость, что уже несколько раз приходилось выпускать газ. И мои надежды еще уменьшились, если только они вообще уже могли уменьшаться!

Налетел порыв ветра и задержал старт. Но вскоре всё утихло и „Норвегию“ вывели из ангара. Свои вещи я оставил в ангаре и помогал выводить корабль. Когда „Норвегия“ уже стояла на площадке перед ангаром, я подошел проститься с полковником Нобиле. Он замахал на меня руками: Подождите! Может-быть! Может-быть!

Нельзя сказать, чтобы особенно приятно было переживать такие медленные муки. Я сейчас же вернулся в ангар за своими вещами, так как хотел быть готовым, если меня позовут, если я всё-таки окажусь нужен. Но когда я возвращался обратно с рюкзаком на спине и лыжами на плече — „Норвегия“ уже поднялась. Повернулась носом к северу — и исчезла.

Мои переживания? Вот корабль улетает, унося моих товарищей, славных ребят, с которыми я сдружился и которых всех так ценил! Корабль несет их навстречу неизвестному, всё дальше и дальше на север. Нужно ли говорить, что я был очень огорчен? Нужно ли говорить, что я едва сдерживал слезы, стоя так один, чувствуя себя таким одиноким и покинутым, как еще никогда до тех пор? Но вслед своим друзьям я мысленно посылал горячие пожелания победы надо льдом и всеми трудностями! Горячие пожелания посылал я и начальнику экспедиции, тому, на ком лежит вся ответственность, тому, чью борьбу я имел возможность в течение всех этих лет наблюдать вблизи, тому, кто, несмотря на все трудности, все-таки победил в конце концов — Руалу Амундсену!

ГОТОВЫ К СТАРТУ.

Когда мы задали полковнику Нобиле вопрос, в какое время „Норвегия“ могла бы быть готова к дальнейшему полету, он ответил, что, если уж нам так хочется, то корабль может быть готов через три дня. Нужно было переменить испортившийся мотор и пополнить запасы газа и бензина. Он дал нам также понять, что работу можно ускорить и выполнить всё в совсем короткий срок, если только мы хотим совершить полет раньше Бэрда. Тут мы объяснили полковнику Нобиле смысл нашего предприятая: целью Бэрда было только долететь до полюса и вернуться обратно. В наш же план полет до полюса входил лишь как этап всего пути! Мы тогда решили, что все необходимые приготовления должны произойти тихо и спокойно, дабы ничто не пострадало от чрезмерной спешки. Неутомимые Хёвер и Цапфе стали теперь просто вездесущими. Нужно было, как можно скорее, уложить в постель усталую, измученную в конце команду корабля и начать самым быстрым темпом работу по подготовке к дальнейшему полету. Майор Валлини и капитан Пречерутти хлопотали среди итальянских рабочих и руководили ими с умением и энергией.

Тем временем американцы работали, не покладая рук. Было проделано несколько пробных полетов, и 8 мая вечером всё было готово. В очень многом мы с Бардом чрезвычайно сходимся. Так, например, мы ненавидим всякие прощальные сцены. Теплое, искреннее „до свиданья“ — это совсем другое дело! Но еще и по другой причине мы старались держаться в стороне при последних приготовлениях Бэрда. Мы боялись, что наше присутствие будет истолковано, как проявление навязчивого любопытства. Поэтому, если мы в те дни не вертелись постоянно вокруг Бэрда, то объясняется это просто тем, что нам противно было казаться навязчивыми. В 1 час 50 минут утра, когда я спал здоровым, крепким сном, меня разбудил бе-

шенный шум мотора под самыми нашими окнами. Одним прыжком мы соскочили со своих кроватей и едва успели мельком увидеть „Жозефину Форд“, взмывавшую на воздух на пути к полюсу.

Утро было ослепительное, словно нарочно созданное для такого предприятия. Было удивительно тихо и воздух поразительно ясен. Вдруг мы оба разразились громким хохотом. Из-за ближайшего угла показался наш фотограф, Берге, крадучись, яко тать в ночи. Он нес на плече свой аппарат со штативом и по его довольной улыбке мы поняли, что и на сей раз Берге преступил запрещенные пути с хорошим результатом. Тут мы позволим себе высказаться без всяких околичностей и признать, что более способного и более трудолюбивого человека, чем Берге, трудно сыскать среди фотографов. Он влюблен в свое ремесло и поэтому сил своих не пощадит, чтобы „чикнуть“ то, что ему хочется. Берге был и в прошлом году нашим фотографом на Свальбарде.

День проходил, как обычно, за приготовлениями к предстоящему нам полету, но мы постоянно ловили себя на том, что работа приостанавливалась, и мы взглядывали друг на друга, задавая вопрос: „Что-то теперь происходит там с ними?“ Единственным своим спутником Бэрд выбрал Беннета и, судя по тому, что мы о нем слышали, мы знали, что управление аэропланом находится в наилучших руках. Навигацией же, этой ответственной и важной работой, Бэрд занимался сам. Но в тех областях достаточен самый ничтожный пустяк, чтобы подобный полет закончился неудачей. А этого никто не знал лучше нас, принимавших участие в прошлогоднем полете до 88° северной широты. Попробуем проанализировать себя самих и постараемся быть совершенно искренними. Личная наша уверенность в Бэрде и его спутнике, которую мы питали к ним, как к отличным летчикам, была, конечно, наиболее положительным моментом. Но... а здесь есть одно „но“. Часто мы ловили себя на словах: „А что бу-

дет, если они не вернутся?" Ответ на этот вопрос, разумеется, был только один. Мы должны будем отправиться на их розыски на „Норвегии“. А тут являлась боязнь за то, что нам придется отложить свой собственный великий полет. Поэтому у нас было двойное основание для пожелания им благополучного возвращения. В пять часов дня, едва мы все сели за стол обедать, вдруг вбежал один из запоздавших, один из итальянских рабочих, и, жестикулируя, заорал: — Я слышу шум мотора! В одно мгновение все мы вскочили на ноги, и наша столовая опустела с невероятной быстротой. Совершенно верно! В шуме мотора уже нельзя было ошибиться и вскоре мы увидели Фоккер, словно маленькую черную точку высоко над горами со стороны севера. Это было поразительное зрелище! Но нам нельзя было терять времени. Надо было, как можно скорее, бежать на место спуска, чтобы оказать летчикам заслуженный ими прием. Путь был довольно-таки далекий, а бежать по глубокому снегу совсем не легко. Но, по правде сказать, мы неслись на крыльях воодушевления и через короткое время оказались на площадке для старта, по которой и побежали к тому месту, где аэроплан должен был остановиться. Тем временем летчики стали снижаться и держались теперь над площадкой, чтобы спуститься на землю. Но спуститься было не так-то легко, потому что на площадке толпились ликующие люди, сбежавшиеся туда со всех ног, навстречу храбрецам. Хотя летчики несколько раз махали с аэроплана, чтобы очистить площадку от людей, однако, это им не удалось и пришлось сделать еще круг, раньше чем можно было спуститься. Спуск произошел так плавно и был так хорошо рассчитан, что машина остановилась как раз на том самом месте, которое она покинула утром. Не многим удалось подбежать к аэроплану, но мы успели подхватить на руки и вытащить из машины обоих изумительных храбрецов и прокричать им громкое „ура“! И тут произошла изумительная вещь.

Мы схватили в свои объятия обоих летчиков и расцеловали их в обе щеки. Мы были глубоко растроганы и дали волю обуревавшему нас чувству. Из всех комплиментов, которые оба летчика слышали в последовавшее за тем время, едва ли на их долю выпал лучший, чем полученный ими от нас в это мгновение. Никто из нас не спросил: „Были ли вы на полюсе?“ Это само собой подразумевалось, судя по тому времени, которое они провели в пути. Мы совершенно точно знали, чего обоим летчикам хотелось больше всего другого — это отправиться на борт своего судна и лечь спать! Шестнадцати часов нервного напряжения достаточно для того, чтобы свалить с ног самого сильного человека. Поэтому мы не стали их расспрашивать, но взяли под руки и повели к берегу моря. Несмотря на серьезность момента, мы не могли не расхохотаться. Дело в том, что едва мы повернулись, чтобы идти, как наш взор упал... как вы думаете, на кого? Ну, разумеется, на Берге, стоявшего на запретной территории и с лихорадочным жаром работавшего своей камерой! Но теперь, само собой понятно, никакие законы не имели больше силы. Всё было дозволено! Берге достиг здесь, как он сам нам позднее поведал, своего высшего триумфа, ибо был единственным, кто запечатлел на пленке возвращение Бэрда. Фотографы с „Шантье“ не успели во время. Однако, весьма вероятно, что эти самые фотографии, над которыми Берге, вполне естественно, потешался, утерев им нос, самым спокойным образом также сфотографировали всю сцену с палубы „Шантье“.

Никогда еще ящики с „лекарством“¹ не находили для себя лучшего применения, чем те два, которые мы послали на борт радостному экипажу. Мы безусловно уверены в том, что даже самый фанатичный поборник трез-

¹ В Америке, как и в Норвегии, запрещена продажа спиртных напитков, поэтому экспедиция Амундсена взяла с собой коньяк и виски в качестве „лекарства“ (прим. переводчика).

вости согласится с мнением, что ледяная вода неподходящий напиток при подобных обстоятельствах! День спустя мы обедали на борту „Шантье“ и там было заложено крепкое начало для нашей долгой дружбы.

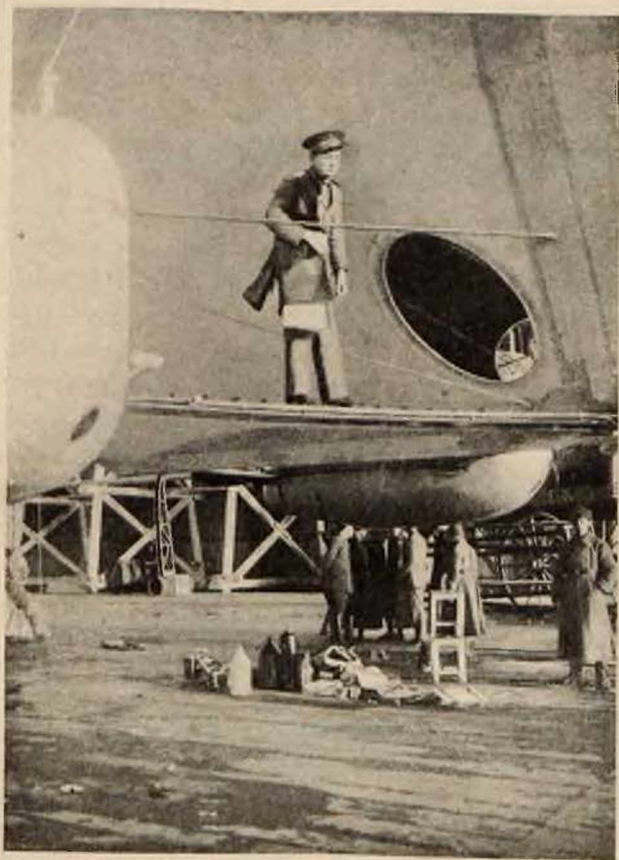
Десятого мая мы получили сообщение о том, что все готово для отлета. Тогда было решено, что, поскольку погода позволит, мы отправимся в путь на следующее утро, как можно раньше, чтобы использовать в наиболее широких размерах благоприятное для нас самое холодное время дня. Между тем к ночи поднялся местный ветер и помешал нам отправиться в путь в тот ранний час, который был намечен. Только поздно утром ветер стих и был дан сигнал к изготовке. Впрочем, подготовиться к отлету было простым делом. Ведь всем участникам было указано, что надо брать с собой как можно меньше вещей, чтобы тем самым оставить больше места для бензина. В этом не было ничего нового для нас, летавших в прошлом году, и поэтому мы самым спокойнейшим образом тронулись в путь к ангару только в том, что на нас было. На этот раз у нас с собой не было даже пары запасных чулок! Впрочем, мы были хорошо одеты. Толстое белье и на всех великолепная кожаная верхняя одежда на теплой подкладке. Исключение составляли только Эльсворт и Нобиле, которые были одеты в одежду из оленьего и медвежьего меха. Сверх общего запаса провианта на 50 дней, каждый член экспедиции взял с собой маленькую плетеную корзиночку с разной едой, бутербродами и яйцами вкрутую. Берта с Кларой были заняты целую ночь приготовлением бутербродов. Кроме того они сварили кофе и наполнили им около 40 термосов. Венцом всего являлся огромный термо-сосуд, содержащий в себе бесконечное число литров бульона и клецок! Но так как, спустя короткое время, бульон стал припахивать сосудом, то в конце концов осталось всего лишь двое-трое из нас, которые лакомились содержимым. Хорген извлекал из термоса двойную пользу и удоволь-

ствие, так как то вкушал клецки, то сидел на термосе, словно на стуле.

Тем временем, пока шли приготовления, стало уже так поздно, что солнце начало нагревать верхнюю часть корабля — ведь ангар был без крыши — и вследствие этого газ расширился и его пришлось выпускать. Кроме того легкий местный бриз затруднял вывод „Норвегии“ из ангара. Но потом все направилося. Ветер стих, и около восьми часов утра был отдан приказ выводить корабль из ангара. В последний момент были удалены двое, так что когда дверь была окончательно закрыта, нас оказалось на борту шестнадцать человек. Позвольте нам, пока „Норвегия“ готовится к отправлению в свой долгий путь, остановиться на мгновение и взглянуть, кто были эти 16 человек, и за одно их вам представить.

ТЕ, КТО БЫЛ С НАМИ.

Предводителями в этом предприятии являются Амундсен и Эльсворт. Многие критиковали: „Но, ведь, никто из них ничего не знает в воздухоплавании и поэтому не может руководить экспедицией на воздушном корабле!“ На это можно очень легко ответить: „А разве не часто случалось, что начальники полярных экспедиций были несведущи в навигации и морском деле и потому им приходилось брать шкиперов на свои суда?“ Возьмите, например, таких людей, как Нансен, Пири, герцог Абрюзский, Норденшельд, Мюлиус Эриксен и др. Никто из них не был моряком и поэтому должен был прибегать к посторонней помощи. Но, однако, никому ведь не придет в голову сказать, что так как эти люди не умели управлять судном, то они были не способны руководить подобной экспедицией. Ведь главной — нет, даже главнейшей — задачей начальника или начальников является выбор наиболее подходящих людей для самых различных долж-



Итальянец-механик перед отлетом из Троцка на мостике,
соединяющем корабль с гондолой для мотора.



Бэрд возвращается с полюса. На первом плане Амундсен.



Амундсен поздравляет Бэрда. Рядом — Эльсворт.

ностей и забота о том, чтобы весь механизм работал. Если достигнута нужная слаженность, то есть большая вероятность, что результат будет хорош. Само собой разумеется, что со стороны природы могут быть встречены столь непреодолимые препятствия, что даже и наиболее слаженная экспедиция закончится неуспехом. Но к смерти приговорена та экспедиция, которая состоит из негодных людей, как бы ни был опытен ее начальник! Один единственный человек не может совершить экспедицию, но он может при умелом содействии спутников довести ее до победного конца. Нам кажется, у нас имеется возможность сказать, что именно в этом отношении экспедиция „Норвегии“ является блистательным примером. В капитаны корабля нам удалось залучить самого подходящего для этой цели человека — полковника Умберто Нобиле, конструктора и строителя „Норвегии“. Кроме того он за время существования воздушного корабля совершил на нем целый ряд удачных полетов. Мы поздравили друг друга с удачей в тот день, когда согласие Нобиле было нам дано, и единодушно признали, что более подходящего человека нельзя было найти. С первой же минуты своего назначения Нобиле с головой ушел в дело. Если упоминать о тех или иных его изумительных достоинствах, то, как нам кажется, добросовестность в подготовке к нашему полету должна стоять в списке номером первым.

Помощником начальника экспедиции и помощником капитана „Норвегии“ был премьер-лейтенант норвежского флота Я. Рисер-Ларсен. После прошлогоднего полета он по праву должен был занять это место. Ему было поручено также чрезвычайно важное задание: провести „Норвегию“ от материка до материка. Несомненно, это была одна из трудных навигационных задач, когда-либо выпадавших на чью-нибудь долю. У него было также то большое достоинство, что он был сведущ в летании на воздушных кораблях. Для обслуживания обоих рулей был

приглашен премьер-лейтенант флота Эмиль Хорген. Он принимал участие в полете 1925 года в качестве запасного летчика. У него было много замечательных качеств. Превосходный летчик, спокойный, уверенный, тихий и вместе с тем прекрасный навигатор. Хорген довольно долгое время служил в качестве 1-го штурмана на пароходе Норвежско-Американской линии „Бергенсфьорд“¹. Благодаря любезности пароходной компании он получил отпуск для участия в полете „Норвегии“. Если бы Рисер-Ларсену понадобилось содействие в управлении кораблем, то в лице Хоргена он получал великолепнейшего помощника. Хоргену был поручен руль направления. Руль высоты достался моему старому, верному и талантливому спутнику на протяжении многих лет — старшему канониру флота и капитану „Мод“ во время ее последнего плавания — Оскару Вистингу. Капитан флота Биргер Готтвальдт был приглашен в качестве специалиста по радио — один из людей, прекрасно знающих свое дело. Мы многого от него ожидали и не разочаровались в нем. Много было таких случаев, когда Готтвальдт с помощью своих радио-пеленгований помогал нам выходить из затруднительного положения. Магистр Финн Мальмгрен из Упсальского Университета принимал участие в экспедиции в качестве метеоролога. С 1922 по 1925 г.г. он принимал участие в экспедиции „Мод“ и вынес из этого путешествия огромный опыт и навык в определении состояния атмосферы. Для того, чтобы осведомлять мир о продвижении „Норвегии“ вперед через великое неизвестное пространство, был приглашен журналист Фредерик Рамм. Фритьоф Сторм-Йонсен был взят в последнее мгновение на Свальбарде в качестве радио-телеграфиста. С тяжелым сердцем нам пришлось расстаться с тем, кто был раньше приглашен на эту работу — с ма-

¹ Один из самых больших норвежских пассажирских пароходов (прим. переводчика).

шинистом и радио-телеграфистом экспедиции „Мод“ — Геннадием Олонкиным. Но к этому привела необходимость — болезнь уха. Все вышеперечисленные участники экспедиции помещались в большой гондоле и должны были в течение всего полета любоваться друг другом, быть может, в большей мере, чем им этого хотелось. Вторая часть экипажа, а, именно, та, которая обслуживала три наших мотора, была совершенно отделена от первой. Поэтому если мы только теперь впервые упоминаем об авио-лейтенанте норвежского морского авиокорпуса, Оскаре Омдале, то это обстоятельство объясняется тем, что он принадлежал ко второму отделению и потому о нем упоминается одновременно с другими, входившими в состав отделения, обслуживающего моторы. Омдаль словно создан для таких предприятий. Вот отчего к нему первому Амундсен обратился также и в 1922 году, когда начал исследование полярных областей с воздуха. Он самый обходительный, самый приветливый, самый добродушный человек, какого только можно встретить! Если же еще прибавить к этому и выдающееся знание своего дела, находчивость, сообразительность и исполнительность, то тогда все поймут, насколько он был для нас незаменим.

Пять итальянцев-механиков, принявших участие в экспедиции, были все выбраны Нобиле. Это был цвет лучших знатоков мотора в Италии. Старший механик Чечioni, такелажмейстер Алессандрини и мотористы-механики Ардуино, Каратти и Помела. Нам всем нравились эти веселые, жизнерадостные дети юга.

Теперь речь пойдет о нас самих. Но найдется ли кто-нибудь, кто может оставаться совершенно искренним и откровенным, когда заговорит о самом себе? Попробуем это сделать! Что касается Амундсена, то он, лично, вполне ясно представлял себе, что, пока он находится в воздухе и все идет хорошо, его работа может состоять только в возможно более точном обследовании местности,

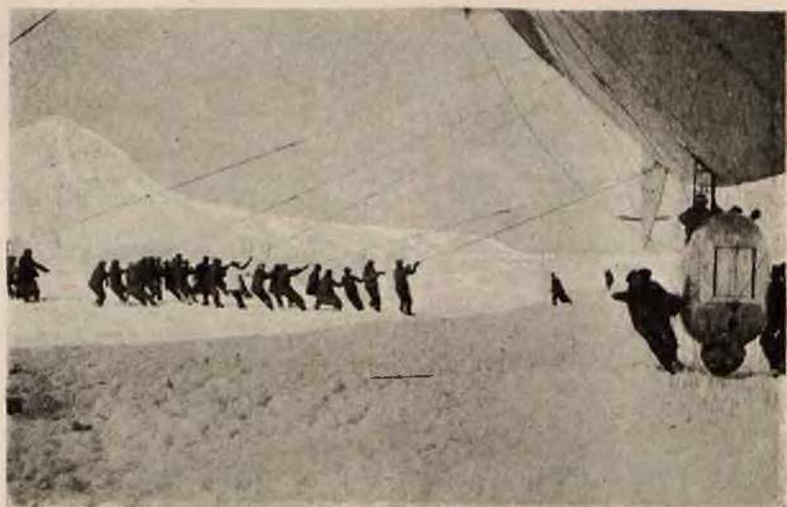
над которой корабль пролетает, и в описании ее. Ведь на корабле находились специалисты всех родов оружия и не было ни малейшего основания вмешиваться в их работу. Кроме того он знал, опираясь на многолетний опыт, что тому, кто является главой экспедиции и, следовательно, на ком лежит вся ответственность, лучше всего быть совершенно свободным и готовым, в случае необходимости, появиться там, где будет нужно. Но—ведь мы находимся еще в детском периоде авиационной техники—имеется одно весьма серьезное „но“, с которым приходится считаться, и это „но“ заключается в том, что корабль может быть вынужден спуститься на землю и в худшем случае отказаться от продолжения полета, и вот такой-то случай начальник подобной экспедиции и должен иметь в виду заранее и к нему подготовиться. С этим и связана величайшая ответственность начальника. Все правила поведения были выработаны на случай длительного пребывания на льду и снаряжение было самое лучшее по качеству. Но как бы человек ни был заботлив, каким бы он ни был провидцем, всегда может случиться нечто непредвиденное и тогда есть только один выход из положения—опыт. Что сможет сделать в подобном случае человек, совершенно незнакомый с условиями работы в снегу, во льду? Ничего, абсолютно ничего! Он приговорен к смерти с первого же мгновения. Конечно, и так вряд ли удастся избежать гибели, если придется идти до земли очень долго—даже и испытанным, опытным людям. Но все же у них есть хоть один единственный шанс. Поэтому здесь вся ответственность тяжело ложится на того, кто будет возглавлять экспедицию и этого не следует вовсе забывать в победном опьянении полетом. Эльсворт с утра до ночи работал и поспевал всюду, где по своему мнению мог принести пользу. Такой человек выполняет гораздо большую работу, чем та, которую собирались на него возложить. Специалисту, демонстрирующему достигнутый результат, достается вся



Аэроплан Бэрда „Жозефина Форд“.



Бэрда провожают на его судно.



Вывод „Норвегии“ из ангара перед полетом на полюс.



Нобиле прощается с провожающими в Кингс-Бее.

честь, но имя того, кто оказывал ему необходимую помощь, никогда не называется. Веселый и улыбающийся ходил он среди нас и выполнял свою часть работы так же старательно, как и всякий другой.

НАД ЛЕДОВИТЫМ ОКЕАНОМ.

В 9 часов 55 минут утра раздается команда: „Пускай!“, и „Норвегия“ легко и, повидимому, без всякого напряжения, с изяществом и грацией взвилась прямо вверх, в свежий, удивительно ясный воздух. Было приблизительно — $4,5^{\circ}\text{C}$. и почти совершенно тихо. Наши друзья, стоявшие внизу, делались все меньше и меньше и, наконец, их уже нельзя было больше различить. Теперь всякое сообщение с твердой почвой было прервано, и мы стали маленьким самостоятельным мирком, легко и свободно парившим в огромном пространстве. Моторы были пущены в ход, и „Норвегия“ начала последнюю часть своего путешествия. Утверждалось, что труднейшая часть полета осталась уже позади, но не слишком ли были смелы и поспешны в своих заключениях господа журналисты? Кто знал, что лежало перед нами? Кто решился бы на какое-нибудь предсказание?

Вскоре нами было сделано открытие, что мы не совсем одиноки, потому что внезапно мимо нас пронесся аэроплан Бэрда. Было очень приятно его увидеть. Значит, в этом мире существуют еще и другие люди! Фоккер провожал нас около часу времени и потом повернул обратно.

Как было раньше сказано, гондола была очень маленькая. Для экономии веса, первоначально существовавшую гондолу обкарнали и сделали это так основательно, что теперь было чрезвычайно трудно найти место для десяти человек, которые в ней должны были передвигаться. Если заграничная печать пыталась пре-

подносить своим читателям сенсационные сообщения о полете „Норвегии“ и упоминала о том, что на корабле царили споры и ссоры, или даже, что положение больше всего напоминало состояние двух вооруженных лагерей, то можно на это только заметить, что в гондоле было так мало места, что не на чем было ссориться! Ведь нужно же иметь достаточно свободного места, чтобы жестиковать в ярости, а свободного-то места как раз у нас и не было! Наш полет можно было совершить только при напряжении всех сил, и мы заверяем вралей из заграничной сенсационной прессы, что более спокойного и мирного места, чем представляла собою „Норвегия“ во время полета, никогда еще не существовало. Да будет здесь нам позволено заявить без околичностей и самым категорическим образом, что за время всего полета мы ни разу не слышали ни одного невежливого слова, не видели ни одной кривой физиономии. Да и каким образом можно было улучшить на это время? Один этот вопрос кажется нам вполне достаточным, чтобы повергнуть в прах всякое измышление такого рода.

Давайте бросим взгляд во внутренность гондолы и посмотрим, какое там развивалось положение за всё это время. В самой передней части гондолы устроился на термосе с бульоном Хорген. Он занят управлением „Норвегией“ с точки зрения надлежащего направления и получает свое жалованье не даром. Даже и на одну секунду не смеет он оставить штурвал. Итак, Хорген вне пределов досягаемости. Следующий, на кого упадет наш взгляд, это Вистинг у руля высоты. Он относится к тому же самому разряду, что и Хорген, и потому, вполне естественно, совершенно поглощен мирными заботами. Амундсен сидит на одном из двух алюминиевых баков с водой, установленных в кабине капитана. Он чаще всего бывает поглощен мирным занятием, которое заключается в смотреании в окно и в изучении постоянно изменяющегося состояния льда! Взор его часто устремлен

куда-то вдаль и мечтателен: „Интересно, что-то я сейчас увижу?“ Все неведомо вокруг нас и самое поразительное может случиться каждое мгновение! „Земля впереди!“ — подумать только! Каким образом Амундсен мог прийти в воинственное настроение — очень трудно себе представить. Нобиле четвертый человек в кабине капитана. С улыбкой и спокойно ходит он кругом. Собственно говоря, он крутится на одном месте, так как в кабине нет свободного пространства! Таким образом, мир никем не нарушается в этой части корабля. В штурманской каюте царит неопишное деловое настроение. Помощник начальника экспедиции делает астрономические наблюдения, наблюдения над дрейфом и над скоростью, а также постоянно наносит на карту наше местонахождение. Все это происходит непрерывно одно за другим, так что даже не остается времени для сна, приема пищи или питья — не говоря уж о ссорах. Эльсворт тихо и спокойно держится где-нибудь поблизости, всегда готовый отсчитывать по хронометру всякий раз, как Рисер-Ларсен берет высоту. Мальмгрен с большими затруднениями передвигается по кругу между различными метеорологическими инструментами. Также здесь можно встретить и Эльсворта. Не легко справляться без посторонней помощи. Рамм без отдыха пишет и посылает бесконечные телеграммы; бог его знает, о чем он пишет, наверное, не о войне! Капитан Готтвальд и Сторм-Йонсен заняты в своей маленькой радио-каютке. Быть может, они таскают там друг друга за волосы? Если это так, то, должно быть, они возятся бесшумно, потому что мы ничего не слышим. Моторы гудят и работают полным ходом, поэтому мало вероятно, что механики в одно и то же время и дерутся и делают свое дело. Нет, господа сочинители! Ваше „вооруженное состояние“ ерунда и ваши рассказы вранье от начала до конца! Чувство уверенности в сильной степени испытывалось всеми на борту „Норвегии“. Очень может быть, что око

ощущалось ярче по сравнению с прошлым полетом. Случись теперь что-нибудь с моторами, их можно было просто застопорить и чинить, пока корабль спокойно парил бы в воздухе. Иначе было в прошлом году. Порча мотора была тогда равнозначуща спуску, а спуск в этой местности в девяти случаях из десяти означал катастрофу. Состояние льда, повидимому, в 1926 году в точности отвечало его состоянию в 1925 году. Мы не видали ни одного годного для спуска места в течение всего нашего долгого пути от Свальбарда до Аляски. Ни одного единого! Но требуется опытность для подобного заключения. Я помню, что много раз тот или другой из наших товарищей на борту „Норвегии“ восклицал с воодушевлением: „Смотрите, какое замечательное место для спуска!“ Четверо из нас, выдавших такие „замечательные места для спуска“ и живших среди них, только взглядывали с улыбкой друг на друга. И эта улыбка лучше всяких слов выражала наше мнение. Несмотря на блестящий полет Барда, наш совет таков: не летайте вглубь этих ледяных полей, пока аэропланы не станут настолько совершенными, что можно будет не бояться вынужденного спуска!

Полет на север блестяще развивался. Если бы взгляд в окно не убеждал тебя в том, что ты в воздухе, то этого нельзя было бы заметить. Лед в этом году лежал значительно дальше на юг, чем в прошлом году. Он лежал, так сказать, почти на высоте Амстердамского острова. Но если в прошлом году мы видели разломанный лед у самого 82° северной широты, то в этом году на той же широте мы летели уже над сплошным полярным льдом. Но торосы были такие же самые — совершенно такие же!

Только при такой обстановке впервые начинаешь ясно понимать, в какое изумительное время мы живем. Правда, до сих пор кажется невероятным, когда, например, ты сидишь в курительном салоне на одном из больших трансатлантических пароходов и наслаждаешься своим кофе



Перед сбрасыванием флагов вниз — на полюс.



12 мая 1926 года 1 ч. 25 м. ночи. 90° северной широты.
Рисер-Ларсен произносит: „Вот мы и прилетели!“

в кругу добрых друзей и вдруг тебе суют в руки клочок бумаги с приветом от милых сердцу, живущих за много сотен миль. До сих пор еще многие из нас, не утратившие непосредственности своих переживаний, не могут не воскликнуть при этом: „А все-таки изумительная это штука, беспроволочный телеграф!“ Мы, пожилые люди, которым был знаком только кабель, никогда не сможем совсем отделаться от такого чувства. Но полное и цельное впечатление я получил впервые, когда мною под 81° и 30' северной широты получена была телеграмма от моего друга из Австралии с пожеланиями счастливого пути. В семь часов вечера я стоял с микрофоном на голове и ждал сигнала времени с радио-станции в Ставангере. Слышно было так, словно я стоял у себя в комнате, прислушиваясь к тиканью часов! Впечатление было поразительное! Вот мы летим на север, всё время на север, углубляясь в великую бесконечную пустыню, и в то же время слышим, как вы, сидя у себя дома, шлете нам весть и всяческим способом стараетесь помочь нам на нашем пути. Только тут можно постичь, в какое изумительное время мы живем!

Совсем не легко описать те чувства, с какими мы теперь плавно и уверенно миновали самую высшую из достигнутых нами в прошлом году широт — 87° 43'. Не знаю, кажется, мы стиснули кулаки и погрозили ими. Может быть, мы показали льдам нос со словами: „На этот раз номер не прошел, мой милый друг!“ Вероятнее всего мы сняли шапки перед достойным противником. Знал ли он, что мы глядели сверху вниз на загроможденное льдом пространство, испытывая бесконечное облегчение при мысли, что мы теперь над ним, а не на нем?

По мере того, как мы приближались к полюсу, навигационная работа становилась всё более и более интенсивной. Ведь нужно было стараться определить этот пункт с величайшей точностью. Но прежде всего нам предстояло отметить еще одно событие: день рождения

Эльсворта. В двенадцать часов ночи всякая работа была на мгновение приостановлена и все поздравили любимого начальника, который при столь исключительных обстоятельствах вступал в 46-й год своей жизни. Краткое торжество было не только редким, но, вместе с тем, необычайно и неожиданно приятным, так как Нобиле словно волшебством извлек откуда-то бутылку пуншу со сбитыми яйцами. Обменявшись рукопожатиями и подкрепив приветствие пуншем, мы таким образом засвидетельствовали переход новорожденного дитяти в следующий год его жизни. Он не скоро это забудет.

„Готовь флаги!“ — Рисер-Ларсен опустился на одно колено и ловит солнце через открытое окно своим сектантом. „Ну, вот мы и на полюсе!“ Со свистом полетел вниз прекрасный, сшитый вдвойне, норвежский шелковый флаг. Поперечная рейка была приделана к длинному алюминиевому древку — совсем как бывает на знаменах — и поэтому флаг при падении получил совершенно верное направление. Флаг упал безукоризненно, впился в лед и под дуновением легкого бриза норвежские цвета развернулись над полюсом! В то же мгновение Амундсен обернулся и крепко сжал руку Вистинга. Не было произнесено ни одного слова, слова были излишни. Две же самые руки водрузили норвежский флаг на южном полюсе 14 декабря 1911 года.

Затем настал черед „Звезд и полос“. С изумительным, совершенно неопишным чувством выполнил Эльсворт свое дело. Когда еще снова человек водрузит флаг своей родины на полюсе в день своего рождения? Пожалуй, придется подождать не один год! В заключение Нобиле сбросил вниз итальянский флаг. И вот все три флага стояли на расстоянии нескольких метров друг от друга, настолько близко к географическому северному полюсу, насколько это может быть определено человеком, пользующимся обыкновенными инструментами. Часы показывали тогда 1 час 25 минут по Гринвичу 12 мая 1926 года.

Эльсворт получил две поздравительных телеграммы от своих родных и друзей.

Лед был сильно поколот на полюсе и была видна масса мелких льдин. Он резко отличался от остального льда, над которым мы пролетели. Нам особенно повезло с погодой, потому что непосредственно перед тем, как мы достигли полюса, мы попали в туман. Но затем он рассеялся и дал нашему навигатору возможность произвести свои наблюдения.

Так как в специальных отделах этой книги будет, по всей вероятности, содержаться масса данных относительно отсчета времени, температур, расстояний, скорости и т.д., то в своей части мы постараемся, насколько будет возможно, избегать этих тем.

Сильно расколовшийся лед продолжал встречаться, за исключением некоторых участков, где он лежал компактнее, и за полюсом до 86° северной широты. Здесь он приобрел совершенно тот же характер, что и лед между Свальбардом и полюсом, а на Ледяном полюсе не было видно ни единой капли открытой воды. Ледяной полюс, или, как его до сего времени называли, полюс Недостижимого, есть центр этой огромной покрытой льдом области и, как таковой, является, следовательно, наитруднейшим местом, до которого можно достичь.

Из животной жизни мы видели чрезвычайно мало. Севернее Свальбарда мы видели очень много медвежьих следов и между прочим двух медведей. Они так перепугались, увидев и услышав нас, что кинулись головой вниз в ближайшую полынью. Впервые на Ледяном полюсе мы снова увидели медвежьи следы. Жизни птичьей не наблюдалось. Тюленей и моржей тоже. Таким образом, это было лишь подтверждением прошлогодних наблюдений.

В 8 часов 30 минут утра мы вошли в полосу густого тумана, и он держался с большими просветами до шести часов вечера. Таким образом, мы пролетели над огром-

ным морем тумана, который в иных местах достигал невероятной толщины. Вполне очевидно, что туман в высокой степени помешал нашим наблюдениям. Ведь мы очень просто могли пролететь над островами небольшого профиля! Что на том пути, по которому мы летели, существует — даже если она и совершенно плоская — земля довольно значительного размера, об этом не может быть и речи, так как мы непрерывно наблюдали за льдом под собою. Тут мы повстречались с величайшей из всех опасностей, с которыми встречались на своем пути. Влажный туман отлагался в виде льда на различных наружных металлических частях. Этот лед время от времени отваливался, втягивался в пропеллеры и отбрасывался к внешней оболочке корпуса корабля с тем результатом, что оболочке наносилось сильное повреждение и ее постоянно приходилось чинить. В 6 часов 45 минут утра (по Гринвичу) 13 мая мы увидели землю с левой крамболы корабля. Это была великая минута. Перелет был совершен и цель достигнута! Трудно опознать местность в этих областях земли, а в особенности с воздуха. Плоская местность всегда кажется одинаковой — куда ни глянь, везде какие-то кучи мелкого камня. Где бы мы ни оказались на побережье Аляски, нужно было изменять курс к западу вдоль берега, чтобы выйти в Берингов пролив. Все же мы предположили по последним наблюдениям, что берег повстречался нам в нескольких милях к западу от мыса Барроу. Но его не было видно. Что наше предположение было правильно, это обнаружилось несколько позднее, когда мы пролетали над Уэнрайтом (Wainwright) — местопребыванием Амундсена и Омдала с 1922 по 1923 год. Теперь мы уже больше не сомневались. Нам знаком был каждый отдельный дом. Жители, конечно, слышали шум моторов, потому что все туземцы собрались на улице. Что при этом происходило у них в головах? Конечно, они ждали нашего возвращения, но едва ли представляли себе ясно, как в действительности выглядит

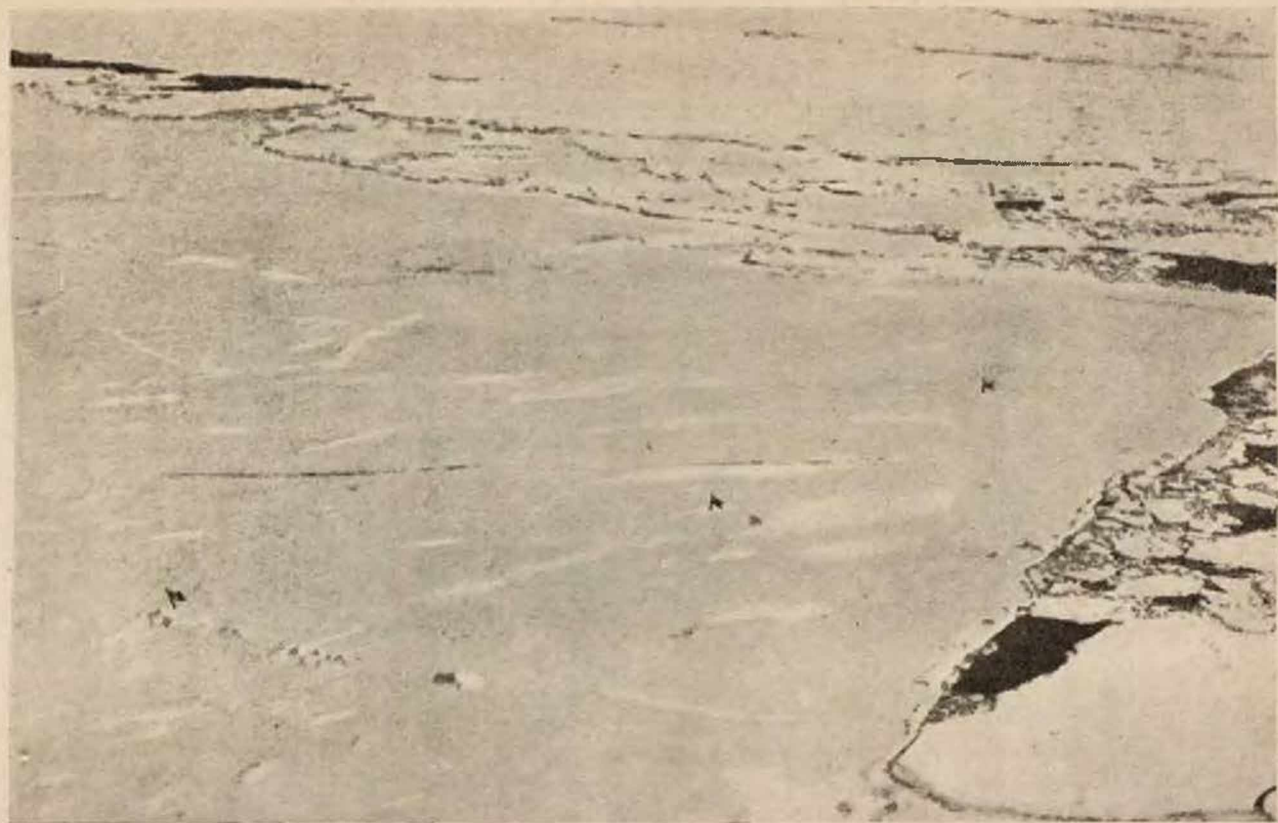
воздушный корабль. Нам самим кажется, что вид воздушного корабля должен импонировать. Что же должны думать такие люди, когда подобное чудовище внезапно вынырнет из туч? Несколько лет тому назад они, наверное, стали бы в нас стрелять! Но теперь не то. Они знали, что на борту корабля были их закадычные друзья, Амундсен и Омдаль, и поэтому все махали нам, кричали и лезли из кожи вон. Но это продолжалось только одно мгновение, и затем Уэнрайт исчез. Очень скоро вслед за этим мы миновали наш собственный милый Модхейм — дом, который мы сами построили и жили в нем целый год. Люди, живущие в нем теперь, собрались все на крыше и бурно проявляли свои чувства. Воспоминания сменялись воспоминаниями! 20 ноября 1922 года Амундсен покинул этот свой дом и отправился с одним эскимосом, с одними санями и 15 собаками на юг, чтобы попасть в более цивилизованные области, тогда как Омдаль остался там для охраны дома и аэроплана. Путники прошли до залива Коцебу в десять дней — 500 миль. Это было прекрасное достижение для человека, перевалившего за пятьдесят лет — по 50 миль в сутки на протяжении десяти дней! Не было и речи о возможности езды на тяжело нагруженных санях. Далеко не так! Пришлось всю дорогу бежать, потому что надо было припрягаться к саням. Это был первоклассный рекордный пробег. Но сейчас мы достигли еще большего. В одно мгновение дом исчез и начался полет вдоль низкого, изрезанного лагунами, побережья. Довольно трудно ориентироваться в этой местности с санями и собаками, потому что твердая земля часто совершенно пропадает. Но с воздуха это еще хуже. У мыса Лисбэрн (Lisburne) мы попали в туман. Тогда мы поднялись и пошли над ним. Нужно было подниматься на значительную высоту, чтобы быть уверенным в том, что мы пройдем над горами. С этого мгновения наше путешествие — уже после того, как собственно перелет был закончен, — стало изобиловать массой всяких

приключений. С севера поднялся сильный ветер, и мы совершенно сбились с курса, летя частью поверх тумана, частью в тумане. Около шести часов вечера (по Гринвичу) 13 мая мы были, вероятно, недалеко от мыса Сердце-Камень на Сибирском берегу, если судить по произведенному наблюдению. Тогда мы изменили свой курс и стали держаться прямо на восток, чтобы снова выйти к побережью Аляски. В 11 часов вечера (по Гринвичу) мы снова, наконец, достигли берега. Наблюдение показало, что мы находимся вблизи Кевалины на северном берегу залива Коцебу.

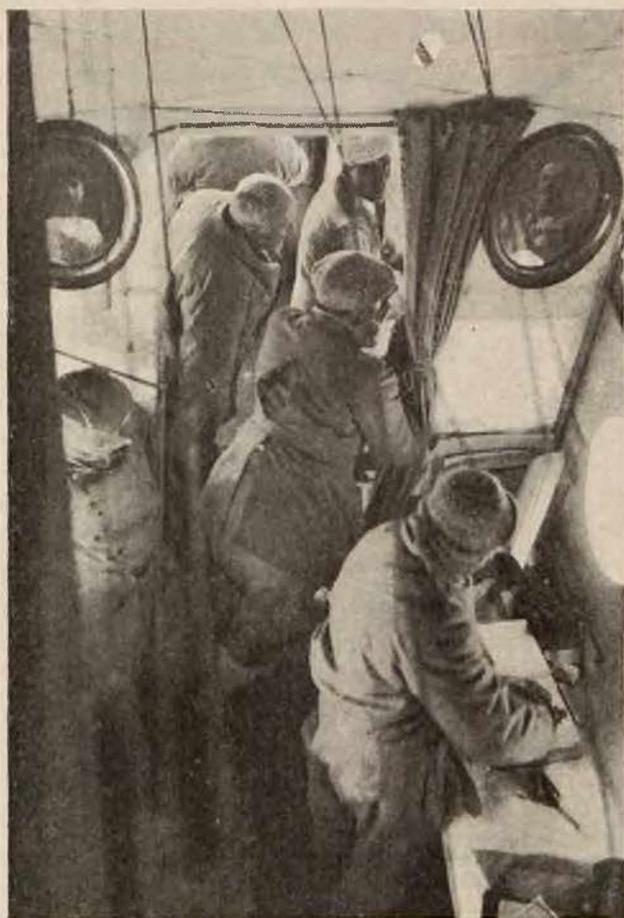
Состояние льдов в Ледовитом океане к северу от Берингова пролива было своеобразным. Там, где мы год за годом пытались пройти на север, дрейфуя с „Мод“, и встречали всюду только абсолютно непроходимый лед, была теперь совершенно свободная вода. Да, тут была настолько свободная вода, что мы долго думали, не снесло ли нас ветром в Берингов пролив, пока не опознали местности. От Кевалины мы пустились на юг вдоль земли. Мы ясно распознали также и Змеиную реку (Serpentine), которую с высоты нельзя спутать ни с какой другой, настолько резко различимы ее излучины, похожие на кольца змеи. Северный свежий ветер разыгрался в шторм, и дрейф огромного корабля стал колоссальным. По временам казалось, что будет трудно справиться с кораблем и помешать его дрейфу в сторону высоких гор на полуострове Сиорд (Seaward). Но тем не менее все шло хорошо, и мы миновали мыс принца Уэльского в 3 часа 30 минут утра (по Гринвичу) 14 мая. Берингов пролив был совершенно чист ото льда, и сильный ветер с открытого моря очень мешал нам. Теперь мы, по правде сказать, могли почувствовать всю разницу в полете надо льдом и над океаном. В течение продолжительного полета надо льдом мы привыкли к совершенно спокойному состоянию. Иное дело теперь. Нас бросало, как мячик, вверх и вниз, и нередко сильный ветер гнал „Норвегию“

поперек Берингова пролива. Чтобы приготовить все к спуску, который теперь по плану должен был скоро последовать, Рисер-Ларсен заранее составил письмо норвежскому консулу Ральфу Ломену с точными инструкциями на счет того, что должно было быть предпринято на земле во время нашего спуска. Между тем берег совершенно исчез в тумане. Ветер завывал хуже, чем когда-либо, и боязнь, что нас отнесет от берега и снесет в Берингов пролив, была довольно обоснована. Для того, чтобы этому не подвергнуться, пришлось держать курс прямо на берег. Теперь мы были в том фарватере, с которым и Амундсен и Вистинг были хорошо знакомы по своим различным путешествиям в этих местах в течение ряда лет. Но так как Вистинг был полностью загружен своей работой у руля высоты, то пришлось Амундсену взять на себя роль проводника. Какая колоссальная разница выступать в этом звании на море и в воздухе! К первому ты привык. Со вторым совершенно не знаком! Если к этому еще прибавить шторм и туман, то положение проводника становится незавидным! Так как мы летели теперь по направлению к берегу, то увидели туманные очертания какого-то острова со штирборта. На лету и среди суеты, которая теперь поднялась в виду приготовлений к спуску, Амундсен принял этот остров за Санний остров (Sledge Island), и мы стали держаться вдоль берега, так как уже довольно давно ждали, что скоро очутимся на месте своего назначения. При спокойных условиях едва ли бы произошла такая ошибка, но условия далеки были от того, чтобы их можно было назвать спокойными. Как было раньше упомянуто, на борту царил страшный хаос, так как всё сносилось в нижнюю гондолу, чтобы быть готовыми к спуску. Если и раньше было тесно, то теперь было прямо таки невозможно сделать ни малейшего движения. Участок берега, к которому мы подходили, показался совершенно незнакомым, что ничуть не было удивительно, если судить по тому, что

мы там никогда до тех пор не были. Как обстоятельства позднее показали, мы подошли в семь часов утра (по Гринвичу) 14 мая к какому-то такому месту, где было расположено несколько домов. Что это могло быть? Не то место спуска, которое было намечено заранее. Во-первых, домов было слишком мало, а, кроме того, недоставало самого лучшего отличительного знака — высокой телеграфной мачты. Теперь мы все разделяли то общее мнение, что спуск предпринять нужно, в особенности потому, что вокруг маленького городка поверхность льда была ровной и без трещин. Однако, нам не хотелось отказаться от поисков ранее намеченного нами места для спуска, не обследовав еще немного берег. Так мы и сделали, но без всякого результата. „Знатоки местности“ должны были признать, что здесь они никогда не бывали. Тогда возник важный вопрос: оставлять ли это место, где условия как будто лучше, чем где-либо, что, однако, не так уж много значит. К тому же мы получили сообщение о том, что у нас остается бензина только на семь часов полета. Думаю, даже смею сказать с уверенностью, что всем находившимся на борту хотелось, чтобы спуск совершился как можно скорее. Даже если бы он был связан с риском. Не нужно забывать, что мы находились в воздухе уже 70 часов, и большинство из нас провело это время совершенно без сна. В результате все мы смертельно устали и были неспособны. У некоторых даже начались галлюцинации. Во время нашего летания взад и вперед мы снова прилетели к маленькому городку, который благодаря хотя и незначительной по размерам, но ровной ледяной поверхности давал нам большие возможности для благополучного спуска, чем всякое другое место, встречавшееся нам до сих пор. Правда, ветер здесь был тоже силен и налетал опасными порывами, но все же имелась некоторая защита от него. Ну, ладно, давайте попробуем! Спуск был одним из тех событий, которые никогда не изгладятся из памяти.



Северный полюс! На нем развеваются флаги— норвежский, американский и итальянский.



Момент перелета через полюс.

Он был проведен блестяще, и мы в знак уважения обнажаем головы перед капитаном нашего корабля за то спокойствие и красоту, с которыми все было выполнено. Впрочем, если бы состояние погоды оставалось за время спуска тем же самым, каким оно было, когда мы приступили к нему, то результаты получились бы довольно сомнительные, даже если бы наш капитан и превзошел самого себя в своем умении, но случилась изумительная вещь. Можно даже сказать чудо.

Еще когда мы начинали спускаться, с земли дул сильный резкий ветер. Вдруг внезапно, и повидимому без всякой к тому причины, стало совершенно тихо и штиль продолжался во время всего спуска. Когда мы стали приближаться ко льду, со всех мест начал сбегаться народ. Попытка поставить воздушный корабль на якорь кончилась неудачей. Лед был слишком плох и брошенный нами якорь не мог ни за что зацепиться. Впрочем, это было излишне. Тихо и спокойно приближались мы ко льду всё больше и больше, пока, наконец, не коснулись твердой земли. Гондола была снабжена с внешней стороны своего днища огромной воздушной подушкой, которая и приняла на себя удар. Если бы мы не подскочили на несколько метров вверх от этого удара воздушной подушки о землю, то, пожалуй, и не заметили бы спуска, настолько хорошо и легко он был выполнен. Лед, на который мы спустились, лежал как раз за городком. Теперь тут собралось все население, и большинство жителей помогало удерживать причальные канаты. И вот дверь, ведущая в гондолу, отворилась, и мы один за другим стали выпрыгивать на лед. Какую-то совершенно особенную породу людей мы тут встретили. Они не проявляли ни малейшего знака возбуждения или воодушевления. Тихо и спокойно они обратились к нам с теплым приветствием. Можно было подумать, что им не в диковинку каждый день встречать воздушные корабли! Наконец, нам удалось удовлетворить свое любопытство.

— Где же мы находимся? — В Теллере, — был ответ. Итак, мы были в 90 километрах расстояния по прямой линии от первоначально намеченного нами места спуска.

Таким образом первый полет от континента до континента через северный полюс был завершен и при этом ни один волос не упал ни с чьей головы!

ВОЗВРАЩЕНИЕ ДОМОЙ.

Аляска! Сказочная страна Аляска! Заманчивая, увлекательная, притягательная, многообещающая! Сколь многих ты соблазнила блеском своего золота! Сколь многих ты повергла в темные пучины отчаяния! Немного тех, кто оставил тебя с победной улыбкой на устах. Говорят, что каждый вывезенный отсюда доллар стоил двух! Вот эти и многие другие мысли мелькали у нас в голове, когда мы выпрыгивали на берег из лодки, доведшей нас из Теллера до того места, откуда мы должны были сесть на пароход, идущий в Сиаттл. Здесь высадился на берег осенью 1906 года Амундсен, когда он благополучно завершил свое плавание Северо-Западным проходом и был встречен тут тысячной толпой людей, приветствовавших его звуками музыки и громовыми криками „ура“! Здесь людские толпы в безумном восторге подняли его на свои сильные руки и пронесли по улицам маленького городка до того места, где Амундсен должен был жить, как гость города, во время своего там пребывания. Какая ночь! словно все шампанское мира — собиравшееся в течение многих лет — хлынуло рекой! Старый и малый, важные особы и простые люди — короче сказать, все принимали участие в торжестве. Да и почему им было не участвовать? Ведь стоило только нагнуться и сунуть руку в землю, чтобы подняться с полной пригоршней золота! Золотые россыпи казались неистощимыми. Этот мирный, тихий уголок берега, где всего несколько лет назад бывали лишь эски-

мосы, да наезжал иногда какой-нибудь китолов, превратился теперь в современный городок. На рейде толпились пароходы, ожидавшие своей очереди, чтобы освободить трюмы от товаров, которых с нетерпением ждали, и снова пуститься в путь, увозя золото и веселых людей. А сами люди! Кого только там не было, и хороших и плохих, но тип пионера был все же и в то время самым распространенным — серьезный, честный, гостеприимный, усердно работающий человек! И вместе с тем полный юмора и непоколебимой веры в будущее. Вот этот-то тип и был характерен для Аляски в те добрые стародавние дни и способствовал тому, что среди таких людей ты чувствовал себя хорошо и скучал по ним, когда с ними расставался, и снова находил свое хорошее настроение, как только опять видел их. Воздух, люди, условия жизни, короче сказать, всё решительно как бы бросало в душу человека свои семена, постепенно в ней развивавшиеся, и, наконец, призывало его к родной земле, чтобы там были пущены ростки и произошел расцвет. Пестрым водоворотом пролетали в нашей памяти картины из великого прошлого этих дней, когда мы в одно майское утро снова почувствовали под своими ногами землю, к которой столь многие стремились.

Полет, который в одно мгновение ока дал возможность этим людям вступить в общение с другой стороной земного шара всего лишь на протяжении нескольких часов времени, должен был, конечно, показаться им чем-то значительным и многообещающим. Мы должны вполне откровенно сознаться, что ожидали и на этот раз увидеть веселые толпы и услышать приветственные крики. Но мы ошиблись! За исключением нескольких наших лучших друзей — человек пяти или шести, с улыбкой поздравивших нас с прибытием, — мы больше никого не увидели: город казался необитаемым. Утро было изумительное. Солнце сияло с высокого безоблачного небосвода, и сама природа, казалось, всё приготовила для этого достопа-

мятного прибытия. Правда, было еще слишком рано, но часы не играют никакой роли в разгар лета в этих широтах. День и ночь ничем не отличаются друг от друга. Улицы, которые, как мы помнили, бывали переполнены веселыми людьми, лежали теперь тихие и безлюдные, дома казались запущенными и пустынными, а тротуары, прежде содержавшиеся в полном порядке, ныне находились в полуразрушенном состоянии, словно после оживленной бомбардировки. Должно быть, на наших лицах выразилось явное изумление при виде такой перемены, потому что один из наших друзей тихонько отвел нас в сторону и произнес смущенно и запинаясь: — Видите ли, в чем дело! Публика ожидала, что воздушный корабль прилетит сюда, но когда увидела, что этого не будет, то немного обиделась. А мы произвели ряд больших подготовительных работ, и все теперь пошло прахом!

Так вот причина такой холодной негостеприимной встречи! Все дело в том, что мы, ради спасения своей жизни, спустились на землю всего лишь в нескольких милях расстояния от того места, которое надеялись достичь! Тут мы поняли, что старое, гостеприимное племя пионеров, знакомое нам с давнопрошедших дней, заменено теперь современным мелочным, жадным индивидом, который не имеет ничего общего с великой, сказочно-прекрасной Аляской.

Около четырех недель мы провели в этом городе и если все же и теперь вспоминаем о нем дружелюбно, то это объясняется исключительно усилиями горсточки верных друзей — единственных оставшихся в живых старых пионеров. 12 июня из Снаттла пришел на север пароход „Виктория“ и привез с собою новую жизнь. С приятным чувством смотрели мы, как высаживались с парохода люди и расшевеливали вялых местных жителей от их зимней спячки. 16 июня „Виктория“ опять пошла на юг, и мы должны сознаться, что со вздохом облегчения увидели, как берега скрылись за горизонтом. Путешествие



Самая большая из встреченных экспедицией трещин.



Полыньи у самого полюса.



Линкольн Эдсворт.

на юг протекает чрезвычайно приятно и за исключением двух — трех кратких остановок на Алеутских островах наш путь шел по самой короткой линии прямо на Сиаттл. Что ждало нас впереди? Может быть, и там нас встретят холодно, потому что мы не пытались долететь туда? Условия жизни на борту пароходов в этих водах совершенно своеобразны. Дух демократичности достиг здесь большего развития, чем в каком-либо другом месте, где мы проезжали. Поэтому пассажиры и обслуживающий их персонал держат себя друг с другом добрыми друзьями. Разделений на классы совершенно не существует.

В первый рейс на север и в последний рейс на юг на пароходе обычно царит чрезвычайное оживление. Каждый вершок места занят, и на пароходе нет ни единой свободной койки. Что пассажиры не принадлежат к категории обычных путешественников, свидетельствует одна из инструкций, которые развешаны по стенкам в каждой каюте. Инструкция гласит приблизительно следующее: „Пассажиров просят снимать сапоги перед тем, как ложиться на койку!“ В той же самой инструкции читаешь: „Азартная игра строжайше запрещена!“ Конечно, это очень хорошее правило! Но когда в каждой каюте видишь складной карточный столик, готовый к употреблению, то это не поощряет к исполнению постановления.

„Виктория“ очень старый пароход, но выстроен он в такое время, когда в кораблестроении употреблялись только лучшие материалы, так что пароход этот достаточно солиден и крепок. Он претерпел различные видоизменения на протяжении ряда лет и развился в современный пассажирский пароход. Таким образом на нем имеется шесть первокласснейших современных кают с ваннами. „Вик“, как его обычно называют, общий любимец и заслуживает, действительно, этого названия. Капитан Дэвис и его офицеры, всё народ старый и набивший себе руку в этих водах. 27 июня мы вошли в Пэджет-Саунд (Puget Sound), этот изумительно красивый фарва-

тер, который ведет к Сиаттлю, штат Уошингтон. При проходе порта Таунсенд (Port Townsend) у нас уже не оставалось ни малейшего сомнения в том, какую позицию по отношению к нашему последнему полету займет американский народ. Нас встретили там депутаты от Торговой Палаты и от других официальных учреждений и сообщили нам о всех тех больших и разнообразных приготовлениях, которые были сделаны для нашего прибытия. Немного спустя один аэроплан за другим начали гудеть над палубой старого „Вика“, давая нам ясно понять, что здесь холодок исчез! Это был незабываемый миг, когда мы подходили к пристани „Аляскинского Пароходного Общества“ в Сиаттле. Огромные толпы народу собрались там, чтобы приветствовать нас и поздравить с приездом. Должно быть, мы являли собой довольно странное зрелище, стоя вдоль борта парохода и принимая первое приветствие американского народа. На большинстве из нас было только то, что нам удалось раздобыть на Аляске — обычный костюм золотоискателя. Ведь нам было сказано, что большое значение придается тому, чтобы ничего лишнего не забиралось, и, конечно, мы все послушно выполнили это предписание. Поэтому всех нас очень изумило и огорчило, когда мы увидели полковника Нобиле и двух его спутников в блестящей военной форме! Гнев охватил меня, когда я это увидел, но что пользы от того, что я рассердился! Полет был совершен, так что теперь к нему ничего нельзя было ни прибавить ни убавить. Но, конечно, не могу сказать, что я совладал бы со своим гневом столь же успешно, если бы мы по той или иной причине вынуждены были спуститься на лед и возвращаться домой пешком! Очень возможно, что мне пришлось бы тогда высказать свое настоящее мнение о военных мундирах в полярных экспедициях!

Прием в Сиаттле носил отпечаток задушевности, теплоты и гостеприимства. На следующий день к вечеру мы тронулись дальше на восток, имея конечной целью

Нью-Йорк. Нам нужно было попасть туда 3 июля, так как на этот день был назначен отход „Бергенсфьорда“. Мы могли еще захватить пароход, но только перед самым его отходом. Путешествие наше через Соединенные Штаты навсегда останется у всех нас светлым воспоминанием. Между различными железнодорожными обществами шла сильная борьба из-за того, кому везти нас. Мы выбрали „The Great Northern Oriental Express“, который, как нам сообщили, является самым роскошным и самым удобным поездом, курсирующим между двумя берегами. Наверное каждый улыбнется, услышав, что мы, прибывшие из таких мест, хуже которых по комфорту нет, вероятно, ничего на свете, были заняты теперь тем, чтобы обеспечить себе не более не менее, как самое лучшее из того, что только могут дать американская роскошь и удобства! Это нам полностью удалось, потому что железнодорожное общество предоставило в наше распоряжение свой собственный спальный вагон и вагон-салон, вместе с отдельным вагоном-рестораном. Таким образом трое суток, которые мы потратили, чтобы доехать до Чикаго, прошли словно блаженный сон. Общество прикомандировало к нам своего представителя, чтобы быть уверенным в том, что мы ни в чем не испытываем недостатка. Наш образ жизни внезапно вместо бродяжьего стал барским! Мы вставали, когда нам было угодно, ложились спать, когда нам нравилось, и вкушали самые изысканные яства. Невольно нам приходила на мысль сцена из „Jerre раа Bjerget“, когда герой просыпается в кровати барона.¹ Мы щипали себя, чтобы проснуться, когда нажимали утром кнопку и просили вошедшего на звонок улыбающегося слугу-негра приготовить нам ванну. Очень старательно изучали мы выражение его лица, когда он, широко улыбаясь, отвечал: „сию минуту, сэр!“ Чорт возьми! Да не насмехается ли

¹ „Jerre раа Bjerget“ пьеса Хольберга, знаменитого датско-норвежского драматурга XVIII века (прим. переводчика).

он над нами! Мы еще раз себя щипали, когда слуга снова исчезал за дверями. Было очень больно, так что, разумеется, это мы, собственной своей персоной! Но в этом мы совершенно убеждались только тогда, когда принимали утреннюю освежающую ванну, пока поезд мчался вперед со скоростью 100 километров в час. Путешествие протекало, как непрерывное триумфальное шествие. Телеграммы за телеграммами целым потоком неслись к нам с просьбой показаться на площадке вагона и принять привет, с которым, повидимому, все желали обратиться к нам. Таким образом нас встречали повсюду с самым пылким и самым искренним воодушевлением, и в особенности радостно было заметить, что к нам навстречу выходил американский народ, а не только одни наши соотечественники. Нам казалось, что холодный прием севера только посодействовал этим чудесным людям и помог им вложить двойную теплоту в свои чувства, чтобы доказать нам, что они лучше ценят нашу работу. Ясно, как день, что мы чувствовали особенно сильный трепет, когда проезжали по областям, густо населенным норвежцами. Поэтому, кто из нас забудет город Минот в Северной Дакоте? Здесь только что была выставка, и к нам обратились с телеграфной просьбой выехать на полчаса на место, занятое этой выставкой. Мы приняли приглашение после того, как представитель железной дороги заверил нас, что поезд без нас не уйдет. По прибытии в Минот, мы были моментально втиснуты в ожидавшие нас автомобили и бешеным аллюром отвезены в местность, где была выставка, расположенная за городом в четверти часа езды от него. Захватывающее, величественное зрелище встретило нас по приезде! Там собралось около 25 000 человек. Стояла чудесная ясная погода и ветра было как раз столько, чтобы могли развеваться сотни американских и норвежских флагов. Вся масса народа разместилась на двух гигантских трибунах. От этих трибун до маленькой платформы против них, где мы должны

были занять свои места, стояли шпалерами местные спортсмены, держа в руках в правильном чередовании норвежские и американские флаги. С трибун махали нам тысячами норвежских флагов. В тот самый момент, когда мы поднимались на маленькую платформу, предназначенную для нас и обращенную прямо к собравшимся толпам, раздались звуки нашего гимна: „Да, мы любим эту страну!“, ¹ исполняемого многолюдным военным оркестром. На мгновение мы замерли в полной неподвижности. Всё это произошло так неожиданно! Не раз нами овладевало какое-то странное чувство — появлялось какое-то изумительное, непонятное ощущение в горле. Силишься проглотить какой-то комок в горле и не можешь! С большим трудом можно было удержаться от слез. Мы не забудем Минот! Железнодорожная линия проходила как раз мимо выставочного участка, и мы были очень тронуты, увидев, что континентальный экспресс останавливается среди поля, чтобы захватить нас. А это случается здесь, в Америке, не каждый день — пожалуй, даже никогда больше не повторится! Загремел салют, и Минот исчез из глаз, заняв свое место среди многих других прекрасных воспоминаний. А сколько тысяч людей встречало нас на вокзале в Фарго (Северная Дакота), прямо даже невозможно сказать! Во всяком случае десятки тысяч. Поезд внезапно оказался окруженным со всех сторон, так что было трудно тронуться с места. В виду настоятельных просьб со стороны городов С.-т. Поля и Миннеаполиса мы решили нанести визит обоим этим городам-близнецам. Оба они лежат на берегах реки Миссисипи, два могущественных конкурента. Мы не станем здесь высказываться на счет того, какой из этих городов ушел дальше в своем развитии, но одно можем сказать, не покривив душой, что в пламенном гостеприимстве оба близнеца стоят совершенно на одном уровне, и притом

¹ Слова Бьернхельм Бьернсена (прим. переводчика).

на самом высоком, какого только можно достигнуть. К этому времени наши два вагона были отцеплены от поезда, с которым мы покинули Сиатта, и были прицеплены вечером к следующему поезду.

В Чикаго наше барское путешествие закончилось, и уже на правах простых смертных мы заняли места в „Двадцатом Столетии“ — быстрейшем экспрессе Соединенных Штатов. 3 июля в 9 часов утра — за три часа до отхода „Бергенсфьорда“ — прибыли мы в Нью-Йорк. Здесь ожидал нас блистательный прием, и что нас особенно глубоко тронуло, — это свидание с нашим дорогим другом со Шпидбергена, летавшим на северный полюс, командором Ричардом Бардом, теперь возглавлявшим собою огромную процессию, которая под звуки музыки вступила под своды Центрального вокзала, чтобы приветствовать нас по случаю нашего прибытия. Это было достойным завершением нашего триумфального проезда через Соединенные Штаты! Если у нас и было некоторое сомнение относительно чувств к нам американцев, когда мы достигли западного берега, то теперь, конечно, всякое сомнение исчезло, заменившись полною уверенностью в безраздельной и горячей симпатии и в понимании со стороны всего американского народа.

Очень приятно ехать без всякой помехи по главным артериям большого города, где обычно приходится довольствоваться общим жребием, в качестве простого смертного, и ждать, пока полицейский, управляющий уличным движением, не позволит тебе перейти, наконец, через улицу! С головокружительной быстротой мы пронеслись по „Пятому Авеню“ в автомобиле бургомистра под вой сирен, а впереди нас мчался отряд полицейских на мотоциклетах. Всякое уличное движение должно было приостановиться. Изумительно, с каким умением полиция регулирует его! На протяжении нашего длинного пути до пристани Норвежско-Американской Линии в Бруклине не произошло ни малейшего недоразумения. Все выполня-

лось с быстротой молнии. Пароходная пристань была празднично разукрашена, и масса народу собралось нас проводить. Нас фотографировали, нас кинематографировали со всех сторон и, наконец, мы распрощались со всеми провожающими. И вот наступила торжественная минута, когда снова наша нога должна была ступить на Норвежскую территорию. Несколько быстрых шагов по мосткам, и вот мы, буквально, пали в объятия Норвегии, представленной в тот момент известным и всеми ценным капитаном „Бергенсфьорда“, Уле Борнеманом Буллем. Вокруг него был целый океан веселых улыбающихся лиц, которые, казалось, все светились искренним приветом! Хотя все места на пароходе были заняты, однако, пароходное общество любезно предоставило нам каюты, доказав тем самым правдивость нашей старой пословицы: „Где есть сердечность, там найдется и место!“

Возвращение домой на „Бергенсфьорде“ было сплошным блестящим праздником. Все, начиная с капитана и кончая последним юнгой, казалось, сговорились в том, чтобы нас баловать. Так проходил день за днем. Нас огорчало лишь одно: время слишком уж быстро шло!

ОПЯТЬ В НОРВЕГИИ.

Двенадцатого июля мы увидели берега Норвегии — два месяца спустя после нашего перелета через полюс. Еще в бытность нашу в Америке мы получили приглашение от города Бергена быть его гостями во время нашего там пребывания. Едва обогнув первый островок в шхерах, мы уже поняли, что значит старое, столь хорошо известное гостеприимство Бергена. На каждом холме, на каждой скале развевался норвежский флаг, и повсюду был виден и слышен по-праздничному настроенный народ. Крики „ура“ гремели, как раскаты грома, несясь от прибрежных

скал к разукрашенному флагами городу. Погода с утра была довольно пасмурной; уже упали две—три капли дождя, угрожая тем, что день будет испорчен. Но это была лишь ложная тревога. В то самое мгновение, когда мы стали поворачивать в гавань, из-за туч выглянуло солнце, и, словно по волшебству, перед нами открылось во всем своем блистательном великолепии одно из самых мастерских произведений прекрасной норвежской природы. Во время морского перехода один из наших спутников выразился так: „Я всегда плачу, подъезжая к Бергену: так он прекрасен!“ Мы так хорошо поняли эти слова, стоя на капитанском мостике и глядя вперед на старый, почтенный город, раскинувшийся перед нами в окружении высоких, красивых гор. В окраску, свойственную разгару лета—темнозеленый цвет—было сегодня вкраплено много красного: там, где развевались тысячи флагов, трепетавших под порывами легкого летнего ветерка. Загремел салют с укреплений Бергенсхюза, празднично разукрашенные пароходы загудели и завывали, а необозримые людские толпы замахали нам приветственно. Прием был великолепен! После незабываемого проезда по улицам города при восторженных овациях всего населения, под дождем великолепных цветов, мы были приняты весьма торжественно в городской ратуше, где нам было произнесено приветствие. Щелкали фотографические аппараты всех сортов, а вездесущий громкоговоритель словно взирал на нас с искренним состраданием: „Бедняжка, ну, какие ты нам преподнесешь сейчас глупости?“ Дни в Бергене протекали как дивный сон, и несмотря на недостаток в городе воды—на что было обращено наше внимание—мы ни разу не имели случая жаловаться на жажду! Но если нас порадовало и поразило, с каким блеском Берген нас встретил, то еще больше мы были растроганы при расставании с ним. Одно дело—встреча. Тут собираются с мыслью о веселом времяпрепровождении, с музыкой и ликованием, с улыбкой думая о том, что вечером

будет банкет, завтра бал и т. д. Но иное происходит при прощании, когда все устали и утомились после долгих празднеств. Очень редко бывает, что комитет по устройству торжества выдерживает настолько хорошо свою роль до конца, что у гостей остается впечатление совершенно одинаковое как при приезде, так и при отъезде. И вот Берген справился с своей задачей отлично! Мы никогда не забудем оказанных нам здесь приема и проводов. Из Бергена мы отправились в Осло на „Ставангерфьорде“ — опять в качестве гостей пароходного общества. По всему побережью Норвегии нас встречали одинаково тепло. Хаугесунд выслал нам навстречу целую флотилию самых разнообразных судов, с музыкой и криками „ура“. Ставангер, где мы остановились на два—три часа, пригласил нас на парадный обед. Блестящая мысль пришла на ум ставангерской молодежи, встретившей нас на пристани со знаменами, на которых в беглом чередовании были изображены полярные экспедиции Амундсена. Прежде всего мы увидели знамя, на котором была изображена маленькая „Йоа“ („Gjøa“), пробивающаяся сквозь льды в Северо-Западном проходе. На следующем был представлен „Фрам“ на пути к Южному полюсу. Затем широкогрудая и крепкая „Мод“ шла Северо-Восточным проходом. На знамени номер четыре изображался „N 25“ во время его состязания на перегонки со смертью в 1925 году и, наконец, как венец всей долгой работы — „Норвегия“ в победном своем полете через полюс! Оригинально всё это было задумано ставангерской молодежью, стильно и красиво. Рано утром на следующий день мы подошли к Кристиансанду. Было всего пять часов, так что мы еще наслаждались глубочайшим сном, как вдруг нас разбудил знакомый голос, без которого мы давно уже скучали: „Ну, здравствуйте! Добро пожаловать домой!“ И над нами склонился с веселой улыбкой наш дорогой друг, участник прошлогоднего полета, премьер-лейтенант Лейф Дитриксон, держа в руках огромный букет

чудеснейших роз. Приятно было увидеться с ним снова! Нам его так часто недоставало. Тем временем над „Ставангерфьордом“ загудели аэропланы, передавая нам привет от нашей армии. Масса лодок высыпала нам навстречу, чтобы приветствовать нас. Все, вероятно, думали, что мы порядочные лентяи, но нас нужно было извинить. Тяжело быть полярным путешественником, когда возвращаешься домой!

Прибытие в Осло произошло при самых благоприятных условиях в чудесную, солнечную, чисто летнюю погоду. Всюду, куда ни взглянь, развевались флаги. При проходе мимо Хортена нас приветствовала целая флотилия летчиков морского ведомства. У них было полное основание гордиться работой своих товарищей, представителей этого рода оружия. Вслед за моряками нас очень тепло приветствовали летчики нашей армии. В половине четвертого дня „Ставангерфьорд“ остановился, и мы, распростившись с уважаемым капитаном Иргенсом и любезными спутниками по пароходу, сели в моторную лодку, которая и доставила нас к пристани.

Прием, оказанный нам нашей столицей, навсегда останется у нас в памяти! Торжество закончилось приемом во дворце.

НАВИГАЦИЯ НАД ЛЕДОВИТЫМ ОКЕАНОМ

КАПИТАН РИСЕР - ЛАРСЕН

THE
HISTORY
OF
THE
CITY
OF
NEW
YORK
FROM
THE
FIRST
SETTLEMENT
TO
THE
PRESENT
TIME
BY
JOHN
B. HENRY
NEW
YORK
1845

PRINTED AT THE

NEW YORK OFFICE OF THE

NEW YORK OFFICE OF THE

ВОЗДУШНАЯ НАВИГАЦИЯ.

Прежде чем перейти к описанию навигации над Ледовитым океаном, я хочу, для того чтобы и неспециалисту рассказ был интересен, сказать несколько слов об общих принципах воздушной навигации, а также описать употребляющиеся при этом инструменты.

Как и в морской навигации, здесь отличают земную навигацию от астрономической. При первой опираются на различные пункты местности, а при второй для определения позиции служат различные небесные тела. Если под воздушным кораблем нет туч и лежащие внизу пространства земли, воды или льда все время видны, то при тщательном и непрерывном измерении скорости и возможного дрейфа (сноса) можно лететь, правя от одного пункта к другому, обходясь без астрономических наблюдений. Но это требует совершенной правильности компасов, иными словами, должны быть известны точно склонение и девиация.

Склонение есть угол между направлением к географическому полюсу (меридианом данного места) и стрелкой компаса. Стрелка только в редких случаях указывает на географический полюс, потому что магнитный полюс не совпадает с географическим. Многие же думают, что эти полюса совпадают, и потому, с точки зрения навигационной, считают наше путешествие гораздо более рискованным, чем оно было на самом деле. Приходилось слышать: „Когда вы прилетите к северному полюсу, то

ведь вашим компасом нельзя будет пользоваться! Куда же вы будете тогда править?" К счастью, дело обстоит не так уж плохо, потому что магнитный полюс лежит на северном берегу Канады и настолько далеко от нашего пути, что наши компасы все время могли хоть что-то показывать. Но склонение отличается одной особенностью, которая могла бы причинить нам в Ледовитом океане, где не предпринималось наблюдений над склонением, большие затруднения. Дело в том, что стрелка компаса — за исключением небольшого числа пунктов — не указывает прямо на магнитный полюс. Нами приводится карта, где нанесены линии, соединяющие места с одинаковым склонением; по ним можно определить величину склонения в данном месте. По карте видно, что эти кривые чрезвычайно разнообразны. Довольно легко провести эти кривые в тех местах земного шара, где производились наблюдения, но там, в полярном бассейне, приходилось проводить эти линии, основываясь исключительно на субъективных предположениях. Для нас это было бы сопряжено с постоянной неуверенностью, если бы только нам не удавалось непрерывно производить наблюдения над склонением, т.-е. контролировать компасы, ориентируясь на солнце, но для этого требовалась ясная погода. Я говорил еще, что нужно было бы также знать и девиацию, и теперь постараюсь вкратце объяснить, что подразумевается под этим выражением.

Обычно на судах действует магнетизм, влияющий на компасы таким образом, что они указывают на север с поправкой на склонение, но отклоняются в ту или другую сторону. Этот возмущающий магнетизм может быть или постоянным магнетизмом какого-нибудь тела, находящегося вблизи компаса, или же возникающим путем индуктивного влияния земного магнетизма в металлических частях корабля. Не трудно найти величину девиации для различных направлений компаса, но плохо то, что по мере перемены широт во время путешествия меняется и влияние возмущаю-

щего магнетизма. Таким образом в Италии, где мы веряли наши компасы, влияние небольшого постоянного магнита невелико, в виду того, что горизонтальный компонент земного магнетизма, направляющий стрелку компаса, очень силен. Но в высоких широтах, где нам предстояла наша трудная задача, этот компонент, разумеется, очень мал, благодаря чему постоянный магнит имеет сравнительно большое влияние. Как будет видно из последующего, нам пришлось почувствовать на себе следствия этого неудобства. Такое же изменяющееся влияние оказывает и индуцированный магнетизм. В Италии сильный магнетизм индуцируется в горизонтальных балках, но он будет соответственно слабее в Ледовитом океане. И, наоборот, магнетизм, индуцированный в вертикальных частях вертикальным компонентом земного магнетизма, будет слаб в Италии и силен в Ледовитом океане.

При вычислении так называемых коэффициентов можно составить себе картину сил влияний различных магнетизмов и принимать их во внимание, но, конечно, все это будет только приблизительно.

Предполагаемая позиция при навигации по „часам и компасу“ — любимое выражение моряков — называется положением по счислению. Положение, найденное при помощи астрономических наблюдений, называется наблюдаемым положением. Если дрейф, курс или скорость были иными, чем предполагалось, то положение, которое найдено по наблюдениям и которое будет правильно, не совпадет с положением по счислению. Ошибка называется ошибкой по счислению. Вести все время наблюдения над дрейфом, скоростью и курсом называется „иметь точные счисления“. И в воздухе это еще важнее, чем на море, потому что воздушный корабль, кроме движения вперед по воздушному океану, следует и его движению — ветру — куда бы он ни дул.

Для наблюдений над дрейфом существует целый ряд инструментов, основанных в главном на одном и том же

принципе. Мы пользовались тем же инструментом, что и при путешествии 1925 года, а именно герцовским комбинированным измерителем скорости и дрейфа. Инструмент этот имеет форму подзорной трубы и потому негоден для употребления ночью, но это лучший из известных мне дневных инструментов. Во время полета над Европой мы пользовались другим, очень простым инструментом. Но там точность счисления не играла такой большой роли, потому что мы через известные промежутки времени могли видеть знакомые пункты в местности под нами.

Герцовский измеритель вставлялся в отверстие в полу гондолы и покоился здесь на подшипнике, а кругом него шел градуированный лимб. Пользовались измерителем следующим образом. Если градуированный лимб поставить на 0 и смотреть в трубу на расположенную внизу местность, то увидишь в трубе диаметрально нить, указывающую прямо вперед. Если заметные предметы местности, как раз над которыми корабль пролетает, проходят вдоль нити, то значит дрейфа нет. Это значит, что или ветра нет вовсе, или же он дует прямо с носа или прямо с кормы. Это определяется при измерении скорости.

Если же упомянутые предметы не проходят вдоль нити, то, значит, направление ветра составляет некоторый угол с судном, и судно дрейфует. Тогда нужно повернуть трубу или по часовой стрелке или против нее до такого положения, когда предметы придутся вдоль нити. Угол между продольным сечением корабля и направлением нити, угол дрейфа, определяется по нижней шкале инструмента. Если угол дрейфа невелик и ветер слаб, то курс будет достаточно точен при полете под известным углом к ветру. Если же ветер имеет некоторую силу и дует под значительным углом к курсу, то такой способ не будет достаточно точен. Направление ветра изменится, когда корабль будет подниматься к ветру, и поэтому угол дрейфа при новом курсе не будет тем же, что до маневра.

Если нужно сейчас же узнать правильный угол, под которым надо подниматься к ветру, то следует измерить скорость при старом курсе, т.-е. ту скорость, с которой продвигаешься вперед. Эта скорость называется на морском языке „сохраненной скоростью“, а на языке пилотов часто употребляется выражение „земная скорость“ — сокращенно от „скорость над землей“. Для этой скорости придумано особое название, чтобы не смешивать ее со скоростью корабля в воздухе — „воздушной скоростью“. „Воздушная скорость“ указывается непосредственно инструментом, измеряющим скорость воздушного течения вдоль боков корабля, что и является скоростью корабля в воздухе. При помощи вычислительного лимба, имеющегося при измерителе дрейфа, и имея данными угол дрейфа, „земную скорость“ и „воздушную скорость“, можно вычислить точный угол, на который должна производиться поправка, чтобы при данном ветре лететь в желаемом направлении. При этих вычислениях заодно узнается скорость и направление ветра, что очень важно метеорологу.

Так как ветер обычно имеет разное направление и силу на различных высотах над землей, то, меняя высоту полета корабля, нужно сейчас же производить проверку скорости и дрейфа. Да и на одной и той же высоте ветер на больших пространствах редко бывает одинаков. Так как приходится двигаться с большой скоростью и быстро перемещаться из области в область, то на воздушном корабле „точное счисление“ можно иметь лишь в том случае, если почти непрерывно производить измерение дрейфа и скорости.

Измерение дрейфа при полете над водой отнимает больше времени, чем при полете над землей или над льдом, так как на воде нет выдающихся пунктов. Если во время измерений на море есть волнение от ветра, то тогда видно, что барашки, появляющиеся на верхушке волны, некоторое время остаются почти неподвижными. Этими барашками можно пользоваться для измерения

дрейфа, а если они очень велики, то и для измерения скорости. При штиле мы пользовались дымовыми патронами, привязанными к кускам дерева, которые мы бросали вниз. Ночью мы могли руководиться светом, исходящим от этих патронов, что мы и делали при полете над Северным морем.

Теперь я расскажу, как измеряется „земная скорость“ при помощи герцовского инструмента: в нижней части инструмента, выдающейся за пределы гондолы, установлена призма, вращающаяся вокруг поперечной оси корабля и соединенная, при помощи передачи, с градуированным винтом, помещенным в верхней части инструмента. Под прямым углом к уже упомянутой нити для измерения дрейфа прикреплена поперечная нить. Смотря по положению призмы, можно было смотреть или вперед или вниз или назад.

При измерении скорости инструмент ставится на угол дрейфа, а призма устанавливается под углом в $+45^\circ$. Если теперь смотреть в трубу, то направление взгляда будет идти под углом в 45° вперед и вниз. В тот момент, когда какой-нибудь выдающийся предмет проходит через поперечную нить, пускается в ход секундомер, и призма ставится обратно на 0, при чем взор будет теперь направлен прямо вниз. Когда предмет снова пройдет поперечную черту — секундомер останавливают. Этим получают время, в которое корабль пролетает дистанцию, равную высоте его полета. По определенной таблице вычисляется скорость. Если при этом нос корабля поднят или опущен, то и этот угол принимается во внимание. Нельзя давать рулевому приказание держаться горизонтального курса, потому что при этом получится другая скорость.

Но все же при этом измерении есть много возможностей ошибиться. Даже если инструмент и проверен и во время измерения был в надлежащем положении, независимо от движения корабля, то все-таки измеренная

скорость будет неточной. Так, например, во время измерения рулевые высоты и направления будут стараться точно держаться курса; однако, по окончании измерения они уже не будут столь старательны, результатом чего явится уменьшение скорости. При бесчеловечно длинных вахтах, во время перелета через Ледовитый океан, эта разница достигала 5⁰/₀ и даже больше.

Так как продолжительность измерения зависит от высоты полета и занимает от полминуты и больше, то корабль за это время может изменить высоту. Если это произойдет, то при вычислениях нужно опираться на среднюю высоту. Кроме того, во время измерения могут быть порывы ветра, что, конечно, влияет тоже на результаты.

Но главной причиной ошибок являются неправильные показания измерителя высоты. Этот измеритель — простой барометр анероид, устанавливаемый на 0, или на делении, показывающем высоту места старта над уровнем моря, если корабль перед стартом находится на земле. Пока корабль парит над местами с тем же давлением, что и на месте старта, измеритель высоты показывает высоту правильно. Но, обычно, это давление меняется, и таким образом получается ошибка, иногда очень значительная. Изменение в давлении на 9 мм дает ошибку в высоте на 100 м или ошибку в 20⁰/₀ при измерении скорости.

Если корабль находится над местностями, где производятся метеорологические наблюдения, посылающиеся по радио, то тогда можно проверить свой измеритель высоты. Если же этого нельзя сделать, то приходится прибегать к другому способу.

Измеряя температуру и изучая метеорологические карты, вычерчиваемые на корабле, можно получить представление о тенденции давления: идет ли оно на повышение или на понижение, а при благоприятных условиях даже определить размеры и изменения давления. Другой способ контроля, употребляемый при ясной погоде, состоит

в том, что корабль время от времени опускается настолько низко, чтобы можно было измерить расстояние. Лучше всего измерять, если можно, расстояние непосредственно. Для этого у нас был с собой обыкновенный пехотный измеритель расстояния с базой в 70 см. Но для точного измерения нужна ясная прямая линия на земле. В Италии и во время полета над Европой мы получали хорошие результаты, но у нас было достаточно „прямых линий“: железнодорожные пути, края тротуаров и края набережных в гаванях. Я надеялся, что при полете над Ледовитым океаном нам удастся пользоваться для этой цели трещинами во льду, но оказалось, что прямолинейные трещины с определенными контурами встречались так редко, что нам не пришлось пользоваться своим инструментом.

Есть еще один способ, который можно применять, когда солнце стоит высоко и корабль находится относительно него в таком положении, что отбрасывает полную и ясно очерченную тень. Тогда нужно измерить угол между носом и кормой тени, а также угол между тенью и отвесом, опущенным с корабля. На основании этих данных можно вычислить высоту полета. Но при полете над Ледовитым океаном и этим способом нельзя было пользоваться из-за низкого положения солнца над горизонтом. Тень падала слишком далеко от корабля и была расплывчата.

По этой же причине нельзя было пользоваться тенью и при непосредственном измерении скорости, что обычно выполняется чрезвычайно (просто следующим образом: по секундомеру отсчитывают время, нужное для того, чтобы вся тень прошла через определенный выдающийся пункт местности. За это время корабль продвигается вперед на расстояние, равное его длине. Всё же мы пользовались этим методом, чтобы контролировать результаты, полученные при помощи герцовского инструмента, но это был плохой контроль. Неясная тень не имеет полной длины. Поэтому полученная скорость будет слишком велика. А так

как показания, полученные при помощи обоих методов совпадали, то мы думали, что они верны и пользовались ими для счисления. Но вскоре мы убедились в том, что вычисленные скорости были слишком велики: полученные при теневом методе — из-за неясности тени, полученные при помощи инструмента — из-за изменения барометрического давления. Поэтому все вычисления широты бывали для нас разочарованиями, так как оказывалось, что мы еще далеко не достигли тех широт, в каких должны были бы находиться, судя по измеренной скорости.

При отлете из Италии у нас было целых пять разных компасов на борту. Три из них оказались непригодными и были оставлены на промежуточных станциях. В Пулхэме мы получили английский аperiодический компас для пользования им в качестве путевого компаса. Как главные компасы мы употребляли во время полярной части полета английский аperiодический и немецкий Людофа (Ludoph). То же самое было у нас на „N 25“ в экспедицию 1925 года, и наши мнения об этих инструментах не изменились с прошлого года. Я и теперь не могу сказать, который из них лучше. Вернее сказать, когда ими пользуешься на севере, они дополняют друг друга. Дело в том, что они обычно не подвержены одно-временным возмущениям. Разница между этими компасами состоит в том, что стрелка аperiодического, выведенная из положения, очень медленно возвращается на место, но зато не имеет колебательных движений, подобно маятнику. А стрелка компаса Людофа быстро возвращается на место, но долго колеблется, прежде чем принять надлежащее положение. И то и другое очень неприятно, когда нужно спешить. Аperiодический компас так медленно возвращается на место, что я часто, будучи уверен, что с ним что-нибудь случилось, готов был разбить стекло ударом кулака и в раздражении просить картушку снова притти в движение! С другой стороны я часто грозил скачущему компасу Людофа

и с неменьшим раздражением просил его прекратить пляску! Но в общем они вели себя хорошо, и если мне придется пуститься в путь третий раз, то я возьму с собой те же инструменты. Как сказано выше, они не принимались за свои штуки одновременно, и потому у нас был всегда хоть один компас, по которому можно было править. Все компасы на воздушных кораблях должны иметь Кардановский подвес, с тем, чтобы вилки можно было закреплять. Путевому компасу мешал сильно магнетический привод руля направления. Уже в южных широтах стрелка отклонялась на 5° , когда руль переключался на другой борт. Поэтому над Ледовитым океаном этот компас был очень ненадежен и его нужно было все время сравнивать с главным компасом, если было пасмурно и нельзя было пользоваться солнечным компасом. Это являлось порядочным прибавлением к моей работе, и теперь то я уже никогда не пушусь в подобное путешествие, не позаботившись предварительно, чтобы рулевые приводы были сделаны из немагнетического материала. Однажды, вскоре после того, как мы миновали полюс, я, занявшись чем-то другим, забыл про компасы и, в результате, мы описали полный круг.

Теперь я опишу солнечный компас, сконструированный Герцем. В кратких словах его можно описать так: Это перископ, соединенный с часовым механизмом, который установлен таким образом, что перископ совершает один оборот в такое же время, в какое солнце совершает свой кажущийся круговой путь по небу. Если перископ направить на солнце, то его отражение упадет на матовое стекло, на котором расположены крестообразно нити. Когда затем компас устанавливается на надлежащий курс, рулевому остается только следить, чтобы отражение солнца всегда было на месте. Это, в общем, не трудная задача. Гораздо легче править по солнечному, чем по магнитному компасу. Кроме того, нужно вносить поправку на склонение солнца в данный

момент, а также на изменение широты, так как ось перископа должна всегда быть параллельна земной оси. Если не сделать такой поправки, то отражение солнца не будет следовать вдоль горизонтальной нити креста. Отражение будет двигаться параллельно этой нити, но ниже или выше нее, на известном расстоянии, зависящем от ошибки в установке. Инструмент настолько чувствителен к этому, что таким путем можно определять широту, если долгота и склонение известны. На внешней стороне гондолы, около места рулевого направления, помещена подпорка для компаса. Чтобы не мешать управлению при перемене положения солнца, сделаны две подпорки, одна на штирборте, другая на бакборте. Перемещение компаса с одного борта на другой было самой неприятной обязанностью навигатора, так как это приходилось делать, наполовину высовываясь из гондолы, при скорости в 80 км в час. В другой раз я буду производить перестановку более удобным способом. Нельзя сказать, чтобы было особенно приятно возиться с маленькими винтиками при таком ветре и такой температуре!

Для измерения высоты солнца у нас был секстант немецкой конструкции со складным искусственным горизонтом. Это был один из лучших секстантов, какими только мне приходилось пользоваться. Им было легко измерять, и он давал поразительно точные результаты.

Хронометры выверялись Амундсеном и Эльсвортом в течение долгого времени. Во время полета они содержались при той же температуре, что и на земле. Судя по отчету Амундсена, их контролировали и во время полета — по сигналам, получавшимся по радио.

До 80° со стороны Шпицбергена и до 75° со стороны Аляски мы пользовались картами в проекции Меркатора. Севернее этих областей мы пользовались картами в гномической проекции. Кроме того у нас был набор карт береговых местностей, расположенных вокруг всего полярного бассейна, на случай, если бы

нам пришлось искать убежища на ближайшей земле. Амундсен достал список всех депо, устроенных полярными путешественниками, так что, если бы нам почему-либо не удалось достигнуть северного берега Аляски, то все же у нас были бы все данные для счастливого исхода нашего путешествия. Амундсен решил, что в таком случае нам нужно будет попытаться достигнуть Острова Патрика (Patric Island). Но сильные северо-восточные ветры могли бы пригнать нас и к сибирскому берегу. Так как Вистинг только-что вернулся из этих мест, то он прекрасно знал, на что мы там можем рассчитывать.

Из справочников мы пользовались Морским Справочником (Nautical Almanack) и Норвежским Рыболовным Справочником (Norsk Fiskeri-Almanak). Этот последний является единственным справочником, дающим азимуты до 90° северной широты. Так как мы были подготовлены к зимовке, то у нас были справочники и на 1927 год.

Для того, чтобы дальнейшее было более понятно, я попытаюсь рассказать здесь немного об астрономической навигации. Одно только измерение высоты небесных тел не позволяет нам сразу же определить то место земного шара, на котором мы находимся. К сожалению, это делается не так просто. Измерив высоту, мы узнаем только, что находимся где-то на малом кругу, центром которого является место, имеющее данное светило в зените, и радиус которого равняется 90° минус измеренная высота светила. Этот круг называется „кругом места“. Построить такую окружность очень кропотливое занятие, но, к счастью, этого и не нужно. При обычной навигации ошибка при счислении будет невелика, если вычислить касательную к данной окружности. Таким образом, при помощи одного только наблюдения, мы узнаем, что находимся на некоторой линии, которая называется „линией места“. Если мы хотим точно узнать место своего нахождения, то должны непосредственно за первым наблюдением измерить высоту другого светила, отстоящего

далеко от первого. Точка пересечения двух линий места и будет тем пунктом, на котором мы находимся.

Днем обычно приходится пользоваться только солнцем, и тогда ничего не остается делать, как ждать, пока оно не передвинется настолько, что при втором наблюдении даст линию места, образующую значительный угол с первой.

Если во время ожидания наблюдатель остается на том же месте, то дело решается просто; сложнее бывает, когда наблюдатель в это время находится в движении. Но если за время ожидания производится точное счисление, то ошибки не будет. Тогда нужно только перенести первую линию места параллельно самой себе на расстояние, равное пространству, пройденному кораблем. Тогда пересечение линий места и будет наблюденным местом — местом последнего наблюдения. Когда, как, например, при навигации на море, скорость не велика, ошибка не может быть большой. При воздушной же навигации, когда скорость велика и ее трудно проверить, такое сопоставление двух наблюдений, разделенных большим промежутком времени, не дает хороших результатов. Я говорю здесь о навигации над облаками и туманом, когда нельзя произвести измерений земной скорости и дрейфа. Над Аляской нас несло ветром со скоростью 80 км в час, при чем мы не могли производить наблюдений. В таких условиях, когда приходится после периода ожидания производить параллельное перенесение линии места более чем на 200 км от ее настоящего места, этот метод совершенно непригоден.

Так как нельзя было вести точного счисления, то мы никогда не комбинировали двух линий места. Мы высчитывали, когда солнце должно проходить меридиан в данном месте, и производили в этот момент, т.-е. в полдень или полночь для данного места, наблюдение. Это давало нам линию места, идущую с запада на восток и являющуюся широтой места. Таким же способом мы

высчитывали момент, когда солнце стояло как раз на востоке или на западе, и получали линию места, идущую с севера на юг и дававшую нам долготу места. Мы производили наблюдения и в другое время суток, но пользовались результатами только для приблизительной ориентировки.

Я скажу несколько слов о самых вычислениях при наблюдении. Вблизи полюса, т.е. севернее 85° северной широты, разница между часовым углом (направление от полюса к солнцу) и азимутом (направление от солнца к данному месту) настолько невелика, что все сводится к очень простым и быстрым вычислениям. Отмечается время и высчитывается, в каком меридиане стоит солнце в данный момент. Склонение вычитается из вычисленной высоты. Разница откладывается от полюса к солнцу — если она положительна, и от солнца — если она отрицательна. На этом расстоянии от полюса проводится линия, перпендикулярная меридиану, и таким образом линия места найдена.

Южнее 85° этот метод становится неточным, поэтому мы там употребляли метод Сэнт-Илэра (St. Hilaire) (метод высоты). При этом методе определяется место по счислению и высчитывается та высота солнца над горизонтом, на которой оно должно было бы быть, если бы корабль действительно находился в данном месте. Разность между этой высотой и действительно наблюдаемой есть „ошибка высоты“. Затем строится прямая линия от места по счислению к солнцу, наносится на карту, и на этой же карте проводят линию места на некотором расстоянии от данного места, отвечающем разности высот. Это и будет линией того места, на котором корабль находился во время измерения высоты.

Я выше говорил, что „обычно“ днем для астрономических наблюдений можно пользоваться только солнцем. Исключением являются те периоды, когда луна находится на небе одновременно с солнцем. Но луна — это очень

непостоянная гостья, только изредка появляющаяся на краткие гастроли. Во время своих визитов на севере она стремится вернуться на юг, и с нашим полетом такая гастроль не совпала. Нам осталось только солнце, а, я думаю, излишне будет напоминать о том, что это было так оттого, что летом в полярных областях круглые сутки — день! На полюсе, если говорить о смене тьмы и света, бывают только одни сутки. День длится там шесть месяцев, остальные шесть — там ночь. Рассуждая теоретически, можно сказать, что со дня рождения земли на полюсе всегда полдень, так как солнце там всегда стоит прямо на юге. Ибо там всюду юг! Я повторяю эти общеизвестные истины потому, что незадолго до нашего отлета со Шпицбергена мы получили телеграмму от лица, которому в силу своего положения следовало бы знать все это, — я не скажу кто это был; в телеграмме посылались пожелания счастливого путешествия в „страну вечной ночи“. А Амундсену доставила много удовольствия одна ода, начинавшаяся так: „От холодов северного полюса к жаре южного“.

Я хотел, собственно говоря, писать о навигации над Ледовитым океаном и должен признаться, что введение вышло довольно длинным. Многие читатели скажут: „Как это он растянул!“ Но я писал не для этих читателей. Я писал для большинства, незнакомого с навигацией, для которого не представляло бы никакого интереса читать о навигации, если бы я сразу приступил к повествованию, не дав этих объяснений. Если этот вопрос заинтересует и лиц, не сведущих в навигации, то моя цель достигнута.

ПОЛЕТ.

В 8 часов 55 минут утра¹ 11 мая „Норвегия“ медленно поднялась на воздух. Покрытая снегом, сказочно красивая земля купалась под нами в солнечных лучах. Внизу стояли наши друзья и махали нам; мы смотрели на них, пока не потеряли их из виду. Крепкие рукопожатия при прощании выдавали, что наши друзья все-таки боятся за нас. И вот теперь они стоят внизу под нами, исполненные горячим желанием, чтобы все обошлось хорошо. Но у нас и в мыслях не было страха! Наши сердца были полны чувства освобождения, полны безмерной радости, что вот, наконец, мы пускаемся в путь! Наши мысли возвращались к тому времени, ровно год назад, когда мы сидели здесь в ожидании хорошей погоды, чтобы пуститься на север на аэропланах. В тот раз мы смогли исследовать только область до полюса. Наше финансовое положение не позволило нам организовать тогда экспедицию, которая могла бы разрешить главную задачу, достигнуть великой цели, к которой Амундсен стремился столько лет, а, именно, исследовать Ледовитый океан до самых берегов Аляски! Поэтому-то Амундсен называл наш прошлогодний полет „рекогносцировкой“. Тогда уже все было готово для старта и нам оставалось только ждать, но характерно, что Амундсен настолько был занят мыслью о своей великой задаче, что, отправляясь в путешествие, исход которого ему не был известен, он все же строил планы путешествия, в которое мы пускались теперь. Он работал над достижением этой цели год за годом, переживая разочарования и поражения; мне не хочется даже перечислять все трудности, через которые пришлось ему пройти. Но теперь он стоял свободный от забот и веселый и смотрел на север, а в это время западный берег Шпицбергена проходил под нами. Я был рад, что мог

¹ Все часы даны по среднему Гринвичскому времени.

внести свою лепту. В 1921 году я сдал экзамен на звание командира воздушных кораблей; сделал я это исключительно для того, чтобы с большим авторитетом работать на родине над осуществлением воздушного рейса — Лондон — Осло — Стокгольм — Ленинград. Меня неоднократно выбрасывали с моими планами из кабинетов финансистов, я не смог осуществить этого рейса и считал, что большие деньги, потраченные на ученье, пропали даром. Но оказалось, что мое образование явилось одной из немаловажных причин того, что мы теперь летим. Никогда не знаешь, где что найдешь и где потеряешь!

И вот мы летим на север и ничто не могло остановить нас. Полет от Рима до Шпицбергена был чрезвычайно ответственен, потому что какая-нибудь авария могла остановить всю экспедицию. Но я спешу исправить ошибку, которую делали многие и на которую я лишь недавно обратил внимание. Дело в том, что говорилось, будто самой рискованной частью путешествия был перелет до Шпицбергена. Говорили, что, когда эта часть путешествия будет проведена, то экспедицию можно считать удавшейся. Это понималось так, как будто бы перелет Рим — Шпицберген был опаснее, чем перелет Шпицберген — Аляска. Такое рассуждение, конечно, ошибочно! Под этим заявлением подразумевалось лишь, что полет до Шпицбергена был очень опасен для экспедиции. Если бы что-нибудь случилось с кораблем, то тогда вся экспедиция пошла бы на смарку! Поэтому-то мы сначала и хотели устроить судно-матку, которое и довезло бы воздушный корабль до Шпицбергена. Стоило нам только добраться до Шпицбергена, а там ничто уже не могло нас остановить!

В 10.08 мы были на траверзе Магдалена-Бэя (Magdalena-Bay) и проконтролировали девиацию компасов по створу буйков. Через 27 минут мы были на траверсе северного мыса Амстердамского острова и отсюда отошли немного на восток, чтобы быть на меридиане радиостанции Кингс-Бэя и получать от нее радио-пеленгования

непосредственно сзади. Вскоре мы достигли кромки льда. Перед нами простирался ледяной покров Ледовитого океана, покрытый снегом и блестящий под лучами солнца. Год без десяти дней тому назад мы точно так же летели на север!

Вначале мы летели всего в 200 м над землей, при чем у нас работали задний и левый моторы, делая по 1200 оборотов, что должно было давать воздушную скорость в 80 км в час. Все время производились измерения дрейфа, так как задувавший северо-восточный ветер стал понемногу усиливаться. Когда земная скорость понизилась до 72 км при дрейфе на бакборт в 30° , мы решили, посоветовавшись с Мальмгренем, подняться выше. Мы стали подниматься выше, всё время производя измерения скорости, пока не остановились на высоте в 530 м, где при 14° дрейфа в ту же сторону у нас была земная скорость в 86 км. На этой высоте ветер дул сбоку и сзади, помогая нам таким образом продвигаться вперед. При изменении дрейфа мы меняли курс. Если дрейф изменялся всего на два — три градуса, то рулевому отдавалось приказание держать отражение солнца в солнечном компасе на соответствующее число градусов в сторону от точки пересечения нитей.

Как только представлялась возможность, Готтвальдт принимал радио-пеленгования из Кингс-Бэя. В 14 часов одно из пеленгований указало нам, что мы находимся немного восточнее, чем показывало наше счисление. Тогда мы, как видно из карты, переменили курс. Управление кораблем происходило следующим образом: навигатор передавал свои приказания непосредственно рулевому направления. Если же навигатор видел, что скорость, из-за противного ветра, сильно уменьшается, то он совещался с метеорологом и дежурным штурманом, а также с начальниками экспедиции. Если штурман полагал, что с технической стороны препятствий для подъема нет, и начальники решали, что подъем не повлияет на их наблю-

дения, то тогда навигатор давал приказания рулевому высоты. Поднимаясь, мы пробовали скорости на разных высотах, как было описано выше, пока не достигали высоты, где скорость была наилучшей.

Результаты различных измерений и сведения о положении сообщались начальникам и командиру корабля. Но вся эта процедура упрощалась благодаря тому, что помощник начальника экспедиции был одновременно и навигатором, да, кроме того, еще и дежурным штурманом. Но малочисленность команды налагала на Нобиле лишнюю работу, так как я не мог взять на себя предназначенную для меня еще и четвертую задачу — быть помощником командира корабля и исполнять связанные с этой должностью обязанности. Поэтому Нобиле должен был сам предпринимать различные обходы и проверять, все ли в порядке и нет ли какой-нибудь порчи в оболочке. Предполагалось также, что Нобиле и я должны дежурить по очереди. Один из нас должен был спать, пока другой стоит на вахте. Но при такой маленькой команде на мою долю выпадала вся работа по навигации, так что я не мог из-за отсутствия необходимого отдыха и перегруженности работой еще стоять регулярно на вахте, как командир. Это уменьшило для Нобиле возможность пользоваться нормальным отдыхом.

Если бы наступила такая погода, что нам пришлось бы возвращаться назад или делать попытку лететь до Канады или Сибири, то решить это должен был бы совет из двух начальников, помощника начальника и командира корабля. К счастью дело до этого не дошло.

С 16 часов наблюдения стали показывать, что дрейфа нет вовсе, и поэтому мы могли направить нос корабля прямо на полюс. Наблюдение солнца в 17.20 показало, что мы снова находимся на меридиане Кингс-Бэя.

В 18.30 мы снова попали в полосу ветра, что дало небольшой дрейф на штирборт, но ветер, к счастью, дул с кормы и это немного увеличивало скорость.

В 18.40 левый мотор был остановлен, так как последнее время работал неровно из-за недостаточной подачи бензина. Мы летели дальше при помощи только одного заднего мотора со скоростью 55 км в час, пока правый мотор не был пущен в ход. Пока этот мотор разогревался, он делал только 1000 оборотов, из-за чего мы некоторое время делали только 70 км в час. Но как приятно было, что мы на дирижабле, а не на аэроплане! Нам не нужно было спускаться, даже если бы моторы и остановились. Порча бензинопроводов левого мотора была исправлена. Оказалось, что в трубе была вода, которая замерзла. В 19.55 этот мотор снова был пущен в ход, а правый мотор остановлен.

Задний мотор работал в течение всего полета, а один из боковых моторов всегда был в резерве. Наиболее выгодный ход, т.е. тот ход, при котором мы при своих запасах бензина могли бы дальше всего пролететь, был около 80 км в час, что достигалось работой двух моторов при 1200 оборотах. Максимальное количество оборотов — это 1400, поэтому 1200 не особенно отражались на работоспособности моторов.

В 19.30 стали собираться тучи. До этого времени небо было совершенно ясно, и мы могли править по солнечному компасу. Дрейф на штирборт увеличился до 12° , и скорость временами была всего 60 км.

В 22.25 туман уже стоял перед нами сплошной стеной. Мы поднялись на 1000 м над землей и продолжали свой путь над морем тумана, правя по солнечному компасу. Последние измерения, произведенные до того, как лед пропал из глаз, дали дрейф 0° и скорость 67 км.

В полночь по Кингс-Бэйскому меридиану мы измерили высоту солнца, давшую нам $88^{\circ} 30'$ северной широты. Это наблюдение было нам очень полезно, потому что давало возможность проверить нашу скорость. Так как туман скрывал от нас лед, то мы не могли произвести непосредственных измерений скорости. Оказалось, что

раньше мы все время преувеличивали нашу скорость, причиной чему были, вероятно, неправильные показания измерения высоты. Судя по радио-пеленгованиям, мы находились на правильном меридиане. За это говорило также и то, что в полночь солнце стояло прямо перед нами. Несколько раз что-то опять случалось с левым мотором, и поэтому мы на некоторое время пускали правый мотор в ход.

Благодаря прорывам в облачном покрове мы могли изредка измерять скорость и дрейф. Дул легкий противный ветер прямо с носа. Это было выгодное для нас направление ветра, так как при нем не составляло никакого труда, пока мы могли пользоваться солнечным компасом, держаться на данном меридиане, правя прямо на север. Магнитный компас за весь пройденный путь работал хорошо. Дело в том, что в этих местах склонение не велико, но с этого момента мы входили в область, где компас быстро стал менять свои показания.

Около часа ночи на 12-е облака быстро рассеялись. Нужно ли говорить, как мы все этому обрадовались! Ведь было бы большим разочарованием не увидеть „макушки земли!“ На основании измерений, произведенных с возможной точностью, мы должны были находиться над полюсом в 1.30. Поэтому в час ночи я вычислил, какую высоту должно иметь солнце в секстанте, когда мы будем над полюсом. Секстант был установлен на эту высоту, и я стал поминутно мерить высоту солнца, которое постепенно приближалось к своему отражению в секстанте. В 1.15 я встал на колени и продолжал все время измерения, которые производились мною через один из боковых люков, крышка которого была снята. И когда отражение и пузырек искусственного горизонта, резко оттененные нитями в секстанте, встали чинно рядом, я возвестил: „Вот мы и прилетели!“ Был 1.25 ночи. Под нами расстилался полярный лед, купавшийся в лучах солнца. Мы замедлили ход и спустились до 200 м. Один

за другим были сброшены флаги, а мы стояли с обнаженными головами. Благодаря особенной системе крепления полотнища к древку, флаги упали вниз плавно, но все же с достаточной силой, чтобы вонзиться глубоко в снег и лед своими окованными сталью концами. Цвета флагов красиво выделялись на белом фоне. По окончании церемонии все поспешили пожать руку Амундсену, а потом, разумеется, Вистингу. Вот среди нас стоят два единственных человека, водрузивших родной флаг на обоих полюсах! И оба они — норвежцы.

Мы описали небольшой круг над полюсом. Курс был проложен влево настолько, насколько меридиан Кингс-Бэя отличается от меридиана мыса Барроу, и моторы были снова пущены в ход.

При наблюдениях мы должны были кроме исчисления времени по Гринвичу вести еще счет времени и по тому меридиану, на котором мы в данный момент находились. Мы могли тогда, как упоминалось выше, производить наблюдения в те моменты, когда солнце было в положении, удобном для вычисления долготы или для вычисления широты. Но время на мысе Барроу приблизительно на десять с половиной часов позади Гринвичского времени и приблизительно на одиннадцать часов позади Кингс-Бэйского. В тот момент, когда мы перелетали полюс, 12 мая снова превратилось в 11-е. У нас получилось два вечера — один за другим без промежуточных часов. Таким образом день рождения Эльсворта вышел не особенно длинный, но зато Эльсворт утешался тем, что через несколько часов сможет снова начать праздновать!

Тут началась наша главная задача исследования бесконечного пространства от полюса до Аляски. Ну, конечно, это расстояние не бесконечно, но все же оно казалось мне чрезвычайно огромным, когда я смотрел на карту!

А как же быть с сонливостью? Дело в том, что мы не отдыхали на Шпицбергене перед отлетом. Механики проделали тяжелую работу по приготовлению моторов

к полету. При полете на север над Киркенесом испортился левый мотор и поэтому на Шпицбергене пришлось ставить новый мотор. Кроме того, конечно, нужно было произвести целый ряд других подготовительных работ. Что касается лично меня, то я в ночь перед отлетом спал всего три часа.

Очень утомительно действовала и теснота на борту корабля. Места было так мало, что просто нельзя было никуда шагнуть! Мне, как навигатору, приходилось все время ходить от главного и солнечного компасов, расположенных в передней части гондолы, к измерителю дрейфа, помещавшемуся на корме. Это была непрерывная беготня. К счастью температура ни разу не была ниже — 13°C . Если бы мне пришлось ходить в моем авиационном костюме, то это скверно повлияло бы на мое настроение! Если же я помял за это время кого-нибудь из попадавших мне на дороге, то прошу теперь у них прощения! Отсутствия коек мы и не замечали, потому что, работая беспрерывно, все так к концу уставали, что могли спать стоя.

Еда тоже не давала нам никакого удовлетворения. Плита, нагреваемая выходящим из моторов газом, взятая нами заимобразно в Англии и с таким успехом использованная во время знаменитого полета „R. 34“ в Америку и обратно, к сожалению, осталась неустановленной. Поэтому нам пришлось довольствоваться чаем и кофе из термосов, которые к тому времени уже сильно остыли. Бутерброды были холодны, как лед, и казались деревянными. Котлеты состояли исключительно из ледяных кристаллов. Я лично отогревал их в кармане.

С 2.15 12-го по временам набегали облака, и мы в эти периоды должны были править по магнитному компасу. В четыре часа снова выглянуло солнце. При проверке курс совпал с показанием солнечного компаса.

В 4.20 одно из наблюдений показало нам, что мы находимся немного западнее места по счислению. С этого

момента у нас был небольшой дрейф на бакборт, не влиявший на скорость. Высота полета колебалась от 600 м до 700 м.

Величина склонения все время менялась, так что нам приходилось изменять курс, чтобы оставаться на нужном меридиане.

Это было кропотливое занятие, да я, кроме того, не чувствовал себя уверенным в показаниях карты. Около 6 часов, когда нам удалось сравнить показания магнитного компаса с солнечным, я занес в вахтенный журнал: „Склонение, как будто, на 10° меньше, чем указано на карте“.

В 7 часов я произвел последнее измерение дрейфа. Через некоторое время мы вошли в туман. Сказать по правде, я ничего не имел против этого. Это дало мне возможность присесть, в первый раз после отхода из Кингс-Бэя!

Я задремал на полчаса, и это меня подкрепило. Я проснулся, услышав, что теперь можно видеть лед и продолжать наблюдения. Но лед можно было видеть только время от времени.

В 10.45 пришлось остановить левый мотор из-за поломки пружины в клапане. Пока вставлялась новая пружина, был пущен в ход правый мотор.

Мы все время летели над туманом. Таким образом старая теория о том, что в начале лета над Ледовитым океаном не бывает больших туманов, получила смертельный удар. К счастью, через короткие промежутки в пелене тумана появлялись просветы, так что можно было видеть, что под нами было только море.

В 17.19 нечто едва не вызвало сенсации. На западе из тумана показалось что-то похожее на горный хребет. Мы и раньше видели „землю с кисельными берегами“, но ни разу еще не обманывались, потому что, если на такую „землю“ долго смотреть, то она обычно меняет контуры. Но тут, Амундсен и я, мы долго наблю-

дали эту землю. Ни малейшего изменения в ее контурах не замечалось, и поэтому руль был положен на борт, и мы в волнении полетели по направлению к ней. Но вскоре мы заметили, что это тоже „земля с кисельными берегами“ и в вахтенном журнале в 17.30 я отметил „снова на прежнем курсе“.

Через некоторое время небо над нами заволокло тучами, и нам пришлось править только по магнитным компасам. К счастью для меня, мы к тому времени уже вышли из области, где склонение все время меняется. Теперь мы могли довольно долгие промежутки времени держаться одного и того же курса. Впереди нас становилось все темней и темней. Туман под нами поднимался все выше и выше, так что нам тоже приходилось подниматься все выше и выше, чтобы держаться над ним. Крыша из облаков над нами опускалась все ниже и ниже. В это время я был также и дежурным штурманом и потому попробовал подняться над облаками, так как заметил, что впереди оба слоя сходятся. Но когда мы поднялись на 1100 м, а неба все еще не было видно, то мне пришлось сдаться. Дело в том, что выше мы не могли подняться, не выпуская газа. Как известно, газ расширяется по мере поднятия корабля в высокие слои воздуха. А выпускать газ мы могли только в самом крайнем случае. Если бы на корабле образовался слой льда, то мы были бы рады каждому лишнему кубическому метру газа!

Затем мы попытались спуститься вниз через просвет в тумане. Нам все время попадались такие окошки, через которые можно было видеть лед. Нобиле сменил меня на вахте, и мы с ним совместно решили опуститься очень низко, в надежде, что туман не лежит вплотную ко льду. Опускание производилось очень медленно, чтобы дать воздушным баллонам время наполниться.

Дело в том, что под баллонами с газом находится несколько баллонетов, наполняющихся воздухом через

отверстие в носу. По мере того, как газ сжимается от увеличивающегося давления воздуха, приходится восполнять это уменьшение объема увеличением объема баллонов. Таким образом давление в корабле поддерживается все время немного выше внешнего воздушного давления, что и позволяет мягким и полужестким кораблям сохранять свою форму.

Как только начался спуск, мы сразу заметили, что на внешних металлических частях стал образовываться лед, а на такелаже и на стенках гондолы — иней. Мы этого-то и боялись, и это только подкрепило наше решение спускаться вниз, в поисках пространства, не наполненного туманом. Одно мгновение нам казалось, что наши поиски увенчаются успехом, но, пролетев еще немного, мы увидели, что хотя, правда, облака и не доходили до самого льда, но внизу шел густой снег. Обледенение все продолжалось. Посоветовавшись с Мальмгреном, мы решили снова подняться. Мальмгрен открыл один из люков и стал непрерывно производить измерения температуры и влажности. А мы тем временем постепенно поднимались вверх.

Не стану отрицать, что положение показалось нам довольно опасным! Но потом стало еще хуже! Обледенение уменьшилось, но не прекратилось. Поэтому мы еще раз попытались подняться над облаками. Но они шли чересчур высоко, и поэтому нам пришлось держаться на той высоте, где обледенение происходило медленнее всего.

Солнечный компас замерз и превратился в кусок льда с фантастическими очертаниями и, конечно, остановился. Другие металлические части, как, например, обшивка гондол для моторов, были покрыты толстым слоем льда. Расположенные по бокам оттяжки из стального троса превратились в ледяные стержни в дюйм толщиной. Оттяжки из обыкновенных канатов покрылись толстым слоем крупных кристаллов иней. Парусина на гондоле

управления и на носу корабля покрылась слоем мелких крупинок инея, но оболочка самого баллона, приготовленная из прорезиненной материи, не подверглась обледенению. Отсюда, как будто бы, можно вывести заключение, что обледенение прямо пропорционально теплопроводности данного предмета. На металле образовывался форменный лед. На канатах и обыкновенной парусине — иней, а прорезиненная парусина — оставалась чиста.

В будущем при подобных полетах вся парусина, находящаяся вне гондолы, должна быть прорезиненной. Все внешние металлические части должны закрываться такой парусиной. Все канаты должны втаскиваться внутрь. Кроме того на кораблях такого типа клапаны для газа и выпускные клапаны воздушных баллонов должны быть таких размеров, чтобы можно было быстро поднять корабль на значительную высоту и выйти из облаков. Я знаю, что употребление прорезиненной материи для оболочки повлечет за собой по отношению к жестким кораблям большое увеличение веса. В таких кораблях газ находится в специальных баллонах, а оболочкой лишь обтянут твердый каркас корабля. От этой оболочки не требуется газонепроницаемости, поэтому ее делают из обычной тонкой парусины. Для таких кораблей, путем тщательных опытов, должна быть найдена такая парусина и такой лак, на которых не откристаллизовывался бы иней.

С этого момента начались наши серьезные беды. Оттяжки (по-английски „guys“) от движения корабля качались взад и вперед, и от этого куски льда откалывались от канатов и летели вниз. Куски льда с оттяжек, находившихся вблизи пропеллеров, иногда попадали в них и тогда их отбрасывало в сторону со страшной силой, словно пули из пулемета. Некоторые из них пробивали оболочку и падали на киль, а иные даже пробивали дно баллонетов. Нашим искусным механикам под руководством талантливого Чечioni то и дело приходилось што-

пать эти дыры. Когда эти пули пробуравливали оболочку, раздавались звуки, похожие на громкие выстрелы. Это было прямо таки страшно! По временам мы долго летели тихим ходом, для того чтобы скорость этих „пуль“ не была так велика. Хорошо еще, что оболочка газовых баллонов была толще около пропеллеров! Сквозь нее не прошла ни одна пуля, но никто не знал, сколько времени она сможет выдержать.

Мы пытались, поскольку это было возможно, держаться курса, чтобы быть на меридиане мыса Барроу. Как вы увидите из сообщения Мальмгрена, в это время прекратилось получение метеорологических сообщений по радио, а почему это произошло — об этом расскажет Готтвальдт. Скорость была очень неровной и не было никакой возможности производить ни измерений дрейфа, ни скорости. Просветы в тумане были так малы, что мы слишком быстро пролетали над ними. Солнца не было видно. Все счисление основывалось исключительно на приблизительных расчетах. К счастью, Мальмгрену удалось на основании полученных им ранее сообщений и своих собственных наблюдений начертить что-то в роде карты, которая указала, что, по всей вероятности, нам придется встретиться со всё усиливающимся восточным ветром, который по мере приближения к мысу Барроу должен был всё больше и больше переходить в северный. Эта карта со служила мне большую службу. Согласно ей, мы понемногу отклоняли свой курс к востоку, чтобы держаться к ветру, который всё усиливался. Нам оставалось только надеяться, что выглянет солнце и по положению его на небе нам удастся определить долготу. Широта была для нас не важна, так как северный берег Аляски очень низкий.

Один раз в оболочке образовалась такая большая прореха, что нам пришлось сократить скорость до минимума, при котором можно править, и ждать, пока прореху зачинят. При этом маневре мы случайно очутились на не большой высоте надо льдом и заметили, что впереди

тучи не подходят вплотную ко льду. Пока производилась починка, мы рассматривали лед, но на этот раз уже не чисто платоническим взором. Мы обсуждали вопрос о том, насколько он пригоден для похода по нему, так как, если бы корабль от обледенения стал так тяжел, что нас придавило бы ко льду, то нам пришлось бы идти пешком. И тогда нам предстояла долгая дорога по скверному льду. Я уверен, что не все бы дошли!

Через некоторое время мы снова продолжали путь и с радостью заметили, что, держась на высоте 100—150 м, мы избегаем облаков. Затем мы полетели по прежнему курсу. Понемногу впереди стало проясняться, и наше настроение улучшилось. Изредка проглядывало солнце, и это позволило мне 13 мая в 3.20 — счисление на карте помечено этим часом — сделать наблюдение, по которому оказалось, что наш курс не отклонился настолько на восток, насколько мы предполагали. При работающем левом моторе и остановленном правом, корабль имеет тенденцию отклоняться к штирборту, т.е. на запад. Мы получили линию места почти параллельную с нашим курсом и пересекавшую берег немного западнее мыса Барроу. Таким образом мы находились на этой линии, но как далеко от земли? Скорость ведь мы не могли контролировать! Нам пришлось рассчитать ее приблизительно, и мы нарочно считали ее большей, чем она была на самом деле, чтобы начать во-время осторожно маневрировать, в случае если туман снова опустится до самого льда. Место, помеченное на новой линии места в 4 часа, есть самое близкое к земле положение из всех тех, которые мы могли занимать. Я мог почти с уверенностью сказать, что так близко к берегу мы еще не были, но все же не мог определить нашего истинного положения. Определять новый курс на мыс Барроу было бы делом чистых догадок, да нам, собственно говоря, этот мыс и не был интересен, так как при том количестве бензина, которое у нас оставалось,

мы стали бы все равно продолжать полет на юг, пока не достигли бы мест, настолько близких к Номе, что нам удалось бы отправиться дальше на первом же пароходе, идущем оттуда в начале июня. Таким образом нам нечего было делать на мысе Барроу. Поэтому единственным логическим поступком было лететь вдоль линии места; таким образом мы достигли бы земли в той точке, где эта линия пересекает берег.

Мы так и сделали, но прошло много времени, прежде чем мы что-нибудь увидели. Ясно, что мы в 4 часа были дальше от земли, чем отмечено на карте. Чтобы не создавать напряженного настроения, я вычислил, когда мы можем увидеть землю при самом быстром и самом тихом ходе, считая от последней наблюдаемой широты $76^{\circ} 46'$. Оказалось, что не раньше 6.00 и не позже 8.00. Было немного больше половины седьмого, когда я впереди с бакборта увидел несколько темных точек. Я еще не решался ничего говорить, чтобы никого не разочаровать. Ведь возглас: „Земля впереди!“ — был для нас все!

Точки понемногу превращались в узенькие полоски с белыми крапинками. В 6.45 я был вполне уверен и объявил: „Земля впереди с бакборта!“ Это сообщение моментально распространилось по гондолам. На всех лицах появилась улыбка, и все напряженно стали смотреть на черную, все увеличивающуюся полосу.

Нобиле достал свой коньяк со сбитыми яйцами и дал мне рюмочку. Я до сих пор помню вкус этого коньяка.

Курс был взят больше к востоку, чтобы скорее достичь земли. Но на это пришлось потратить много времени, так как ветер дул восточный, и к тому же очень свежий.

В 7.25 через 46 часов и 20 минут после того момента, когда мы покинули землю в Кингс-Бэе, мы снова достигли земли и, таким образом, Ледовитый океан был пересечен в первый раз.

Но где мы находились? Были вытащены подробные карты, но невозможно было определить направление бе-

реговой линии. Берег был так отлог и так мало изогнут, что из-за покрытого снегом льда нельзя было распознать береговую линию. Черные полосы оказались кучами галек на берегу, а дальше, насколько мы могли видеть в легком тумане, земля лежала белая и плоская.

Нам ничего не оставалось делать, как только лететь вдоль берега до какого-нибудь населенного пункта, где нам могли бы оказать помощь. Амундсен с напряженным вниманием следил за береговой линией, пока мы не долетели до Уэнрайта (Wainwright), который он сразу и узнал. Восстанавливая тогда счисления, мы установили, что достигли берега как раз в том месте, где предполагали, т.е. немного западнее мыса Барроу. Позднее мы получили подтверждение нашему мнению, так как оказалось, что нас оттуда видели.

Как нам хотелось получить метеорологические сообщения! Нам казалось, что погода вдоль берега будет плохая и могло случиться, что она будет лучше по направлению к Фербенксу (Fairbanks), где мы могли бы получить связь с югом. Теперь же мы ничего не знали, а при плохой видимости не решались лететь туда, так как путь лежал через горы. Приходилось, поскольку это было возможно, лететь вдоль берега.

Я радовался, что мне удастся теперь отдохнуть, так как мы уже достигли земли и определили свое положение. При ясной погоде оставшаяся часть задачи была бы легкой. Но, к сожалению, погода все портилась, и дальнейшая навигация оказалась труднее, чем навигация над Ледовитым океаном.

Если бы только у нас было побольше кофе! Последние холодные остатки были уже давным давно выпиты. Больше нечем было подкрепиться. Единственное, что нас еще поддерживало, это трудности пути.

Когда мы подлетали к мысу Лисбэрн (Lisburne), то туман лежал так низко, что полет стал довольно опасным. Мы летели очень низко, так низко, что Вистингу у руля

высоты приходилось проявлять крайнюю осторожность, чтобы не зацепиться за лед под нами. Хоргену, стоявшему у руля направления, нужно было тоже зорко следить, чтобы не подойти слишком близко к береговому массиву, или, наоборот, не отойти слишком далеко и не потерять его из виду. Нас подгонял сильный ветер, благодаря чему мы шли с большой скоростью, что, конечно, увеличивало риск. Я, как исполнявший в то время обязанности дежурного штурмана, в конце концов решил, что опасно лететь так низко. И хотя мне и не хотелось подниматься в туман и терять землю из виду, но делать было нечего. Мы поднялись над тучами и очутились под лучами солнца. Но под нами во все стороны расстилалось море облаков. Мы приближались к гористой местности, но ни одна горная вершина не возвышалась над облаками. Позднее мы увидели через просвет в облаках, что находимся над землей. Нобиле сменил меня, и я снова всецело занялся навигацией; но совершенно невозможно было опознать небольшие участки горных склонов, пронесившиеся под нами. Одно только нам удалось выяснить благодаря им, — это то, что дул очень свежий северо-западный ветер. Поэтому мы взяли курс на запад, чтобы снова добраться до Берингова пролива. Тут под нами разомкнулись облака, и мы спустились вниз, чтобы попытаться лететь под тучами. Одно время все шло хорошо. Мы летели по горной долине, и горы по обеим сторонам упирались верхушками в облака. Направление ветра составляло некоторый угол с продольной осью долины, поэтому нас несколько качало.

Затем мы увидели реку, которую ошибочно приняли за другую, протекающую гораздо южнее. Вскоре после этого тяжелые черные тучи преградили нам путь, и мы снова поднялись вверх и полетели под лучами солнца, но зато земля была скрыта от нас. Нам ничего не оставалось делать, как только держать курс круче к западу, чтобы быть уверенными в том, что мы вылетим к Бе-

рингову проливу. Это заняло много времени, но зато дало мне возможность заснуть на полчаса, в чем я очень нуждался. А затем я снова принялся за работу.

Около 16.00 мы решили, что продолжать полет нельзя. Облачному покрову не было видно конца! Но с другой стороны спускаться вниз сквозь туман, не зная своего местонахождения, было бы сумасбродством! Мы могли находиться над морем, тогда осторожный спуск не представлял бы еще никакой опасности, но с таким же успехом мы могли находиться и над землей, а в этих местах горы, скрывающиеся под ватой облаков, достигают 1000 м высоты. Мы видели это, поднимаясь последний раз над облаками. Последствия столкновения с горами, да еще при таком ветре, может ясно себе представить каждый!

Поэтому мы стали производить наблюдения над солнцем и в 16 часов получили линию места, которая, как видно на карте, пересекала полуостров Сиурд (Seaward). Направления курса показаны на карте так, как должно было бы быть, судя по тому, что мы определили позднее. В тот момент мы не знали, в какой точке на этой линии мы находимся. Как сказано выше, мы могли с таким же успехом находиться и над землей. Поэтому мы продолжали некоторое время лететь на юг, пока в 17.45 не получили линию места, проходившую через Берингов пролив с севера на юг и не задевавшую земли. Опасность таким образом миновала. Мы полетели на юг, чтобы при спуске иметь противный ветер, что уменьшило бы нашу скорость. Нос корабля был направлен вниз, носовой клапан для впуска воздуха в баллонеты открыт, и мы стали тихо и осторожно спускаться. Кругом только белая вата. Спуск тянется долго, потому что мы идем осторожно. Наконец, внизу светлеет, и мы вскоре оказываемся у самого льда. К нашей величайшей радости мы увидели, что туман не доходит до самого льда. Таким образом при осторожном полете, держась над самым

льдом, мы могли кое-что видеть, но зато ветер дул довольно свежий.

Во время нашего долгого пребывания в тумане, с тех самых пор, как мы впервые вошли в него еще в Ледовитом океане, мне очень недоставало радио-пеленгований Готтвальдта. Почему радио-станции молчали — об этом расскажет сам Готтвальдт.

Но лишь только мы достигли льда и еще решали вопрос о том, как далеко на север или на юг мы попали, вдруг появился сам Готтвальдт, объявивший, что он услышал какую-то станцию и пропеленговал ее. Эта станция переговаривалась с кем-то, при чем он не слышал ее позывных сигналов. Готтвальдт думал, что это Номе, но это могла быть и другая станция. Я решил все-таки считать ее за Номе и проложил поэтому курс на юго-восток на мыс принца Уэльского.

Во время полета в облаках снова началось обледенение, которое полностью так и не прекращалось. Снова в корабль стали залетать осколки, пробивая оболочку. Нобиле сообщил тревожную весть, что весь материал, годный для починки дыр, использован, и корабль находится в таком состоянии, что нужно сделать всё, чтобы достигнуть как можно скорее ближайшей земли.

Тут лед под нами кончился и мы полетели над открытым морем, где волнение, по мере удаления от кромки льда, все разыгрывалось. Вставал вопрос: а что, если та радио-станция была не Номе, а какая-нибудь другая, расположенная гораздо южнее? То обстоятельство, что к югу больше не было льда, наводило нас на печальные размышления. Если мы находились южнее островов Диомеда (Diomedes), в самом узком месте пролива, то нам при нашем курсе пришлось бы долго лететь, прежде чем мы встретили бы какую-нибудь землю.

Я посоветовался, как впрочем делал во всех подобных случаях, с Амундсеном, который сказал, что вряд ли можно ожидать увидеть свободное ото льда море север-

нее островов Диомеда в это время года. Значит, слышанная нами станция была не Номе, и мы находились в южной части пролива. Нам ничего не оставалось делать, как только изменить свой курс на северо-северо-восточный, потому что при нем мы скорее всего могли достигнуть земли. Северо-восточный курс имел тот недостаток, что мы из-за сильного ветра медленно продвигались вперед, но зато у него было то счастливое преимущество, что мы снова летели надо льдом. Куски льда все еще изредка залетали в корабль, и если бы мы были вынуждены опускаться, чего мы ждали каждую минуту, то все же удалось бы, хоть некоторое время, продержаться на льду.

Нельзя сказать, что на борту было весело, время шло, а земли не было видно! Иногда тучи спускались так низко, что мы ничего не видели. Титина, собака Нобиле, каким-то образом поняла серьезность положения и бегала взад и вперед по гондоле, воя и поджав хвост. Не могу сказать, чтобы это особенно веселило!

Проходили часы, а я все смотрел и смотрел. Наконец, вдали появилось, как и тогда у мыса Барроу, что-то черное, что в конце концов оказалось землей. Но что это за земля? Что это, залив Нортон, южнее Номе, или же это северная часть залива Коцебу? Береговая линия отлога и скрыта под снегом, а в стороны видно на какие-нибудь 200 м, хотя мы летели так низко, что проволока антенны волочилась по земле! В отдалении мы видели хижину, а перед ней эскимосов. Летя низко и тихо, мы направляемся к ним и машем им руками, но они не понимают нас. Из-за свежего ветра мы не рискнули повторить этот маневр.

Ничего не оставалось делать, как только подняться над облаками и произвести наблюдения над солнцем. Оно стояло в положении, удобном для определения широты. Приходилось надеяться, что при спуске нас не отнесет далеко от места наблюдения. Когда мы поднялись над облаками, то оказалось, что в этих широтах

солнце стоит так высоко, что его нельзя наблюдать из гондолы. Мы испробовали различные курсы, но гондола все время была в тени. Оставался один только способ. Мне пришлось лезть на верх корабля. Когда я спустился вниз, то у Хоргена были готовы вычисления, и нам оставалось только подставить найденную высоту. Благодаря этому, мы сразу смогли определить широту. Мы находились на северной стороне залива Коцебу. Затем мы стали тихо и осторожно спускаться, но потребовалось много времени, чтобы пройти сквозь слой облаков, толщиной в 1000 м. Когда мы очутились на расстоянии 100 м от земли, то в пределах того небольшого пространства, которое было доступно нашему взору, мы видели только твердую землю.

Well! Приходилось лететь на запад, чтобы снова достигнуть моря. На это пошло много времени, да, кроме того, это было очень неприятно. Ведь чтобы хоть что-нибудь видеть, нам приходилось буквально ползти по земле. Около половины второго Готтвальдт услышал позывные сигналы Номе и ему удалось несколько раз пропеленговать эту станцию. Эти пеленгования, а кроме того река, протекавшая в направлении с востока на запад, имеющая больше изгибов, чем какая бы то ни было другая река в Аляске, и носящая многозначительное название Змеиной (Serpentine River), дали нам возможность точно определить свое местоположение. Это было в 1.55. Нам нужно было теперь стараться удержаться на такой небольшой высоте и все время лететь вдоль берега, тогда дальнейшая навигация не представила бы особых трудностей. Поэтому я сменил Нобиле, чтобы он мог отдохнуть перед маневрами по спуску.

Через некоторое время случилось нечто, что убедило нас в необходимости закончить полет, так как работа без отдыха и сна тоже имеет свои пределы.

Мы находились как раз над береговой линией, идущей с северо-востока на юго-запад. Был настолько силь-

ный северо-восточный шторм, что дрейф доходил до 70°. Иными словами, мы скользили боком вдоль берега, направив нос прямо против ветра. Мы шли на заднем и левом моторе с воздушной скоростью около 80 км. Но по отношению к земле при сильных порывах мы часто стояли совершенно неподвижно. С подветренной стороны сзади нас были горы, достававшие вершинами до облаков.

И вот левый мотор начал работать неровно. Судя по его прежнему поведению, от него можно было ждать всего. Если бы он остановился, то нас, при одном только работающем моторе, немедленно отнесло бы на горы под ветром. Мне пришлось бы тогда направить корабль носом вверх и подняться над тучами, чтобы как можно скорее избежать столкновения с горами. Но подниматься над облаками мне ни в каком случае не хотелось. У нас и так было достаточно неприятностей с определением местоположения.

Поэтому я дал по машинному телеграфу сигнал о пуске в ход правого мотора, чтобы иметь его наготове. Но мотор молчал. Левый мотор шел так плохо, что мне пришлось пустить задний мотор с полной силой—1400 оборотов, чтобы удержать поступательное движение. Но такой ход в течение продолжительного времени был бы слишком тяжелой нагрузкой для мотора. Время шло, а правый мотор все безмолвствовал. Позднее я спросил Чечиони, в чем же было дело? Он в это время тоже находился в правой гондоле для мотора и поэтому мог объяснить причину всего этого. Оказалось, что механики слышали звонок и видели движение сигнальной стрелки, но не могли заставить свой мозг реагировать на это восприятие. Были не в силах. Измучились в конце. И в этом нет ничего удивительного! Механики все время работали как герои и заслуживают на ряду со всем экипажем наивысшей похвалы. Симпатичные, простые они ребята, и о них их норвежские товарищи будут всегда вспоминать с удовольствием!

В это время левый мотор оправился, и в 3.30 мы обогнули мыс принца Уэльского. Моя работа как навигатора была окончена. Нобиле снова принял от меня управление кораблем, а я принялся за составление инструкции вспомогательным отрядам, которые должны были принять нас в Номе. Мы хотели сбросить письмо вниз в особом мешке для депеш. Свободные от работ по управлению принялись за приготовление якорей и мешка-тормоза для спуска.

Амундсен расскажет, почему мы опустились в Теллере, а не в Номе. О самом спуске многого не расскажешь. Мои силы были на исходе! Я так устал, что под конец стал галлюцинировать. Когда мы уже были над Теллером и готовились к спуску, я радостно и с удовольствием заявил Амундсену, что здесь будет хорошо спускаться. Есть кому оказать помощь. „Вот там на берегу целый отряд кавалерии“. Я ясно видел лошадей и людей в форме. Амундсен взял бинокль и, улыбаясь, покачал головой. Я тоже взял бинокль, но мне пришлось протереть глаза, прежде чем я рассмотрел, что мною были приняты за кавалерию просто неправильные коричневые полосы на прибрежном песке.

Не утихши так неожиданно ветер, наш спуск был бы чрезвычайно драматичным, но теперь всё сошло благополучно! Когда собравшиеся внизу люди кинулись к гайдрупу, я стал давать им различные указания по-норвежски и продолжал кричать до тех пор, пока Амундсен не заметил мне: — Нужно говорить здесь по-английски!

И только тогда я понял, что мы неожиданно, после непродолжительного полета, очутились на противоположной стороне земного шара!

ПОЧЕМУ МЫ ВЫБРАЛИ ВОЗДУШНЫЙ КОРАБЛЬ.

Когда выяснились различные трудности, которые могут встретиться на нашем пути во время задуманной нами экспедиции, то сразу же стало очевидным, что воздушный корабль предпочтительнее аэроплана.

Например, по отношению к безопасности преимущество дирижабля сказывается уже в том, что он может плавать в воздухе; даже если все его моторы выйдут из строя, то и тогда не нужно вовсе спускаться на землю. Если понадобится, то довольно большие исправления можно производить и во время полета, пока корабль продолжает дрейфовать с помощью оставшихся моторов. Так, например, нам пришлось разобрать один из цилиндров левого мотора.

Не раз мы радовались, что находимся на борту воздушного корабля, а не на аэроплане.

Нам приходила, конечно, в голову мысль, что мы попадем в туман, но мы не ожидали встретить его на том участке нашего пути, где он оказался. Ведь он растянулся на 20° широты, т.-е. больше чем на 2200 км! Нужно быть закоренелым противником воздушных кораблей, чтобы не согласиться, что гораздо легче и бесконечно безопаснее пробиваться сквозь такой туман на воздушном корабле, чем на аэроплане. На это могут сказать, что аэроплан всегда в состоянии держаться над пеленой тумана и благодаря этому избегать спуска на землю. Совершенно верно, но ведь должен же когда-нибудь и аэроплан идти на снижение сквозь море тумана! Аэроплан не может уменьшать ход и осторожно спускаться. Аэроплан должен сохранять свою скорость, и поэтому он подвергается серьезному риску столкновения с какой-нибудь стеной утесов.

Кроме того нужно также признать, что условия для навигации гораздо лучше на борту воздушного корабля, чем на аэроплане. Нет ни тряски, ни сильной тяги воз-

духа, так что можно производить измерения высоты солнца с такой точностью, какая только вообще может быть достигнута.

Воздушный корабль также представляет собою лучшую базу для производства наблюдений. Это нам предстояло проверить на собственном своем опыте, если бы мы нашли в полярном бассейне какую-либо твердую землю, которую нужно было бы наносить на карту путем фотография.

Я совершенно уверен в том, что у всего того множества людей, которые видели наш прекрасный воздушный корабль во время его полета через всю Европу, получилось определенное мнение об его полной надежности.

Я хочу также сказать здесь несколько слов о пожарной опасности, на которую ссылаются многие противники воздушных кораблей. Водород сам по себе не является источником никакой опасности. Для того, чтобы водород вспыхнул, необходима примесь к нему воздуха. Поэтому сперва должен произойти на борту корабля пожар в такой близости от баллонов с газом, чтобы их оболочка прогрелась, и в баллон попал воздух или, чтобы баллон с газом разорвался во время какой-нибудь аварии, и смешавшийся с воздухом газ вошел в соприкосновение с открытым источником теплоты — только в этих случаях может быть пожар. Первичным источником для пожара на борту воздушного корабля будет, таким образом, не водород, а газы бензина. Но если водород смешивается с воздухом невероятно легко, до такой степени легко, что очень скоро после момента образования течи в водороде будет уже около 82% воздуха, — а эта смесь уже не огнеопасна, — то газы бензина не смешиваются с воздухом и рассеиваются. В противоположность водороду, который со страшной быстротой улетучивается вверх, газы бензина тяжелее воздуха; они оседают вниз и задерживаются во всех закоулках, где нет вентиляции. По-

этому, если туда по той или иной причине попадет какая-нибудь искра или появится открытое пламя, то там и произойдет взрыв.

Во избежание этой опасности, на современных пассажирских судах предполагают строить моторы так, чтобы они работали на сырой нефти. Хотя это и не имеет отношения к моему отчету, но все же, быть может, небезынтересно будет узнать, как дошли до осуществления этого намерения.

Когда воздушный корабль пробыл уже некоторое время в ходу, то он истратил известную часть бензина. Корабль делается легче и поэтому должен для того, чтобы спуститься вниз, выпустить соответствующее количество газа, приблизительно, 1 куб. м на килограмм бензина, в зависимости от чистоты газа. Если же он снова должен подняться вверх, то этот газ нужно возместить, если на борт принят новый груз. Выпуск газа указанным выше образом, конечно, весьма не экономен, и вот пришли к мысли, что его, пожалуй, можно использовать для работы моторов. Стали пробовать питать моторы при помощи специального карбюратора смесью газов бензина и водорода, смешанного с воздухом. Опыты прошли очень удачно, потому что оказалось, что наиболее подходящая смесь это, именно, та, в которой около 1 куб. м водорода идет на килограмм бензина. Поэтому судно не будет делаться легче во время своего пути, а потребление бензина настолько сильно понизится, что радиус действия корабля увеличится на 50% при том же самом запасе бензина.

Тогда возникла мысль, нельзя ли будет совсем заменить бензин сырой нефтью, если и в этом случае применять водород? И этот опыт тоже полностью удался. Расходы на горючее спустились до одной седьмой первоначальной стоимости.

Так как все это еще не было в достаточной степени испробовано на практике, то мы, к сожалению, не смогли воспользоваться нововведением. Ведь при экспедиции,

подобной нашей, лозунгом должны быть слова: „Только то, что вполне выдержало основательное испытание. Никаких экспериментов!“

Затем у нас возник вопрос, какого типа воздушный корабль нам выбирать. Впрочем, тут не было особо большого „вопроса“. Я уже несколько лет следил по специальным журналам за итальянским строительством воздушных кораблей, и особенно меня интересовал тип „N 1“, в частности, в отношении его стоимости.

Вспомните, что в 1924 году мы были заняты приготовлениями к экспедиции, которая была отложена в последний момент из-за недостатка денег. В связи с этим я был в Италии и использовал свой краткий визит в Рим для осмотра дирижабля указанного выше типа и там же познакомился с Нобиле. Имя его было мне уже давно известно по журналам. Мне хорошо помнится тот день в Чампино, когда я восторгался гениальным созданием Нобиле. Прежде всего поражала масса блестящих деталей в конструкции корабля. Я невольно почувствовал великую радость при мысли о том, что я тоже воздухоплаватель — сторонник воздушных кораблей! Это мне напомнило анекдот: „Anche io sono pittore“.¹

Вместе со мною был Дитриксон, и мы оба были согласны с тем, что нам следовало бы иметь такой корабль в прошлый раз. Нечего было и думать о покупке для нашей нынешней экспедиции более крупного корабля типа Цеппелинов. Экспедиция на таком корабле обошлась бы во много раз дороже того, что наша стоила нам. Немаловажную роль играло еще и то обстоятельство, что в случае, если бы мы остановились на корабле типа Цеппелинов, то его сперва надо было бы строить. Тогда никакая экспедиция не могла бы состояться ранее 1927 года, между тем как „N 1“ был уже готов, и поэтому весь вопрос заключался лишь в том, можно ли будет его купить.

¹ И я тоже художник (прим. переводчика).

Ведь он входил в состав итальянского воздушного флота в качестве военного корабля.

Благодаря большому интересу, проявленному итальянским правительством к нашей экспедиции, мы смогли сейчас же купить корабль. Но в той же мере, как мы стремились получить воздушный корабль, нам хотелось залучить также и его конструктора, Нобиле. В этом случае мы могли быть вполне уверены, что все подготовительные работы, касающиеся корабля, окажутся в наилучших руках. Нобиле с головой ушел в эту работу и выполнил ее блестяще.

Самое существенное в нашей подготовительной работе было уже описано в газетах и, вероятно, хорошо известно, поэтому я не стану повторять этого здесь.

В связи с подготовительными работами особый интерес представляло устройство причальных мачт. Этот метод причаливания никогда не был испытан на практике в Италии и поэтому являлся здесь совершенно новым. Методом этим пользовались только в Англии и в Америке. Англия приняла его уже во время войны для мягких воздушных кораблей и в 1921 году сделала первую попытку прибегнуть к такому методу для жестких воздушных кораблей. Английские мачты сконструировал майор Скотт и ему принадлежит вся честь и слава в успехе этой причальной системы. По моему мнению, только эта система делает возможным коммерческое использование линии воздушного сообщения на кораблях. Если же обзаводиться большими ангарами при чрезвычайно большом количестве людей, потребном для вывода корабля из ангара и ввода в него, то воздушное сообщение с помощью дирижаблей становится очень дорогим и недоступным для обыкновенных людей. По окончании теоретического обучения управлению воздушным кораблем, я принимал участие в течение двух месяцев в указанных выше опытах, совершенно не предполагая, что извлеку из этого ту единственную пользу, что смогу оказать содействие введению этой системы...

в Италии! Сам Нобиле осенью прошлого года предпринял поездку с научной целью в Англию для ознакомления с технической стороной вопроса. В качестве сторонника воздушных кораблей я не могу не выразить своей радости, что наше удачное использование метода причала к мачтам повело за собою принятие этой системы в Италии и поэтому, в конечном итоге, посодействовало более широкому признанию такого способа. Нобиле сам сконструировал наши мачты и придав верхней их части особо удачную форму.

СНАРЯЖЕНИЕ.

Большой опыт, вынесенный нами из прошлогодней экспедиции, очень нам пригодился ныне. На этот раз мы отлично знали, что нам нужно. Сколько чего и какие именно вещи мы должны взять с собою.

По вопросу об одежде я писал в прошлом году:

„Для полета в мороз очень важно, чтобы летчик, которому все время приходится сидеть неподвижно, был тепло и рационально одет. Довольно просто найти комплект толстой меховой одежды, которая, так сказать, выдержит любой мороз, но вовсе не так легко подобрать одеяние, которое во всех отношениях могло бы считаться рациональным. Если бы даже приходилось все время сидеть, то и тогда одежда не должна стеснять свободу движений, а быть легкой и просторной. Еще того важнее, чтобы одежда не мешала производить ту работу, которая всегда бывает необходима перед стартом. Я попытаюсь разъяснить это несколько подробнее. Всегда приходится делать то или другое как раз перед стартом, возможно также, что нам нужно будет спускаться для производства наблюдений и затем сейчас же вновь стартовать. Если мы при таком спуске останемся во всем своем снаряжении для полета, то очень скоро разогреемся, раз нам

придется быть в движении на льду, и тогда всё белье делается влажным, и мы, наверное, начнем мерзнуть, очутившись снова в воздухе. Будь у нас одна тяжелая верхняя одежда, мы, сняв ее с себя, стали бы мерзнуть, а это было бы довольно скверно при последующем старте. Поэтому мы надевали подниз несколько одеяний, которые можно было, не теряя времени, или сбрасывать с себя или опять надевать в соответствии с температурой или смотря по тому, нужно ли производить тяжелую работу или нет.“ („По воздуху до 88° северной широты“. Стр. 104/105.)

Наша прошлогодняя одежда была заказана сообразно с вышеприведенными обстоятельствами. Если же принять во внимание те условия, в которых мы находились на борту нашего корабля, то все приводимые далее соображения одинаково применимы и к капитану и ко всему экипажу. Мы не должны были нигде по дороге спускаться и все время нам приходилось выполнять напряженную работу; поэтому в основание наших приготовлений легли те же самые соображения, но в более широком смысле, так как не предполагалось, что во время полета нам придется сидеть в неподвижности. На борту воздушного корабля приходится лазать, притом там, где очень тесно. Поэтому одежда, кроме всего прочего, должна быть еще и такой, чтобы можно было свободно проходить, не зацепляясь ни за что полами своего пиджака или чем-либо в этом роде.

В силу всего этого самым практичным был бы „оверол“,¹ но зато „оверол“ не легко с себя скинуть, напротив, скинуть его трудно.

Поэтому для удовлетворения всех требований мы нарисовали такой эскиз костюма: штаны, доходящие до груди, с пришитыми накрепко перемычками. Куртка, доходящая только до талии и заканчивающаяся пришитым к ней поя-

¹ Рабочий костюм — высоко подтянутые широкие штаны с подтяжками крест-на-крест и куртка. Надевается поверх обычного костюма (прим. переводчика).

сом. Широкий двойной борт, благодаря чему получался двойной слой материи на груди. Когда костюм был надет, то он походил на „оверол“ и обладал его преимуществами, не имея его недостатков. Если нужно было исполнять какую-нибудь работу, то не составляло никакого труда сбросить с себя куртку. На основании своего опыта могу сказать, что не так уж нужно снимать штаны. Прежде всего разогревается верхняя часть тела.

Далее шел вопрос, из какой материи надо шить одежду. Она должна была быть с внешней стороны воздухопроницаемой и вместе с тем внутри ее надо было проложить что-нибудь изолирующее, оставлявшее достаточно места для прохода воздуха,—при том, однако, требовании, чтобы костюм не был сшит слишком широко. Поэтому на подкладку пошла овечья шерсть. Но кроме того было еще одно соображение, заставлявшее рассуждать так: недостаточно одного того, чтобы внешний слой был непроницаем для воздуха. Могло ведь случиться, что мы, не долетев до берегов Аляски, были бы вынуждены отправиться в путь пешком. В таком случае нам пришлось бы спуститься в дождливые широты, а тогда на случай дождя хорошо было бы иметь с собой какую-нибудь непромокаемую одежду. В силу этого мы взяли специальную непроницаемую для воздуха материю, которая была в то же время и непромокаемой. Так как дождь знаменует собою высокую температуру, то сделано было так, что можно было снимать подкладку из овчины и тогда получался великолепный „непромокабель“. В силу того же соображения штаны были сшиты просторно с застешками внизу, так что их можно было туго зашнуровывать поверх голенищ грубых сапог. Для ношения во время полета просторные штаны были не нужны, так как для ног мы раздобыли высокие до колен русские войлочные сапоги (валенки).

Для ходьбы на лыжах на нас были надеты под авиационными костюмами такие же самые штаны и фуфайка с капюшоном, как и в прошлом году. И на этот раз

костюмы шил нам Рёйне. Для пошивки этих костюмов и для палаток мы воспользовались опытом последней экспедиции на гору Эверест и выписали из Англии все то, чем пользовались члены этой экспедиции.

Прибегая к помощи разных приспособлений для борьбы с холодом, мы и на этот раз, как и в прошлом году, наливали во все компасы, в уровни и т. п. чистый спирт. Потому что масло, если даже оно и не замерзает в масляном уровне, то во всяком случае действует очень медленно.

Все подвижные части инструментов были смазаны специальным маслом, испытанным при -40°C .

В качестве охлаждающей жидкости для моторов пользовались мы 40% смесью глицерина. В связи с этим я упомяну об очень удачном приспособлении, которое придумал Нобиле. Я упоминал в ином месте, что мы, как правило, шли только на двух из наших трех моторов, так как при 1200 оборотах в двух моторах достигали наиболее экономичного хода для корабля в 80 км в час. Для того, чтобы держать третий мотор, наш запасный мотор, в разогретом состоянии, готовым к немедленному пуску, холодильники левого и правого моторов были соединены друг с другом посредством трубопроводов. Тогда тот мотор, который был пущен в ход, поддерживал другой в горячем состоянии. Трубы шли вдоль мостиков, которые идут к гондолам моторов от киля корабля, и были хорошо защищены от мороза. Это приспособление все время функционировало самым удовлетворительным образом.

Впрочем, в отношении оборудования ныне возникли те же самые трудности, что и в прошлом году. Приходилось экономить в весе повсюду, где это только удавалось делать, чтобы мы могли взять с собой как можно больше бензина. Лыжи были сделаны возможно более легкими, и мы взяли с собой всего лишь одни сани на лыжных полозьях. Зато у большинства экипажа были взяты с собой легкие заплечные мешки (рюкзаки). При

приобретении фотографических принадлежностей мы пользовались превосходными указаниями своего консультанта по этим делам, доцента Стокгольмской высшей технической школы, Арвида Оденкранца. Фотографированием во время пути занимался Хорген, который побывал в Стокгольме и обогатил там свои познания в этом вопросе.

Общий список разного оборудования и снаряжения, вооружения и т. д. был в целом, как упомянуто выше, выработан на основании того, что у нас было взято в прошлом году, и поэтому мы не будем здесь снова его приводить.

Резервные части для самого корабля и для моторов, а также инструментарий были посланы в различные места спуска в Европе и на Шпицбергене по спискам, которые весьма тщательно были составлены на итальянской судостроительной верфи под наблюдением Нобиле. Чтобы показать, насколько списки были полны и с какой тщательностью проработаны, я упомяну, что в списках для Осло, Вадсё и Шпицбергена было, соответственно, около 150, 180 и 450 отдельных предметов.

НЕСКОЛЬКО СЛОВ В ЗАКЛЮЧЕНИЕ.

Ну, я уже больше не в состоянии писать о такой сухой, скучной материи! Ведь найдется так мало читателей, которые будут всё это читать!

При таких экспедициях, как наша, чудесно освежает шутка и смех. Рассказывалось бесконечное количество всяких историй. Шутили постоянно, как бы плачевно ни было наше положение. И слава богу! Шутили и острили все, но, хотя я никого не хотел обидеть, всё же в первых рядах были Готтвальдт, а потом Мальмгрен, Рамм и Густав Амундсен. Среди итальянцев трудно кого-нибудь выделить, но, пожалуй, больше всех отличался Каратти.

Один за другим припоминаются мне все наши спутники теперь, когда события проходят передо мной чередой. Вот Мальмгрен, швед, участник нашей экспедиции и бесспорно самый популярный ее член. Три долгих года прожил он во льдах на судне „Мод“. Поэтому ясно, что он был лучшим метеорологом, которого можно было достать. Метеоролог является ближайшим сотрудником навигатора, а лучшего сотрудника, чем Мальмгрен, я никогда еще не встречал.

Затем перед моим взором проходит образ Эльсворта. Если бы самый скверный человек сказал мне: „Я так люблю Норвегию“, то и тогда я был бы глубоко растроган. Но что же я должен был чувствовать, когда это сказал Эльсворт...

Далее идут норвежцы. Лучшие, каких только можно себе представить. А какой был выбор! Если бы мы взяли всех, кто заявился, то могли бы отправлять в путь каждый день по воздушному кораблю в течение продолжительного времени. И они не просили ни жалования, ни наградных, ни страховых полисов! „Was schert mich Weib, was schert mich Kind, ich trage weit besseres Verlangen!“¹ Они отдали себя целиком своей стране. Вистинг, Готтвальдт, Хорген, Рамм, Густав Амундсен, Сторм-Йонсон и — последний, но не самый меньший — Омдааль. При таком подборе людей и при таких руководителях как Амундсен и Эльсворт легко было быть помощником начальника экспедиции!

И вот обе эти экспедиции, составляющие одно целое: исследование пути Шпицберген — полюс — Аляска — прошли! Это был тяжелый труд на протяжении двух лет. Но красной нитью через все нами пережитое проходит радость, что в течение всего этого времени нам пришлось работать под начальством Амундсена.

Он не принадлежит к вождям того типа, которые превращают своих подчиненных в ординарцев. Каждого чело-

¹ Гейне. „Два гренадера“ (прим. переводчика).

века он предназначает для специальной работы и всецело предоставляет ему выполнять все его обязанности по собственной своей инициативе. А сам бродит вокруг и следит за тем, чтобы все происходило так, как должно. Пока всё идет гладко, Амундсен ничего не говорит, и некоторые, быть может, даже и не замечают его присутствия. Но едва начнут обнаруживаться какие-нибудь трудности, как это сразу же чувствуется. Появляется изумительное чувство уверенности. Каждый делает на своем посту всё, что только в его силах сделать. Если же положение будет дрянью, то мы знаем, что Амундсен выведет нас из него.

Я так хорошо понял Вистинга, когда тот сказал однажды во время нашей беседы обо всем этом: „Если бы у нас не хватило провианта, и Амундсен сказал, что кому-нибудь придется пожертвовать собой ради спасения других, то я с радостью и спокойно забрался бы в снежный сугроб, улегся бы там и умер“.

Этим всё сказано и здесь мне нужно было бы кончить. Но я не могу еще расстаться с бумагой и хочу сохранить для потомства — хотя это, быть может, звучит и очень претенциозно — красивейшее из того, что я пережил за свою жизнь.

Произошло это здесь, в тот дивный июльский день, когда мы вернулись домой, в Осло, после своего путешествия, и Амундсен стоял на пристани и ему нужно было отвечать на приветственные речи. Случайно у него был с собою наш национальный флаг, который развевался на воздушном корабле в течение всего нашего полета. И вот Амундсен сказал:

— Многие задавали мне вопрос, что именно так влекло меня всегда к этим путешествиям.

Он вынул флаг, развернул его и поднял высоко над толпой:

— Вот что! Вот, кто увлекал меня всегда!

Руал! Ты был взволнован, произнося эти слова. Но ты вызвал слезы и на наших глазах. На глазах твоих

товарищей. Мы, имевшие счастье узнать тебя во время работы под твоим руководством, мы знали, что слова твои, продиктованные прекраснейшим из всех чувств, любовью к родине, в твоих устах не были лишь пустой фразой. Не были одеждой, которую человек надевает на себя по случаю праздника, или когда человек действует под влиянием известного настроения. Для тебя это чувство было основным в течение всей твоей жизни. Им была проникнута каждая твоя мысль — „Как бы мне лучше всего одарить свою родину!“

Северо-западный проход. Южный полюс. Северо-восточный проход. Шпицберген—Северный полюс—Аляска.

Быть может, это моя лебединая песнь, как писателя — как знать, чего не знаешь? — но я не могу вложить в нее лучшего содержания, чем слова:

— Спасибо, Руал! Спасибо тебе от всех нас!

ПОГОДА И ПРЕДСКАЗАНИЯ
ПОГОДЫ ВО ВРЕМЯ ПОЛЯРНОГО
ПОЛЕТА

ФИНН МАЛЬМГРЕН

ПОЭМА И ПЬЕСЫ
ПОЭМА И ПЬЕСЫ
ПОЭМА И ПЬЕСЫ
ПОЭМА И ПЬЕСЫ

ПОЭМА И ПЬЕСЫ

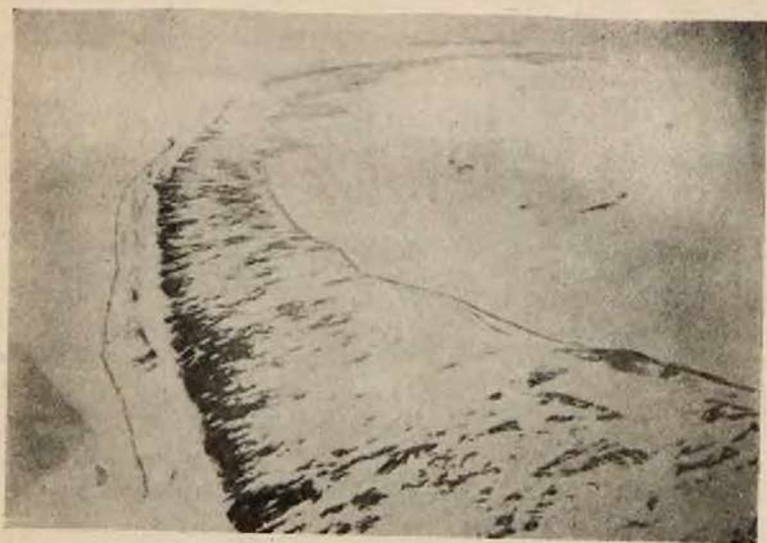
ПОГОДА И МЕТЕОРОЛОГИЧЕСКИЕ ПРЕДСКАЗАНИЯ ВО ВРЕМЯ ПОЛЕТА ЧЕРЕЗ ПОЛЮС.

Тот, кто следил за полетом „Норвегии“ из Италии до Аляски, не мог не заметить, что все трудности, с которыми ей приходилось бороться, зависели от неблагоприятной погоды. Для того, чтобы полет был проведен удачно, нужны были известные, очень благоприятные метеорологические условия. И как только они становились неблагоприятными, обнаруживались затруднения. Но, с другой стороны, из описания полета видно, что погода, в общем, благоприятствовала на всех этапах. И это не является случайностью. Благодаря продуманному плану и, отчасти, произведенным работам, удавалось пускаться в путь в такие моменты, когда погода „должна“ была быть хорошей. Прежде чем рассказывать об организации телеграфной службы и о работе метеоролога на борту, посмотрим, какие опасности угрожали „Норвегии“ со стороны погоды и какую роль при полете на воздушном корабле играют различные метеорологические факторы.

Ветер является наиболее важным фактором при всяком летании. При полете на воздушном корабле ветер играет большую роль не только при самом полете, но также при старте и при спуске. Дело в том, что при ветре опасно выводить корабль из ангара или после оконченного полета снова вводить его туда. Ветер может подхватить корабль, который при своей большой площади представляет благодарный объект для него, и придавить

его к раме ворот. А этого не выдержит ни один воздушный корабль, его хрупкие стальные части не переносят сколько-нибудь значительного давления. Опасность будет, конечно, больше всего, когда ветер, во время прохождения кораблем ворот, будет как раз сбоку, или же, если ветер порывистый. В таких случаях достаточно скорости в 4—5 м в секунду, чтобы уже сделать маневр ввода или вывода опасным. Такое влияние ветра при старте и посадке часто бывает большой помехой. За время путешествия от Рима до Теллера три раза ветер на месте старта мешал нам вывести „Норвегию“ из ангара. Таким образом старт не состоялся, хотя остальные метеорологические условия были, как будто бы, очень благоприятны. Пытались уменьшить трудности при старте и спуске, устанавливая причальные мачты. Благодаря им, можно производить маневры при сравнительно сильном ветре, вне зависимости от направления ветра на аэродроме. На пути до Аляски у нас были мачты в Осло, в Вадсб и Кингс-Бэе.

Воздушный корабль не обладает большой скоростью современного аэроплана; так, например, нормальная скорость „Норвегии“ достигала всего 80 километров в час. Ясно, что при такой скорости земная скорость значительно уменьшается даже при умеренном противном ветре. Сильный боковой ветер тоже неблагоприятен, так как он дает сильный дрейф, что заставляет штурмана держать к ветру, из-за чего земная скорость всегда уменьшается. С другой стороны попутный ветер, конечно, благоприятнее, так как он уменьшает время полета. Впрочем сильный попутный ветер, как и всякий ветер большой силы, опасен. Это происходит из-за того, что штормовые ветры обычно сопровождаются вихрями и другими возмущениями в воздушном океане, поэтому различные части корабля подвергаются различному давлению и в различных направлениях. Это дурно сказывается на корабле, и, в худшем случае, может разорвать его на части. Мы встретились



Берег Аляски у мыса Барроу.



Уэрайт на Аляске.



Амундсен, снятый сейчас же после того, как „Норвегия“
опустилась в Теллере.

с такими вихрями к северу от Ленинграда, над пространством земли, отделяющим Ладожское озеро от Онежского. Они были вызваны, вероятно, разницей в температуре и давлении надо льдом, покрывающим озёра, и над землей, разделявшей их.

Но не только ветер опасен для воздушного корабля. В холодных областях некоторые виды осадков могут тоже причинять большие неприятности. Впрочем, всякие осадки неблагоприятны для полета, так как они уменьшают поле зрения и тем самым затрудняют навигацию. Еще хуже бывает, когда осадки скопляются на корабле в замерзшем виде, или когда кораблю каким-либо иным путем угрожает опасность обледенения. Переохлажденный дождь и мокрый снег, вот примеры опасных для дирижабля осадков. Из них переохлажденный дождь опаснее всего, так как капли дождя замерзают, встречая корабль, и образуют компактный слой так называемого „гладкого льда“. Подобный же слой образуется при полете через туман, состоящий из переохлажденных капель воды. Такие обледенения встречаются обыкновенно при температурах немого ниже точки замерзания. При более низких температурах опасность меньше, но даже при температуре до -15° не исключена возможность образования на баллоне покровов из льда и инея, особенно, если путь лежит через туман или влажный воздух. Но при низкой температуре иней сравнительно легкий, и слой, образуемый им, так непрочен, что сдувается при сильных порывах ветра. Опасность при обледенении заключается в том, что баллон в короткий срок может стать слишком тяжелым. Уже слой льда толщиной в 1 мм на всей поверхности „Норвегии“ увеличивает ее вес на несколько тонн. Так как лед не отлагается равномерно на всей поверхности корабля, а чаще всего на частях, подвергнутых влиянию ветра, т.-е. спереди, то это обстоятельство нарушает первоначальное равновесие корабля, и он становится слишком тяжелым.

Если обледенение началось, создается очень опасное положение и командиру нужно сделать все, что в его силах, для того чтобы выйти из области обледенения. Иногда это удается достигнуть, переменив высоту полета. Часто можно подняться над переохлажденным туманом. В иных случаях можно попытаться просто лететь к цели другим путем. Этот способ можно посоветовать особенно в тех случаях, когда есть возможность выбирать между путем, идущим над землей, и путем, идущим над морем. Если обледенение застигнет на одном из этих путей, то часто бывает, что на другом можно избежать опасности. Если нет никакой возможности выйти из области обледенения, то нужно повернуть обратно. Если ветер попутный и до земли недалеко, то можно остановить моторы и дрейфовать по ветру. В этом случае обледенение значительно уменьшается, особенно, если оно вызвано туманом или влажным воздухом.

Мы рассказали, какое влияние оказывают на корабль ветер и осадки. Теперь мы, в нескольких словах, коснемся еще одного метеорологического фактора, который имеет чрезвычайно большое значение для летчика, — а, именно, видимости. При полете должна быть хорошая видимость. Туман является большой помехой для навигатора, так как он закрывает землю и не позволяет делать необходимых наблюдений над дрейфом. Туман делает невозможной посадку, если даже корабль и достиг места спуска. Для воздушной экспедиции, исследующей новые области, туман является особенно неприятным. Так, например, густой туман мог легко свести на-нет всё значение нашего путешествия Свальбард — Аляска. Когда составлялись планы полета, туману было уделено особое внимание, и путешествие было нарочно предпринято в то время года, когда вероятность встретить туман была наименьшей.

В Ледовитом океане больше всего туманов бывает в летние месяцы, в июне, июле и августе. Все море

в это время покрыто плавучим льдом, и его температура не может подняться выше нуля. Благодаря этому, поверхность моря имеет всё время низкую температуру и стремится охладить массы воздуха, приносимые к ледяной полярной шапке из более теплых местностей. При охлаждении этих воздушных масс, часть их влаги выделяется в виде тумана. Весной же, наоборот, почти не бывает тумана, так как охлаждения от соприкосновения с поверхностью моря не происходит. Раньше этого времени холод и мрак делают невозможным продолжительный полет, а уже в мае начинают появляться туманы. Поэтому перелет Свальбард — Аляска был назначен на конец апреля, но затруднения с постройкой ангара и мачты в Кингс-Бэе задержали старт. Поэтому-то во время полета через Ледовитый океан мы встретились с туманом, хотя он не был настолько силен, чтобы серьезно помешать нам исследовать неизвестные области.

После всего вышесказанного понятно, какое роковое влияние могла во многих случаях оказать погода на полет на воздушном корабле. Поэтому нужно было организовать полет от Рима до Аляски так, чтобы погода на всех этапах была наиболее благоприятной. В виду этого руководители экспедиции должны были иметь возможность получать советы от компетентных лиц о наилучшем времени для старта для каждого этапа. Позднее, во время самого полета, нужно было постоянно иметь кого-нибудь, кто мог бы давать необходимые советы и сведения в области метеорологии.

Метеорологическая служба, необходимая для удачного проведения экспедиции, распадается, как сказано выше, на две части: обслуживание перед стартом и работа во время полета. Что касается первой части, то было решено, что время старта в каждом новом месте отлета должно определяться при сотрудничестве метеоролога экспедиции с местным институтом. Благодаря любезности различных властей, метеоролог экспедиции имел возмож-

ность анализировать погоду данного дня в местном институте, благодаря чему получалась самостоятельная законченная картина состояния погоды. В Риме и Кингс-Бэе экспедиция и до старта вела метеорологическую работу самостоятельно.

Во время полета на борту „Норвегии“ был собственный метеоролог. На его обязанности лежало предсказание погоды и подача руководителям советов в делах, где погода имеет большее или меньшее влияние. Так, например, на его обязанности лежало выяснять при помощи синоптических карт наилучшее направление полета, а при помощи полученных по телеграфу сведений о показаниях специально пускаемых маленьких воздушных шаров указать наивыгоднейшую высоту полета. Кроме того, он должен был давать приблизительные заключения о барометрическом давлении, температуре и других метеорологических данных на месте спуска, если по телеграфу не было получено сведений. И, наконец, метеоролог должен был производить метеорологические наблюдения во время полета „Норвегии“. Сюда входили, между прочим, измерение давления, температуры и влажности, а также наблюдение за облачностью и пр. Во время перелета над Ледовитым океаном производилось также измерение воздушного электричества.

Для составления предсказаний погоды на борту корабля метеорологу „Норвегии“ необходимо было иметь тот же материал, получаемый по телеграфу, что и всем метеорологическим институтам Европы. Этот материал, принимавшийся нашим радиотелеграфистом, состоял из наблюдений, произведенных несколько раз в день в большинстве европейских стран, а также на многих судах в Атлантическом океане и в Средиземном море. Кроме этих обычных телеграмм, „Норвегия“ получала еще специальные рапорты, отправлявшиеся исключительно ради нас. В них заключались, главным образом, данные о погоде на пути нашего следования, а иногда и краткие

предсказания погоды на ближайшее время. Телеграфисту „Норвегии“ часто удавалось вступать в непосредственную связь с тем или иным институтом, и тогда мы могли задавать ему вопросы о том, что нас интересовало. Но организация метеорологической работы будет видна яснее всего из краткого перечисления тех вспомогательных средств, которые были в распоряжении метеоролога на различных этапах пути от Рима до Теллера.

Старт из Италии для этапа Рим — Пулхэм был определен при сотрудничестве с римской центральной станцией по предсказанию погоды и ее заведующим, профессором Эредиа (Eredia). Перед самым стартом мы получили телеграмму из Франции, где говорилось, что момент для старта неблагоприятен. Мы и сами не считали состояние погоды идеальным, но так как, по всей видимости, оно должно было в ближайшие дни еще ухудшиться, то мы решили, что все же нужно отправляться. Во время полета мы получили много ценных специальных телеграмм из Франции и Англии, которые нам особенно помогли в конце перелета, когда мы встретились с различными трудностями. В Северной Франции корабль был настигнут сильным циклоном, шедшим с юга. Подул резкий северо-восточный ветер, который в высокой степени уменьшил нашу скорость. Только пустив полным ходом все три мотора „Норвегии“, мы смогли избежать циклона, так что в Англии спустились уже при идеальной погоде.

Мы опустились в Пулхэме. Английский метеорологический институт устроил там специально для нас свое отделение. Им заведывал мистер Джиблетт, один из лучших „предсказателей“ Англии. В Пулхэм приехал также и известный норвежский метеоролог д-р Я. Бьеркнес, который в то время был в Англии. Оба этих ученых помогли экспедиции, после двух-трех дней пребывания в Пулхэме, продолжать свой путь в Осло.

Старт произошел при благоприятном ветре, но над Северным морем мы встретились с туманом. У норвеж-

ских берегов туман рассеялся, и видимость была хорошей, когда мы, после быстрого перелета, опускались в Осло. Во время полета мы наладили связь с Норвежским метеорологическим институтом, который посылал нам каждый час рапорты с места спуска. Сейчас же после прибытия метеоролог „Норвегии“ посетил центральную метеорологическую станцию в Осло. И результатом этого визита явился отлет „Норвегии“ в тот же день в Ленинград. Дело в том, что метеорологи сочли продолжительное пребывание в Осло опасным, так как с запада приближалась непогода.

Характерной особенностью перелета Осло — Ленинград был туман. Туман лежал над всей Швецией и простирался дальше над Балтийским морем. Он начал рассеиваться только у входа в Финский залив. Такой продолжительный туман, разумеется, затруднял навигацию, так что мы только после больших затруднений смогли опуститься у Троцка (б. Гатчины), — небольшого города вблизи Ленинграда. В Ленинграде нам оказывал всемерную помощь центральный метеорологический институт, который, — кстати сказать, — оказался прекрасно организованным учреждением! Благодаря ему, нам были для нашего дальнейшего полета обещаны дополнительные телеграммы. Эти телеграммы сослужили нам большую службу на этапе Ленинград — Вадсё — Кингс-Бэй.

Эта часть путешествия многими считается самой трудной. И правда, есть много причин, заставляющих считать этот этап опасным. Море между Северной Норвегией и Свальбардом является одним из самых бурных в мире, а, к тому же, весной там весьма возможны образования тумана и обледенение корабля. Кроме того, само расстояние очень велико. Для того, чтобы на этом этапе корабль мог отправиться в путь и опуститься на землю, нужна тихая или почти тихая погода в трех местах: в Ленинграде, Вадсё и Кингс-Бэе. Наконец, по крайней мере на местах посадки должна быть хорошая видимость.

Нелегко предсказать погоду на добрых двое суток вперед, а как раз это-то нам и приходилось делать в Ленинграде. Особенно трудно предсказывать погоду в северной Европе, где телеграфирующие станции сильно разбросаны, а на море редко бывают суда, рассылающие наблюдения.

Но экспедиции была оказана помощь. Кроме советов русских метеорологов, мы получали ежедневно сообщения от центральной метеорологической станции в Тромсё, а этот институт, пожалуй, лучше всех знаком с погодой в Ледовитом океане. Эти телеграммы, к сожалению, приходили в Ленинград с некоторым опозданием, но все же телеграмма, пришедшая в ночь перед отлетом, пришла как нельзя более кстати, так как она подтвердила нам, что время, выбранное для уже назначенного старта, было благоприятно.

Полет из Ленинграда на север прошел при противном ветре, но в остальном условия были благоприятны. По мере приближения к Северной Норвегии мы стали помимо обычных сведений получать еще специальные телеграммы каждый час. В них заключались сведения о погоде в Северной Норвегии, на Свальбарде, а также на двух маленьких островах в Норвежском море: Ян-Майяне и Медвежьем острове. Таким образом, погода не могла преподнести нам никакого неприятного сюрприза, и мы имели возможность во-время вернуться, если бы погода в Ледовитом океане стала бы слишком неблагоприятной.

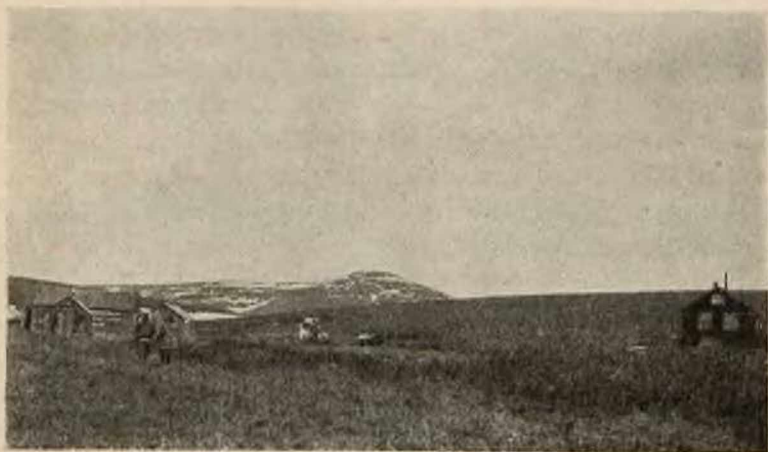
До Вадсё все шло хорошо. Мы остановились там на несколько часов для пополнения запасов бензина и газа. На пути между Вадсё и Свальбардом погода стала гораздо хуже, до Медвежьего острова нередко встречался туман. Позднее, у южного берега Свальбарда, „Норвегия“ несколько раз попадала в сильный снег. В это же время была получена из Кингс-Бэя телеграмма, где говорилось, что там шел густой снег. Положение было угрожающее, но так как синоптические карты показали

нам, что снег вряд ли будет идти непрерывно, то мы продолжали полет, решив, что видимость, пока снег не идет, будет достаточной. И правда, при спуске в Кингс-Бэе поле зрения было достаточно велико. На этом этапе мы с удовольствием заметили, что обычный сухой снег не пристает к кораблю, а сметается при каждом сильном порыве ветра. Мокрый снег, вероятно, опаснее, но с ним нам не пришлось встретиться за весь наш полет.

В Кингс-Бэе мы организовали нашу собственную станцию „предсказаний погоды“, которая имела то достоинство, что у ней была постоянная тесная связь с институтом в Тромсё. Необходимые телеграммы получались и отправлялись отчасти через радио-станцию Кингс-Бэя, отчасти через норвежское военное судно „Хеймдаль“, которое было послано на Свальбард исключительно ради нас.

Когда мы в Кингс-Бэе обсуждали вопрос о погоде, наиболее благоприятной для полета через полюс, нам приходилось принимать во внимание и подъемную способность корабля, которая должна была быть возможно большей, чтобы корабль мог поднять все необходимое для последнего этапа. Подъемная способность корабля в большой степени зависит от температуры и давления. Температура должна быть низкая, а давление высокое, потому что при падении температуры на один градус и при подъеме барометра на один миллиметр мы выигрывали в подъемной способности соответственно на 70 и 30 килограммов. Но главнейшими условиями удачного полета теперь, как и всегда, были благоприятный ветер и хорошая видимость.

Нам пришлось прождать несколько дней в Кингс-Бэе, прежде чем мы смогли подумать о продолжении пути. Причиной тому была порча одного из моторов, который пришлось менять. В это время наш маленький институт интенсивно работал. Каждый день вычерчивалось три синоптических карты, основанных на наблюдениях, произведенных в 7, 13 и 18 часов по среднему Гринвичскому



Теллер.



Оригинальный способ передвижения: дрезина, которую тащат собаки.
Аляска.



Лагерь золотоискателей в Теллере.



Промывание золотоносного песка. Теллер.

времени. Кроме того, итальянский аэролог, брат Нобиле, несколько раз в день делал наблюдения над маленькими воздушными шарами (pilotballoner). При помощи этих шаров определялись направление и скорость ветра в верхних слоях воздуха.

Во время нашего ожидания была идеальная для полета погода, что подтвердил нам и командор Бэрд. Ведь он в один из таких дней совершил свой знаменитый полет к полюсу и, вернувшись, рассказал о ясной солнечной погоде и слабых ветрах.

Мало-по-малу приближалось то время, когда и мы должны были подумать о полете. Вечером 10 мая было объявлено, что корабль готов. Теперь дело оставалось за метеорологами.

Синоптические карты того вечера указывали на благоприятную погоду. Большая область высокого давления тянулась от Новой Земли через полюс до самой Канады. Мы, как раз, и надеялись на максимальное барометрическое давление. Оно обещало нам сравнительно холодную, ясную погоду и переменные, слабые ветры над ледяной полярной шапкой. Судя по картам, Свальбард находился на западном краю области высокого давления. Единственные неблагоприятные сведения были получены с мыса Барроу, на северном берегу Аляски, — в них говорилось о тумане вдоль берега. Мы надеялись, что туман рассеется к тому времени, когда мы туда прилетим, и поэтому решили лететь. Центральная метеорологическая станция в Тромсё и метеоролог экспедиции сходились во мнении, что момент для старта удачный. Руководители назначили старт на час ночи с 10 на 11 мая.

Пока намечались эти оптимистические планы старта, в Кингс-Бэе стал задувать ветер. Чем дальше к вечеру, тем ветер становился всё сильнее, и к 11 часам стало ясно, что старые враги экспедиции, местные ветры во круг ангара, помешают старту. Ветер дул не очень силь-

ный, но порывистый, как это часто бывает в фьордах, окруженных горами. Было решено, что при таких обстоятельствах опасно выводить корабль из ангара. Большинство членов экспедиции отправились спать, им было сказано, что их разбудят, если ветер прекратится. Меньшая же часть осталась у ангара караулить погоду.

Пришлось долго бодрствовать. Дважды ветер настолько стихал, что уже посылали будить спящих. Но, как только посланные пускались в путь, ветер поднимался снова, и приходилось на время оставлять спящих в покое. Только к шести часам утра ветер настолько улегся, что можно было разбудить спавших и приступить за приготовления к отлету.

За ночь погода начала портиться: на Ян-Майяне стал падать барометр. Это означало, что приближается циклон, который мог бы плохо повлиять на высокое давление на Свальбарде. Это обстоятельство давало нам тем больше оснований использовать уменьшение силы ветра, наблюдавшееся к утру. Если бы нам не удалось пуститься в путь теперь же, то могли пройти недели, прежде чем снова представился бы благоприятный случай. Поэтому капитан Амундсен решил попробовать вывести корабль из ангара, хотя, пока шли приготовления, ветер снова немного усилился.

Маневр был произведен в половине девятого, по среднему Гринвичскому времени. (Это время указывается и в дальнейшем.) Мы с волнением следили за тем, как корабль медленно выползал из ангара, но все обошлось благополучно, и минуты через две „Норвегия“ уже стояла под лучами солнца на площадке перед ангаром. Через несколько минут, в 8 часов 55 минут полет начался.

Я думаю, прежде чем начать рассказ об этой последней части полета, полезно будет сообщить о мерах предосторожности, которые были приняты, чтобы оградить экспедицию от неприятных сюрпризов со стороны погоды. Зимой 1925—26 года мы работали над проведе-

нием в жизнь такого порядка, который обеспечил бы „Норвегии“ во время полета через полюс получение точных метеорологических сведений из северной части Европы, Азии и Америки.

В первую очередь вопрос касался собирания необходимых наблюдений. С Европой дело обстояло просто, так как здесь имеется много хороших станций, лежащих далеко на севере. Так, например, различные государства отсылают по радио регулярные сведения о наблюдениях в Исландии, на Свальбарде, Ян-Майяне, Медвежьем острове, Новой Земле, Вайгаче, в Северной Норвегии и северной части СССР, в Швеции, Финляндии и северной части Атлантического океана. Что касается Азии, то в русских рапортах есть сведения о наблюдениях в Якутске и местностях, расположенных вдоль сибирской железной дороги. Благодаря любезности Советской власти, в рапорт были включены метеорологические телеграммы из Анадыря, маленького местечка у Берингова моря, и таким образом сведения из Азии можно было считать удовлетворительными. Хуже всего дело обстояло с Америкой. Те рапорты, которые посылались оттуда по радио, заключали в себе только разрозненные и запоздалые сообщения из Аляски и Канады, а ведь это были наиболее важные для нас области. Но все же директору Хессельбергу удалось, путем обращения к Weather Bureau (Бюро Погоды) в Вашингтоне, добиться пополнения обычных рапортов сведениями с самой северной части континента. Кроме того, нам был обещан ежедневный рапорт, содержащий наблюдения, произведенные в различных местах Аляски: в С-т Поле (St. Paul), Номе (Nome), Игле (Eagle), Кордове (Cordova) и Кодиаке (Kodiak).

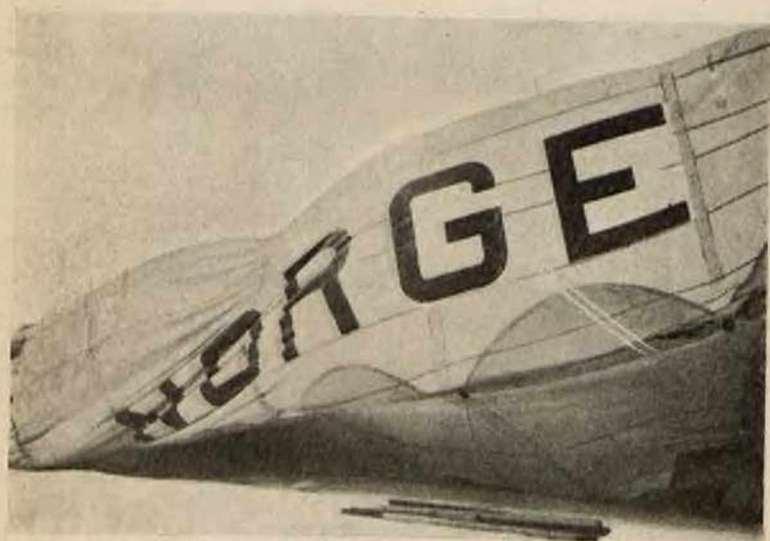
После того, как получение необходимых сведений было обеспечено, возникала другая задача: отыскание наиболее надежного пути для доставления этих сведений метеорологу „Норвегии“. Обычный метеорологический инсти-

тут получает большинство сведений, слушая в известном порядке и через определенные промежутки времени радио-станции различных стран. Но было мало вероятия, что „Норвегия“, во время полета через полюс, будет слышать эти беспроволочные центральные станции. Уж очень велико расстояние до них! Оставался один только способ: собирать радио-телеграммы различных стран в каком-нибудь одном месте и затем пересылать их „Норвегии“ через большую радио-станцию, достаточно сильную, чтобы ее было слышно на всем пространстве Ледовитого океана. Такая сильная станция имеется на западе Норвегии, это Ставангер-Радио. Заявление, поданное Норвежскому телеграфному ведомству, в котором излагалась просьба о предоставлении этой станции для пересылки метеорологических телеграмм „Норвегии“, было любезно удовлетворено, и телеграфное управление предоставило станцию в безвозмездное пользование экспедиции.

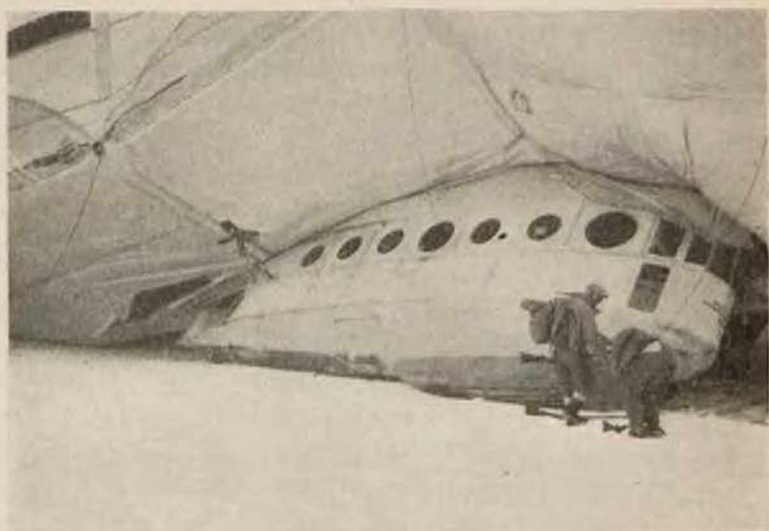
Ставангер-Радио обещало посылать телеграммы в 6.10, 8.30, 11.20, 14.40, 17.20, 20.00 и 21.20. Как видите, ночью в цепи сообщений есть перерыв. Это было сделано, чтобы дать телеграфисту „Норвегии“ некоторый отдых. Телеграммы должны были содержать все необходимые наблюдения, за исключением Кордовского рапорта. Мы надеялись, что этот рапорт, которого нельзя слышать в Норвегии, мы сможем принимать непосредственно, когда корабль приблизится к Америке.

Наблюдения, получаемые „Норвегией“, должны были наноситься на синоптические карты. Метеоролог должен был вычерчивать три таких карты в день. При помощи этих карт можно было предсказывать погоду. На карте также должны были отмечаться те наблюдения, которые могли производиться на самом корабле.

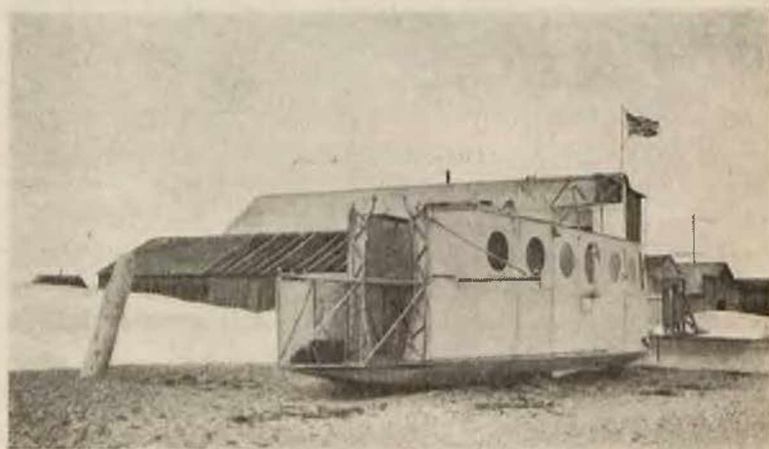
Познакомившись с тем, как мы предполагали организовать метеорологическую работу во время полета через полюс, вернемся снова в Кингс-Бэй, где воздушный корабль только что поднялся над покрытой снегом землей.



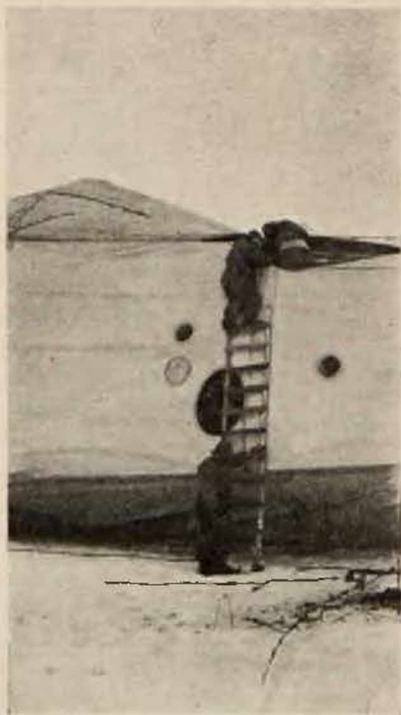
Разборка корабля.



Разборка корабля. Гондола управления.



Гондола управления после разборки корабля.



Разборка корабля.



Разборка корабля. Металлический остов. Видны баки для бензина.



Разборка корабля. Носовая часть.

Полет начался, как было сказано раньше, 11 мая в 8.55. Температура была -8° , давление 771 мм. У земли дул слабый восточно-юго-восточный бриз, который на высоте около 200 м. переходил в более сильный юго-восточный. Но он продолжался недолго. Уже через полчаса он стих совершенно, и только в 11 часов снова задул южный и юго-восточный ветер. Эти благоприятные ветры дули до семи часов вечера, когда они сменились слабым северо-восточным бризом. Но и он скоро стих, так что к 10 часам вечера был уже полный штиль.

Граница между открытой водой и пловучим льдом Ледовитого океана была пройдена после двухчасового перелета. После этого мы видели открытую воду только изредка в полыньях. Температура на высоте полета все время опускалась от -5° над Кингс-Бэем до -12° на 88° широты, на европейской стороне. С этого пункта она начала медленно подниматься.

В продолжение одиннадцати слишком часов мы летели под лучами солнца, только на 87° нам встретился туман, который быстро рассеялся. Между 88° и 89° мы попали опять в пояс тумана. Но туман лежал так низко, что мы смогли пролететь над ним, поднявшись на высоту 700 м.

На самом же полюсе туман рассеялся. Состояние погоды на этой желанной для многих точке земного шара, в тот момент, когда мы были там, можно описать в нескольких словах. Большая часть неба была покрыта облаками *stratocumulus* и *altocumulus* (облачный покров 7). Был полный штиль. Температура на высоте 300 м. -11° , барометрическое давление на уровне моря около 775 мм. Воздух — сначала немного мгlistый, вскоре затем прояснился.

От полюса мы взяли курс на мыс Барроу. Полет от полюса сначала проходил при хорошей погоде, но между 86° и 85° мы встретили туман, распространившийся на большое пространство. Туман и снег не прекращались

Перелет через Ледовитый океан.

до самого нашего прибытия в Теллер. К счастью, туман не был настолько густ, чтобы закрывать от нас землю совершенно. Но, с другой стороны, он вызывал образование инея на баллоне, а этого мы, пожалуй, больше всего боялись. Образование льда на баллоне, как уже упоминалось выше, чрезвычайно опасно. Вероятно оно и было причиной первой воздушной катастрофы в Ледовитом океане, стоившей жизни пионеру полярной авиации, Андрэ, и его двум смелым спутникам.

Иней появился впервые на $85^{\circ} 30'$. Он в короткий срок покрыл все те части корабля, которые были подвержены влиянию сильного ветра. Иней отлагался главным образом на выдающихся металлических частях корабля, на инструментах и т. п., но он осаждался также и на деревянных пропеллерах и на канатах. Меньше всего иней было на самой оболочке. Это, быть может, объясняется тем, что она обогревалась газом, который, вероятно, был теплее окружающего воздуха.

Как только иней стал образовываться, были приняты меры, чтобы выйти из области обледенения. Первым маневром было увеличить высоту полета до 800 м, чтобы подняться над поясом тумана. Но это не удалось. Туман на большей высоте был, как будто, легче, но зато образование льда происходило сильнее. Тогда мы попытались опуститься возможно ниже и продолжать полет в каких-нибудь двухстах метрах над льдом. Так было лучше. Метеоролог, который внимательно следил за образованием льда на различных высотах, объявил, что отложение льда стало совсем незначительным. Причиной этого было то, что температура в нижних слоях воздуха, ближе ко льду, была на три—четыре градуса ниже, чем в высоких слоях, а, как сказано выше, опасность обледенения меньше при низких температурах. Но после непродолжительного полета на этой высоте, образование инея снова увеличилось, и нам снова пришлось менять высоту. На этот раз — это было приблизительно на 83° — нам посча-

сталивалось подняться над туманом, и хотя некоторое отложение инея и наблюдалось, но оно было так незначительно, что мы могли считать себя спасенными. Затем до 74° широты мы летели над туманом, в котором все-таки попадалось много просветов. Над нами небо было безоблачно. Ветер был, в общем, благоприятный на всем протяжении от полюса до 80°, но потом задул довольно сильный юго-восточный бриз, который значительно уменьшил нашу скорость.

На 74° мы вошли в туман, над которым нельзя уже было подняться. Образование инея снова началось и на этот раз еще сильнее прежнего. Через полчаса мы вылетели из опасной области, но зато пошел снег. В дальнейшем, мы не раз снова подвергались обледенению. Путем постоянных наблюдений над количеством отлагающегося льда и, соответственно с этим, поисков наиболее выгоднейшей высоты полета нам удалось избежать катастрофы, которая иначе была бы неизбежной. О том, что опасность обледенения действительно была велика, свидетельствует лучше всего тот факт, что при спуске вес льда, скопившегося на баллоне, оказался равным одной тонне. Этот лед отлагался, главным образом, на передней части корабля, что без сомнения нарушило бы равновесие, если бы мы не противодействовали этому, расходуя во время полета бензин главным образом из передних баков.

Но не одно только обледенение причиняло нам неприятности во время второй половины полета через полюс. С нами случилось и другое несчастье, которое, пожалуй, было хуже первого: наша радио-станция перестала работать. Это случилось, когда мы находились еще далеко от берегов Аляски. Причиной этому были отчасти электрические возмущения в воздухе, отчасти обледенение антенны. А это означало перерыв в получении метеорологических телеграмм!

До этого метеорологические работы происходили по намеченному плану. Ставангер-Радио отправляло необхо-

димые сведения о наблюдениях в установленные часы, а метеоролог на борту корабля наносил эти наблюдения на свои карты. По мере приближения к берегу нам нужны были карты, составленные по самым последним данным, для определения наиболее благоприятного места для спуска и лучшей дороги к этому месту. И вот этих-то карт мы и не могли составить!

По понятным причинам нам хотелось отпустить как можно южнее. Уже в начале путешествия мы решили, что „Норвегия“, если не помешает погода, долетит до самого Номе, небольшого городка на южной стороне полуострова Сиуорд. Последняя синоптическая карта указывала на циклон, центр которого через два дня должен был находиться где-нибудь в Аляском заливе. Но эта карта уже не годилась, так как мы достигли северного берега Аляски спустя сутки после ее составления. Руководствуясь все же этой картой, мы полагали, что в Номе должна была быть погода, благоприятная для спуска, потому что ветер вдоль западного берега Аляски, по всей вероятности, был северный. Это обеспечивало бы нам попутный ветер, а так как Номе защищено от северных ветров, то это значило, что и по отношению к ветру условия для спуска будут благоприятны. Поэтому руководители решили попытаться достигнуть Номе или какого-нибудь другого пункта на южном берегу полуострова Сиуорд.

В 7 ч. 25 м. утра 13 мая мы увидели землю недалеко от мыса Барроу. Ветер перешел мало-по-малу из умеренного юго-восточного бриза в очень свежий западно-юго-западный ветер, и воздух был насыщен парами. Время от времени перепадал снег. Температура была — 2°.

Пролетев несколько часов вдоль берега в юго-западном направлении, мы миновали полуостров, лежащий севернее залива Коцебу, и направились дальше, к Берингову проливу. Ветер постепенно переходил в северо-западный и всё усиливался, при чем его скорость иногда достигала 18 м в секунду (8 баллов). Корабль выказал

большую стойкость, несмотря на то, что он, вероятно, подвергался весьма сильному давлению со стороны чрезвычайно беспокойного воздуха. Кривая барографа показывает, что корабль в доли минуты порывами ветра бросало больше, чем на 100 м вверх и вниз! Стоя на киле в одной части корабля и смотря вдоль корабля, можно было видеть, как весь стальной скелет изгибался при порывах ветра. Положение было так опасно, что руководители экспедиции решили спуститься на ближайшей земле, тем более, что снова началось обледенение.

Поэтому мы полетели внутрь залива Коцебу, пока не увидели землю на северной стороне залива. Определив свое положение, мы полетели снова дальше, следуя вдоль берега в западном направлении. Ветер всё бушевал и несколько успокоился только, когда мы обогнули мыс Принца Уэльского, самый западный пункт полуострова Сиуорд. Но, все же, порывы ветра были очень сильны, так что корабль плохо слушался руля.

Условия для спуска были неблагоприятны, уж слишком силен был ветер! Единственно, на что мы могли надеяться, это на то, что ветер у земли гораздо слабее, что было весьма вероятно, так как берег, как мы и ожидали, защищен от ветра высокими горами. Видимость, к счастью, улучшилась за последние несколько часов, и туман, таким образом, больше не мешал навигации.

Корабль находился в воздухе уже 70 часов, и всем хотелось поскорее опуститься на землю. Поэтому, когда мы увидели маленькую лагуну у берега и нам показалось, что это благоприятное для спуска место, то руководители оставили мысль о полете до Номе и решили опуститься в лагуну. На берегу находился маленький городок, по имени Теллер, и было решено опуститься возможно ближе к нему.

Спуск произошел в 8 часов утра 14 мая. Все сошло благополучно, главным образом, благодаря благоприятным атмосферным условиям. Северо-западный ветер

сильно ослабел незадолго до спуска и задул снова с прежней силой, только когда корабль уже ошвартовался.

Погода при спуске может быть описана в нескольких словах. Температура была $+2^{\circ}$. Небо покрыто дождевыми тучами (nimbus), хотя в данный момент осадков не было. Видимость была хорошей, в то время как в Номе был туман. Из этого видно, что спуск в Теллере, с метеорологической точки зрения, был гораздо более выгодным, чем предполагавшийся спуск в Номе. Если последний и не был бы невыполнимым, то все же представил бы большие затруднения.

Автор этих строк задавал себе вопрос, не смогли бы мы избежать многих из тех опасностей, с которыми мы встретились в Аляске, направившись в Фербенкс, или какое-нибудь другое место внутри страны. Погода там должна была быть гораздо лучше, чем у берегов. Но, чтобы достигнуть одного из этих мест, нам пришлось бы перелететь через пояс густого тумана, лежавшего на горах северной Аляски, а это было бы очень опасным предприятием. При полете над туманом, когда нельзя производить измерений дрейфа, можно понемногу удалиться на большое расстояние от того места, где, как кажется, находишься. Если же полет происходит над горами, и высота полета невелика, как это всегда бывает при полете на дирижабле, то рискуешь налететь на горную вершину, которая по расчетам должна была находиться далеко от пути следования корабля. Поэтому автор должен признать, что полет к Теллеру и спуск там были разумнейшим поступком при том состоянии погоды, которое было во время нашего полета.

На этом кончается сообщение о погоде во время полета и о нашей борьбе с ней, и мне остается только прибавить несколько слов о научных результатах экспедиции.

Быть может, немного смело писать о научных результатах экспедиции, когда еще часть наблюдений не обра-

ботана. Но, все же, уже теперь можно, до некоторой степени, сказать о том, что даст ценные научные результаты.

Бесспорно, самой большой заслугой экспедиции является то, что ей удалось установить тот факт, что между полюсом и мысом Барроу нет земли. Этим самым, наконец, окончен старый научный спор.

Есть много теорий, которые утверждают, что в области, над которой мы пролетели, находится значительных размеров континент. Научно наилучше обоснованная теория была выдвинута американцем Гаррисом, который, на основании наблюдений над приливами, утверждал, что к северу от острова Врангеля и мыса Барроу находится большая земля. Гаррис утверждал, что волна приливов в Восточной Сибири и на северном берегу Аляски распространяется с запада на восток, что, по его мнению, говорит о существовании большого материка к северу от этих берегов. Но результаты его наблюдений над приливами опровергаются д-ром Свердрупом. На основании гораздо более достоверных материалов, собранных за время экспедиции „Мод“ в 1922—1925 годах, ему удалось доказать, что волна приливов идет на упомянутые выше берега прямо с севера, пройдя весь путь от Европы над океаном, глубиной в 3000—4000 м. Опираясь на это, Свердруп отрицает существование какой-бы то ни было земли в тех местах, над которыми пролетала „Норвегия“, и наше путешествие подтвердило его мнение.

Этот результат является чисто географическим, но и метеорология отчасти обогатилась благодаря этому путешествию.

Одной из задач, поставленных экспедицией, является вопрос о полярном тумане. Чем объясняется тот факт, что над однообразной поверхностью Ледовитого океана появляются рядом области с туманом и без тумана, часто даже без изменений в температуре воздуха? Неужели же нижние слои воздуха так консервативны, что они сохраняют память о своем более южном существовании? Или

же это явление зависит, — хотя это кажется невероятным, — от теплового взаимодействия воздуха и льда?

Можно ждать также хороших результатов от произведенных на борту корабля наблюдений над электричеством воздуха, сводившихся к вычислению содержания в воздухе положительных и отрицательных ионов. Эти измерения представляют собой интерес в виду того, что нигде в другом месте на земле нет такой обширной области, где бы доступ ионам снизу был закрыт. Инструмент, которым производились измерения, был предоставлен экспедиции д-ром Бечуеком из Радиевого Института в Праге. Этот ученый вместе с метеорологом экспедиции и будет разрабатывать материалы.

Наконец, экспедиция получила некоторые результаты, которые могут быть названы практическо-метеорологическими. Оказалось, что перелет через Ледовитый океан на воздушном корабле вполне возможен, даже при неблагоприятных условиях, как это было и во вторую половину нашего полета.

Но, с другой стороны, у нас было столько трудностей при старте, во время обледенения и во время шторма в заливе Коцебу, что автор пришел к убеждению, что в будущем воздушные сообщения через Ледовитый океан (а когда-нибудь будут такие сообщения) будут производиться при помощи аэроплана! Для этого нужен, скажем, аэроплан с восемью моторами, который, в случае нужды, мог бы лететь и при четырех. Такой аэроплан был бы идеальным средством передвижения для полетов через полюс. Он дешевле, чем дирижабль, не только при покупке, но и на ходу, хотя бы уже потому, что он не требует больших вспомогательных команд при старте и спуске. Он летает быстрее и обладает лучшей сопротивляемостью против бурь и непогоды, а при своих небольших плоскостях не рискует пострадать от обледенения.

РАДИО-СТАНЦИЯ „НОРВЕГИИ“
И РАДИО-СЛУЖБА НА БОРТУ
ВОЗДУШНОГО КОРАБЛЯ

Б. А. ГОТТВАЛЬДТ

РАДИО-СТАНЦИЯ „НОРВЕГИИ“ И РАДИО-СЛУЖБА НА БОРТУ КОРАБЛЯ С 10 АПРЕЛЯ ПО 14 МАЯ 1926 ГОДА.

Седьмого ноября прошлого года вечером мне сообщили неожиданно по телефону, что со мной хотят говорить из Берлина. Это был капитан Рисер-Ларсен, который спросил, не возьму ли я на себя заботу приобрести нужные радио-приборы, предназначенные для воздушного корабля „Норвегия“, и вместе с тем прибавил, что и сам я должен тоже участвовать в полете. Конечно, на такое предложение нельзя было ответить не чем иным, как только немедленным согласием; во-первых, потому что это предложение, собственно говоря, отлично подходило к недавно лишь начатому мною делу — я работал в качестве консультанта по вопросам радио-техники, а, во-вторых, и не в меньшей степени, в силу того, что участие в неожиданном путешествии на полюс не каждый день достается на вашу долю! Я сейчас же занялся выяснением вопроса, какие из радио-приборов могут быть предложены нам различными главнейшими радио-фирмами, и из ряда предложений было выбрано предложение общества Маркони, как наилучшее всего отвечающее нашей цели.

При составлении расчета на оборудование аппарата мы исходили из того, что станция отправления должна быть сделана настолько сильной, чтобы при обыкновенных атмосферных условиях она могла поддерживать связь при дневном свете на расстоянии приблизительно в 1500 км

с обычными береговыми станциями, работающими при соответствующей отправительной трубке, которая давала бы длину волны от 600 до 1500 м. Так как расстояние между радио-станцией в Номе на Аляске и Шпицбергенской радио-станцией в Грин-Харборе немного больше 4000 км, то у нас оставался бы, если бы всё шло по программе, всего лишь участок пути приблизительно в 1000 км по другую сторону полюса, откуда связь с внешним миром представлялась бы сомнительной. Позднее оказалось, что эти предположения были слишком низко оценены, и если бы всё протекало нормально, то мы, наверное, были бы в прямой радио-связи с внешним миром в течение всего своего перелета. Приемные аппараты должны были иметь большую чувствительность и отзываться на волну длиной от 300 до (приблизительно) 25 000 м, чтобы, наряду с телеграммами обычных судовых и береговых станций, быть также в состоянии принимать и сигналы времени и метеорологические рапорты, которые многократно на протяжении суток посылались различными станциями со всех концов земли.

Во время полета от Свальбарда до Аляски большая трансатлантическая станция Ставангер-Радио (LCM) была с полной предупредительностью поставлена норвежским телеграфным управлением в распоряжение экспедиции бесплатно, и эта большая станция посылала на протяжении суток целый ряд важных метеорологических рапортов, представляющих сводку из различных европейских и северо-американских сообщений о погоде. Кроме того, Ставангер также посылал нам дважды в сутки специально с нами согласованный сигнал времени, а именно в 7 часов утра, т.е. в 6 часов утра по среднему Гринвичскому времени (GMT) и в 7 часов вечера (18 GMT). Сигналы времени отсылались по такой схеме:

Сигнал времени от LCM, дважды в сутки, во время полета через полюс воздушного корабля „Норвегия“ в 1926 году.

Все часы даны по GMT, которое на один час позади нормального норвежского времени.

По утрам:

от 5 h. 58'00" до 5 h. 58'20" посылается V. V. V. V.
 „ 5 „ 58'20" „ 5 „ 58'40" „ LCM—LCM
 „ „ „ LCM—LCM
 „ 5 „ 58'40" „ 5 „ 59'00" „ V. V. V. V.
 „ 5 „ 59'00" „ 5 „ 59'55" отбиваются секунды.
 „ 5 „ 59'55" „ 6 „ 00'00" пауза.
 „ 6 „ 00'00" „ 6 „ 00'03" длинная черта, начало
 которой дает, таким обра-
 зом, точное показание
 часов.

„ 6 „ 03'00" и далее посылается, кроме того, на всякий случай число и месяц буквами.

По вечерам: от 17 h. 58'00" до 18 h. 03'00" и далее по тому же самому способу, что и выше, с сообщением в конце числа и месяца.

Точность при подаче от руки до 0,5.

Все сообщения о погоде прежде всего собирались в Осло, а затем в заранее с нами согласованные часы пересылались главной конторой телеграфного управления в Осло по линии обыкновенного земного телеграфа на протяжении приблизительно в 350 км прямо в Ставангер для передачи его аппаратами отправления.

Во время нашего полета эта же самая станция посылала нам также и случайные телеграммы и всякие другие, могущие представить интерес сообщения, и, повидимому, ни одной телеграммы не пропало за наше путешествие. Ставангерская станция сослужила неоценимую службу экспедиции и работала она всё время изумительно: мы могли без труда читать сообщения Ставангер-Радио, уже будучи на Аляске, даже по нашему судовому аппарату для пеленгования.

Кроме обыкновенной отправительной и приемной установок, наш воздушный корабль был также снабжен и специальным аппаратом для пеленгования, системы Маркони, с двумя большими неподвижными рамами и радиогониометром. Радиогониометр был сконструирован для длины волны приблизительно от 600 м до 18 000 м, так что можно было брать пеленги по радио не только до обычных судовых и береговых станций, но также и до больших трансатлантических радио-станций, если бы это оказалось желательным. Это беспроволочное приспособление для пеленгования во все время нашего полета приносило чрезвычайно большую пользу навигации, так как пеленгования оказались совершенно правильными и пеленги можно было брать на очень большом расстоянии. Точность самих аппаратов для пеленгования колеблется около одного градуса, но, само собой разумеется, выполнять пеленгования не всегда было так легко с полной точностью и уверенностью вследствие резких и неожиданных движений воздушного корабля и запаздываний судовых компасов; это бывало особенно заметно при неровном состоянии ветра, которого мы на своем пути часто встречали более чем достаточно!

Электрический генератор станции, развивавший как энергию высокого напряжения, так и низкого, приводился в движение маленьким воздушным пропеллером, который был установлен вне гондолы на кронштейне, укрепленном к ее стенке с правого борта. При помощи зубчатой передачи и соединительного вала сила передавалась генератору, который был установлен на стене в заднем конце радио-рубки. Головку воздушного пропеллера можно было поворачивать при помощи находящейся внутри гондолы рукоятки, так что ветер мог действовать на лопасти пропеллера с большей или меньшей силой, и поэтому скорость генератора могла изменяться или даже совсем прекращаться.

На случай непредвиденного спуска у нас был для приведения в действие генератора двух-цилиндровый,

охлаждаемый воздухом, бензиновый мотор „Douglass“, в три лошадиных силы, который можно было присоединить к электро-динамо, оставляя на отдельном фундаменте легкой постройки. Для подъема на воздух, в случае нашего непредвиденного спуска, временной антенны, состоявшей из 150 м тонкой алюминиевой проволоки, у нас был с собой особо сконструированный ящичный змей, который мог поднимать от 3 до 4 кг груза при ветре, имеющем скорость около 5 м в секунду.

У нас был с собой также коротковолновый приемник в 2 лампочки (трубки), новейшего типа Маркони, для волны длиной от 10 до 100 м. Мы предполагали при помощи этого приемного аппарата попробовать вступить в связь с коротковолновой станцией, устроенной на мысе Барроу газетой „New York Times“ (KDZ). Взятый нами с собой коротковолновый приемник работал вполне хорошо и был ради опыта испробован с великолепным результатом на маленькой антенне в Кингс-Бэе во время замечательного полета командора Бэрда на Северный полюс 9 мая. Мы, благодаря этому, могли следить почти постоянно за Бэрдом в течение всего его полета на полюс и обратно на протяжении 15 с половиной часов. К сожалению, этот приемный аппарат упал на пол и вследствие этого несколько испортился сейчас же после нашего отлета из Кингс-Бэя, когда корабль наш делал очень крутой подъем, а мы из-за недостатка места не могли привязать свои вещи. Нам так и не удалось привести в порядок этот аппарат, пока мы завершали последний этап своего полета.

Прежде чем перейти к описанию радио-службы во время самого полета, быть может, будет своевременно дать краткое техническое описание различных частей радио-станции; помещенные в тексте фотографии помогут уяснить себе всю систему установки и назначение различных приборов.

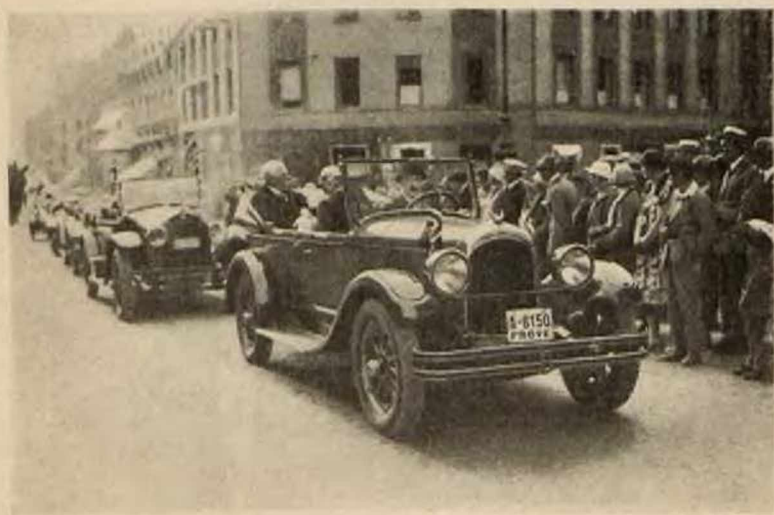
Радио-рубка, которая была около 2 м длины, 1 м ширины и 1 м высоты, была устроена в задней части

гондолы управления с правого борта. Рубка эта была в заднем конце своем снабжена дверцей, а в борту судна с правой стороны были вделаны два больших целлулоидных иллюминатора (окна).

В передней части рубки был поставлен стол с телеграфным аппаратом, а на передней стенке был установлен отправитель на доске из тэка. На полках с левого борта находились различные приемные аппараты и аппараты для настройки, а также радиогониометр с принадлежностями. Антенная катушка отправителя с относящимся к ней вариометром и реакционной катушкой стояли на полу под телеграфным столом, как раз у левой ноги телеграфиста, а непосредственно сзади был изолятор проводов антенны, монтированный на полу. На правом борту была повешена распределительная доска, а кругом на полу стояли по своим местам батареи высокого напряжения и аккумуляторные. Очень маленький и неустойчивый складной стул служил опорой для телеграфиста. Места хватало только-только на то, чтобы поместить в кабине свое тело, облаченное в полярное одеяние; понадобилось некоторое время, чтобы привыкнуть к своему положению на складном стуле, который давал минимальную возможность для тех или других поворотов локтей или колен. Как раз сзади и вне радио-рубки был установлен на верхней части изящного деревянного шкафа генератор станции, который был соединен с воздушным пропеллером при помощи соединительного вала и зубчатой передачи. Самый пропеллер был сделан из твердого дерева, состоял из четырех лопастей и развивал при 1800 оборотах около трех лошадиных сил. Генератор давал при полном ходе около 400 ватт энергии высокого напряжения при 3500 вольтах и около 140 ватт энергии низкого напряжения при 14 вольтах. Сам ламповый отправитель был присоединен непосредственно к антенне по известному способу Хартлея при параллельном питании лампы и индуктивном реакционном соединении между решеткой

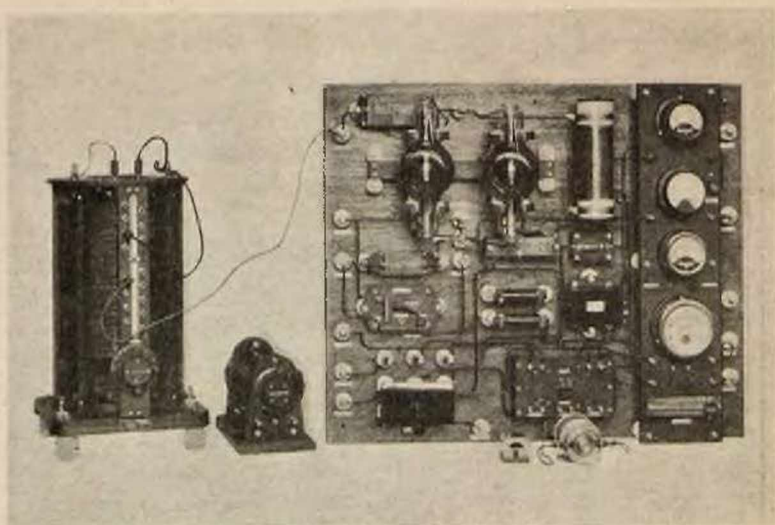


Амундсен покидает Теллер на собаках.

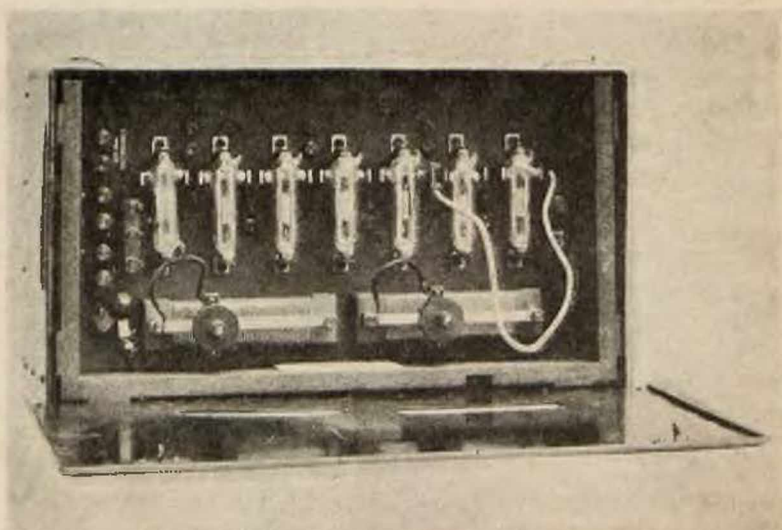


Фритиоф Нансен и Руал Амундсен в день торжественной встречи экспедиции в Осло.

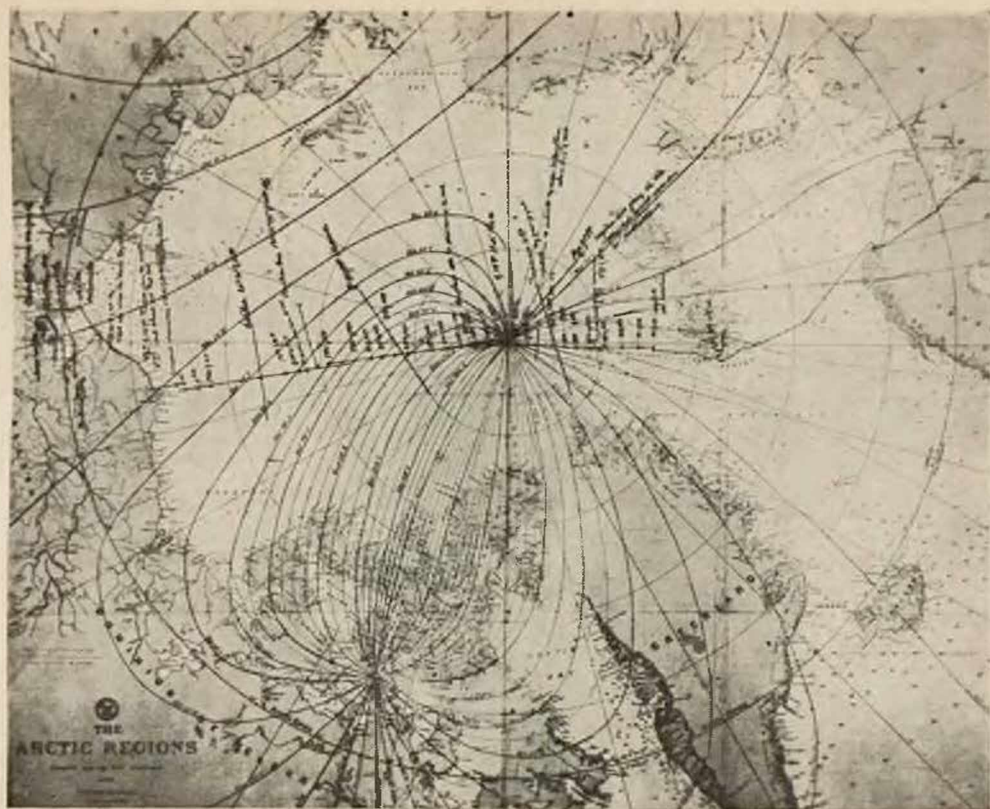
1922



$\frac{1}{4}$ KW станция отправления с катушкой антенны и вариометром.



Приемник: 6 ламп высокой частоты и 1 детектор.



Карта магнитных склонений северного полушария.



Команда „Норвегии“. Сидят: Амундсен, Эльсворт и Нобиле. Стоят: Рисер-Ларсен, Рамм, Готтвальдт, Вистинг, Омдаль, Мальмгрен, Сторм-Ионсен, Чечиони, Алессандрини, Ардуино, Каратти и Помела.

и анодной областью. Колебания вызывались двумя отправительными трубками (лампами) в 250 ватт, соединенными параллельно. Телеграфный ключ был включен в провод, по которому оттекает ток от области решетки, и отправитель мог работать или при совершенно не заглушенных сигналах (C W), или при звуковых сигналах (J C W). С этой целью в цепь вместе с телеграфным ключом был включен маленький, действующий от мотора, прерыватель. Катушка для удлинения антенны имела форму большого цилиндра из толстой блестящей медной проволоки с прикрепленными к ней державками для анодного соединения и для соединения с антенной. В качестве антенны мы пользовались проволокой из фосфористой бронзы в одну нить, длиной в 100 м, около 2 мм в диаметре, нижний конец которой был снабжен свинцовым грузилом. Для быстрого сматывания воздушной проволоки имелась специальная лебедка с тормозным приспособлением. При максимальной нагрузке воздушная сеть развивала колебательную энергию в добрых 200 ватт. Нити отправительных ламп (трубок) получали ток от маленькой аккумуляторной батареи в 12 вольт, которая постоянно заряжалась от генератора. Отправитель был настроен на 600, 900 и 1400 м; чаще всего, именно, на 1400 м, в единичных случаях на 900 м. При 1400 м мы имели при полной нагрузке $5\frac{3}{4}$ ампер в антенне, при 900 м около $6\frac{1}{4}$ ампер и при 600 м около $\frac{9}{4}$ ампер при незаглушенной передаче.

Чтобы по возможности избежать обычных судовых телеграмм и обмена сообщений на 900 м, даваемых для находящихся в полете аэропланов, мы, так сказать, всегда пользовались волной в 1400 м, которая постоянно давала очень удовлетворительные результаты как по отношению к дальности расстояния, так и к стабильности работы.

Приемная станция состояла из особого аппарата для настройки (tuner) с переменными катушками; к этому „настраивателю“ был присоединен стандартный семи-

ламповый детектор с относящимися к нему звуковыми уловителями и двойным усилителем низкой частоты, всего 11 трубок (ламп). Кроме того, имелся особый местный колебатель для приема сигналов со станций, работающих с незаглушенными сигналами. Все эти названные здесь трубки (лампы), за исключением самого аппарата для настройки, можно было присоединять к радиогониометру и пользоваться ими при радио-целенговании. Внешние рамы для целенгования состояли каждая из двух оборотов хорошо изолированного кабеля, который был проложен вокруг всей поверхности баллона воздушного корабля, как раз над гондолой управления, при чем рамы были поставлены под углом в 45° к диаметральной плоскости корабля, и каждая рама образовывала по отношению к другой угол в 90° . Поверхность каждого оборота равнялась приблизительно 400 кв. м, так что общая приемная способность аппарата для целенгования и точность его были таким образом весьма велики. „Противовесом“ как для отправителя, так и для приемника служил металлический корпус воздушного корабля. Все металлические конструкции, канаты, седла газовых клапанов и т. п. были тщательно соединены друг с другом медными проводами, так что не было ни единой, стоящей изолированно, части, которая в случае чего могла дать повод к опасному перескакиванию искр.

Что все работало удовлетворительно, это явствует лучше всего из того, что мы нередко без предварительного оповещения начинали посылать беспроводные сообщения полным ходом, одновременно с открытием газовых клапанов на верхней части воздушного корабля, а между тем ничего не случилось. Разумеется, на будущее время это нельзя считать обычной практикой.

Радио-материалы, построенные на фабрике Маркони в Англии, были установлены в Риме, но, вследствие некоторых незначительных ошибок в аппаратах, у нас не было случая проверить различные части и инструменты

в воздухе до отлета. Но, однако, приемные аппараты и радио-компас были столь многократно испытаны на твердой земле, что можно было положиться на правильное их функционирование.

До отлета из Чиаппино—местечко под самым Римом—были разработаны самые подробные соглашения как с итальянскими, так и с французскими и английскими метеорологами и военными радио-станциями относительно радио-службы.

Мы без труда принимали все необходимые метеорологические сведения и нам пришлось пролететь лишь недолго над Северным морем, пока мы не наладили связь с норвежскими береговыми станциями Флеккерё и Тьёмё, а позднее и непосредственно со станцией Осло, на Три-вандских высотах.

Норвежское телеграфное управление по нашей просьбе любезно распорядилось, чтобы все береговые станции специально прислушивались к „Норвегии“ на волне 1400 м. Таким образом, наладить связь с этими станциями было всегда делом одной минуты.

Полет в Троцк, лежащий немного южнее Ленинграда, состоялся 15 апреля без особых затруднений. Мы все время имели связь со шведскими, финскими и эстонскими станциями. Труднее было отыскать русские станции, но все же, вечером, 15-го, мы, наконец, поймали Кронштадтское радио. В густом тумане над Швецией и Балтийским морем мы непрерывно пользовались аппаратами для радио-пеленгования, и они, как всегда, оказались точными и удобными для обслуживания.

5 мая мы, наконец, покинули Троцк и направились на северо-восток над большими озерами, Ладожским и Онежским, к Мурманску и Вадсё. На этот раз у нас не было таких трудностей при разговорах с русскими станциями, так как мы заранее сговорились с соответствующими советскими властями о длине волн, о времени слушания и о телеграфной службе. Мы сигнализировали, прини-

мали рапорты о погоде, производили все время радио-пеленгования, и здесь не мешает упомянуть, что небольшие суда, стоящие в Вадсё и Кингс-Бэе на Свальбарде в 1000 и 2000 км от нас, слышали наши сигналы с того самого момента, когда мы вылетели из Троцка. Из тех станций, с которыми мы были в контакте, могут быть названы: Ленинград, Петрозаводск, Архангельск, Мурманск, Тромсё и Вардö. Таким образом наш отправитель все время работал прекрасно и не обманул наших ожиданий.

В бурную погоду, при которой мы летели над большими озерами, наш Олонкин устроил ловкий фокус, схватившись в служебном азарте за положительный винтовой зажим высокого напряжения от отправителя и быстро сев затем без всяких комментариев на пол, который, к счастью, выдержал эту неожиданную нагрузку! К нашей радости, генератор работал всего лишь при напряжении в 1000—1500 вольт, так что Олонкина не слишком ошеломило, но все же этот удар он помнит и по сие время. Если бы машина работала с полным напряжением (3500—4000 вольт), то тогда Олонкин запомнил бы этот зажим на гораздо более долгий срок!

От Вадсё до Кингс-Бэя на Свальбарде станция работала прекрасно. Мы все время находились в надежной связи с норвежскими станциями как в северной Норвегии, так и на Свальбарде и на Медвежьем острове. При помощи нашего радио-компаса мы уверенно правили через туман. Когда мы, например, пролетали над Медвежьим островом, то оказалось, что мы правим как раз на станцию, находящуюся там, и в тумане мы могли разглядеть ее под нами. В снежных тучах у западного берега Свальбарда радио-компас снова сослужил нам службу, и если бы даже туман и лежал до самого Кингс-Бэя, то и тогда навигация, наверное, не представила бы особых трудностей. Наиболее важные метеорологические сведения мы получили от Тромсё-Радио, которое обслуживало специально нас.

К несчастью, во время нашего пребывания в Кингс-Бэе наш друг, телеграфист Олонкин, получил воспаление уха и не мог продолжать путешествия. Тогда мы пригласили на последнюю часть путешествия телеграфиста Сторм-Йонсена, который работал временно на маленькой Кингс-Бэйской радио-станции, и он прекрасно работал весь путь до Аляски, а потом и в Теллере.

И вот 11 мая в 8 часов 55 минут утра GMT начался последний этап, которого все ждали с таким интересом и волнением. Мы за время нашего пребывания в Кингс-Бэе тщательно осмотрели все аппараты в мельчайших деталях и надеялись, что нам удастся долго поддерживать связь с родиной, даже, если солнце и будет стоять на небе „и днем и ночью“. После отлета мы сначала поддерживали связь с маленькой частной станцией на $1\frac{1}{2}$ KW в Кингс-Бэе, а потом с большой норвежской береговой станцией на 10 KW в Грин-Харборе.

Для того, чтобы держаться точно на меридиане Кингс-Бая на пути к полюсу, курс все время исправлялся по радио-пеленгованиям станций Кингс-Бая и Свальбарда, а так же, как только представлялась возможность, мы производили пеленгования на длинные дистанции со Ставангер-Радио, Науэном и большими американскими станциями, находящимися недалеко от Нью-Йорка. При полете на север и позднее, уже за полюсом, посылались в быстром чередовании интересные корреспонденции Норвежскому Аэро-клубу, главным образом, по заранее установленному коду.

Для того, чтобы ускорить доставку наших телеграмм, шедших через Свальбард, к нашим сигналам прислушивались радио-станции Рёст и Вардö, и эти станции могли принимать наши телеграммы, даже уже когда мы перелетели полюс, т.е. находились от них на расстоянии 2300—2500 км. За нашими телеграммами в течение всего этого времени также следило небольшое норвежское судно „Михал Сарс“, находившееся у берегов Финмаркена; наибольшее расстояние — около 2500 км.

От своего дорогого союзника, далекого Ставангер-Радио, мы получали кроме сообщений о погоде и сигналов о времени еще и последние новости и отдельные частные телеграммы. Всего-навсего между „Норвегией“ и Свальбард-Радио было обменено от нашего отлета из Кингс-Бая до того времени, как мы потеряли связь, 55 радио-телеграмм общей сложностью в 1583 слова, а именно, послано 1489 и получено 94 слова. К этому надо еще прибавить все „заметки“ и т. п., касавшиеся радио-пеленгований, и т. д. Служба телеграфа была особенно оживленной, когда мы перелетали через полюс и на „макушку земли“ посыпались флаги и всевозможные сувениры. Обо всех таких подробностях нужно было торжественно поведать многим странам для тех, кто со страстным нетерпением ждал этой вести.

С Кингс-Баем у нас была верная связь до полночи 11 мая, и тогда расстояние было около 1300 км. Позднее мы связывались с мощным Свальбард-Радио, с которым в последний раз сносились в 7 часов 30 минут утра по СГВ 12 мая. В это время мы находились приблизительно в 500 км по ту сторону полюса, и общее расстояние равнялось, примерно, 1200 км. Наши радио-сигналы все еще были ясно слышны на Свальбарде, сила их достигала по шкале R_7 — R_8 (максимум— R_{10}), а радио-сигналы Свальбарда слышались еще очень ясно на борту у нас, но они стали совершенно неразборчивы из-за страшного шума в приемных аппаратах, который в последние часы полета возник из-за неравномерной работы воздушного винта, что повлекло за собою вибрации в генераторе. А генератор приходилось пускать в ход во время приема радио-сигналов, так как емкость батарей сильно понизилась из-за низкой температуры.

Около восьми часов утра мы попробовали вызвать KDZ, станцию на мысе Барроу, но не услышали никакого ответа по нашему приемнику для коротких волн, который мы не исправили вполне после его падения за день до

этого, сейчас же после старта из Кингс-Бэя. Но сигналы времени и сообщения о погоде, посылавшиеся Ставангер-Радио, мы могли легко расшифровывать, несмотря на шум в приемнике. Последние полные сведения о погоде были получены в 9 часов вечера 12 мая; даже утром 13, уже с самого мыса Барроу, отправления Ставангер-Радио доходили свободно, эти сообщения уже не имели особого интереса, так как являлись сильно запоздалыми. Днем 12 мая корабль попал в чрезвычайно неприятный туман, который сразу же дал о себе знать всякими неприятными способами. Так, например, антенна и „противовес“ быстро покрылись слоем молочно-белого твердого льда, толщиной до одного дюйма, что делало невозможным отправление и получение сигналов. Нам с большим трудом удалось втащить антенну в гондолу и обрубить весь лед, но как только воздушная сеть была вновь установлена, лед стал снова отлагаться на ней толстым слоем. Так как, пока обледенение продолжалось, не было никакой возможности отправлять что-либо, то мы решили лучше держать все это сооружение в гондоле. Лед отлагался также и на воздушном винте генератора, из-за чего скорость вращения сильно уменьшилась, и вся машина тряслась так сильно, что мы только и ждали, что и генератор и трансмиссия разлетятся на куски! Наконец, мы, к счастью, избавились от этой беды, но наши приемники получили тяжкие увечья, от которых нам так и не удалось вполне оправиться! Отправители же были, напротив, „ОК“ (в порядке) и действовали, как прежде, если только обстоятельства не бывали слишком ненормальными, что, впрочем, потом часто случалось. В ночь с 12 на 13 мая, когда мы быстро приближались к северному берегу Аляски, мы несколько раз пытались вызывать радио-станцию на мысе Барроу, а также в Номе и Фербенксе, до которых было около 1200 км. Но мы ничего не слышали, и они не слышали нас. Что наш отправитель был в порядке, мы убедились позднее, благодаря

полученным нами сведениям о том, что нас слышали в южной части Берингова моря, до самых Алеутских островов, еще до того, как мы перелетели полюс.

Во время полета вдоль земли от мыса Барроу и дальше к Берингову проливу мы снова попали в неприятный ледяной туман; из-за этого мы однажды даже потеряли нашу антенну, которая просто-напросто лопнула от большого увеличения тяжести. Тогда мы установили одну из резервных антенн, а, к счастью, у нас было целых три таких, но и это было небезопасно, так как мы часто летели столь низко над землей, что противовес антенны прыгал по твердой земле. Поэтому мы, боясь, что противовес будет отброшен в пропеллеры и произойдет авария, держали воздушную сеть в гондоле во время последней части пути.

Мы снова пытались несколько раз наладить связь с различными станциями на Аляске: Номе, Фербенксом, С-т Полем, Кордовой, Якутатом, а также с некоторыми из русских станций на сибирском берегу, а, именно, Анадырем и Средне-Колымском, но, вероятно, и эти станции страдали так же как и мы, от неблагоприятных атмосферных условий. Но всё-таки, как только представлялась возможность, мы „бросали в пространство“ извещение о том, что „Норвегия“ летит и просит тех, кто примет это извещение, сообщить это в Номе или Фербенкс. Мы посылали на волне 600, 900 и 1400 м как „незаглушенные“ так и „звуковые“ сигналы. Эти извещения были приняты кое-где, но эти станции так и не смогли предупредить Номе и Фербенкс. Нам удалось сохранить в целости свой радио-компас, так как его рамы были проложены внутри самой оболочки баллона. К вечеру мы едва расслышали какую-то станцию, которая по нашим расчетам должна была быть желанной Номе. Позднее оказалось, что наша догадка была правильной. Расстояние до Номе было тогда 500 км. Мы сейчас же пропеленговали ее и при помощи только что полученной

астрономической линии места произвели приблизительное определение своего местонахождения. После этого мы уже не выпускали Номе из рук и пеленговали ее каждый раз, когда она вела переговоры с Фербенксом, станцией, лежащей в глубине Аляски. Мы пытались также вызвать ее по отправителю, но она молчала. Единственная, слышавшая нас станция на Аляске, была Такотна, маленькая радио-станция, южнее Номе, но она тщетно пыталась вступить в сообщение с Номе. Большая станция С-т Польш, лежащая в южном Беринговом море, несколько раз слышала нас, но нам не удалось подать этой станции сигнал радио-компасом из-за плохой погоды, когда корабль качало, подбрасывало и швыряло из стороны в сторону. С нас было достаточно работы по слушанию ничего не подозревавшей Номе.

Я часто думал, не был ли одной из причин плохих результатов отправления телеграмм, во всяком случае на небольших расстояниях, во время полета над чрезвычайно пересеченной местностью северо-западной Аляски, тот факт, что нижняя часть антенны была слишком низка к земле и порой даже играла роль форменного лага? Таким образом картина лучеиспускания легко могла принять противоположный вид, „верхом“ вниз и „землей“ вверх! Часть энергии буквально уходила в землю, а остальная кидалась на воздух, что, *summa summagum*, вызывало полный эфирный хаос, который не мог иметь никакого сколько-нибудь значительного влияния на сравнительно близкую радио-станцию Номе.

14 мая, около 8 часов утра СГВ мы опустились в Теллере, и радио-станция „Норвегии“ отошла в область предания.

Мы сейчас же принялись за починку старой корабельной радио-станции на $\frac{1}{2}$ киловатта, которая нашлась в Теллере. Она лежала без употребления уже несколько лет, так что нам пришлось провести несколько бессонных ночей над ней. После долгих трудов и усилий, пересоедин-

нений и настройки, нам всё же удалось привести станцию к приличный вид. Антенна состояла из четырех проволок, натянутых между двумя мачтами около 60 футов высоты. Соединение с землей было очень плохое, так как почва состояла, главным образом, из сухого гравия и песка. И велико же было, вероятно, удивление в Номе, когда там около полудня 14 мая — по местному времени — получили вызов с этой незначительной радио-станции, молчавшей много лет и которой и раньше-то редко или, может-быть, никогда не удавалось подать голос через высокие горы и глубокие долины и покрыть те 125 км, что отделяют Теллер от Номе! И эта маленькая радио-станция в Теллере работала во-всю добрых две недели, разогреваясь чуть ли не до красна, далеко за пределы дозволенного! И много тысяч слов бросала в мир эта маленькая временная станция о захватывающем и долгом полете воздушного корабля „Норвегия“ над вечной ледяной пустыней, на которую человеческому глазу до сих пор не дано было смотреть!

ЦУНБ

им. Н. А. Некрасова



2 000006 549839

