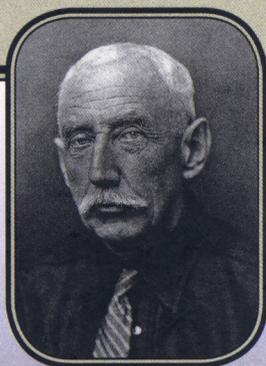


ПЕРВЫЙ ДИРИЖАБЛЬ НА ПОЛЮСЕ

ПЕРЕЛЕТ АМУНДСЕНА – ЭЛСУОРТА – НОБИЛЕ



ПЕРВЫЙ ДИРИЖАБЛЬ
НА ПОЛЮСЕ



Paulsen

Первый дирижабль на полюсе

Перелет Амундсена – Элсуорта – Нобиле



Paulsen

Москва 2020

УДК 910.4
ББК 84 (4Нор)-44
П26

*Текст публикуется по изданию:
Амундсен и Эльсворт. Перелет через Ледовитый океан.
Авторизов. перевод с норв. М. А. и М. М. Дьяконовых
М.–Л.: Гос. изд-во, 1927. – 203 с.*

П26 Первый дирижабль на полюсе. Перелет Амундсена – Элсуорта – Нобиле. –
Москва: Паулсен, 2020. – 192 с., илл. – 25.

Уникальный перелет дирижабля «Норвегия» через Северный Ледовитый океан состоялся в мае 1926 г. Дирижабль с интернациональной командой на борту вылетел со Шпицбергена и спустя 70 часов приземлился на Аляске. Над полюсом участники полета сбросили норвежский, американский и итальянский флаги в подтверждение того, что самая северная точка земного шара покорена с воздуха.

Документальные свидетельства участников полета опубликованы в 1926 г. на норвежском языке, а в 1927 г. книга уже была переведена на русский и после этого не переиздавалась. Спустя почти 100 лет издательство «Паулсен» предоставляет читателям возможность проследить все этапы экспедиции, путь которой начался в Риме и прошел через Англию, Советскую Россию, Норвегию и США.

Историк воздухоплавания и авиации Алексей Белокрыс специально для этого издания написал большой материал, в котором подробно рассказал о том, как возникло и развивалось полярное воздухоплавание, как разворачивалась в 1920-х гг. воздушная гонка к Северному полюсу.

На обложке: дирижабль «Норвегия» в Кингс-Бее

Фотографии из фондов Национальной библиотеки Норвегии

Scan by Greego

УДК 910.4
ББК 84 (4Нор)-44

Содержание

Алексей Белокрыс

Над Арктикой от берега до берега 5

Руал Амундсен, Линкольн Элсуорт

Первый полет над Ледовитым океаном 41

План полета и приготовления к нему 41

Ангар и причальные мачты 45

Время ожидания на Свальбарде 55

От Рима до Свальбарда 61

Готовы к старту 86

Те, кто был с нами 89

Над Ледовитым океаном 92

Возвращение домой 101

Опять в Норвегии 108

Ялмар Рисер-Ларсен

Навигация над Ледовитым океаном 111

Воздушная навигация 111

Полет 121

Почему мы выбрали воздушный корабль 136

Снаряжение 140

Несколько слов в заключение 143

Финн Мальмгрен

Погода и ее предсказания
во время полярного полета 145

Биргер Готтвальдт

Радиостанция «Норвегии»
и радиослужба на борту воздушного корабля 160

Приложения 171

Список литературы 175

Slaa fast i!
»GLO« er bedst.
 Kjøpsteder, bordkontor, osv.
 bestikker fordele som intet andet
 fabrikkat.
 Væstfold - Høylandet - Fværding.
 Vinnere elektr. Verktøid
 Mellergaten 40, Oslo.
 Telefon: 20881, 26236, 39831.

Pris 15 øre

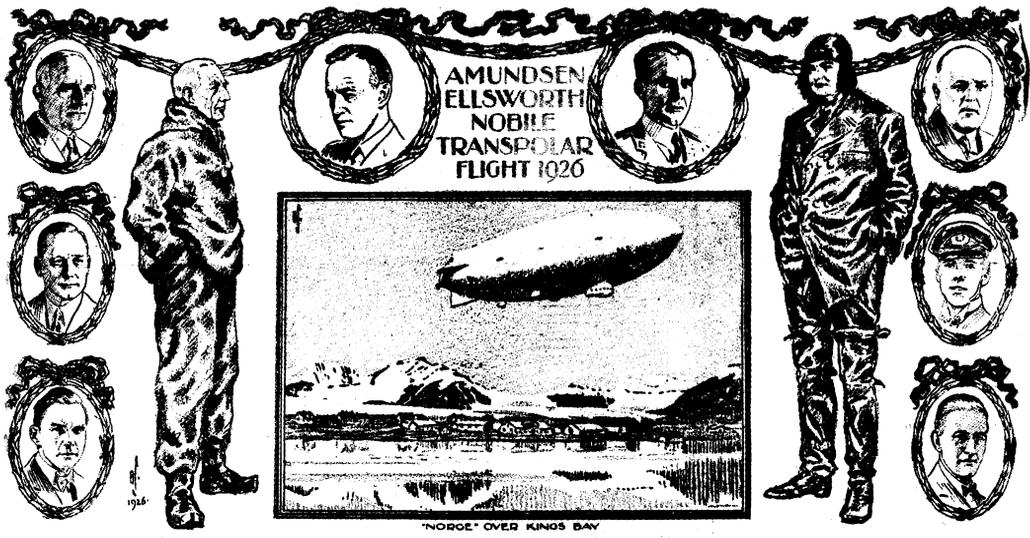
Aftenposten

1916
 vend Dem
 II
 NORSK LEVINGS-
 FORSIKRINGS-
 Selskap
HYGEA
 41 Arsgaten 23
 Telefon: 20432
 Oslo

31r 234 Aftenr. Abonnement pris: 2.00 pr. 30 d. 12.00 pr. 3 m. 30.00 pr. 6 m. 54.00 pr. 1 aar. 100.00 pr. 2 aar. 190.00 pr. 3 aar. 270.00 pr. 4 aar. 360.00 pr. 5 aar. 450.00 pr. 6 aar. 540.00 pr. 7 aar. 630.00 pr. 8 aar. 720.00 pr. 9 aar. 810.00 pr. 10 aar. 900.00 pr. 11 aar. 990.00 pr. 12 aar. 1080.00 pr. 13 aar. 1170.00 pr. 14 aar. 1260.00 pr. 15 aar. 1350.00 pr. 16 aar. 1440.00 pr. 17 aar. 1530.00 pr. 18 aar. 1620.00 pr. 19 aar. 1710.00 pr. 20 aar. 1800.00 pr. 21 aar. 1890.00 pr. 22 aar. 1980.00 pr. 23 aar. 2070.00 pr. 24 aar. 2160.00 pr. 25 aar. 2250.00 pr. 26 aar. 2340.00 pr. 27 aar. 2430.00 pr. 28 aar. 2520.00 pr. 29 aar. 2610.00 pr. 30 aar. 2700.00 pr. 31 aar. 2790.00 pr. 32 aar. 2880.00 pr. 33 aar. 2970.00 pr. 34 aar. 3060.00 pr. 35 aar. 3150.00 pr. 36 aar. 3240.00 pr. 37 aar. 3330.00 pr. 38 aar. 3420.00 pr. 39 aar. 3510.00 pr. 40 aar. 3600.00 pr. 41 aar. 3690.00 pr. 42 aar. 3780.00 pr. 43 aar. 3870.00 pr. 44 aar. 3960.00 pr. 45 aar. 4050.00 pr. 46 aar. 4140.00 pr. 47 aar. 4230.00 pr. 48 aar. 4320.00 pr. 49 aar. 4410.00 pr. 50 aar. 4500.00 pr. 51 aar. 4590.00 pr. 52 aar. 4680.00 pr. 53 aar. 4770.00 pr. 54 aar. 4860.00 pr. 55 aar. 4950.00 pr. 56 aar. 5040.00 pr. 57 aar. 5130.00 pr. 58 aar. 5220.00 pr. 59 aar. 5310.00 pr. 60 aar. 5400.00 pr. 61 aar. 5490.00 pr. 62 aar. 5580.00 pr. 63 aar. 5670.00 pr. 64 aar. 5760.00 pr. 65 aar. 5850.00 pr. 66 aar. 5940.00 pr. 67 aar. 6030.00 pr. 68 aar. 6120.00 pr. 69 aar. 6210.00 pr. 70 aar. 6300.00 pr. 71 aar. 6390.00 pr. 72 aar. 6480.00 pr. 73 aar. 6570.00 pr. 74 aar. 6660.00 pr. 75 aar. 6750.00 pr. 76 aar. 6840.00 pr. 77 aar. 6930.00 pr. 78 aar. 7020.00 pr. 79 aar. 7110.00 pr. 80 aar. 7200.00 pr. 81 aar. 7290.00 pr. 82 aar. 7380.00 pr. 83 aar. 7470.00 pr. 84 aar. 7560.00 pr. 85 aar. 7650.00 pr. 86 aar. 7740.00 pr. 87 aar. 7830.00 pr. 88 aar. 7920.00 pr. 89 aar. 8010.00 pr. 90 aar. 8100.00 pr. 91 aar. 8190.00 pr. 92 aar. 8280.00 pr. 93 aar. 8370.00 pr. 94 aar. 8460.00 pr. 95 aar. 8550.00 pr. 96 aar. 8640.00 pr. 97 aar. 8730.00 pr. 98 aar. 8820.00 pr. 99 aar. 8910.00 pr. 100 aar. 9000.00

Elektryk streng forbudt.

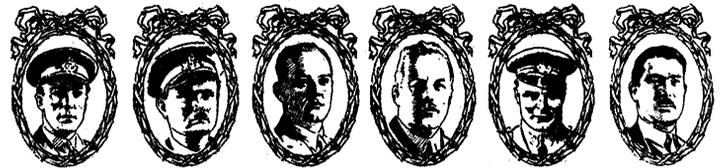
“Norge”s start.



“NORGE” OVER KINGS BAY

Aftenpostens tradisjonelle stasjon.
 Kingsbay, 11te mai.
 Vinden, som hindret «Norge» i at starte tidlig
 inat, løst litt av ved 1/2-11den inat, men da
 man ikke ville løpe nogen unødigg risiko blev
 ikke luftskibet tatt ut av hallen før ved 9-tiden
 idag og en times tid senere, ved 10-tiden, løftet
 det mægtige skib sig under vældigg begeistring
 fra den fremmødte menneskemængde.
 Mens luftskibet startet spilte «Heimdal»-s
 musikkorps, og de tre flag — det norske, det ameri-
 canske og det italienske for fløt opp.
 Der er fint veir og «Norge» farer medvind over
 Polen.

Odd Arnesen.



I bak Rørh Amundsen tilsvarende og Ellswoorth tilsvarende. I midten Lincoln Ellswoorth tilsvarende og Nobile tilsvarende. I foran tilsvarende og med
 ed: Wisting (førmand), Nergum (førmand), Holmgren (motorfører). I bak tilsvarende og med: Gøbbelid (førmand), Storm-Johann (radiotelegrafist)
 Omsel (motorfører). I nedre rakk fra venstre Alfio Garatti (motorfører), Ottore Arcoche (motorfører), Fredrik Ramm (journalist), Nobile
 Oulane (motorfører), Fumella (motorfører), Renato Abbadini (sjøfører).

**Luftskibet forlot Kingsbay kl. 10 i formiddag
 i straalende veir og under endeløs jubel.
 Byrd følger et stykke paa vei i sin Fokkermaskin.**

Se 2den side.

Над Арктикой от берега до берега

Утром 11 мая 1926 года дирижабль *Norge* поднялся в воздух со Шпицбергена и взял курс на север. Через 15 часов он достиг полюса, а спустя еще 56 часов благополучно приземлился на Аляске. Чтобы попасть к месту старта на полярном архипелаге, воздушный корабль проделал долгий путь из Рима с остановками в Англии, Норвегии и Советской России¹, который местами был не менее сложен и опасен, чем заключительная часть перелета.

Главные фигуры экспедиции – знаменитый полярник Руал Амундсен, американский спонсор Линкольн Элсуорт, конструктор и капитан корабля итальянец Умберто Нобиле. Перелет, носящий их имена, навсегда вошел в историю полярных исследований. Человек впервые пересек Северный Ледовитый океан от континента до континента, а *Norge* оказался единственным дирижаблем, когда-либо появившимся на Северном полюсе. Если правы те, кто ставит под сомнение приоритеты Кука, Пири и Бэрда², то члены экипажа корабля раньше всех побывали в этой точке. Пройдя без посадки 5300 километров, *Norge* показал один из лучших результатов своего времени: на большие расстояния летали только дирижабли-гиганты, намного превосходившие его размерами.

Помимо рекордов, экспедиция принесла важный научный результат. Аэронавты пересекли огромный район площадью в сотни тысяч квадратных километров, лежащий между полюсом и Аляской, о котором не было достоверных сведений. Согласно ряду гипотез, здесь мог находиться целый полярный континент, сравнимый с Гренландией, а сторонники фантастических теорий ожидали, что с борта дирижабля откроется вид на гигантское отверстие, ведущее внутрь Земли. Этот участок пути *Norge* проделал в основном над пеленой тумана, но сделанных наблюдений оказалось достаточно, чтобы прийти к выводу: в пределах «коридора видимости» внизу раскинулось сплошное арктическое море, покрытое льдами.

Книга об этой экспедиции увидела свет на норвежском языке под названием «Первый полет над Ледовитым океаном» в 1926 году, а затем была переведена

¹ Подробные данные по всем этапам перелета приведены в приложении 1. – *Прим. ред.*

² Фредерик Кук (1865–1940), Роберт Пири (1856–1920) – американские полярные путешественники. Независимо друг от друга заявили, что первыми побывали на Северном полюсе (в 1908 г. и 1909 г. соответственно). Ричард Бэрд (1888–1957) – американский летчик. За два дня до старта дирижабля *Norge* совершил перелет с возвращением на Шпицберген, в ходе которого, по его данным, пролетел над Северным полюсом. Позже некоторыми исследователями приводились расчеты и другие доводы, ставящие под сомнение приоритеты всех троих американцев. – *Здесь и далее все сноски без указания авторства принадлежат А. Белокрысу.*

на десяток других языков³. Ее главный автор – сам Амундсен. Элсуорт указан в качестве соавтора и включен в собирательное «мы», от имени которого полярник ведет повествование, однако реальное участие американца в создании текста, по-видимому, было минимальным.

Техническую и воздухоплавательную части должен был написать капитан дирижабля, но в книге их нет. Совместной работы не получилось из-за конфликта между Нобиле и Амундсеном, который разгорелся после приземления на Аляске и уже никогда не был улажен. Оказалось, что два выдающихся человека слишком по-разному смотрят на распределение ролей в экспедиции, оценивают свой вклад в ее успех и причитающуюся каждому долю славы. В результате итальянец публиковал свои материалы самостоятельно, а возникшие бреши закрыли Рисер-Ларсен, заместитель Амундсена, и племянник полярника Густав, который живо и непосредственно рассказал о пребывании в Риме и перелете на Шпицберген.

Великий норвежец не отличался выдающимся писательским даром. «Первый полет», как и другие книги Амундсена, безыскусен. Но для экспедиционного дневника не обязательны замысловатый сюжет и красивый слог. Рассказ от первого лица о делах, ставших частью летописи свершений человечества, увлекает и без литературных изысков. Однако исторической канвы книге остро не хватает. Это понятно: авторы писали по горячим следам для современников, которые сами были свидетелями и первых арктических полетов, и воздушной гонки к полюсу, развернувшейся в 1920-х годах и фактически завершившейся с перелетом *Norge*. Тогда пояснения не требовались, а сегодня без них не обойтись. Мы дописываем эту недостающую главу и в ней рассказываем читателю о не слишком известных эпизодах истории полярной авиации и авиации.

* * *

Никто не знает точно, когда люди впервые задумались о воздушном пути в полярные области планеты. Возможно, это случилось сразу же после первых полетов на тепловых аэростатах, в конце XVIII века. Однако первое практическое предложение использовать летательный аппарат в Арктике, получившее широкую известность, относится к концу 1840-х годов.

В это время лондонцев удивляет своими выступлениями Джордж Гэйл. Человек, называющий себя лейтенантом, в молодости был актером, жил с американскими индейцами, служил в береговой охране, но его настоящим

³ Норвежское издание появилось в начале ноября 1926 г.: Amundsen, R., og Ellsworth, L. *Den første flukt over Polhavet*. Med bidrag av Gustav S. Amundsen, B. L. Gottwaldt, Joh. Nøyer, Finn Malmgren, Hj. Riiser-Larsen. Gyldendal Norsk Forlag, Oslo 1926. Англиязычный вариант для североамериканского рынка: Amundsen, R., Ellsworth L. (1928). *First crossing of the Polar Sea, by Roald Amundsen and Lincoln Ellsworth*. With additional chapters by other members of the expedition. New York: Doubleday, Doran & Company.

призванием стало воздухоплавание. Подъемы в небо он превращает в настоящие цирковые представления. Сегодня Гэйл под звуки оркестра взлетает на пони, подвешенном к воздушному шару. Завтра прицепляет к нему клетку, где помещены живой лев и укротительница. Экспериментирует с парашютами, опуская с высоты обезьянок в клетках. Изготавливает шар с двумя корзинами и перемещается между ними в полете, запуская фейерверки. Аэронавт не устает придумывать новшества, чтобы удивить горожан, и они платят признанием, толпами собираясь на его шоу.

Англия не только веселится – она озабочена судьбой экспедиции Франклина⁴. Дело беспрецедентное: два современных военных судна и полторы сотни моряков загадочно исчезли, пытаюсь отыскать сквозной путь в лабиринте Северо-Западного прохода, соединяющего Атлантику и Тихий океан. Поиски, начатые правительством, не дают результата.

В обществе множатся гипотезы и слухи. Тайна возбуждает и манит самых разных людей. Осенью 1849 года появляются медиумы, которые утверждают, что, впадая в транс, они будто бы видят Франклина, его корабли и людей. Одновременно помощь в розыске предлагает и Гэйл. На взгляд обывателя, это очень символично: подобно медиуму в царстве духов, воздухоплаватель наделен способностью видеть в таинственном и пугающем пространстве Арктики нечто недоступное обычному глазу. Инструмент первого – спиритический сеанс, у второго есть для этого летающая машина.

Но Гэйл не мистик, а материалист. Он рассчитывает, что из корзины шара, поднявшись на двухмильную высоту, при помощи телескопа сможет быстро осмотреть огромную площадь – 1200 квадратных миль. Затем переместится в новый район, где сделает то же самое. Больше того, он предлагает не только наблюдение, но и своего рода дистанционное зондирование. Для этого требуется множество маленьких бумажных аэростатов. К каждому из них прикрепят сотню писем в непромокаемой упаковке. Разнесенные ветром в разные стороны, послания рассеются по гигантской площади и, быть может, попадут к пропавшим морякам с «Эребуса» и «Террора», если те находятся не слишком далеко.

План вполне практичен и обоснован, о нем пишут в газетах. Неожиданно приходит отклик из Парижа. Французский физик и аэронавт Жюль-Франсуа Дюпюи-Делькур напоминает, что четверть века назад именно он первым опубликовал статью, где рассуждал о воздушном путешествии на Северный полюс.

⁴ Английская экспедиция под командованием капитана Джона Франклина (1786–1847) весной 1845 г. отправилась на судах «Террор» и «Эребус» для изучения Северо-Западного прохода и пропала. Многократные поиски и исследования, которые велись вплоть до недавнего времени, показали, что корабли были затерты льдами (их остовы обнаружили в 2014 и 2016 гг.), а все члены экспедиции в течение нескольких лет погибли от голода, холода и болезней.

Однако француз не совсем прав. Гэйлу не нужна химера полюса, его цель куда более конкретна: найти злосчастную экспедицию. Узнав, что очередная поисковая группа должна отбыть в январе 1851 года, он заявляет о готовности отправиться вместе с ней, взяв разобранный аэростат и газовую установку. Летательный аппарат Гэйла невелик – всего лишь 1100 кубометров в объеме, поэтому много места не потребуется. Деньги нужны лишь на химические реагенты для производства газа.

В правительстве к идее лейтенанта относятся прохладно: там больше доверяют привычным средствам – морским судам и наземным поисковым партиям. Гэйл задумывает цикл публичных лекций в поддержку своего плана, но они не имеют успеха. Пресса посмеивается, иронически обыгрывая фамилию аэронавта: *gale* – шторм, буря. Чиновники безразличны. Парадоксально, но популярный медиум Эмма Л. – «пророчица из Болтона», которая будто бы вошла с Франклином в ментальную связь, – привлекает больше внимания со стороны Адмиралтейства, чем Гэйл. Возможно, с помощью общественности ему удалось бы в конце концов добиться поддержки, но в сентябре 1850 года бывший актер погибает, выполняя очередной трюк.

Наступает вторая половина XIX столетия. Мысль об арктических воздушных путешествиях овладевает многими умами в Старом и Новом Свете. Энтузиасты переходят от идеи к конкретным планам экспедиций и проектам летательных аппаратов, которых за полвека появится около десятка.

Главные усилия направлены на то, чтобы сделать полет максимально длительным, стабильным, безопасным и по возможности комфортным. Для этого инженеры мобилизуют современные технологии и материалы, ищут оригинальные конструктивные решения.

Вот как выглядит типичный проект полярного аэростата образца последней трети XIX столетия. Аппарат рассчитан на несколько недель непрерывного полета. Прочная оболочка сферической формы имеет объем 10–20 тысяч кубометров и минимальную газопроницаемость. Предусмотрены оригинальные приспособления, которые сводят к минимуму потери газа. Закрытая гондола вмещает от 3 до 10 человек, научные приборы и прочие необходимые предметы, а также запас провизии на два – четыре месяца и снаряжение для перехода по льду и воде, включая лодку. Иногда плавательным средством является сама гондола – в таком случае ее обшивка делается герметичной. В гондоле может находиться отопительное устройство и даже прибор для приготовления горячей пищи. Согласно одному из планов на борт аэростата берутся сани и упряжка ездовых собак – в любой момент полет может быть конвертирован в классическую полярную экспедицию.

«Летучие вместилища чудес» хорошо продуманы и выглядят вполне надежно, но вот беда: век близится к концу, а денег на их постройку найти не удается. Все планы остаются на бумаге. С 1818-го по 1894 год европейские страны

и США снарядили 72 экспедиции для изучения Северо-Западного прохода и Гренландии, поисков Франклина и покорения Северного полюса⁵. Среди них нет ни одной воздушной. И дело не в расходах. Средний для того времени бюджет путешествия в Арктику на аэростате, приведенный к сегодняшним ценам, можно оценить в 7–8 миллионов долларов⁶. Экспедиция *Norge* в том же ценовом масштабе стоила 25–30 миллионов, но это не помешало ей состояться.

Главная проблема в том, что полетом аэростатов почти невозможно управлять. Инженеры работают над ней, но безуспешно. Дирижабли с моторами и винтами уже появились, однако не в силах бороться даже с обычным крепким ветром. Значит, как и в эпоху братьев Монгольфье, путешественники отдаются во власть переменчивых воздушных течений. Метеорологи изучают их свойства, выискивая закономерности, которыми могли бы воспользоваться аэронавты, но никакой уверенности в успехе нет.

Британский полковник, искатель приключений Фредерик Барнаби в 1882 году пересек на аэростате Ла-Манш. Он публично обещает сотню фунтов⁷ каждому, кто выберет два места, отстоящие друг от друга на 20 миль, перелетит из одного в другое и вернется обратно на свободном аэростате, нигде не причаливая и не пополняя запаса газа. Желающих нет. Офицер утверждает: всякий, кто при современном уровне аэронавтики берется достигнуть Северного полюса с помощью воздушного шара, попросту не знаком с практической стороной вопроса⁸.

Есть еще один фактор: далеко не все в восторге от дорогостоящих полярных исследований за государственный счет. Во-первых, уже понятно: в глубине полярного моря не может быть ничего такого, что оправдало бы новые экспедиции. Увидеть горы льда и снега можно гораздо ближе к Лондону, Парижу и Чикаго и за существенно меньшие деньги. Во-вторых, если какая-то из экспедиций пропадет, как это случилось с Франклином, то последующие поиски и спасательные операции многократно увеличат расходы. В 1881 году некий рассерженный гражданин со страниц «Нью-Йорк Таймс» призывает в принципе запретить походы в Арктику – как преступную бессмысленную трату денег, а для большей убедительности выставить сторожевой корабль в проливе Дэвиса⁹. Под горячую руку попадает англичанин Джон Чейн, который в это время презентует американцам свой план полета на полюс. Автор предлагает разрешить аэронавту взять с собой поддержавших его «лунатиков», если такие

⁵ Без учета экспедиций в Русской Арктике и на Аляске.

⁶ Здесь и далее пересчет «исторических» денежных сумм в современные эквиваленты выполняется через цену золота. Результаты носят исключительно индикативный характер.

⁷ Около 8 тыс. современных фунтов стерлингов.

⁸ Burnaby, F. (1884, May 25). Reaching the North Pole in a Balloon. *The New York Times*.

⁹ Пролив между Гренландией и Баффиновой Землей – «ворота», через которые обычно шли экспедиции, направлявшиеся в Северо-Западный проход. – *Прим. ред.*

найдутся, но строго наказывать всякого, кто вздумает искать их в случае исчезновения¹⁰.

Итак, никто не желает финансировать предприятие, ценность которого сомнительна, шанс достигнуть цели – один из тысячи, а благополучно вернуться – один из миллиона.

Несмотря на столь противоречивое отношение к полярному воздухоплаванию, первый полет к Северному полюсу до конца столетия все же состоится. В 1897 году его совершат шведы – глава экспедиции Саломон Андрэ и его спутники Кнут Френкель и Нильс Стриндберг.

Андрэ проникся романтикой воздухоплавания под воздействием книги о законах ветров. Мощные экваториальные пассаты виделись ему грандиозными магистральями, которые «только и ждут появления воздушных кораблей – огромных аэростатов, перевозящих грузы и пассажиров». И хотя долгие годы у молодого человека не было возможности летать, он не переставал мечтать о том, чтобы пересечь на воздушном шаре Атлантический океан. Поработав геофизиком метеорологической экспедиции на Шпицбергене, Андрэ, без сомнения, почувствовал мистическое обаяние Севера. Место Атлантики в его мечтах прочно занимает Арктика.

В 1893 году, будучи уже 39-летним служащим патентного ведомства, Андрэ получает грант одного из научных обществ, покупает воздушный шар и становится известен всей Швеции как первый воздухоплаватель страны. В течение двух лет он совершает девять полетов. Его, как и многих коллег, заботит проблема управления летательным аппаратом. Аэронавт берет на вооружение известную систему: это сочетание спущенного из корзины длинного каната – гайдроба, конец которого волочится по земле или воде, и воздушного паруса. Гайдроб замедляет движение шара относительно окружающей среды, а парус работает в обгоняющем потоке воздуха точно так же, как на обычном судне. Инженер экспериментирует, вводит ряд усовершенствований и утверждает, что может заставить шар лететь под углом почти 30, а иногда и 40 градусов к направлению ветра.

В 1894 году Андрэ встречается с Адольфом Норденшёльдом¹¹. Он рассказывает полярнику о своих изысканиях и делится мыслями о полете в Арктику. Тот отвечает: «Что же, звучит весьма неплохо. Продолжайте работать – и можете полагаться на меня, когда дойдет до реального дела». С этого момента жизнь будущего путешественника подчинена единственной цели. В начале следующего года он выступает в собрании Шведской академии наук и предлагает уже не идею, а конкретный план, проработанный до деталей: обоснование,

¹⁰ The Search for the Pole (1881, December 24). *The New York Times*.

¹¹ Адольф Норденшёльд (1832–1901) – выдающийся шведский ученый и полярный исследователь. Первым осуществил сквозное плавание по Северо-Восточному проходу (Северному морскому пути) из Атлантики в Тихий океан. – *Прим. ред.*

эскизный проект аэростата, анализ метеоусловий, бюджет, организационный график. Шар должен вылететь со Шпицбергена. Эта идея не оригинальна, она уже встречалась в планах предшественников. Благодаря Гольфстриму на архипелаге относительно мягкий климат, редко замерзают прибрежные воды, сюда не так сложно добраться с материка. Расстояние до полюса минимальное – около 1300 километров. Приземление произойдет где-то в Канаде, России или на Аляске. Если получится, шар пройдет через полюс, но это не более чем вероятный «побочный эффект»: цель экспедиции – максимально возможное изучение Полярного региона в географическом отношении.

В заключение докладчик добавляет пафоса, апеллируя к национальному характеру и историческим предназначениям. Кто, как не мы, шведы, имеет все нужные качества для такой попытки? Мы – как высоко цивилизованная, бесстрашная, мужественная нация, веками живущая на пороге Арктики, знакомая с ее климатическими особенностями. Разве не мы призваны прежде других народов, как самые подготовленные, к выполнению этой великой задачи? Мы надеемся и ждем, что народы Центральной и Южной Европы изучат Африку, но и они точно так же ждут, что мы исследуем Арктику, это белое пятно земного шара!

Норденшёльд, как и обещал, публично одобряет предложение. Слова полярного авторитета имеют в стране немалый вес. К нему присоединяются другие видные ученые. Шведское общество реагирует с большим воодушевлением. Националистически настроенным кругам импонирует патриотическая риторика Андрэ. Реализация его плана, считают они, – это шанс сократить разрыв с Норвегией: будучи политически зависимой от Стокгольма, та ушла далеко вперед в области изучения Арктики. Если все сложится удачно, если отважный инженер достигнет полюса и возвратится в цивилизованные места, его родина вернет утраченный вес, выдвинется на передовые позиции в полярных исследованиях.

За рубежом отношение неоднозначное: это скорее доброжелательный интерес, чем явная поддержка. Есть немало скептиков, в том числе среди серьезных ученых и опытных аэронавтов. Они сомневаются в том, что шар продержится в воздухе так долго, не доверяют системе управления с гайдропом и парусом и считают, что метеорологические ожидания, заложенные в план, чересчур оптимистичны. Высказываются опасения, что вокруг полюса может существовать круговое воздушное течение – попав в него, шар никогда не сможет вырваться.

Затягивает Андрэ привлекает огромное внимание еще и потому, что в это время мир строит догадки о судьбе экспедиции Фритьофа Нансена. Полтора года назад на судне «Фрам» тот пустился в ледовый дрейф по направлению к полюсу, и о норвежцах давно ничего не известно. Некий авторитетный полярник уверен, что судно уже раздавлено льдами и затонуло. Другой знаток, не менее уважаемый, предсказывает: люди, запертые в ледовой тюрьме, дойдут до каннибализма, а последний погибнет от голода. Быть может, Андрэ откроет не

только полюс, но и зловещую тайну пропавшей экспедиции? Или встретит на «макушке планеты» Нансена, и тогда окажется, что Норвегия вновь опередила Швецию?¹²

План Андрэ получил поддержку, вызвал восторг и национальный подъем, но что дальше? В нужный момент является «бог из машины» в образе динамитного магната Альфреда Нобеля. Пацифист, недавно учредивший премию мира, предоставляет финансирование в объеме 50 % сметной стоимости экспедиции. Вскоре к нему присоединяется король Швеции, дело завершают другие знатные особы. В течение месяца бюджет предприятия обеспечен.

Начинается подготовка. По чертежам Андрэ во Франции заказывают шар объемом около 4500 кубических метров. Готовят разнообразное снаряжение и припасы на три с половиной месяца. Для отправки сообщений в обитаемый мир предусмотрены плавучие буи и почтовые голуби. Андрэ настолько дальновиден, что, помимо прочего, берет с собой американские и русские деньги – на всякий случай.

Шведские газеты подробно освещают ход подготовки экспедиции. Ее научные цели все больше вытесняются пропагандистскими, а успех становится делом национального престижа. Наконец все готово, и в июне 1896 года воздухоплавательный отряд, провожаемый огромной толпой, отправляется морем на Шпицберген. Подходящее место для базы находят в северо-западной части архипелага. На берегу залива, названного в честь экспедиционного судна бухтой Вирго, возводится укрытие. В нем монтируют газовую установку и собирают шар.

Здесь Андрэ ждет крайне неприятное открытие. Выясняется, что оболочка, которую после изготовления ни разу не испытывали и даже не разворачивали, пропускает газ слишком сильно. Швы покрывают лаком, но это слабо помогает. Значит, аппарат продержится в воздухе совсем не так долго, как заложено в расчетах. Необходимо взять паузу и пересмотреть план полета, но будущий герой, на которого смотрит вся страна, не имеет права отступать! За него решает погода: день идет за днем, а нужного ветра все нет. После трехнедельного бездействия из шара выпускают водород и отряд возвращается на материк.

Летом 1897 года аэронавты снова прибывают в бухту Вирго. Томительное ожидание заканчивается 11 июля. С утра устанавливается свежий юго-западный ветер. За быстрыми сборами следует краткая церемония прощания. Непосредственно перед стартом шару дают имя *Örnen* – «Орёл». Андрэ и его спутники поднимаются в корзину, и освобожденный от канатов аппарат взмывает ввысь. «Ура старой Швеции!» – кричат трое аэронавтов, прощаясь с землей. Старая Швеция – могущественная империя, державшая под контролем

¹² Живой и вполне здоровый Нансен объявится уже через несколько месяцев, вернувшись из беспрецедентного пешего путешествия по Арктике длиной в полтора года. Он и его напарник достигли рекордно высокой широты, не дойдя до полюса около 400 км.

пол-Европы. Ныне это второстепенная страна на периферии континента. Но все изменится, когда ее сыны покорят самую неприступную из крепостей – Северный полюс.

Вдруг случается непредвиденное: по неясной причине нижние части гайдропов, отделившись, остаются на земле. Без них рушится вся тщательно продуманная система навигации, шар становится неуправляемым. Еще не поздно остановиться, прервать полет, но этого не происходит. У тех, кто твердо намерен вернуть родине былое величие, нет обратной дороги. Шар удаляется в северо-восточном направлении и исчезает из виду – как оказалось, навсегда.

Долгие годы судьба Андрэ и его спутников остается загадкой. То и дело из Канады, Сибири и других мест приходят сообщения о якобы найденных остатках шара. Кто-то видел загадочную могилу, в которой, возможно, покоится Андрэ. До цивилизованных мест доносятся смутные рассказы эскимосов: много лет назад аборигены будто бы убили дьяволов, спустившихся с неба в большом белом доме. Но все следы оказываются ложными.

В 1930 году команда промыслового судна высаживается на остров Белый в восточной части Шпицбергена. Там случайно находят человеческие останки – это Андрэ и его спутники. Рядом лежат их вещи, в том числе дневники и фотопластинки, которые удается проявить. Картина событий становится ясна.

Лишившись гайдропов, «Орёл» летел туда, куда его нес ветер. Меньше чем через трое суток, отяжелев от инея, шар опустился на лед в 460 километрах к северо-востоку от бухты Вирго. Аэронавты отправились в обратный путь по торосам и разводьям. Двигались медленно: из них только Френкель имел спортивную подготовку, а инженер Андрэ и преподаватель Стриндберг были обычными кабинетными работниками. К тому же течение все время относило дрейфующий лед в противоположном направлении. На пороге полярной зимы путники оказались измученными и больными, в изодранной одежде. Ни у кого из них не было навыков длительного выживания в Арктике.

Оставаясь до конца верными исследовательскому долгу, обреченные люди вели дневники, пока силы не покинули их. Это случилось через три месяца после посадки. В одной из последних записей Андрэ отметил: «Никто из нас не потерял присутствия духа – могу сказать, что с такими товарищами выберешься из любых обстоятельств». Однако никаких шансов не было.

Через 30 лет после трагедии Амундсен сказал: никто из настоящих полярных исследователей никогда не принимал это предприятие всерьез и не стал бы сам так рисковать. И все же Андрэ, этот смелый человек, который вознамерился пролететь сотни миль над полярным океаном в расчете лишь на попутный ветер, заслуживает уважения.

Следующий летательный аппарат появляется в Арктике более чем через 10 лет. На сей раз это дирижабль Уолтера Уэллмана.

Журналист, исследователь, аэронавт – так определял себя этот человек. Прирожденный газетчик, один из популярных авторов американской прессы конца XIX века, в 35-летнем возрасте он решает поучаствовать в борьбе за Северный полюс. По словам Уэллмана, это нужно, чтобы раздвинуть как можно дальше границы человеческого знания о Земле. В качестве приложения к знаниям победитель может рассчитывать на приличное денежное вознаграждение и всемирную известность.

Первую попытку американец делает в 1894 году, избрав в качестве стартовой позиции северную часть Шпицбергена. По примеру одного из предшественников он использует сани и легкие алюминиевые лодки, скользящие по льду¹³. Очень скоро отряд упирается в непроходимую стену из огромных торосов, ему приходится вернуться. Тогда Уэллман впервые задумывается о передвижении в Арктике по воздушным путям.

Столица мирового воздухоплавания – Париж. Там энергичный полярник обсуждает свои идеи с инженерами аэростатной фабрики, которой владеют известные аэронавты Эдуард Сюркуф и Луи Годар. В результате появляется проект воздушного шара грузоподъемностью около семи тонн. Аппарат должен нести людей, а также классический набор, не раз описанный предшественниками: запас провианта и снаряжение, включая небольшую лодку, сани и ездовых собак. Когда продолжение полета окажется невозможным, люди отправятся к полюсу обычным способом.

В сегодняшних ценах бюджет экспедиции составлял примерно шесть миллионов долларов¹⁴. На фоне аналогичных проектов это вполне нормально. Пожалуй, Уэллман мог бы собрать такую сумму, обратившись к состоятельным знакомым в американском истеблишменте. Но чем дольше он размышляет, тем менее привлекательным и более опасным кажется путешествие на неуправляемом аппарате. Примерно в то время, когда Андрэ презентует свой план академикам, американец благоразумно отказывается от своих намерений. В отличие от шведа, у него нет «Старой Америки», во славу которой он со спокойным сердцем отдал бы жизнь, а тяга к знаниям не настолько велика. Узнав о пропаже «Орла», Уэллман лишь убеждается в правильности своего решения.

Второй поход он начинает с теми же традиционными средствами. Обосновавшись на севере Земли Франца-Иосифа, его группа проводит там зиму 1898–1899 годов и по весне выходит к цели на санях, запряженных сибирскими собаками. Полярники продвигаются на 200 километров к северу, но поворачивают назад после того, как однажды ночью их бивак был смят огромным айсбергом. Несмотря на неудачу, экспедиция дает вполне реальный результат:

¹³ Британская арктическая экспедиция Уильяма Парри в 1827 г. использовала плоскостонные лодки-сани со стальными полозьями и парой колес.

¹⁴ Около 100 тыс. долл. в ценах 1894 г.

открыт самый восточный остров архипелага, который получает имя ученого Александра Белла¹⁵.

Вернувшись домой, путешественник решает взять паузу. Нужно поправить здоровье, рассчитаться с кредиторами и присмотреться к плодам технического прогресса, которые можно взять на вооружение.

В поле зрения Уэллмана попадают дирижабли. На рубеже столетий начинается их быстрое развитие, Европа стоит на пороге дирижабельного бума. В одной только Франции работает не менее пяти конструкторских групп, занимающихся дирижаблестроением. С ними конкурируют немецкие и итальянские фирмы.

Рекорды следуют один за другим. В ноябре 1903 года французский дирижабль *Lebaudy* меньше чем за два часа пролетает около 75 километров – выдающийся результат для того времени. Уэллман хорошо представляет, каких трудов стоит пройти такой путь по торосистым льдам, и по достоинству оценивает новые возможности. Рождается новая идея: не воздушный шар, а дирижабль должен доставить его на Северный полюс, прямо к финишной ленточке. Уэллман излагает свою мысль владельцам газеты, с которой сотрудничал много лет, и те гарантируют финансирование экспедиции.

Начинается информационная кампания, которую строят на культовых темах эпохи – новых технологиях, полярных приключениях и кипучей американской энергии. В последний день 1905 года газеты сообщают, что главный редактор «Чикаго Рекорд-Геральд» поручил своему корреспонденту «построить дирижабль, покорить полюс, отчитаться по беспроволочному телеграфу». Звучит четко, по-деловому, все слова тщательно подобраны: работают профессионалы. Читателю рассказывают, что воздушный корабль, превышающий размером все существующие, изготовит в Париже Луи Годар, а пилотировать его согласился знаменитый Альберто Сантос-Дюмон, пионер воздуха. Объем летательного аппарата 6350 кубометров, он носит гордое имя *America*. Вылет намечен на ближайшее лето, местом старта назначен все тот же Шпицберген. Сам Уэллман предстает в образе опытного путешественника, эксперта по арктическому климату, метеорологии и аэронавтике. Впрочем, это недалеко от истины.

Журналист не пытается оригинальничать и решает обустроить базу в бухте Вирго. В июле 1906 года он со своим отрядом высаживается на берег и отправляет президенту Рузвельту первую в истории человечества радиограмму из Арктики. Вся кампания – парад инноваций и технологических достижений на фоне экзотических пейзажей Арктики.

Жизнь в полярном лагере кипит днем и ночью. Возводятся ангар для дирижабля и механическая мастерская, техники собирают газовую установку.

¹⁵ Русское название – остров Грэм-Белл. – *Прим. ред.*

В бухту то и дело заходят круизные суда. Туристы с интересом наблюдают за необычным действием на пустынных берегах. Здешнее хозяйство именуется Научным городком мистера Уэллмана в Арктике – слово «наука» на вывеске добавляет предприятию солидности. События фиксируются на кино- и фото- пленку, а радиосвязь оперативно разносит новости по всему миру. Впервые подготовка полярной экспедиции освещается так широко и привлекает столько внимания. Чикагские медиамагнаты знают свое дело.

Несмотря на все усилия, по-американски энергичные, в 1906 году полет не состоялся. Оболочку даже не начинали наполнять водородом. Сильно затянлось строительство, были и более серьезные причины: при испытаниях оказалось, что двигатели неработоспособны, приводные механизмы разрушились, а воздушные винты не могут выдержать и половины расчетной нагрузки. Вдобавок ко всему обнаружили конструктивные дефекты гондолы. В конце августа Уэллман объявляет о переносе кампании на 1907 год.

К следующему сезону дирижабль перестроен и улучшен, его объем увеличен, заменены двигатели. Короткое полярное лето проходит в ожидании подходящей погоды. Непрекращающийся северный ветер убивает последнюю надежду. Но Уэллман не может снова вернуться ни с чем. Небольшое затишье наступает 2 сентября, и он дает команду вывести корабль из ангара. Эта дата вошла в историю аэронавтики как день, когда за полярным кругом впервые поднялся в небо дирижабль.

Едва избежав столкновения с вершинами скал, окружающих бухту, «Америка» под управлением самого Уэллмана выходит на простор открытого моря. После двухчасового полета усиливается северо-западный ветер и корабль относит вглубь острова, где он опускается на ледник. Все невредимы.

Лето кончилось, и о полюсе речь уже не идет. Тем не менее сделано многое: дирижабль взлетел, совершил управляемый полет и приземлился в Арктике. Для воздухоплавания это большой шаг вперед. Для читателей, ждавших сенсационной истории, Уэллман – неудачник.

В 1909 году чикагский мечтатель в последний раз пытается реализовать свой план. Бывшие спонсоры уже не дают денег, но позволяют безвозмездно воспользоваться дирижаблем и всем сохранившимся экспедиционным имуществом. В остальном кампанию финансируют друзья журналиста и он сам. Дирижабль поднимается в воздух утром 15 августа и берет курс на север. Он достигает кромки пакового льда и продвигается дальше, но серьезная поломка заставляет путешественников вернуться. Случайно встретившийся пароход берет «Америку» на буксир и помогает добраться до лагеря. Полярная эпопея Уэллмана завершена¹⁶.

¹⁶ В советской историографии неудачу Уэллмана обычно объясняли «рекламно-сенсационным» характером его предприятия. Однако американец подходил к делу вполне серьезно и уж тем более не был мистификатором или мошенником.

Вскоре мир облетает известие: после многолетних попыток американец Роберт Пири, использовавший собачьи упряжки, стал первым человеком, ступившим на Северный полюс. Узнав об этом, Уэллман скажет: в полярной гонке старые методы взяли верх над новыми, сани победили дирижабль, но, будь у дирижабля еще год-два на усовершенствование, главная награда досталась бы ему.

В первом десятилетии XX века мало кто сомневается в том, что дирижабли вскоре завоюют небо, а значит, и оба полюса тоже. Томас Эдисон предсказывает: пройдет пять лет, и пассажирские дирижабли с 200-мильной скоростью помчатся через океаны, а полет к Северному полюсу займет каких-нибудь 40 часов.

Между тем еще в 1903 году на сцену вышло новое действующее лицо: впервые поднялся в воздух неуклюжий аппарат братьев Райт. А шесть лет спустя француз Луи Блерио производит сенсацию, перелетев Ламанш на аэроплане собственной конструкции.

Рекорд впечатляет многих, в том числе Руала Амундсена. В то время он уже всемирно известный исследователь, покоритель Северо-Западного прохода. В книге воспоминаний, опубликованной в 1927 году¹⁷, он напишет, что именно благодаря полету Блерио задумался о той революции в географических исследованиях, которую могут произвести воздушные машины. Впрочем, норвежский полярник вообще живо интересуется всевозможными новинками. Посредственно окончивший школу и не получивший другого образования, Амундсен обладает цепким умом, любопытством и интуицией. Он поднимается в небо на больших воздушных змеях, пытаясь разобраться, не помогут ли эти игрушки искать проходы среди ледяных полей. Следит за опытами дрессировки белых медведей: что, если запречь их в экспедиционные сани вместо собак?

Примерить аэростаты и аэропланы к своим задачам пытается не только Амундсен, но и другие исследователи.

Эрнест Шеклтон еще в 1902 году одним из первых в истории поднимался на привязном аэростате в Антарктике. Долгое время он смотрел на полярные перспективы летательных аппаратов скептически: слишком много технических сложностей, жестокие ветры, низкие температуры. Однако уже в 1914 году присматривает самолет для заброски провианта на склады трансантарктической экспедиции. Тогда идея осталась нереализованной, и лишь в 1921 году полярник все же приобретет небольшой гидроплан, чтобы вести разведку и наблюдения, но воспользоваться им не сможет. По стечению обстоятельств машина опоздает к судну, уходящему на юг, а экспедиция для Шеклтона окажется последней.

В 1911 году самолет для разведки, перевозок и спасательных операций заказывает фирме «Викерс» другой исследователь Ледового континента – Дуглас

¹⁷ На русском языке: Амундсен Р. Моя жизнь. Л., 1930. – *Прим. ред.*

Моусон. Эта история почти анекдотична. Машину в разобранном виде доставляют морем в Австралию. Чтобы пополнить бюджет экспедиции, организуется серия показательных выступлений. Местные жители почти незнакомы с авиацией, а потому охотно раскупают билеты. Деньги текут в кассу до тех пор, пока очередной полет не заканчивается жесткой посадкой. Экипаж цел, но самолет уже не подлежит ремонту. Его переделывают в моторизованные сани, которые отправляются в Антарктиду. Аппарат не оправдывает надежд: потребляет слишком много драгоценного топлива и весьма чувствительна к ветру. В довершение всего выходит из строя двигатель, и бывший «Викерс» в конце концов бросают. Его остатки и сегодня покоятся где-то под слоем антарктического льда.

Но вернемся к Амундсену. В декабре 1911 года он первым пришел к Южному полюсу, опередив группу Роберта Скотта. Победа в гонке стоила норвежцам сверхчеловеческих усилий, а конкуренты заплатили за участие своими жизнями. Возможно, именно эта драма подталкивает полярника навстречу авиации. В феврале 1913 года он дает интервью газете «Нью-Йорк Таймс», в котором рассказывает, что к следующему путешествию готовит аэроплан и рассчитывает на помощь пилота-добровольца для полета к Северному полюсу. А через два месяца, находясь в Америке, впервые в жизни поднимается на гидроплане в качестве пассажира. Очевидно, впечатления положительные: вскоре Амундсен заказывает в Сан-Франциско два таких же самолета. Однако арктический поход приходится отложить.

Весной 1914 года Амундсен приступает к совершенно новому делу: решив освоить искусство управления самолетом, берет уроки у известного норвежского авиатора Эйнара Сем-Якобсена. В это время ему приходит письмо из Санкт-Петербурга. Пишет поручик Ян Нагурский – человек, которому вскоре предстоит стать первым, кто поднял в небо самолет за полярным кругом. Это важное событие в истории авиации, сравнимое по значимости с полетами Андрэ и Уэллмана, заслуживает отдельного рассказа.

В начале года российский Совет министров постановил начать поиски экспедиции Георгия Седова, которая отправилась к Северному полюсу и давно не подавала вестей. Требуется в сжатые сроки осмотреть западное побережье Новой Земли и юг Земли Франца-Иосифа. Для этого наряду с морскими судами решают задействовать аэроплан. Заведовать летной частью поисков поручается 26-летнему Нагурскому. Поручик имеет подходящее сочетание специальностей: параллельно с Морским инженерным училищем он окончил по авиационному отделу Офицерскую воздухоплавательную школу, получив звание военного летчика. Ему же доверяют определить наиболее подходящую модель летательного аппарата, а затем и пилотировать машину.

Материалов по Арктике в архивах Морского ведомства не так много. Нагурский отправляет просьбу о помощи Амундсену и вскоре получает ответ.

Норвежец делится своими знаниями о Севере и обещает поддержку: «С вашими полетами связываются большие надежды. Если они осуществляются, Север будет наш; льды не будут препятствием для человека, вооруженного техникой. Жажду познакомиться с вами и надеюсь встретиться»¹⁸. Знаменитый полярник может многое рассказать о климате и гидрографии, о выживании на льду и об охоте на белого медведя. Но он ничего не знает о тех условиях, с которыми авиатору предстоит столкнуться в небе Арктики. Здесь Нагурскому не может помочь никто – над Баренцевым морем его ждет абсолютная неизвестность.

Он решает, что на Севере нужен поплавковый гидросамолет прочной конструкции с мотором воздушного охлаждения, способный развивать скорость до 100 километров в час. Перебирает возможные варианты и останавливает выбор на фирме братьев Фарман, которая и получает заказ на изготовление аэроплана. Поручика командируют во Францию, чтобы на месте контролировать ход работ и одновременно знакомиться с устройством новой машины, учиться обращению с ней.

Пути русского офицера и его норвежского корреспондента почти пересекаются: незадолго до приезда Нагурского в Париже побывал Амундсен. Он уже созрел для того, чтобы обзавестись собственным самолетом, и теперь выбирал, осматривая аппараты различных моделей в Америке, Германии, Англии. В итоге, приехав во Францию, предпочел аэроплан той же фирмы Фарманов, который под управлением Сем-Якобсена отправился в Норвегию.

Спасательной экспедиции предстоит отплыть к берегам Новой Земли в июне из норвежской столицы. Нагурский прибывает в Кристианию из Франции вместе с купленным гидропланом. Готовится к выходу в море, общается со знаменитым капитаном Отто Свердрупом, которого наняли командовать одним из судов. К их беседам время от времени подключается Амундсен, взявший на себя роль консультанта по снаряжению поисковой операции. Позже Нагурский напишет в своих воспоминаниях, как объяснял норвежцам сравнительные достоинства и недостатки двух моделей самолетов, приобретенных для летной работы на Севере¹⁹.

Амундсен тогда уже завершил летное обучение и сдал экзамен, получив звание первого в Норвегии гражданского пилота. Правда, это был скорее знак признания его заслуг перед страной. Настоящим летчиком полярник не стал: весь его воздушный стаж составлял около 20 часов, он никогда не летал на дальнюю дистанцию, с пассажиром, в темноте и при плохой погоде, а без инструктора управлял самолетом единственный раз – на экзамене. Очевидно, Амундсен не

¹⁸ Цитируется по воспоминаниям летчика: Нагурский Я. Первый над Арктикой. М., 1960. С. 48.

¹⁹ Вторая машина той же марки «Фарман», но другой модели направлялась на восточный участок экспедиции для поисков экспедиции Георгия Брусилова. Пилотировать ее должен был капитан Дмитрий Александров.

испытывал большого желания летать самостоятельно и после этого никогда не садился за штурвал.

Разобранный самолет Нагурского, уложенный в ящики, грузят на палубу парохода, который выходит из гавани и берет курс на север. Спустя месяц летчик и его аппарат прибывают к Новой Земле. «Фарман» собирают на берегу губы Крестовой близ становища Ольгино, и в ночь на 21 августа 1914 года²⁰ поручик впервые вылетает на осмотр западного побережья архипелага. Начало российской и мировой полярной авиации положено.

Нагурский водит свою машину вдоль берегов и в открытом море на расстоянии до 100 верст – под дождем, в облаках и тумане при отсутствии видимости, над сплошным паковым льдом. Переживает арктический шторм, во время которого самолет едва не уносит волнами. Работа не обходится без неожиданностей, порой весьма неприятных. В одном из полетов из-за заводского брака выходит из строя двигатель. Летчику удается спланировать и посадить машину без повреждений, однако на ремонт уходит больше двух недель драгоценного времени. В течение месяца приходится дважды ставить новый винт взамен лопнувшего. Компас, купленный в Париже вместе с «Фарманом», перестает действовать, однако его с успехом заменяет российский прибор.

В то лето поручик успевает выполнить около 20 полетов. Пять из них входят в официальный рапорт начальнику Главного гидрографического управления, остальные – пробные и вспомогательные. Проведя в воздухе более 10 часов и преодолев около 1000 километров, Нагурский обобщает свои наблюдения и дает ряд рекомендаций будущим полярным летчикам. Он описывает характеристики, которыми должны обладать самолеты полярной авиации, одежду и экипировку пилотов для работы в Арктике, необходимое снаряжение. Самолеты предлагает окрашивать в красный цвет как самый заметный в северном пейзаже.

«Летать в арктических странах хотя и тяжело, но вполне возможно», – резюмирует Нагурский. Обнаружить следы Седова ему не удастся, но не потому, что плохо искал: просто их нет в отведенном районе. Однако полученный опыт останется востребованным еще не один год. Много позже Нагурский расскажет, как в 1925 году получил дошедшее с большим опозданием письмо от Ричарда Бэрда. Американец, готовившийся к полету на Северный полюс, просил бывшего пилота поделиться своими наблюдениями²¹.

Итак, Андрэ, Уэллман, Нагурский – первые робкие шаги к полюсу сделаны, но все перспективы разрушает война. Не завершив поисковой программы, русский летчик срочно вывозит самолет на материк и следует в столицу.

²⁰ По григорианскому календарю.

²¹ Сведения о том, что перед полетом Бэрд якобы приезжал к Нагурскому в Польшу для консультации, ничем не подтверждаются.

Докладывает начальству о выполнении задания и вскоре отправляется в действующую армию.

Нарушены и планы Амундсена. Норвегия сохраняет нейтралитет, однако о морских путешествиях приходится на время забыть. Впрочем, вынужденная передышка идет полярнику на пользу: он выгодно инвестирует капиталы и неплохо зарабатывает, благодаря чему может начать постройку собственного экспедиционного судна. В честь норвежской королевы оно будет названо «Мод». А пока – лекционные туры в Соединенных Штатах и Канаде, поездки в европейские столицы союзных держав. В 1917 году Амундсен оказывается в Париже, где его просит о встрече некий американец, служащий местного штаба военной авиации США. Человек средних лет с приятными манерами рассказывает, что давно мечтает стать исследователем Севера и хочет отправиться вместе с великим путешественником в арктическое плавание. Внимательно выслушав рассказ, Амундсен деликатно дает понять, что это невозможно. Гостя зовут Линкольн Элсуорт. Собеседникам предстоит еще одна встреча, которая изменит жизнь каждого из них, но тогда, в парижском отеле, они не знают об этом.

Шхуна «Мод» выходит в плавание в июне 1918 года. Амундсен рассчитывает направить судно таким образом, чтобы где-то в районе Чукотки оно вмерзло в лед и вместе с ним продрейфовало через Северный полюс в район Гренландии – Шпицбергена. Позже полярник расскажет, что полюс не был его целью. После визита Пири северная вершина планеты утратила первопроходческую ценность. Но на карте Арктики было еще немало места для приложения сил. Совершенно неизученными оставались целые области, и самая обширная из них лежала между полюсом и северным побережьем Америки. При правильном расчете и везении «Мод» могла пройти через эту Великую Неизвестность. Именно это белое пятно, одно из самых последних на планете, и стало той великой целью Амундсена, которую имеет в виду Рисер-Ларсен в своей главе книги. Но почему?

Среди эскимосов Аляски издавна ходили предания о земле, лежащей к северу и востоку от крайних пределов материка. Темнеющий на горизонте берег якобы видели китобои, заходившие далеко в полярное море. В 1904 году американский математик Роллин Харрис, изучив картину приливов и течений в Северном Ледовитом океане, пришел к выводу: в этом районе может находиться крупный массив суши. Его – по фамилии ученого – именуют Землей Харриса (Гарриса). Позже очертания большого острова где-то в тех же краях будто бы наблюдал Пири, а через несколько лет и Кук. Каждый назвал «свою» сушу именем спонсора экспедиции – так на карте неоткрытых территорий появились гипотетические Земля Крокера и Земля Брэдли. Но, каково бы ни было название, обнаружить эту *terra incognita* – значит сделать последнее по-настоящему крупное географическое открытие. О таком завершении

исследовательского пути можно только мечтать. Не полюс, а эта перспектива гонит Амундсена вперед.

Морское судно и ледовый дрейф – экспедицию полярник начинает с теми же традиционными средствами, которые четверть века назад использовал Нансен. Свой аэроплан с началом войны он передал норвежской армии. Первые три года плавания оказываются не самыми удачными. «Мод» трижды презимовала у арктических берегов, добралась до Аляски, но из-за сложной ледовой обстановки и поломок так и не смогла начать дрейф. В 1921 году цель становится ненамного ближе, чем в начальной точке пути.

За это время мир изменился. Война дала сильнейший толчок развитию воздушного транспорта. В небе появились дирижабли и самолеты с характеристиками, которые совсем недавно казались нереальными. Далеко вперед вырвалась Германия, где была создана мощная воздухоплавательная промышленность. Инженеры графа Фердинанда фон Цеппелина разработали новый тип воздушных кораблей с жестким каркасом, названный по имени создателя²². Цеппелины с черным крестом демонстрировали исключительные качества, брали высоту в тысячи метров и совершали рейды продолжительностью в десятки часов. В ноябре 1917 года дирижабль *L 59* выполнил беспосадочный перелет из Болгарии в Восточную Африку и обратно с полезным грузом в 15 тонн. За 95 часов корабль прошел почти 6800 километров – это звучало как фантастика в духе Жюль Верна, но было новой реальностью.

Уже во время войны Англия по трофейным образцам копировала немецкие технологии дирижаблестроения. После заключения Версальского договора эта отрасль в Германии оказалась фактически под запретом, и державы-победительницы занялись переносом немецкого наследия в свои лаборатории и цеха. В скором времени следовало ждать появления английских и американских воздушных гигантов.

Качественный скачок совершили и самолеты. Лучшие образцы уже могли находиться в воздухе по 10 часов и больше, проделывая путь, равный расстоянию от Шпицбергена до Северного полюса. Летом 1919 года американцы Джон Алкок и Артур Браун подняли свой аэроплан в небо над американским континентом и через 17 часов приземлились в Англии, пролетев над океаном свыше 3000 километров. Уступая дирижаблю в дальности и продолжительности полета, самолет имел ряд бесспорных преимуществ: благодаря серийному производству он был дешев, прост в обслуживании, практичен, не требовал дорогостоящих эллингов, причальных мачт и газовых установок. Как показал опыт Нагурского, о котором Амундсен должен был знать, самолет можно было

²² Такую конструкцию имели, например, упомянутые Густавом Амундсеном дирижабли «Эсперия» (бывший немецкий *LZ 120 Bodensee*, переданный Италии в счет военных репараций) и *R33*, построенный по образу и подобию захваченного англичанами немецкого боевого цеппелина.

в разобранном виде доставить в любую точку, куда способно пройти морское судно, собрать и сразу же использовать по назначению, а затем так же быстро разобрать и перевезти в другое место.

Метеорология, навигация и радиосвязь вышли на новый уровень. Дальние полеты в малоизученных безлюдных районах по-прежнему были сопряжены с огромным риском, но с каждым днем пилоты чувствовали себя все более уверенно.

Едва стихли последние залпы войны, в разных странах заговорили о полярных воздушных экспедициях и регулярных перевозках.

Уже в конце 1918 года Американский аэроклуб объявил, что намерен профинансировать трансполярный перелет. Его возглавят известный капитан Роберт Бартлетт и покоритель полюса Пири. Маршрут пройдет от мыса Колумбия на крайнем севере Канады до мыса Челюскин, где по иронии судьбы в это время на борту своей шхуны, запертой льдами, сидел Амундсен.

Вскоре немецкий отставной капитан Вальтер Брунс, экс-командир боевого цеппелина, представил свою концепцию трансарктической дирижабельной линии. Она должна была связать Европу со странами Тихоокеанского региона – Японией и Соединенными Штатами. Затея сулила невероятную экономию времени и прибыли: две-три недели поездки по морю и железной дороге заменялись несколькими сутками полета в комфортабельной каюте воздушного лайнера. Обсуждение проекта совпало с выпуском в Англии дирижаблей большого объема, способных к межконтинентальным перелетам. В том же 1919 году один из них, построенный по немецким лекалам, за 108 часов пересек Атлантику без посадки по маршруту длиной более 5000 километров. Такие машины делали предложение Брунса вполне осуществимым с технической точки зрения.

В апреле 1919 года английская компания, владеющая угольными шахтами на Шпицбергене, сообщила, что планирует отправить на Северный полюс специально построенный большой аэроплан вместимостью 20 человек. На должность начальника экспедиции пригласили капитана Фрэнка Уайлда, заслуженного исследователя Антарктики.

В это же время на противоположной стороне земного шара планировал полеты англичанин Джон Коуп. Он объявил о подготовке новой антарктической экспедиции, в которой собирался использовать четырехместный самолет. Машина массой свыше пяти тонн, развивающая скорость до 150 километров в час, должна была преодолеть горную цепь высотой 3500 метров и достигнуть Южного полюса.

Ни один из этих проектов не был осуществлен, однако следом появляются новые. Это – пролог полярной воздушной гонки.

В какой-то момент Амундсен осознает, что эпоха героев, покоряющих Арктику на лыжах, санях и собачьих упряжках, быстро уходит. Их сменяет следующее поколение, которое пересаживается на самолет и дирижабль. Не видеть

этого и продолжать многолетний дрейф, полагаясь на малоизученные полярные течения – значит застрять в прошлом и проиграть.

Перечитывает ли он слова, которые четверть века назад произнес Андрэ перед шведским академическим собранием?

«Выполнить перелет на аэростате через полярные пространства не просто возможно: многое говорит за то, чтобы сделать это. Попытки проникнуть к полюсу с помощью судов и саней до сих пор приводили к скромным результатам. Каждая минута широты, которую мы завоевываем с теми же средствами, которыми пользовались до сих пор, вероятно, будет дорого стоить в деньгах и в человеческих жизнях. Разве не более вероятно, что мы скорее достигнем полюса на аэростате, чем на санях или судах, превратившихся в шаткие глыбы среди блуждающих ледяных масс? Уверен, аэростат имеет больше шансов. Нельзя отрицать, что с помощью одного полета мы сможем получить больше знаний о географии арктических регионов, чем любой другой способ дал бы за целые столетия»²³.

Летом 1921 года шхуна с королевским именем получает нового капитана: им становится Оскар Вистинг. Амундсен остается на берегу – в этот момент он заканчивается как исследователь классического, «нансеновского» типа. Начата новая эпоха: отныне основой его экспедиций становится воздушный транспорт.

В конце 1921 года внимание полярника привлекает очередной авиационный рекорд, установленный американскими летчиками. Их самолет продержался в небе почти 27 часов. Предыдущий результат, принадлежавший французам, был улучшен лишь на два часа, зато пройденный машиной путь вырос вдвое и превысил 4000 километров.

Этот новый немецкий «Юнкерс» теоретически уже может долететь из Америки в Европу через полюс. При этом, что крайне важно, машина цельнометаллическая, а ведь мир в основном летает еще на деревянных аэропланах, обтянутых тканью. Весной 1922 года Амундсен покупает такой самолет и к концу лета доставляет его на Аляску. Вместе с ним прибывает пилот Оскар Омдал, один из лучших в Норвегии. В местечке Уэйнрайт, неподалеку от самой северной точки Аляски – мыса Барроу, они оборудуют свою базу и устраиваются в ожидании следующего сезона.

Вести из Европы убеждают Амундсена в том, что он сделал выбор в пользу авиации очень вовремя. Газеты сообщают о плане очередной авиационной экспедиции, которую возглавил его соотечественник, известный летчик Трюгве Гран. Официальная цель – изучение возможностей самолета для помощи зверобоям, однако журналисты говорят прямо: Гран собрался на Северный полюс.

²³ Adams-Ray, E. (1931). *The Andrée diaries*. London: John Lane the Bodley Head Ltd., pp. 37–38. Пер. А. Белокрыса.

Оказывается, еще в мае он в компании второго пилота, штурмана и эксперта-лыжника побывал на Шпицбергене, чтобы подыскать стартовую площадку. Имеющий на счету ряд ярких летных достижений и полярную закалку, полученную в антарктической экспедиции Скотта, Гран может быть серьезным соперником. И хотя в 1922 году он никуда не полетел, Амундсен чувствует, что в небе Арктики скоро может стать тесно.

Великий полярник очень спешит с первой попыткой. Его план на 1923 год крайне рискован. Безрассудство, почти равное безумию, – так он позже охарактеризует предприятие инженера Андрэ, но сейчас сам действует схожим образом. Амундсен и Омдал планируют стартовать из Уэйнрайта, проложив курс над морем Бофорта через полюс в направлении Шпицбергена. Одинокому самолету с единственным пилотом и пассажиром предстоит пройти не менее 3000 километров над арктической пустыней без промежуточной базы и возможности дозаправки. Характерный штрих: местные жители, наблюдающие за приготовлениями Амундсена, решают помочь ему, передав на ближайшую радиостанцию сигнал о вылете «юнкерса» старым индейским способом – при помощи цепочки сигнальных костров длиной в 400 миль. Это значит, что на самолете нет достаточно мощного передатчика, не говоря уже о средствах радионавигации. В случае вынужденной посадки авиаторы не смогут подать сигнал бедствия, потерявшись на площади в несколько миллионов квадратных миль. Похоже, Амундсен, пересев на самолет, пока еще видит в нем ту же собачью упряжку, которой нужен только хороший каюр.

У маленькой Норвегии не так много национальных героев. Правительство высылает на Шпицберген страховочный отряд из одного судна и двух самолетов. Свою группу отправляет на архипелаг и фирма «Юнкерс». Правда, немцы заботятся больше о собственном имидже: мало приятного, если их самолет с великим полярником на борту бесследно исчезнет в Арктике.

Газетчики прикидывают шансы. Мир замер в ожидании: произойдут ли чудо везения и триумф – или трагедия? А может, финал останется открытым, как в истории «Орла»? Не происходит ни того, ни другого: в пробном полете незадолго до вылета у «юнкерса» ломается шасси. Вдали от цивилизации сделать ремонт невозможно. Полярник предъявляет претензии фирме, продавшей самолет, но там снимают с себя ответственность: то, что привезенная в ящиках и собранная в сарае машина вообще поднялась в воздух, иначе как чудом не назовешь. В довершение всего выясняется, что полетные расчеты были ошибочны и с имеющимися запасами топлива самолет не смог бы долететь до Шпицбергена.

Никогда еще Амундсен не подвергался столь жесткой критике. Его упрекают в «антинаучном подходе», в чрезмерном оптимизме, в скверном планировании и недооценке трудностей, связанных с работой в Арктике. Все справедливо: непревзойденный гроссмейстер классических полярных путешествий

совсем не разбирается в современной технике. Правда, удача ему не изменяет: поломка самолета стала спасением от почти неминуемой гибели.

К моменту, когда в Европе получают сообщение об отмене перелета, немецкая группа, отправленная навстречу Амундсену, уже пересекла полярный круг. В «Юнкерсе» решают извлечь из ситуации максимум выгоды и трансформируют спасательный авиаотряд в аэрофотосъемочный. Прибыв на Шпицберген, самолет под управлением пилота Артура Нойманна совершает длительный полет над восточной и северной частями архипелага. С воздуха швейцарский летчик-наблюдатель Вальтер Миттельхольцер делает множество высококачественных фотоснимков²⁴.

Тем временем в игру вступают гиганты воздуха. На американской авиабазе заканчивается постройка 200-метрового дирижабля *ZR-1*. Это первый в стране корабль жесткого типа, конструкцию которого заимствовали у немецких цепелинов. Аппарат с расчетной дальностью полета 8000 километров получает собственное имя «Шенандоа» (*Shenandoah*), что на индейском наречии означает «Дочь звезд». Еще до приемки корабля военно-морское командование заявляет, что планирует отправить его к Северному и Южному полюсам.

Газетчики объявляют воздушную гонку к полюсу открытой. Но это лишь внешняя сторона гораздо более важного явления: происходит переосмысление ценности арктических территорий.

Пири, водрузивший в 1909 году американский флаг на «макушке планеты», телеграфировал президенту Тафту: «Имею честь предоставить Северный полюс в ваше распоряжение». Тот поблагодарил за «интересное и щедрое предложение», но сообщил: он не знает, каким образом мог бы распорядиться предложенным. К середине 1920-х годов в Вашингтоне и Лондоне, Берлине и Москве уже хорошо понимают, что делать с землями, которые могут быть открыты за полярным кругом.

В то время известный полярник, «арктический пророк» Вильямур Стефанссон утверждает: Север гораздо менее враждебен человеку, чем принято считать, здесь можно комфортно жить и работать. Огромный регион фантастически богат ресурсами, и дорогу к ним откроют летающие машины. Полярный океан лежит между континентами так же, как между Европой и Африкой раскинулось Средиземное море. И, подобно средиземноморским водным путям, Арктику неизбежно пересекут пути воздушные, связывая части света по кратчайшим линиям.

Ту же мысль развивает Фитцью Грин, чиновник военно-морского ведомства США. Глядя на карту мира, он уподобляет страны Европы и

²⁴ В российской литературе этот полет обычно не упоминается или ошибочно приписывается только Миттельхольцеру (Миттельгольцеру). В действительности швейцарец лишь выполнял кино- и фотосъемку с самолета, который пилотировал Нойманн.

Тихоокеанского бассейна двум колоссальным сообщающимся сосудам. Эти резервуары ежегодно обмениваются сырьем и товарами на сотни миллионов долларов. Кратчайшие пути сообщения между ними пролегают через полюс. Совсем скоро самолеты станут экономически конкурентоспособны, а это значит, что не позже 1930 года начнутся регулярные коммерческие перевозки по трансарктическим воздушным маршрутам.

С такими дирижаблями, как «Шенандоа», с новыми мощными самолетами эта картина становится все более реальной. И в ней бесплодные островки, затерянные в ледяном океане, становятся площадками для аэродромов, радиостанций, складов топлива в сети полярных аэрообобщений. Это уже не абстрактные «территории», но ключи от воздушного пространства над Арктикой.

Американский военно-морской министр прямо заявляет: «Шенандоа» не собирается вторично открывать Северный полюс. Задача экспедиции состоит в том, чтобы отыскать сушу к северу от Аляски и объявить территорией Соединенных Штатов.

Амундсен может соревноваться с Граном и Бартлеттом, но играть против целой страны с ее безграничными возможностями сложнее. Когда в середине сентября он покидает Аляску и появляется в Сиэтле, газеты приносят новость: «Шенандоа» прошел испытания и готов следующей весной отправиться к цели. Кажется, часы Великой Неизвестности сочтены.

Но в дело вмешиваются силы природы и американская политическая система. В январе 1924 года мощный шквал срывает дирижабль с причальной мачты, он заметно поврежден. Конгрессмены задаются вопросом: если «Шенандоа» так пострадал прямо здесь, почти у стен Капитолия, что будет с ним в Арктике? Мы просто потеряем новый корабль стоимостью два с половиной миллиона долларов! В конце концов финансирование арктического полета откладывается, а президент Кулидж предпочитает не ссориться с законодателями по столь малозначительному вопросу, как судьба Земли Харриса.

Амундсен получает отсрочку и готовится к следующей попытке. Бурную активность развивает его доверенное лицо – американец Хокон Хаммер. Его стараниями будущий перелет превращается в масштабное международное предприятие. В нем участвуют норвежские, немецкие и американские капиталы. Изменяется направление: исходной точкой становится Шпицберген. Разочаровавшись в продукции «Юнкерса», Амундсен заказывает два больших гидроплана немецкой фирме «Дорнье». После того как Версальский договор запретил Германии строить такие машины на своей территории, их производят итальянцы.

В апреле 1924 года полярник отправляется на берега Лигурийского моря, чтобы лично понаблюдать за ходом работ. В Италии он знакомится с Нобиле. Вместе они совершают пробный полет на дирижабле *N-1* – будущем *Norge*. Тогда же знаменитого гостя принимает Бенито Муссолини – диктатор и большой

поклонник авиации. Газеты сообщают: в ходе беседы Амундсен выразил удовлетворение тем фактом, что самолеты для него изготавливаются в Италии. Вскоре становится известно, что дуче подарил исследователю еще один гидроплан. Теперь экспедиция располагает тремя великолепными итальянскими машинами. Авиационное ведомство Италии выступает со специальным разъяснением: хотя самолеты и строятся под наблюдением немецких инженеров, работы выполняет итальянская компания, а потому национальное происхождение летающих лодок не должно вызывать никаких сомнений.

Итог вояжа ясно демонстрирует: в политике великий путешественник искусен еще меньше, чем в авиации. Первоначально в команду перелета, кроме самого Амундсена, входили один американский и трое норвежских пилотов, а также фотограф. В окончательной же конфигурации вместе с подаренным самолетом появляются еще три участника-итальянца и достигнута договоренность о том, что на Северном полюсе вместе с другими флагами будет водружен флаг их страны. Вместо того чтобы просто купить самолеты, Амундсен недорого продал Муссолини крупный пакет акций своей экспедиции. Теперь итальянская пропаганда выжмет из успеха все соки, чтобы прорекламирровать фашистский режим и лично его главу.

Уровень подготовки перелета радикально отличается от полукустарной прошлогодней затеи. Ценным приобретением оказывается Рисер-Ларсен, приглашенный на должность капитана одного из гидропланов. Профессионал-авиатор становится для Амундсена незаменимым помощником и партнером, освободив его от решения множества административных и технических вопросов. Эту же функцию он будет выполнять в составе двух следующих экспедиций. Помимо прочих достоинств, летчик имеет за плечами курс пилотирования дирижаблей, пройденный в Англии, и хорошо представляет их устройство, возможности и недостатки.

Все складывается на удивление хорошо. Кажется, цель близка как никогда. Но теперь в роли рокового препятствия выступает «экономический гений» Хаммера. Как пишет биограф Амундсена, в хитроумных финансовых построениях вокруг экспедиции «было задействовано все – от газетных контрактов и прав на кино съемки до различных пожертвований и соглашений о выпуске почтовых марок; главное, что, когда три дорогостоящих самолета готовы и пора их оплатить – или хотя бы внести задаток, – денег в наличии вообще нет»²⁵. Масштабы бедствия столь велики, что в сентябре путешественник вынужден объявить себя банкротом.

Осень 1924 года для Амундсена безрадостна. Его постигла вторая неудача, гораздо сокрушительнее первой. В счет долгов кредиторы арестовали имущество, в том числе имение в норвежской столице, шхуну «Мод», которая

²⁵ Буманн-Ларсен Т. Амундсен. М., 2005. С. 324.

в 1922 году все же сумела начать дрейф, становящийся бесполезным, и даже домик в Уэйнрайте. Но самое страшное – не крах личных финансов, а разрушенные надежды. Между ним и Великой Неизвестностью пролегла гигантская пропасть, и теперь ему не быть первым, если не случится чудо.

Рассчитывая хоть что-то заработать, несостоявшийся первооткрыватель отправляется в лекционный тур по Соединённым Штатам. Дела идут плохо: за 12 лет после Южного полюса Амундсен не совершил ничего выдающегося, а Америка так же легко забывает героев, как и обожествляет их.

Октябрьским утром в номере полярника раздаётся звонок. Говорит тот самый Линкольн Элсуорт, который по-прежнему мечтает стать членом команды великого Амундсена и отправиться вместе с ним на Север. В этом не было бы ничего удивительного, если бы не продолжение: 44-летний американец неопределённых занятий оказывается сыном угольного короля. При встрече он предлагает заплатить 85 тысяч долларов за два гидроплана для совместной экспедиции. На сей раз норвежец не имеет совсем ничего против партнерства. Правда, заранее оговаривается, что перелет ограничится полюсом: достигнув его, машины повернут обратно на Шпицберген. Великая Неизвестность до поры останется тайной, но Амундсен, которого Элсуорт вытаскивает из беды, не в том положении, чтобы ставить условия.

Оператором экспедиции, намеченной на весну 1925 года, становится Норвежское общество воздухоплавания – некоммерческая организация, созданная в 1909 году²⁶. Она авторитетна и юридически не аффилирована ни с кем из участников экспедиции. Это сводит к минимуму финансовые риски и позволяет избежать сложностей, связанных с банкротством Амундсена. Фирма «Дорнье» охотно возобновляет контракт на продажу гидропланов, которые проходят специальное переоборудование для арктического полета. На должности капитанов приглашаются Рисер-Ларсен и премьер-лейтенант Лейф Дитриксон. Одним из механиков становится Омдал.

После того как из игры вышел «Шенандоа», напряжение полярной гонки как будто ослабевает, но ненадолго. Доходят слухи о появлении новых конкурентов. Англичанин Греттир Алгарссон намерен следующей весной совершить одиночную вылазку к полюсу на маленьком аэроплане, который морское судно доставит как можно ближе к цели. При поддержке правительства на Землю Франца-Иосифа планирует отправиться француз Жюль де Пайер – отсюда он вылетит на аэроплане, чтобы исследовать околополярную область. Наконец, объявляется экс-капитан Брунс, автор проекта дирижабельной линии Европа – США. Его стараниями создано «Международное общество по изучению Арктики при помощи воздушного корабля». К нему уже присоединился ряд

²⁶ В книге эта организация (*Norsk Luftseiladsforening, NLF*) именуется Норвежским аэроклубом, что неверно. Норвежский аэроклуб (*Norsk Aero Klubb, NAK*) учредили лишь в 1928 г., а *NLF* было присоединено к нему два года спустя.

известных европейских ученых, а пост президента занял полярный тяжеловес Нансен. Ближайшей задачей общества назван исследовательский перелет на большом дирижабле. Цель – изучить условия воздушных сообщений в Арктике, а также исследовать *Unerforshtes Gebiet*, как немцы называют белое пятно по другую сторону полюса. Нансен согласился возглавить экспедицию и лично отправиться в полет. Журналисты потирают руки в ожидании схватки между двумя великими норвежцами.

На фоне экспедиции Амундсена эти планы выглядят не слишком внушительно. Однако время такое, что невозможное случается, поэтому надо спешить. К концу апреля 1925 года у Амундсена и его компаньонов все готово к старту.

Драматические события, развернувшиеся в ходе этого перелета, хорошо известны. После посадки во льдах и трехнедельной борьбы за жизнь его участники чудом смогли взлететь на одном из гидропланов и дотянуть до Шпицбергена. Эту историю, подробно описанную Амундсеном в отдельной книге²⁷, стоит дополнить несколькими фактами. Незадолго до вылета полярник пытался убедить Элсуорта, Рисер-Ларсена и Дитриксона изменить план. Один из двух самолетов, как и предполагалось, вернулся бы с полюса обратно, а на втором сам Амундсен с одним из пилотов собирался отправиться дальше, к берегам Аляски. Однако он уже не был единоличным главой экспедиции, и «собрание акционеров» просто не проголосовало за его предложение. Правда, при этом коллеги привели убедительные аргументы: расчеты предельной дальности полета и недопустимость нарушения договоренностей с другими участниками проекта. И второе: после потери связи с гидропланами Норвежское общество воздухоплавания официально обращалось к американскому правительству с просьбой отправить на поиски один из больших дирижаблей. В Вашингтоне отказались, сославшись на отсутствие даже приблизительных сведений о возможном местонахождении пропавших самолетов. Истинной же причиной было нежелание рисковать сверхдорогостоящими аппаратами.

По возвращении компаньоны без промедления принимаются за подготовку следующего перелета, который должен стать решающим. Ожидается ужесточение конкуренции – и эти предположения оправдываются. С наступлением 1926 года накал полярной гонки достигает наивысшей точки. Пресса сообщает о новых и новых экспедициях – их готовят в Америке, Франции, Англии, Германии и даже в Советской России, которая прежде не проявляла подобных амбиций. Похоже, весной в Арктике будет жарко.

Брунс и Нансен вывели свой проект в политическую плоскость. Еще летом 1925 года тандем посетил Москву, где был принят на высоком уровне. На

²⁷ Амундсен Р. По воздуху до 88° северной широты. М.: Л., 1926.

встрече с советским правительством немец рассказал, что для арктического полета ему понадобится дирижабль объемом 150 тысяч кубометров и грузоподъемностью 55 тонн, с командой из 50 человек. Корабль пройдет по маршруту Мурманск – Земля Франца-Иосифа – Северный полюс – Аляска и обратно. В Кремле признали проект весьма полезным для страны и пообещали всяческую поддержку. Зная склонность большевиков к проектам революционного преобразования отдельных частей мира, от этого альянса можно было ожидать чего угодно.

Американский лейтенант-командер Ричард Бэрд получил солидное финансирование от группы частных лиц, в числе которых Эдсель Форд²⁸ и Дж. Рокфеллер-младший. Летом он планирует провести разведку с помощью дирижабля или самолета на севере Канады, в районе Гренландии и Аляски с прицелом на неизвестные территории и Северный полюс.

Перелет с мыса Барроу на Шпицберген через полюс относительной недоступности («ледяной полюс») анонсирует австралиец Джордж Уилкинс. Попутно он собирается открыть Землю Харриса²⁹.

Американские военные пилоты Генри Огден и Ли Уэйд готовят целенаправленные поиски Арктического континента с базой на том же мысе Барроу. При этом они заявляют, что нужно торопиться, иначе призрачную сушу откроют и присвоят коммунисты.

Действительно, в советских изданиях появляются отрывочные сведения о готовящейся «смешанной советско-немецкой экспедиции» на самолетах Дорнье, которая должна облететь Новую Землю и Таймыр, посетить Северную Землю, Северный полюс, Гренландию и финишировать на Шпицбергене. Звучит грандиозно, но что это – реальный план или газетная утка?

Наконец, невероятные новости приходят из Парижа, где готовится, возможно, самое странное и загадочное полярное предприятие. Спортсмен Жорж Дарси собирается выйти со Шпицбергена во главе каравана мотосаней новой конструкции, секрет которой тщательно охраняется. С собой он возьмет два гидроплана со складными крыльями для полетов в районе полюса. В эпоху технологического скачка 1920-х годов и такое может оказаться правдой.

Публика, затаив дыхание в ожидании финала гонки, проглатывает новости и с нетерпением ждет новых.

Амундсену и его товарищам приходится действовать максимально быстро. На чем лететь? Коридор выбора сузился до предела. Ни один из существующих самолетов не может гарантированно добраться до Аляски. Недавняя история за 88-й параллелью убедительно свидетельствует: посадка среди льдов почти равнозначна гибели. Фирма «Дорнье» предлагает построить и безвозмездно

²⁸ Именем дочери автомобильного короля Бэрд назвал «фоккер», на котором в 1926 г. совершил полет к полюсу.

²⁹ Этот перелет получил известность как Детройтская арктическая экспедиция.

предоставить гидросамолет-гигант, но машина еще находится в стадии проектирования³⁰. Альтернативы дирижаблю нет. Но где его взять?

Еще осенью 1924 года, будучи в Америке, Амундсен имел встречу с Хуго Эккенором, главой фирмы по производству цеппелинов. Обсуждалась возможность совместной полярной экспедиции, однако у немца пока нет ни дирижабля, ни денег на его постройку. Американцы ясно дали понять, что не намерены отправлять свои машины в Арктику даже ради спасения людей. Два больших корабля есть у англичан, но те еще совсем недавно строили планы собственной полярной экспедиции. Наконец, даже если с Вашингтоном, Лондоном или Берлином удастся договориться, цена вопроса непомерна высока: каждый большой воздушный корабль стоит не меньше миллиона долларов. Элсуорт готов предоставить 100 тысяч, еще около половины этой суммы или чуть больше можно выручить от продажи прав на новости о перелете – и это все³¹.

Рисер-Ларсен обращает внимание на итальянские дирижабли, имеющие сравнительно небольшие размеры и стоимость. Больше ни в одной стране мира нет корабля, который подошел бы компаньонам. Все дороги ведут в Рим.

Встреча Нобиле с Амундсеном и Рисер-Ларсеном проходит 25 июля 1925 года в норвежской столице. Конструктор предлагает использовать дирижабль того же проекта, что *N-1*, расчетная дальность которого позволяет совершить беспосадочный полет от Шпицбергена до Америки. Постройку корабля он планирует завершить к концу 1926 года. Но у Амундсена нет времени: пропустить следующий сезон – значит дать опередить себя прямо перед финишной чертой. Полярник категорически заявляет, что перелет должен состояться не позже ближайшей весны. Таким образом, речь может идти только о самом *N-1*.

Дирижабль уже знаком Амундсену. Сегодня это лучшее из того, что может предложить Рим. Корабль относится к полужесткому типу, в разработку которого основной вклад внес Нобиле. В отличие от больших немецких, американских и английских дирижаблей, у «итальянца» нет внутри жесткого каркаса: основу конструкции составляет киль – продольная ферма из шарнирно соединенных трехгранных секций, проходящая в нижней части корпуса от носа до кормы. К килю крепится оболочка из прорезиненной ткани, выполняющая функции резервуара подъемного газа, а также моторные гондолы и кабина (гондола) управления. Топливные баки и грузы размещаются внутри кия.

³⁰ Очевидно, имелся в виду гидроплан *Do-X*, один из самых больших в авиационной истории. Амундсен еще долго не смог бы полететь на этом изделии Дорнье: его проектирование окончили в декабре 1926 г., постройку начали в декабре следующего года, а первый полет состоялся лишь в июле 1929 г.

³¹ Фактически доходы от продажи прав на публикацию новостей о перелете Амундсена – Элсуорта – Нобиле различным средствам массовой информации составили 86,5 тыс. долл.

В книге Рисер-Ларсен дает дирижаблю восторженную оценку, называя «гениальным созданием Нобиле». Это скорее дружелюбный реверанс в сторону конструктора, а уж комплимент обилию блестящих деталей и вовсе выглядит неприкрытой иронией. Корабль, построенный в 1924 году, имеет хорошие для своего типа ходовые качества, но не более того. Он заметно тяжелее, чем позволяет конструкция: отношение полезной нагрузки к полной подъемной силе (весовая отдача) у *N-1* равно 36 %. Это значит, что из каждого килограмма подъемной силы только 360 граммов приходится на полезный груз, то есть топливо, экипаж, снаряжение и запасы, а оставшиеся 640 граммов поддерживают в воздухе сам летательный аппарат. Показатель довольно скромный: у лучших дирижаблей мира весовая отдача могла превышать 50 %. Своей избыточной массой *N-1* во многом обязан роскошному внутреннему устройству: в гондоле разместились не только рубка управления, но и люксовый салон с креслами, столом, посудой и утварью, а также одноместная спальная каюта, мини-кухня и туалетная комната. Небесные апартаменты принадлежат королю Италии, который с большим удовольствием совершает воздушные прогулки. Корабль долетит до Аляски только при условии, что при той же подъемной силе будет весить не 13,4 тонны, как сейчас, а не больше 12,5 тонны. Значит, нужно избавиться от всего, что не является абсолютно необходимым. Подумав, Нобиле решает, что завод воздухоплавательных конструкций, который он возглавляет, успеет подготовить *N-1* к полету.

Рим готов предоставить дирижабль совершенно бесплатно – при условии, что перелет будет иметь статус итальянской экспедиции. Муссолини пытается повторить и развить свою комбинацию 1924 года, рассчитывая водрузить итальянский флаг на полюсе чужими руками. Однако для норвежцев это совершенно неприемлемо. Амундсен и компаньоны хотят купить корабль без всяких дополнительных условий, и итальянцы соглашаются. Вскоре достигнуты договоренности о том, что *N-1* оценивается в 75 тысяч долларов³², а пилотировать его будет Нобиле. Уже 1 сентября Амундсен и Муссолини подписывают в итальянской столице контракт о продаже дирижабля. Покупателем выступает частная компания, учрежденная Норвежским обществом воздухоплавания, которое и на этот раз по общему соглашению выполняет функции оператора проекта.

Переоборудование дирижабля занимает около пяти месяцев и заканчивается в последних числах февраля 1926 года. Гондолу с роскошной «начинкой» заменяют на новую – меньшего размера, с круглыми морскими иллюминаторами вместо прежних «панорамных» окон, со стенками из тонкой парусины и без малейшего намека на комфорт. Борьба идет за каждый сантиметр, каждый

³² Долларовый эквивалент по обменному курсу. В контракте цена была установлена в итальянских лирах.

грамм. Нобиле удается не только выполнить условие, но и выиграть сверхплановые 700 килограммов – теперь *N-1* весит 11,8 тонны. Облегчение увеличивает дальность полета примерно на 1500 километров. Оболочку в наиболее чувствительных местах укрепляют, проклеив дополнительными слоями ткани. Производится множество других изменений, чтобы приспособить дирижабль к арктическим условиям³³. К работе привлекаются лучшие умы и силы Италии, ведь кораблю, помимо прочего, предстоит быть витриной технологических достижений страны. За радиооборудование отвечает английская фирма, созданная Гульельмо Маркони.

В январе 1926 года Нобиле и Рисер-Ларсен посещают Советскую Россию, где договариваются о стоянке дирижабля в ангаре под Гатчиной³⁴, который некогда принадлежал русской Офицерской воздухоплавательной школе³⁵.

Нобиле поначалу предлагает сформировать экипаж корабля целиком из итальянцев, но норвежцы отказываются. Однако соглашаются с тем, что полетят пять итальянских техников, имеющих опыт работы на *N-1*. Нобиле утверждает, что с этими людьми ему будет намного легче управлять кораблем. Больше ни один итальянец в экипаж не попадает. В самый последний момент на земле оставляют верного соратника Амундсена по плаванию на «Мод» – Геннадия Олонкина, заменив его Сторм-Йонсеном. Нобиле позже делился подозрением: русский вовсе не болел, просто норвежцы хотели иметь на борту еще одного соотечественника³⁶.

Национальный состав экипажа – вопрос не менее чувствительный, чем флаг корабля. Экспедиция сулит выдающиеся результаты: покорение полюса с воздуха, географические открытия. Но есть и перспектива территориальных приобретений: любая обнаруженная *terra nullius*³⁷ должна быть взята под суверенитет того или иного государства. Амундсен официально уполномочен премьер-министром Норвегии принять новые земли во владение от имени короля Хокона. Но что если полковник Нобиле, не афишируя этого, имеет аналогичные полномочия, полученные от Муссолини? Он, кстати, даже не уходит в отпуск на время перелета и в воздухе будет числиться находящимся на службе, как и все пятеро его соотечественников, вошедших в экипаж. Значит, с точки зрения международного права на борту окажется, с одной стороны, группа гражданских лиц – экскурсантов, полярных туристов, с другой – итальянский военный отряд, командированный начальством.

³³ Технические характеристики дирижабля (после переоборудования для перелета) приводятся в приложении 2. – *Прим. ред.*

³⁴ В то время – Троцк.

³⁵ Ангар (эллинг) располагался на летном поле у деревни Сализи, ныне Котельниково.

³⁶ Окончательный состав экипажа на этапе Шпицберген – Аляска приводится в приложении. – *Прим. ред.*

³⁷ «Ничья земля» – территория, не находящаяся под суверенитетом какого-либо государства.

В такой ситуации не исключены острые и крайне неприятные для Амундсена коллизии в территориальном вопросе. Следовательно, каждый из 16 членов экипажа превращается в политическую фигуру.

Стремление уменьшить итальянское присутствие в экипаже имеет под собой и еще одно, сугубо прагматическое основание. В случае вынужденной посадки, которая более чем вероятно, аэропланам придется выживать в экстремальных условиях. «Жизнерадостные дети юга», как именует их в книге Амундсен, совершенно не приспособлены к этому. Норвежцам придется заботиться о своих беспомощных спутниках, расходуя время, силы и провизию. Несомненно, Амундсен предвидит такой сценарий и старается не допустить появления новых «лишних» людей, которые свяжут его по рукам и ногам.

Наконец дирижабль готов. пышно обставленная церемония его передачи проходит на римском аэродроме в Чампино 29 марта 1926 года. Покупателем представляет глава Норвежского общества воздухоплавания. Муссолини лично принимает участие в действе: в Италии экспедиции придают огромное политическое значение. Театральным жестом дуче вручает полковнику Нобиле итальянский флаг, снятый с кормы корабля, и приказывает сбросить его на полюсе вместе с норвежским и американским. Дирижабль получает новое название – *Norge* («Норвегия»), и контуры будущего перелета складываются уже окончательно. В заключение скажем несколько слов о его итогах и последствиях.

На Аляске дирижабль бережно разобрали и вывезли наиболее ценные части на материк. По условиям контракта Италия выкупила их за 46 тысяч долларов, чем заметно сократила реальные расходы на экспедицию. Больше *Norge* уже никогда не собирали. Часть его деталей пошла на изготовление других итальянских кораблей, а некоторые попали в авиационные музеи, где их можно видеть и сегодня.

Маршрут дирижабля разделил Великую Неизвестность надвое, и она перестала существовать. В районе еще могли находиться крупные острова, но Амундсену они были уже неинтересны. Он побывал на обоих полюсах, покорила Северо-Западный проход и, замкнув большой круг, прошел по Северо-Восточному – больше на планете не оставалось дел, достойных великого исследователя. Но это не значит, что ему нечем было заняться. Всю оставшуюся жизнь полярник боролся с итальянской пропагандой, защищая свой приоритет.

Пожалуй, впервые в истории у похода за географическими открытиями был столь мощный и противоречивый политический компонент. Норвежское правительство не принимало активного участия в подготовке экспедиции, итальянцы же всячески подчеркивали ее государственное значение. С самого начала было ясно: вождь фашистов намерен использовать успех перелета в собственных пропагандистских целях. Муссолини лично контролировал его подготовку с итальянской стороны и решал все основные вопросы. Его

подчиненные постоянно «перетягивали одеяло» у норвежцев, стремясь придать экспедиции как можно более *итальянский* облик. Те сопротивлялись, однако в Риме работал государственный аппарат, а в Осло – дуэт полярника и летчика: всесильный на льду, но беспомощный в человеческих джунглях Амундсен и блестящий авиатор Рисер-Ларсен, далекий от дипломатии. В результате итальянцы отыграли для себя две важные привилегии: водрузить свой флаг на полюсе и добавить имя Нобиле к официальному названию экспедиции, где уже фигурировали Амундсен и Элсуорт. Последнее произошло непосредственно перед вылетом из Чампино. Была предпринята и попытка получить для капитана корабля статус равноправного начальника экспедиции, который имели норвежец и американец, но ее удалось отбить.

В политико-пропагандистском измерении существовали две очень разные экспедиции: итальянская и норвежская. Первая в официальных документах Рима именовалась «Итало-норвежской экспедицией к Северному полюсу», а в прессе изображалась как предприятие, задуманное и подготовленное государством Италия под личным патронажем Муссолини и осуществляемое на итальянском дирижабле, управляемом итальянскими аэронавтами. Вторая была частным делом норвежской неправительственной организации, которая по инициативе Амундсена на деньги американского гражданина приобрела дирижабль и наняла норвежских и итальянских граждан для выполнения перелета³⁸. Даже внешне *Norge* смотрелся таким кентавром: если в кабине висели портреты норвежской королевской четы, то переднюю часть гондолы украшал итальянский *fascio littorio* – древнеримский символ, взятый на вооружение фашистским режимом при Муссолини. Это глубинное противоречие и сделало неизбежным конфликт между Амундсеном и Нобиле, за которым стояла вся итальянская пропагандистская машина.

Эта машина заработала еще до вылета из Чампино и увеличила обороты вдесятеро, когда *Norge* приземлился на Аляске. Интервью и статьи, фильмы и книги, сотни митинги и триумфальные гастроли Нобиле, вовлечение многочисленных итальянских диаспор по всему миру, которые во многом и были адресатами пропаганды, – Рим задействовал все средства для прославления итальянской науки, итальянских технологий, режима и лично его мудрого главы.

Согласно римской версии событий, идея трансполярной экспедиции на дирижабле пришла сначала в голову Нобиле, а уже затем Амундсену. Однако первый великодушно уступил лавры норвежцу, согласившись на скромную должность технического директора экспедиции и капитана корабля. При этом Италия предоставила дирижабль и полностью подготовила

³⁸ Это соответствовало действительности: все члены экипажа формально являлись нанятыми сотрудниками Норвежского общества воздухоплавания. В частности, за свои услуги в качестве капитана Нобиле получил 11 тыс. долл.

воздухоплавательную часть перелета, который блестяще осуществили Нобиле и его итальянская команда. Частные лица – Амундсен и Элсуорт – были на борту лишь пассажирами-наблюдателями.

Полярник вынужден был защищать свою правду – этой задаче во многом посвящена его последняя книга воспоминаний. Однако вопрос о том, кто прав, остается открытым и по сей день.

Нобиле был произведен в генералы и почетные члены фашистской партии. Воодушевленный успехом, в 1928 году он организовал собственную, чисто итальянскую полярную экспедицию на дирижабле «Италия», построенном по проекту *N-1*. После нескольких успешных полетов произошла известная катастрофа, стоившая жизни половине членов экипажа, а за ней последовала не менее известная спасательная операция. Забыв о вражде, Амундсен бросился на поиски итальянских аэронавтов, чтобы уйти навсегда: его гидроплан пропал где-то в полярном море. Спасенного Нобиле объявили главным виновником гибели дирижабля, после чего он подал в отставку. Дирижаблестроительную программу в Италии закрыли. В 1931–1936 годах бывший генерал работал в Советском Союзе в качестве консультанта комбината «Дирижаблестрой». Историю перелета 1926 года он спустя много лет подробно изложил в книге воспоминаний³⁹.

Если трагедию «Италии» можно считать ближайшим зеркальным отражением успеха *Norge*, то его дальним эхом стал полет советского дирижабля «СССР-В6» – третьего и последнего корабля, построенного Нобиле по тому же проекту. В феврале 1938 года он был отправлен в Арктику, чтобы снять группу полярников-папанинцев с дрейфующей льдины в Гренландском море, и разбился на Кольском полуострове⁴⁰.

Ангар на Шпицбергене простоял больше 10 лет. Дерево на архипелаге ценилось высоко, однако сооружение никто не стал разбирать на дрова. Два года спустя в нем нашла пристанище «Италия», а позже он фигурировал в плане заброски папанинцев на полюс: там собирались разместить «СССР-В6», который должен был лететь для подстраховки. Сегодня на этом месте еще можно видеть старые бетонные блоки фундамента. Несколько похожих конструкций осталось и от ангара в бывшем Сализи, а в Пулхэме уже ничто не напоминает о прошлом. Зато причальные мачты в Вадсё и на Шпицбергене неплохо сохранились.

Вопреки трактовке оптимистов от воздухоплавания, перелет *Norge* сам по себе ничего не доказал и ни к чему не привел. Дирижабли не смогли одержать верх над самолетами и не начали летать в Арктике. Между двумя мировыми войнами были созданы настоящие воздушные дредноуты, объемом в десятки

³⁹ Нобиле У. Крылья над полюсом: История покорения Арктики воздушным путем. М.: Мысль, 1984.

⁴⁰ См. Белокрыс А. Девятьсот часов неба. Неизвестная история дирижабля «СССР-В6». М.: Паулсен, 2017. – *Прим. ред.*

раз превышавшие «итальянца с норвежской фамилией». Но трансполярных дирижабельных сообщений так никто и не организовал, а арктическая экспедиция состоялась всего одна – в 1931 году на немецком «Графе Цеппелине», который построил Эккнер.

Краткая полярная одиссея *Norge* остается единственным в своем роде событием, которое по-прежнему завораживает грандиозностью замысла и мужеством людей, впервые соединивших арктические берега воздушным мостом.

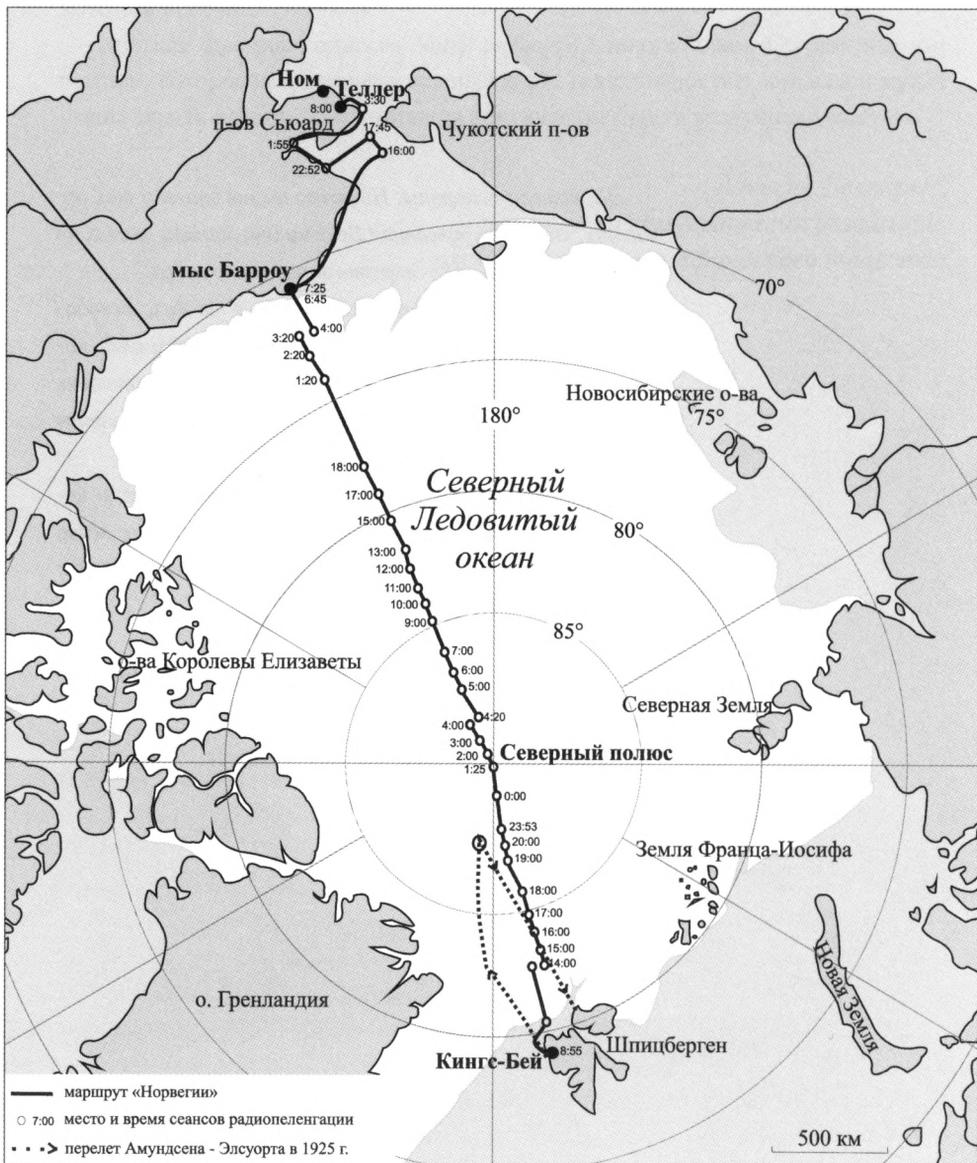
*Алексей Белокрыс,
историк воздухоплавания и авиации,
член Русского географического общества*

Да, полюса покорены. Но много ли мы знаем о тех областях, что их окружают? Веками они манили людей, но хранили молчание. Их секреты заперты во льдах.

Если человек сможет подняться в воздух, освободиться и пролететь над земными препятствиями, которые он пытался преодолеть так долго и мучительно, то откроет тайны этих загадочных районов планеты быстрее, чем любым другим способом.

Скоро больше не останется неизученных мест, и исследователям будет нечего делать. Я рад, что не живу в более поздние времена, ведь тогда моей целью могла бы быть только Луна.

Руал Амундсен, апрель 1926 года



Руал Амундсен, Линкольн Элсуорт

Первый полет над Ледовитым океаном

План полета и приготовления к нему

В мае 1925 года на Шпицбергене во время совещания между Руалом Амундсеном, Линкольном Элсуортом и премьер-лейтенантами норвежского флота Ялмаром Рисер-Ларсенем и Лейфом Дитриксеном 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 «Валь» системы Дорнье. Мы ясно представляли себе – по мере того, как подготовительные работы подвигались вперед, – что эта наша первая попытка может рассматриваться только как рекогносцировка для намеченного на будущее плана перелета через Ледовитый океан.

Как еще свежо у нас в памяти это совещание!

Оно происходило не в большом зале заседаний с позолоченной мебелью и мягкими креслами. Нет, два венских стула да две походные 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 большие 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 останавливаться¹. 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 выполнили, 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° с. ш. 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 ослабший винт принуждает 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.

Сразу же после нашего возвращения по окончании полета мы попытались связаться с полковником Умберто Нобиле, конструктором и строителем воздушного корабля *N-1*. Он очень охотно пошел нам навстречу и спустя короткое время прибыл в Осло на совещание, которое происходило в доме Амундсена на берегу Буннефьорда. 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 с Норвежским аэроклубом 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 приобретении *N-1*. Переговоры быстро закончились, и покупка совершилась на очень выгодных 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 стал бы обучаться управлению воздушным кораблем.

¹ См. об этом полете: Амундсен Р. По воздуху до 88° северной широты. Изд. ГИЗ. 1926. – *Прим. ред.*

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

Несколько позднее на одном из совещаний в Осло полковник Нобиле 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 в целом предвещало успех. Элсуорт за несколько дней до этого приехал в Осло, чтобы встретиться там с Амундсеном, вместе с ним отправиться морским путем на Свальбард и до прибытия туда «Норвегии» провести разнообразные подготовительные работы. 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 вовремя, чтобы увидеть замену на «Норвегии» итальянского флага на норвежский. 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 «Хеймдалль» предоставлен государством. Первое судно могло выйти из Тромсё приблизительно 13 апреля, а второе – самое раннее 22 апреля. Нужно было торопиться как можно скорее приготовить все к приему «Норвегии», потому мы заняли места на первом. Приехав утром в Тронхейм, чтобы продолжать оттуда свой путь на быстроходном судне до Тромсё, мы обнаружили там «Кнута Сколюрена». 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 четырнадцати – правда, все помещения были так набиты народом, что яблоку негде было упасть. Велико было поэтому наше изумление, когда, спускаясь снова на берег, мы встретились с улыбающимся иностранцем плотного телосложения – 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 «Хеймдалль» выйдет из Хаммерфеста приблизительно 22 апреля, мы расстались с ним, но можно было легко заметить, что он весьма озадачен.

17 апреля в час ночи мы пришли в Тромсё. Здесь нас ждала радостная весть: 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-Бей. Немного льда вдоль пристани угольной компании «Кингс-Бей» – 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 видно. Но зато снега было гораздо больше, чем в прошлом году, и мы сразу поняли, что при работе в таком снегу нам придется немало потрудиться.

Наши мысли тотчас же обратились к командору Бэрду, с которым мы беседовали 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 опытом относительно состояния льда в Кингс-Бее и высказали глубокое убеждение, что лед в Кингс-Бее послужит для него наилучшим местом для старта. А тут вся бухта свободна ото льда! Что подумает о нас Бэрд! Не решит ли, что мы собирались его провестить? 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 Нью-Олесунн! Зимой там был построен огромный ангар, возвышающийся 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 Ховер, прибывший с нами на «Сколюрене», чтобы в качестве специалиста наблюдать за последними приготовлениями к приему «Норвегии», за две недели нашего ожидания воздушного корабля выполнил здесь блестящую работу. Ховер осенью 1925 года уже побывал на Свальбарде, чтобы выбрать наилучшее место для ангара и причальной мачты, поэтому мы предоставляем ему, как лучше знакомому с данным вопросом, описание этих длительных и кропотливых предварительных работ.

Ангар и причальные мачты

В тот самый вечер², когда Руал Амундсен делал в Национальном театре доклад о недавнем полете на полюс, Рисер-Ларсен расхаживал в волнении по комнате, гадая на пальцах, какое принять решение: не ехать ли ему уже на следующий день в Кингс-Бей для выбора места размещения причальной мачты, которую нужно было ставить там для задуманной Амундсеном экспедиции на воздушном корабле через Ледовитый океан. Через три дня директор Брандал³ 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 помчался в Рим. По его возвращении 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 экспедиции свои 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 долгих слов сообщил о моем предложении на общем собрании Норвежского аэроклуба 9 сентября 1925 года, делая общий доклад о планах новой экспедиции.

Спустя некоторое время поступления в кассу экспедиции возросли 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-Бей, чтобы решить на месте вопрос о самой северной в мире станции для воздушного корабля по собственному усмотрению с применением последних достижений техники полетов. 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 Олесунн, откуда должен был выйти в первых числах октября последний пароход угледобывающей компании «Кингс-Бей». Общество всякими способами нам помогало, и 4 октября пароход «Сорлан» снялся с якоря, имея своим

² 14 августа 1925 г. – *Прим. ред.*

³ Речь идет о судовладельце Петере С. Брандале, одном из основателей угледобывающей компании на Шпицбергене «Кингс-Бей Кюль». Брандал имел большой флот рыболовецких и промысловых судов, работавших на угле. – *Прим. ред.*

назначением Нью-Олесунн, Свальбард. Главнейшим нашим грузом были цемент и стальные штанги для фундамента причальной мачты – 2 метра длиной и 23,5 сантиметра в окружности.

Время года весьма мало благоприятствовало путешествию на Свальбард. В Олесунне 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 Тронхеймсфьорда, а позднее у 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-Бей.

За день до нашего приезда была дивная ночь. Северное сияние над всей южной частью неба отражалось вместе со звездами в спокойном, как зеркало, море. В предрассветных сумерках мы вошли в Кингс-Бей, и вскоре нам пришлось вертеться и кружить среди масс оторвавшихся от ледников обломков, которые достигали над поверхностью воды высоты 6–8 метров. В тот год ледники кололись особенно поздно и продолжали трескаться с гулом и грохотом все время моего пребывания там. Удивительно красива была окружающая нас природа: покрытые снегом зубчатые пики с похожими на пирамиды или на срубы горными вершинами, Нурой, Свеа и Даной (около 1200 метров), как центральными фигурами на фоне золотисто-красного утреннего неба, были поразительно хороши. В 10 часов утра мы высадились на берег, и я тотчас же, представившись заведующему копиями Шердалю, начал работать. 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, большого значения этим посещениям, был полярный пес Якоб. Он происходил от амундсеновских южнополярных собак, но, по-видимому, был 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, Кюэр, Нордхольц и другие знакомые мне иностранные станции для дирижаблей. Однако мои любезные хозяева, Шердаль с женой, не разделяли моего сомнения: должны же быть удобные участки как для дома, так и для мачты, думалось им.

Я встретился со знающими людьми, с которыми можно было обсудить вопрос. Инженер Шердаль пробыл на копиях в Кингс-Бее шесть лет и мог бы очень многое порассказать о мнимых «страшных» бурях, которых там никогда не было. Вначале он поставил на сваи и укрепил тросами дома в

поселке, чтобы их не сдувало ветром и не переворачивало. По прошествии двух лет все эти стальные тросы были убраны или же обращены на более полезные цели. Теперь в Кингс-Бее дома строятся совершенно так же, как у нас в Восточной Норвегии, и для постройки ангара, следующего за нашим, наверное, найдутся более упрощенные способы.

Ветер дует всегда по направлению к выходу из фьорда, от ледника Конгсвеген. Иной раз задувает с противоположного направления – с NW, а при настоящей штормовой погоде ветер дует с SW, от гор и ледника Бротгер через поселок – угольный городок Нью-Олесунн. Ветры иных направлений 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 вчерашним блужданием после двухнедельного путешествия без особенно большого моциона, но, имея приятным спутником инженера Шердаля, легко и быстро сделал новый трехчасовой «обход». Я выбирал место будущего ангара, а Шердаль оценивал его и говорил, что изменить. И вот мы вышагивали 300 метров в одну сторону, 400 метров 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 длиной. 120 метров – это большой участок, в особенности когда приходится оставлять возможно большее пространство по обоим концам. Таким образом, ангар, имеющий размеры 110 на 34 метра при 30 метрах высоты, занимает площадь в 3740 квадратных метров. Двумя небольшими кучами камней были отмечены приблизительные местоположения южного и западного углов. Но надо было все еще обдумать и взвесить 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 отметке -10°C . 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 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 морозе -20°C , который еще не ощущался как следует, я увидел, что все идет прекрасно, и принялся за нивелировку местности и промеры участка. Он лежит на расстоянии приблизительно 450 метров от дома директора на SSO с продольной осью примерно с SO на NW, на высоте около 25 метров над уровнем моря и примерно в 30 метрах от берега.

Пароход «Алекто» с техником-строителем Арильдом и 21 рабочим пришел в Кингс-Бей в пятницу, утром 23 октября, после прекрасного перехода при тихой погоде. Груз его состоял из 600 кубометров леса и 50 тонн железа для постройки ангара, а также из оборудования, инструментов и провианта приблизительно на 32 человека на всю зиму. Повидимому, ничего не было забыто. Рабочие были оживленны и бодры, 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-де-Жанейро на постройку норвежского павильона на выставке. «Насчет климата не беспокойтесь!» – говорила молодежь, побывавшая в тропиках под 23° ю. ш., а теперь очутившаяся на 79° с. ш. Вместо того чтобы передохнуть после обеда, большинство из них отправилось к памятнику Амундсену⁴ 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 громоздились порядочные горы всякого добра, возвещавшие о том, что теперь работа по подготовке новой экспедиции Амундсена пошла полным ходом. От угледобывающей компании «Кингс-Бей» мы получили трех маленьких лошадок северной финмаркенской породы, но этого было недостаточно, и мы уже в среду начали прокладывать рельсовый путь к участку, приблизительно в 400 метрах 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 «Алекто» забирал в четверг уголь и воду, я добавлял последние штрихи к первой части работы.

Благодаря прекрасно подобранному составу рабочих, отлично оборудованным мастерским и складам, принадлежащим угледобывающей компании, 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.

⁴ Памятный знак на месте старта гидропланов в 1925 г. – *Прим. ред.*

Ведь расчистка места работы от снега могла оказаться делом весьма мучительным! У плотников и бетонщиков было особенно много работы. Остов ангара должен был быть построен и все земляные работы закончены вместе с заливкой причальной мачты и массивов для оттяжек – всего около 200 кубометров бетонных работ – к апрелю. Таким образом, дальнейшее зависело от своевременного получения самой мачты и брезентовой обшивки ангара.

Ни с чем не сравнимую пользу для работы и великую радость для жителей всего поселка принесла силовая станция угледобывающей 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, который отличается своеобразием и остроумием замысла. Все эти годы воду возили в поселок из озера Близнецов, которое не промерзает до дна благодаря горячему источнику. Иногда пользовались талым снегом и льдом. Однако летом были предприняты решительные шаги – проложен трубопровод длиной около 2 километров. Трубы были настолько хорошо изолированы двойным слоем белого мха и сена, что когда при -20°C 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°C до 4°C .

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 32 человека – во время зимовки почти не чувствовали ни в чем недостатка. Всегда представляешь себе условия жизни гораздо худшими, чем они оказываются на самом деле. Но, конечно, нешуточная работа – создать такую постройку в течение полярной ночи. Мокрые и тяжелые балки в 20 и 30 сантиметров толщины совсем не игрушка, когда они к тому же скользкие 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 километров балок.

Рама для фундамента, собственно говоря, должна быть прямоугольной, но так как выровнять грунт в то время года, когда мы строили, было безнадёжным делом, то без долгих раздумий мы изменили форму балок, так что балки днища шли по среднему уклону площадки. Интересно будет узнать, каким образом устоит на оттаивающей и потом на вновь промерзшей почве такое строение, возведенное на «плоском» фундаменте! Сейчас

грунт не оставляет желать ничего лучшего, так что здание некоторое время продержится. 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.

«Алекто» оставил Нью-Олесунн 30 октября – это самый поздний уход в этих широтах когда-либо большого грузового парохода или вообще крупного судна. 26 октября солнце в Нью-Олесунне исчезает с небосклона. 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. Было ясно, температура была даже несколько градусов выше нуля, как только мы потеряли землю из виду. Но в Норвегии была уже зима. С небольшими перерывами хорошая погода продолжалась в Нью-Олесунне довольно долго. «Огромные» железнодорожные поезда в два – четыре вагона пыхтели день и ночь целую неделю, и весь материал вскоре был перевезен. Сразу 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°C не могли помешать работе. Но снег временами совершенно засыпал материалы; даже сам сарай, высотой в 7 метров, иногда трудно было найти после снежной бури с густыми туманами в начале февраля.

Одновременно с плотницкими работами по ангару происходила заливка больших бетонных якорных блоков для причальной мачты. Она имеет треугольную форму при основании в 6 метров и в каждом углу закрепляется в 40-тонном бетонном массиве, снабженном большими стальными штангами, сделанными для нас фирмой *Nylands Verksted*. Угледобывающая компания еще и раньше занималась бетонными заливками в течение всей зимы, и с помощью ее опыта наша работа прошла гладко и легко. Вспахивание промерзшего грунта – это просто испытание на терпение, да еще для этого нужны инструменты. Хороший песок можно было брать с берега на расстоянии нескольких сотен метров, «соответствующее количество гравия» – из отбросов с копей, а горячую воду – из котлов силовой станции. Кроме всего, к нашим услугам была гора в 30 тысяч тонн угля для разогревания и песка, и гравия.

К Рождеству фундамент мачты был готов, и наступила очередь для 16 больших блоков для оттяжек свай ангара. Это была тоже большая ра-

бота, 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 запроектированной. Благодаря большому запасу железа у угледобывающей 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, рабочие могли позволить себе вполне заслуженный недельный отдых.

По-видимому, ныне самое желанное судно для всех экспедиций, если оно свободно, – это «Хобби» под начальством капитана Хольма. И в нынешнем году он также первым пошел на север. Хольм – это тип симпатичного толкового моряка. Он молод, но уже 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 Тронхейме «Хобби» погрузил разные материалы, немного провианта, бензин и масло и, наконец, около 10 тысяч квадратных метров французского ангарного брезента, которым нужно было обтянуть бока и верхние части ангара. Ховдан, мастер по парусам, должен был в короткое время выполнить непустячную работу. Снабженные веревочной кромкой и леерами, как у хорошего паруса доброго старого времени, стены состояли из 32 таких «полотнищ» размером $30 \times 32 \times 5$ метров. Каждое полотнище покрывало пространство между стояками и было крепко привязано к ним; на это пошло много километров шнура. «Двери», или открытые стороны ангара, были чудовищны: одним полотнищем нужно было закрыть отверстие размером около 30×24 метра. Если бы такой занавес был плоским, как всякий парус, то напор ветра и давление на деревянную конструкцию во время бури были бы чересчур велики; поэтому ему была придана форма усеченной пирамиды с вершиной, обращенной к земле на расстоянии приблизительно 25 метров от стены. К самим стенам эти занавеси были прикреплены таями, которые поднимались до самого верха. Подъем производился при помощи лебедки, поставленной с каждой стороны.

9 марта, с опозданием на неделю, в Тронхейм из Италии пришел пароход «Сигнус», на котором прибыли разное авиационное имущество и запасные части, баллоны с водородом и причальная мачта, а также мачта, предназначенная для установки в Вадсё, и снаряжение для нее. Из всего этого особенно нужны были причальные мачты и полотно для ангара. По первоначальному плану все вещи должны были быть в Тронхейме 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 метра и при весе в 1,5 тонны с такими ящиками довольно трудно обращаться на небольшом пароходе, но все сошло гладко. Правда, все 140 ящиков были великолепно запакованы: каждый ящик по возможности не должен был весить более 200 килограммов. Однако их вес колебался: от 50-килограммового ящика с запасными газовыми клапанами до 600–650-килограммового – 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 тонн. Остальную часть груза «Хобби» – 140 тонн – составляли 900 баллонов с водородом. Каждый такой баллон весит около 160 килограммов. При объеме в 100 литров и при наполнении под давлением до 100 атмосфер в таком баллоне заключается 10 кубометров водорода при давлении в одну атмосферу.

Когда «Хобби» 24 марта пришел в Нью-Олесунн, где море все еще было свободно ото льда, всем снова пришлось потрудиться изо всех сил. В кратчайший срок надо было обтянуть ангар брезентом и поставить причальную мачту.

Одновременно и в других местностях Норвегии шла кипучая работа по подготовке к приему воздушного корабля «Норвегия». Когда было решено, 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 Ньюборгмуене – если, конечно, на месте он окажется подходящим.

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 Харстад – Киркенес остановил свой выбор на острове Вадс⁵, где расположен город Вадсё, как наиболее подходящем месте для устройства причальной мачты. Правда, метеорологи не советовали нам это место, но после изучения дневников г-на Эсбенсена⁶, 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, нежели Вадсё, где условия местности были наиболее благоприятными. Я очень признателен г-ну Эсбенсену за разрешение воспользоваться его дневниками, которые мне оченьгодились.

⁵ Видимо, имеется в виду остров Стуре-Вадсё, расположенный в черте города Вадсё. – *Прим. ред.*

⁶ Эсбенсен, Ханс Фредрик – потомственный торговец, проживавший в Вадсё. Почти 50 лет вел дневники, куда регулярно вносил сведения о погоде.

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

Мне также повезло в том, что я сейчас же нашел подходящего человека в лице главного инженера Фиксдаля, который с удовольствием принял на себя всю работу по возведению и монтажу мачты. В результате с помощью завода Квернер-Брук в Осло он полностью справился с заданием. 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 26 апреля все было готово для пользования ею.

Тем временем заводом Квернер-Брук по итальянским чертежам была построена мачта для Осло. 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 Свальбарде, – сказал Рисер-Ларсен по моем возвращении в Осло, после того как я побывал в октябре на Свальбарде. – 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 Финнмарк⁷ 12 февраля. Тут я получил от Норвежского аэроклуба предложение отправиться в Рим с указанной выше целью. Первоначально предполагалось, что я с первым пароходом отплыву на Свальбард для сборки там мачты, которая, как тут говорилось ранее, 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 Вадсё 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 швартовке ди-

⁷ Финнмарк – административно-территориальная единица (фюльке) на севере Норвегии. – *Прим. ред.*

рижабля, 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 (весом 625 тонн) баллонов с газом, а также оборудования и провианта для экспедиции до Нью-Олесунна был зафрахтован пароход «Кнут Сколюрен».

В тот самый день, когда «Сколюрен» вышел из Тромсё, в Кингс-Бее 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 собрать во всю длину мачту, при этом она оставалась лежащей на земле.

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

Готовя чертеж для фундамента, я думал об этом и поэтому рассчитал фундамент на большом камне (единственном) в грунте. Это оказалось удачным решением.

С точным расчетом и изобретательностью вечно веселый инженер Лунд при помощи талей, рабочих и лебедок с угольных копей поднял полностью 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 и за окончательную подготовку ангара. На это было отведено две недели, которые мы и потратили, потеряв несколько рабочих дней из-за метели. К этому же времени мы перевезли к мачте 360 баллонов с газом и все вспомогательное оборудование, а также подвезли к ангару 2800 баллонов.

После этого мы привели в порядок и разложили все остальное оборудование и все запасные части. Можно воздать похвалу полковнику Нобиле и его помощникам – 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, прожектора, мотор-генераторы, лампы и т. д. – полное оборудование для освещения ангара и места посадки на случай спуска в темноте.

Всего в Нью-Олесунн в связи с экспедицией 1926 года было доставлено около 2 тысяч тонн груза.

Время ожидания на Свальбарде

Очень украшает ландшафт поставленный на месте нашего прошлогоднего старта памятник. Это красивый камень с именами шестерых впервые дерзнувших⁸. 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.

Нечасто бывает на Свальбарде, что вас будит духовой оркестр, но в воскресенье, 25 апреля это именно так и было. Было изумительно красивое, поразительно ясное и тихое утро. Нельзя сказать, что нас разбудили, потому что мы уже проснулись и лежали, наслаждаясь свежим воздухом, врывавшимся сквозь открытые окна, и любуясь дивным видом на чистые, покрытые снегом 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 «Хеймдалля». Мы сейчас же оделись и вышли из дома. Да, совершенно верно. У пристани стоял «Хеймдалль», и пассажиры и команда уже готовились сходить на берег, чтобы взглянуть на Нью-Олесунн. Судно совершило прекрасный переход, и его ничуть не задержал лед. С чувством облегчения глядели мы на «Хеймдалль». 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 железнодорожную 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 достигавшего 2 метров в высоту. Убирать такой снег очень тяжело, но дело шло как по маслу – лучшего нельзя было и желать. Таким образом, приведение территории в порядок заняло у нас две недели, но если принять во внимание все обстоятельства нашей работы, то окажется, что все было очень быстро сделано.

29 апреля прибыл американский пароход «Шантье», привезший экспедицию Бэрда. Как было раньше упомянуто, во время нашей недавней беседы с Бэрдом в Нью-Йорке 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

⁸ Речь идет о полете Амундсена – Элсуорта к Северному полюсу в мае 1925 г. – *Прим. ред.*

никаких оснований⁹. Мы знали его планы во всех подробностях и не только симпатизировали ему, но и оказали все возможное содействие. Решаемся утверждать, что наши отношения во время пребывания на Свальбарде были полностью доброжелательными, – позднее они переросли в дружбу. Вначале Бэрду пришлось очень туго. Когда подошел «Шантье», «Хеймдалль» занимал единственную имеющуюся там большую пристань и пополнял запасы угля и воды. Ведь нужно было быть готовым к вылету «Норвегии» из Ленинграда и выйти в море для оказания помощи, если с нею что-нибудь произойдет. Кроме того, было что-то неладное с котлами, вследствие чего капитану «Хеймдалля» 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 некий недружелюбный акт. Бравые американцы так это вначале и восприняли. Но после этого «Шантье» подошел к «Хеймдаллю» и пришвартовался к его борту. Командор Бэрд сейчас же приехал к нам с визитом в наш дом в Нью-Олесунне. Спустя немного времени отправились на борт «Шантье» с визитом и мы. Здесь мы пережили нечто совершенно новое. Все 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 засаленной одежде. И мне, и Элсуорту показалось, что мы его знаем. Мы остановились и спросили его, не встречались ли мы раньше.

– Ну конечно! – ответил он со смехом. – 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. Все 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 прошлогоднего путешествия. Он должен был помогать экспедиции Бэрда. 1 мая его на диво спевшийся экипаж выполнил такую работу, о которой

⁹ Жест вежливости со стороны Амундсена по отношению к коллеге-полярнику. Бэрд действительно летал на полюс только для того, чтобы быть там первым. Кроме того, он оттягивал на себя внимание прессы, что для Амундсена и Элсуорта оборачивалось прямыми финансовыми потерями. Наконец, если бы с Бэрдом что-то случилось, Амундсен не мог бы не начать его поиски на «Норвегии», отложив собственный перелет.

мы, находившиеся там и видевшие все своими собственными глазами, будем всегда вспоминать с уважением и изумлением. Так как работа «Хеймдалля» 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 во-круг «Шантье». Задача была чрезвычайно смелая, но ее выполнили с такой ловкостью и с таким расчетом, что мы все пришли в невероятное изумление! Четыре спасательные шлюпки были снайтовлены вместе, и на них опущен огромный аэроплан «фоккер»¹⁰. Зрители невольно 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. Все было поставлено на карту – и она выиграла! При громких криках «Ура!» плот достиг берега, и в чрезвычайно короткий срок аэроплан «Жозефина Форд» уже стоял на твердой земле. По-видимому, 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 внешне выглядит довольно ровной. Но тем, кто должен был отсюда подниматься, предстояло еще очень много работы. Днем и ночью убирали снег, лежавший сугробами, и местность выравнивалась. Интересно было следить за этой работой – невольно приходило на ум сравнение с трудолюбивыми муравьями. Само собой разумеется, экспедиция хотела, чтобы отдельные этапы ее работ запечатлевались на фотографиях. С пароходом 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 его! Это было очень неприятное и досадное обстоятельство, часто меня весьма огорчавшее. Впрочем, мы договорились, что члены экспедиции Бэрда будут фотографировать только свою работу, а мы – только свою. 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

¹⁰ *Fokker* – голландская авиастроительная компания.

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 насчет этого постановления, которое в действительности и невозможно было исполнить. 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 экспедиции Бэрда и днем и ночью, пытаюсь 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 уголке. В результате Берге может похвастаться, что он был единственным кинематографическим оператором, находившимся на месте при возвращении Бэрда с полюса.

3 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 сомнения, удастся ли вообще подняться на воздух. Но и здесь, как и повсюду, победили находчивость и выдержка, и в конце концов летчики могли с удовлетворением констатировать, что у них имеются надежные лыжи. Площадка тоже с каждым днем приводилась все в лучший и лучший вид и под конец стала походить на каток для состязаний на коньках.

Наконец мы смогли 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 через Вадсё. Нам пришлось слышать от многих специалистов по данному вопросу, что, по их глубочайшему убеждению, весь перелет можно будет считать, в сущности, законченным, если «Норвегия» достигнет Свальбарда, так как полет через Ледовитый океан очень 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 фразы, брошенные нам вслед: «Почему же вас нет на борту воздушного корабля в то время, когда нужно проходить труднейшую часть пути?» Эти слова были сказаны совершенно зря, но они явились вполне естественным результатом тех суждений, о которых упоминалось выше.

6 мая мы получили телеграмму от премьер-лейтенанта Свена Брюна, нашего хорошего помощника в Вадсё, что «Норвегия» пришвартовалась там к мачте в 6 часов утра и предполагает продолжать свой путь на север через несколько часов. Радиостанция Кингс-Бея, все время находившаяся в распоряжении экспедиции, оказала нам неоценимые услуги. Она перехватывала телеграммы с «Норвегии», отправленные по пути из самых разных мест, и непрерывно осведомляла нас об этом. Таким образом, мы слышали, как «Норвегия» связывалась 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 5 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 Ховером 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, все кишело людьми. Экипаж «Хеймдалля», вся артель плотников, а также все итальянские рабочие были готовы занять свои места. Команда передается при помощи огромных мегафонов. То кричит лейтенант Ховер по-норвежски, то майор Валлини по-итальянски, то они оба сразу, не понимая один другого! Но все 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-помалу начало принимать форму того, чем оно было, – первого управляемого воздушного корабля, появившегося в этих краях! Возбуждение среди ожидавших прибытия корабля возрастало по мере того, как «Норвегия» приближалась и становилась все больше и больше. Но ничто не кажется великим среди окружающего нас грандиозного пейзажа! Природа сама играет здесь доминирующую роль, и все ничтожно на ее фоне! Покружившись два-три раза над местом спуска – вероятно, для того чтобы ознакомиться с условиями, – корабль стал медленно и спокойно опускаться к своим помощникам, ожидавшим его на земле. Маневр был произведен блестяще и произвел на всех нас сильное впечатление. Командир корабля, по-видимому, знал свое дело. В 6 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 каких бы то ни было неожиданностей. 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. «Здорóво, Хорген! Здорóво!» – раздается веселый и радостный крик. Это аптекарь Цапффе, стоящий среди зрителей, приветствует своего друга, премьер-лейтенанта Хоргена, находящегося в гондоле управления. Тот не остается у него в долгу: «Здорóво, Цапффе! Здорóво! 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-Бее, были ошеломлены и поражены гигантским трудом, выполненным в 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 прокричали троекратное «ура», вполне заслуженное всеми участниками экспедиции, 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 умелое управление кораблем и поздравили с великолепными летными качествами, которые обнаружила «Норвегия» за время полета. Приятно было вновь увидеть знакомые и дорогие нам лица. У всех был здоровый и свежий вид. Но, впрочем, одно нас сразу же поразило: прибывшие стучали зубами от холода и просили отвести их как можно скорее домой и дать там выпить горячего кофе. Впрочем, нет ничего удивительного в том, что они замерзли. На них были надеты самые обыкновенные спортивные костюмы, словно они собирались устраивать летний пикник в лесу на Фрогнерсетере¹¹. Мы выразили свое изумление и попросили объяснений, но не смогли получить сколько-нибудь удовлетворительного ответа. Конечно, наши замерзшие летчики никогда не забудут чашки того крепкого горячего кофе, который был поднесен им нашими милейшими экономами, Бертой и Кларой, как только они вошли в теплую и светлую столовую. Вопросы и ответы посыпались градом.

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

¹¹ Излюбленная спортсменами гористая местность около Осло. – *Прим. ред.*

От Рима до Свальбарда

В последние годы меня часто спрашивали, 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 невелик, когда в первый раз попросил об этом; можно судить по ответу, который я получил: «Мало, брат, каши ел, поговорим об этом как-нибудь позже». При следующей попытке я поступил более дипломатично, подослав своего отца, но полученный результат заставил меня на вечные времена отказаться от дальнейших просьб. «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.

Так продолжалось до лета прошлого года. Мы собрались в Ураниенборге:¹² 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. Щелкнув, 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, увидев 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 усмирили ее. Мысли о моих прежних неудавшихся попытках, о том ответе, который я получил

¹² Усадьба на берегу Буннефьорда, где Амундсен провел последние годы жизни. Сейчас – дом-музей Р. Амундсена. – *Прим. ред.*

в последний раз. И когда на мой тревожный вопрос, говорили ли об этом с начальником, было отвечено «нет», мои надежды моментально рухнули. 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, прежде чем лечь 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».

1 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 всего было приглашено участвовать в экспедиции 17 человек, и когда распространились слухи, что больше 16 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, к сожалению, подтвердились после посещения Нобиле – тогда еще полковника – Осло: он не хотел, из-за боязни перегрузки, брать со Свальбарда больше 16 человек, и мне пришлось примириться с назначением меня запасным летчиком. Я мог лететь от Рима до Свальбарда, но полечу ли я дальше, должно было показать время. Мне тогда нелегко было сделать выбор. Стоит ли пускаться в опасный перелет от Рима до Свальбарда, рискуя, что тебя ссадят по прибытии? Или все же стоит попробовать – в надежде, что когда «Норвегия» уже будет на Свальбарде и начнется вторая часть полета, то все-таки и для меня найдется место? Я решил попытать счастья и ни секунды не жалею об этом, хотя и пережил впоследствии самое большое разочарование в моей жизни.

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 к управлению 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 рассчитывают и вычерчивают, а их детали изготавливают на фабрике в Риме. Самая же сборка происходит в громадном ангаре в Чампино, в 45 минутах езды на автомобиле от города. Позднее у нас появилась 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 кия присылались из Рима, а когда оболочка уже была наполнена газом, то скрепление кия 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.

Первая встреча с *N-1*, должен признаться, разочаровала меня. Имея длину 106 метров, мне он казался маленьким, но такое впечатление складывалось от огромных размеров ангара. Мне хотелось сначала сказать, что в уголке стоял цеппелин, но это было бы небольшим преувеличением. Если же я скажу, что в ангаре, кроме *N-1*, был еще цеппелин «Эсперия», отнятый у Германии после войны¹³, и, кроме того, маленький воздушный корабль *Mr-1*, то это будет чистойшей правдой. Не стоит и упоминать о том, что здесь же около 30 человек растягивали на 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». Так же было и тут: на корабле всюду люди – оснастчики, маляры, механики – толпились там словно без всякого толку. Но мы довольно быстро убедились, что в этом кажущемся безумии была система, потому что работа все продвигалась вперед, и корабль был готов вовремя.

Пока в Чампино работали над *N-1*, мы в городе прослушали ряд лекций, прочитанных Валини, тогда еще капитаном, об управлении кораблем; эти

¹³ Италия получила немецкий пассажирский цеппелин *LZ 120 Bodensee* в порядке военной репарации и дала ему новое название *Esperia*.

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. Ожидая, пока *N-1* будет готов к пробному полету, мы осмотрели город и все его старинные сокровища. А пока испытания в Чампино шли своим чередом. При испытании на подъем оказалось, что корабль поднимает на 750 килограммов больше, чем установлено в контракте, и мои надежды на то, что меня возьмут в полет, конечно, возросли, 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 будем отправиться из пансионата в 6 часов утра. В этот день мы увидели над Римом «Эсперию». 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 5 часов встали, у всех нас было прекрасное настроение. В 6 часов пришел автомобиль, и мы с головокружительной быстротой отправились в Чампино. Там все кишело фотоаппаратами, журналистами, офицерами, солдатами и просто зрителями, толпившимися в беспорядке. Все расспрашивали и разузнавали, фотоаппараты щелкали неустанно, было очень оживленно. Часов около девяти прибыли солдаты, которые должны были вывести корабль из ангара, – всего человек 200. 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 известие, 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, быстро и элегантно поднялись на высоту около 150 метров, 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 25 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 давление 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 метрах 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 собора Святого 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. Под нами простиралось спокойное и голубое море; 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 Чампино, но сначала еще раз покружились над Римом и, три раза пролетев над аэродромом, спустились в половине седьмого в целостности и сохранности, совершив во всех отношениях интересный и удачный полет. Нам с первого же дня представилась возможность тренироваться в держании диеты к предстоящему полету: 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 слабый ветер, то корабль из ангара уже нельзя было выводить из опасения, что он может вырваться из рук и удариться о край ворот. Один раз так и случилось. Порыв ветра подхватил корабль в тот момент, 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, и полковник Нобиле решил не предпринимать полета, пока это незначительное само по себе повреждение не будет устранено. Впрочем, все было починено и приведено в порядок уже вечером. Жаль, 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 эти испытания останутся 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 подняться до высоты в 250 метров, а затем подтягивали вниз и пришвартовывали. В конце концов корабль был притянут к земле и заведен в ангар. Насколько мне известно, дирижабль причаливал к мачте в Италии впервые.

Мачта была возведена на аэродроме недалеко от ангара специально 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 пустившись в путь, долгое время вынуждены были бы провезти 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 “ожидацией”!»

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

В 8 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 светлой краской корабль улетал вдаль, и его стройный корпус вырисовывался на ночном небе, освещенный морем городских огней. На следующее утро, в 6 часов 30 минут, мы снова были на аэродроме, а в 7 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, мы мало вынесли из его доклада.

26 марта в Рим приехали Руал Амундсен и Линкольн Элсуорт. 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 – по правде сказать, мы радовались, что пустимся в путь и кончится время той частичной бездеятельности, которая выпала на нашу долю.

29 марта на воздушном корабле был поднят наш флаг, и сейчас же после этой торжественной церемонии 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 Элсуорт 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 при перелете 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 утвержден список команды и распределена работа. В команду было включено больше итальянцев, чем предполагалось, но считалось, что эти запасные останутся на Свальбарде. Наконец вечером 7 апреля пришел с нетерпением ожидаемый приказ: «Завтра утром вставать в 4 часа 45 минут. Отправление из Чампино около 10 часов». Все засуетилось, всюду началась упаковка и сортировка. Нам было сказано, что мы можем взять с собой до 15 килограммов 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 собой меньше этих проклятых 15 килограммов. Я думаю, при проверке у всех нас оказалось не меньше 15 килограммов, а то и больше. Скорее, даже последнее вернее. Когда мы пришли к ангару, там было еще немного народу, но к 9 часам зрители начали подходить, а когда через некоторое время появился Муссолини с большим куском пластыря на носу (следы покушения, произведенного накануне¹⁴), 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 Фрогнерпарк¹⁵ 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 наступили 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 10 часов 30 минут пришло сообщение о том, что старт

¹⁴ Речь идет о покушении 7 апреля 1926 года, когда английская поданная Виолетта Гибсон стреляла в Муссолини из револьвера, но пуля лишь слегка задела его нос. Гибсон была признана невменяемой и выслана в Великобританию. – *Прим. ред.*

¹⁵ Один из парков в Осло. – *Прим. ред.*

отложен, так как метеорологические сведения, поступившие 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 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 Остгорстран¹⁶, так мало было его. А вот нам с таким багажом приходилось пускаться в долгий, многонедельный 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 дрянью! 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 незанятым. 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 чемоданы, и вообще разные укладки всяческих форм и конструкций.

Сведения о погоде во Франции все еще были неблагоприятными, но в Риме погода стояла хорошая и тихая. Вечером пришел новый приказ: «Быть готовыми к отправлению в 6 часов 30 минут утра». Ложась спать в тот день, мы с надеждой думали об утре. Следующий день, 10 апреля, мы все будем долго помнить, потому что мы наконец отправились и великое путешествие началось. В 7 часов 30 минут утра мы прибыли в ангар, и первое, на что упали наши взгляды, был большой симпатичный ящик из Берлина, стоявший у входа в гондолу

¹⁶ Дачное место на западном берегу Осло-фьорда. – *Прим. ред.*

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 нам отправиться в полет в чем 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 в 9 часов пустились в путь.

Погода была тихая, солнце сияло, и мы, сделав круг над Римом, взяли курс на Францию. Первый вопрос, который нас занимал, – 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 метеорологические сведения заставили нас вместо этого пролететь через южную часть страны, на Бордо, и оттуда уже на север. Около 6 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 снизу, с воды. Изредка мы делали наблюдения над дрейфом и скоростью, принимая за опорные точки на море рыбачьи лодочки и одинокие суда, встречавшиеся нам, а на земле – дома и деревья. Около 1 часа ночи мы пролетели над Бордо, освещенным ослепительными огнями. Стал задуть ветер, так что наша скорость временами не превышала 40 километров.

Работа на корабле шла своим чередом: мы, рулевые, сменяли друг друга. 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 возьмете 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 килея, 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, еще и обязан следить за манометрами и смотреть за тем, чтобы давление в разных частях оболочки не превышало установленного максимума. Если это случается, он должен «выпускать газ». А веревки от клапанов висят перед ним, так что ему нетрудно, пользуясь ими, уменьшать давление. Он должен также следить за правильностью давления воздуха в маленьких баллонетах. 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 в которое разрешался только командиру, рулевым и навигаторам. На штирборте, в передней части второго отделения, – место навигаторов, которые ходят взад и вперед между обоими отделениями, отдавая приказания рулевому направлению 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 радиостанция, а между ней и стеной по бакборту проход, ведущий в... (Если бы тут была дверь, а не занавеска, то на ней красовался бы 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 выгонять оттуда журналиста! 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 оболочки, и пойдем к корме, то первое, что мы встретим, будут

аккуратно развешанные причальные канаты, или гайдропы, числом четыре. Они свернуты, как мотки веревки, так что, когда их сбрасывают в отверстия, расположенные по бокам киля в обтягивающей его материи, они, падая к земле, изящно разматываются. Три из них предназначены для подтягивания и причаливания и отдаются прямо отсюда по команде командира, а четвертый расположен в конусообразном носу корабля и употребляется только при причаливании к мачте. Этот канат подвешен к особому механическому вороту, который приводится в действие из гондолы управления. 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, а помещение для радио – тонкой парусиной. Киль, до сих пор сильно наклонный, теперь становится почти горизонтальным и начинает снова заметно подниматься только тогда, когда мы пройдем над двумя передними моторными гондолами. Они расположены одна против другой, приблизительно посередине корабля, и к ним можно спуститься, пролезая через большие овальные люки в материи, обтягивающей киль, и проходя по узким мосткам, снабженным со стороны, обращенной к носу корабля, легким поручнем. Непривычному человеку рекомендуется на первый раз крепко держаться! Самая же гондола для мотора подвешена на тросах, которые неопытному глазу 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 Омдала, 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 Омдала, 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 32, но передняя и задняя пары предназначены для водяного балласта. У спуска в заднюю моторную гондолу 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 принайтовленные запасные части, масленки и ящики с инструментами.

Кто-то пробегает мимо нас, устремляется в переднюю часть корабля и исчезает в самом носу. Куда же это он? На верх корабля, чтобы посмотреть, все ли клапаны в порядке. Это малопривлекательная 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 – нос корабля¹⁷, 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 оболочки, можно выпрямиться и спокойно ходить. Но на первый раз все же не будьте так уж смелы! Такая прогулка не столь легка, как кажется, потому что для хождения по оболочке, наполненной газом и поддающейся тяжести человека, требуется привычка. Сделав первый шаг, сейчас же чувствуешь, что вся оболочка начинает волноваться под тобой, 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 оболочки. 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 оболочке, и дальше все пойдет чрезвычайно легко. Нужно сначала сделать обычный шаг – и сейчас же вслед за этим два коротких; вернее, надо топнуть ногой два раза – этим ослабляются волнообразные движения, и тогда там можно ходить так же спокойно, как и по комнате. Впрочем, это касается только самой оболочки, 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!

¹⁷ В носовой части дирижабль имел жесткий внутренний каркас: он не позволял оболочке сминаться под напором воздуха и обеспечивал причаливание корабля к мачте.

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 метрах над землей со скоростью около 80 километров в час, и вы, быть может, составите себе некоторое представление о той работе, которую выполняет человек, постоянно бывающий наверху, чтобы посмотреть, все ли там 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 газовыми клапанами. Когда корабль еще стоял в ангаре в Чампино, случилось, что один из итальянских рабочих забыл соблюсти эту необходимую предосторожность, и результат не заставил себя ждать: клапан просто-напросто упал внутрь оболочки. 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 оболочки 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 клапаном. Представьте себе, что бы произошло, случись что-нибудь подобное во время полета!

Мы все летим над Францией, причем работают всего два мотора. Это дает наиболее выгодный ход – 80 километров в час при 1000 оборотов на каждый мотор. Мелькают один за другим красивые ландшафты, и вот, часов около 7 утра, 11 апреля мы достигаем Ла-Манша у города Кан. Ночь была холодная, так что мы уже мерзли в своих дорожных костюмах. Что же будет, когда мы продвинемся дальше на север? У всех итальянцев были кожаные куртки на меху – вот чем объяснялось их равнодушие в вопросе об авиационных костюмах! Вероятно, они думали, что легкий холод в пути нас не потревожит, но, к сожалению, ошиблись в своем предположении!

Все еще дул свежий восточный ветер, так что наша скорость была невелика. Только к 3 часам мы достигли огромных ангаров у Пулхэма, но опустились из-за атмосферных условий только к 5 часам. Тут собралось около 3 тысяч человек.

Мы все устали после 30-часового 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 5 утра начали переговариваться со своими соотечественниками, находившимися в противоположной части барака, то было бы большим преувеличением сказать, что Вистинг, Мальмгрен, Омдал, 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. Первоначальный план – пробить в Пулхэме около недели – было отменен; взамен было приказано, как только метеорологические сводки будут благоприятны и «Норвегия» приготовится к отлету, продолжать путь. Нам пришлось много потрудиться над наполнением корабля газом и выполнить другие подготовительные работы. 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 *R33*. 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 13 апреля, 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 *R33* были огорчены, что нам так скоро приходится снова пускаться в путь. К 11 часам вечера все было готово, а в первом часу ночи мы уже опять были в воздухе, на этот раз на пути к Осло. Прямо-таки трогательно, с каким интересом англичане следили за нашим полетом! Оставаясь верными самим себе, они смотрели на него со спортивной точки зрения – их интерес к экспедиции и к нам был чрезвычайный! Характерным является последний привет, посланный нам вслед chief сох'ом (главным рулевым) с *R33*: «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 все время стоять у люка с сильной электрической лампой в руке, чтобы мы вовремя могли увидеть отражение света в воде и поднять корабль. 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 Лим-фьорда; 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 видели. Боясь в тумане познакомиться с прибрежными горами, мы меняли курс каждый раз, как такие высоко плывущие клочки тумана попадались нам навстречу. Немного раньше 9 часов утра туман рассеялся, и мы увидели, что находимся прямо у Арендала. Взяв курс на город, мы описали круг над ним и полетели на север, над проливом Трумё и дальше вдоль берега к Осло. Во всех городах, которые мы пролетали, множество людей было на ногах, всюду были видны флаги, но Осло превзошел их всех! Красивый город, раскинувшийся под нами, напоминал встревоженный муравейник. На улицах, на крышах домов – всюду были люди, махавшие нам. Те из нас, кто был уроженцем Осло, пытались разыскать 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 3 часам мы опустились и пришвартовались к мачте и сейчас же начали 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 видел хвосты автомобилей в Осло, но подобного тому, который двигался по Экебергской¹⁸ дороге вечером 14 апреля, не видел никогда! Я вспомнил о скопищах автомобилей около футбольного поля в Слемдале¹⁹ 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 1 час 20 минут, в ночь на 15 апреля, 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 невелик; но эти надежды, к сожалению, не оправдались. Мы обещали пролететь над Стокгольмом и Хельсинки 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, – даже если бы мы и пролетели над ними, то все равно не много бы увидели.

Только к 10 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 радиопеленгования из-за невозможности связаться с русскими радиостанциями, 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 2 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 Эстонией²⁰. Так значит, мы утром находились над Южной, а не над Северной Финляндией! Мы сейчас

¹⁸ Экеберг – холм на окраине Осло. – *Прим. ред.*

¹⁹ Район Осло. – *Прим. ред.*

²⁰ Город Валк с 1920 г. был разделен на два самостоятельных города: Валка (Латвия) и Валга (Эстония). – *Прим. ред.*

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 все своими собственными глазами. Около половины десятого вечера мы опустились в полном мраке у ангара в Троицке (бывшей Гатчине)²¹. 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 – 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; 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!²² 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 все 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 Троицке». Это звучало многообещающе, мы уже мысленно видели себя разгуливающими по бывшим императорским покоям, но на деле вышло иначе. После длившегося три четверти часа переезда по глубокому снегу на дровнях, покрытых соломой, несколько раз вывалившись из саней, мы прибыли во дворец, где в библиотеке были нам приготовлены горячий чай и бутерброды. Мы были за это чрезвычайно признательны и всему оказали должную честь. Мы смотрели на наших хозяев, наверное, с не меньшим 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

²¹ Город Гатчина в 1923–1929 гг. назывался Троицком, в 1929–1944 гг. – Красногвардейском, в 1944 г. получил историческое название – Гатчина. – *Прим. ред.*

²² Автору, очевидно, трудно себе представить, что в Красной армии совмещаются товарищеские отношения со строгой дисциплиной во время службы. – *Прим. пер.*

и проследовать за провожатым, то нам не придется далеко идти. Через мгновение мы уже пустились в путь, причем 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 полуосвященного дома. Нельзя сказать, чтобы он был особенно уютен и привлекателен! Нас встретила пожилая женщина, провела по мрачному коридору, затем по столь же мрачной лестнице и ввела в зал – если это можно так назвать! Вот здесь-то мы и должны были жить! Мы посмотрели по сторонам и с грустью подумали об «императорском дворце» – это место отнюдь на него не походило! 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 I 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 поделаться, хотя было бы забавно посмотреть, как Павел I 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 изловчиться. Все же мы хорошо справлялись с этим за все продолжительное время своего там 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 наутро 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. Единственное, чего недоставало, это больших ворот с одной из сторон, но так как ангар был очень велик для «Норвегии», то это роли не играло. Вокруг поля были поставлены сильные караулы, и в одном доме неподалеку была устроена гауптвахта. В этом доме нам отвели комнату для дежурных, и мы там хорошо устроились. Вся местность вокруг ангара была обнесена колючей про-

волокой, 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 показывай пропуск. Наконец, та же история повторялась 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 оглянуться, как у твоего брюха появлялся ужасный штык, и притом в такой непосредственной близости, что по спине буквально начинали бегать мурашки. «Пропуск!» Короткое бурчанье 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 пускались 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 организована 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 об 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 все и получали объяснения. Это требовало большой организационной работы, но все 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, все проходило тихо и спокойно! В первое воскресенье, говорят, около 10 тысяч 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 все это происходило. Командных криков не было слышно, все 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 мечтали, думая, что вот наконец-то увидим собственными глазами все ужасы, которые, как мы слышали, царят в старой столице России. Но нас постигло горькое разочарование! Мы склонны забывать все, что пришлось пережить этой стране, и сравниваем 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. Большинство²³ 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 провела в честь экспедиции заседание, собравшее много публики. Кроме того, географический факультет Ленинградского университета устроил нам торжественный прием, где тоже было много народу и царило приподнятое настроение. Во все время нашего

²³ В оригинале – «некоторые».

пребывания там мы гуляли всюду без малейшей помехи и осматривали достопримечательности города. Мы посетили несравненные собрания Эрмитажа, где школьники ходили толпами под руководством учительниц. Мы посетили и Зимний дворец, где красноармейцы осматривали залы, причем командиры им все объясняли. Вечер, проведенный в оперном театре, оставил незабываемое впечатление: давали великолепный балет «Эсмеральда», зал был полон, и публика восторгалась представлением.

22 апреля пришло сообщение из Вадсё, что мачта готова принять нас, так что нам оставалось ждать только сообщения со Свальбарда, которое мы получили 24 апреля: 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 изо всех сил старались 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» – мы там жили настоящей казарменной жизнью, 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 2 °С и снег. Время старта приближалось. 29 апреля нам сообщили, что мы можем, если позволит погода, отправиться 2 мая. В этот день около 2 часов дня 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! 2 мая был первый день русской Пасхи, так что мы праздновали ее дважды: наша Пасха пришлась на время нашего пребывания в Риме. В этот день мы узнали, что Бэрд прибыл на «Шантье» в Кингс-Бей и что Вилькинс уже с 23 апреля готов к старту с мыса Барроу.

Только 5 мая погода позволила нам отправиться в путь. Мы встали в тот день в 4 часа 30 минут 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 все 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.

Около 4 часов 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, извещавший окрестных жителей, что им нужно вставать, если они хотят увидеть «Норвегию»!

Покружив над Вадсё, мы пристали к мачте в 5 часов 30 минут 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 – отдохнуть после бессонной ночи. Постеленные 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 нелегко будет разбудить нас скоро, а у нас было много дел.

Метеорологические сообщения были благоприятны, и нужно было пользоваться временем, так что уже в 3 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 все время не терять земли из виду, если бы мы летели на высоте 300 метров. Как только берег Норвегии исчезнет из глаз, должен появиться Медвежий остров, а вслед за ним – Южный мыс. Но на деле вышло не 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: вряд ли они могли представить, что солнце действительно светит среди ночи! «Норвегия» летит все время дальше на север. Солнце то побеждает туман, то снова совсем исчезает. Скорость все время хорошая. Только около 2 часов ночи мы увидели Южный мыс, он выделялся из тумана, ярко освещенный солнцем. Вот она – сказочная страна! Горы и горы, покрытые снегом и позолоченные солнцем! Так выглядело сказочное царство нашего детства, 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 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 доносился шум заднего мотора – значит, что-то случилось с мотором на штирборте. Оказалось, что рубашка одного из цилиндров лопнула, но было обещано, что скоро все 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» все несла нас вперед, и несла хорошо. Наши механики показали себя с самой лучшей стороны: ведь машинные части были так нагреты, что не могло быть и речи о том, чтобы братья за них голыми руками! Пришлось собрать массу тряпок и в них носить части в гондолу, а оттуда на киль, где их и чинили. Только подумать! Находиться на узких мостках между кораблем и гондолой для мотора с тяжелой, завернутой в тряпки, страшно горячей деталью в руках! А наши молодцы расхаживали взад и вперед, хотя в 300 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 смогли бы добывать себе пропитание охотой.

У берегов Шпицбергена мы впервые увидели лед, и нам представился случай испытать его крепость. Когда у Форланда мы стали готовиться к спуску, то скинули несколько мешков с песком. Они весили около 20 килограммов 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-Бею. 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 все ближе и ближе. Далеко внизу под собой мы видим судно Бэрда «Шантье», а у пристани стоит «Хеймдалль». 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 выстроилась, как обычно, клином причальная команда. 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 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 странные 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 11 часов 15 минут в комнату входит Рисер-Ларсен. «Приготовься, – говорит он мне. – Я не хочу

тебя зря обнадеживать, но все же есть некоторая вероятность, что ты полетишь с нами».

У меня ничего не было уложено, так что пришлось здорово поработать. Так, значит, все же, быть может... быть может... К 12 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 надежды...

В 7 часов утра 11 мая весь лагерь пришел уже в движение, а в 8 часов 30 минут все было готово к отлету. Вероятность того, что я полечу, была невелика. 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 на 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 все 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, что такие медленные муки были особенно приятны. Я сейчас же вернулся в ангар за своими вещами, так как хотел быть готовым, если меня позовут, если я все-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, все 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 продолжить полет, он ответил, что если уж нам так хочется, то корабль может быть готов через три дня. Нужно было заменить сломавшийся мотор и пополнить запасы газа и бензина. Он дал нам также понять, что работу можно ускорить и выполнить все в совсем короткий срок, если только мы хотим совершить полет раньше Бэрда. Тут мы объяснили полковнику Нобиле смысл нашего предприятия: 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 Ховер и Цапффе стали теперь просто вездесущими. Нужно было как можно скорее уложить в постель усталую, измученную вконец команду корабля и начать самыми быстрыми темпами работу по подготовке к дальнейшему полету. Майор Валлини и капитан Пречерутти хлопотали среди итальянских рабочих и умело и энергично руководили ими.

Тем временем американцы работали не покладая рук. Было проделано несколько пробных полетов, и 8 мая вечером все было готово. В очень многом мы с Бэрдом чрезвычайно похожи. Так, например, мы ненавидим всякие прощальные сцены. Теплое, искреннее «до свидания» – 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 – нам противно было казаться навязчивыми. В 1 час 50 минут утра, когда я спал здоровым, крепким сном, меня разбудил бешеный 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 запрет и получил хороший результат. 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

попадит, чтобы снять 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 Беннетта, и, судя по тому, что мы о нем слышали, знали, что управление аэропланом находится в надежнейших 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° с. ш. 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 будет, если они не вернуться?» Ответ на этот вопрос, разумеется, был только один: мы должны будем отправиться на их розыски на «Норвегии». А тут появлялись опасения, что нам придется отложить свой собственный великий полет. Поэтому у нас было двойное основание для пожелания им благополучного возвращения. В 5 часов дня, едва мы все сели за стол обедать, вдруг вбежал один из опоздавших, итальянский рабочий, 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» – 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, что 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, пытаясь очистить площадку от людей, однако это им не удалось и пришлось сделать еще круг, раньше чем они смогли приземлиться. Спуск произошел так плавно и был так хорошо рассчитан, что машина остановилась как раз на том самом месте, которое она покинула утром. Немногим 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 удивительная вещь.

Мы схватили летчиков в свои объятия и расцеловали их в обе щеки. Мы были глубоко растроганы и дали волю обуревавшим нас чувствам. Из всех услышанных ими комплиментов наш едва ли был не самым лучшим. 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 – 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 лихорадочно работавшего своей камерой! Но теперь, само собой понятно, никакие законы не имели больше силы. Все 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 вовремя. Однако весьма вероятно, что эти самые фотографы, над которыми Берге, вполне естественно, потешался, утерев им нос, самым спокойным образом также сфотографировали всю сцену с палубы «Шантье».

Никогда еще ящики с «лекарством»²⁴, посланные нами на борт радостному экипажу, не находили для себя лучшего применения. Мы безусловно уверены в том, что даже самый фанатичный поборник трезвости согласится с мнением, что ледяная вода – неподходящий напиток при подобных обстоятельствах! День спустя мы обедали на борту «Шантье», где и было заложено крепкое начало нашей долгой дружбы.

10 мая мы получили сообщение о том, что все готово для отлета. Тогда было решено, что, насколько погода позволит, мы отправимся в путь на следующее утро как можно раньше, чтобы максимально использовать 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

²⁴ В Америке, как и в Норвегии, запрещена продажа спиртных напитков, поэтому экспедиция Амундсена взяла с собой коньяк и виски в качестве «лекарства». – *Прим. пер.*

самым спокойным 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 Элсуорт и Нобиле, на которых была одежда 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 термососуд, 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 удовольствие, 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 наладилось. Ветер стих, и около 8 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 16 человек. Позвольте нам, пока «Норвегия» готовится к отправлению в свой долгий путь, остановиться на мгновение и взглянуть, кто были эти 16 человек, и заодно их вам представить.

Те, кто был с нами

Предводителями в этом предприятии являются Амундсен и Элсуорт. Многие критиковали: «Но ведь никто из них ничего не понимает 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 Абрुццкий, Норденшёльд, 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 главной – задачей начальника или начальников являются выбор наиболее подходящих людей для самых различных должностей 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» служит блистательным примером. В капитаны корабля нам удалось получить 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 поздравляли друг друга с удачей в тот день, когда получили согласие Нобиле, 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 Ялмар 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 самых трудных навигационных задач, когда-либо выпадавших на чью-нибудь долю. У него было еще одно большое достоинство – опыт полетов на воздушных кораблях.

Одним из двух рулевых 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 первым штурманом на пароходе норвежско-американской линии «Бергенсфьорд»²⁵. Благодаря любезности пароходной компании он получил отпуск для участия в полете «Норвегии». Если бы Рисер-Ларсену понадобилось содействие

²⁵ Один из самых больших норвежских пассажирских пароходов. – *Прим. ред.*

в управлении кораблем, то в лице Хоргена он получил бы 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 – один из людей, прекрасно знающих свое дело, – был приглашен в качестве специалиста по радио. Мы многого от него ожидали и не разочаровались в нем. Готтвальдт с помощью своих радиопеленгований часто помогал нам выходить из затруднительного положения. Магистр Финн Мальмгрен из университета Упсалы был метеорологом экспедиции. С 1922-го по 1925 год он принимал участие в экспедиции «Мод» и приобрел огромный опыт и навык в определении состояния атмосферы. Для того чтобы осведомлять мир о продвижении «Норвегии» вперед через великое неизвестное пространство, был приглашен журналист Фредрик Рамм. Фритьоф Сторм-Йонсен был взят в последнее мгновение на Свальбарде в качестве радиотелеграфиста. С тяжелым сердцем нам пришлось расстаться с тем, кто был раньше приглашен на эту работу, – с машинистом и радиотелеграфистом экспедиции «Мод» Геннадием Олонкиным – из-за болезни 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 о лейтенанте норвежского морского авиакорпуса Оскаре Омдале, то именно потому, что он принадлежал к этой второй части экипажа. Омдал 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 были лучшие знатоки мотора в Италии. Старший механик Чечони, такелажмейстер Алессандрини и мотористы-механики Ардуино, Каратти и Помелла. 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 заключаться 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, по своему многолетнему опыту он знал, 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. Поскольку авиационная техника находится еще в детском возрасте, имеется одно весьма серьезное «но», с которым приходится считаться: корабль может быть вынужден спуститься на землю и в худшем случае – отказаться от продолжения полета. Вот такой случай начальник подобной экспедиции и должен иметь в виду и к нему заранее подготовиться. С этим и связана его величайшая ответственность. Были выработаны все правила поведения на случай длительного пребывания на льду; 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, если придется идти до земли очень долго, тоже вряд ли удастся избежать гибели – даже и испытанным, опытным людям. Но все же у них есть хоть один-единственный шанс. Поэтому здесь весь тяжелый груз ответственности ложится на того, кто будет возглавлять экспедицию, и этого не следует вовсе забывать в победном опьянении полетом. Элсуорт с утра до ночи работал и попевал всюду, где, по его мнению, мог принести пользу. Такой человек выполняет гораздо большую работу, чем та, которую собирались на него возложить. Специалисту, демонстрирующему достигнутый результат, достается вся 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, по-видимому, 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 различить. Теперь всякое сообщение с твердой землей было прервано, и мы стали маленьким самостоятельным мирком, легко и свободно парившим в огромном пространстве. Моторы были запущены, 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 господ журналисты? Кто знал, что лежало перед нами? Кто решился бы на какое-нибудь предсказание?

Вскоре мы обнаружили, что 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 примерно час и потом повернул обратно.

Как отмечалось ранее, гондола была очень маленькая. Для экономии веса первоначально существовавшую гондолу обрезали – и сделали это так основательно, что теперь было чрезвычайно трудно найти место для 10 человек, которые в ней должны были передвигаться. Если заграничная печать пыталась преподнести 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 жестикулировать в ярости, а его-то 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 собой «Норвегия» во время полета, никогда еще не существовало. Да будет здесь нам позволено заявить без околечностей 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 все это время. В самой передней части гондолы устроился на термосе с бульоном Хорген. Он контролирует правильное направление движения «Норвегии» – и получает свое жалование 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 выполняет те же самые обязанности, 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 наблюдением через окно за постоянно изменяющимся состоянием льда. Его мечтательный взор часто устремлен куда-то вдаль: «Интересно, что-то я сейчас увижу?» Все вокруг нам неведомо, и каждое мгновение может случиться самое поразительное! «Земля впереди!» – подумать только! Каким образом Амундсен мог прийти в воинственное настроение – очень трудно себе представить. Нобиле – четвертый человек в кабине капитана. Спокойно и с улыбкой ходит он кругом. Собственно говоря, он крутится на одном месте, так как в кабине нет свободного пространства! Таким образом, в этой части корабля мир никем не нарушается.

В штурманской каюте царит крайне 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. Элсуорт тихо и спокойно держится где-нибудь поблизости, всегда готовый отсчитывать по хронометру каждый раз, как Рисер-Ларсен берет высоту. Мальмгрен с большими затруднениями передвигается по кругу между различными метеорологическими инструментами. Также здесь можно встретить и Элсуорта. Нелегко справляться без посторонней помощи. Рамм без отдыха пишет и посылает бесконечные телеграммы; бог его знает, о чем он пишет, – наверное, не о войне! Капитан Готтвальдт и Сторм-Йонсен заняты в своей маленькой радиокаютке. 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 маловероятно, 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 испытывали все на борту «Норвегии». Очень может быть, что оно ощущалось ярче по сравнению с прошлым полетом. Случись теперь что-нибудь с моторами, их можно было просто застопорить и чинить, пока корабль спокойно парил в воздухе. Иначе было в прошлом году. Порча мотора была тогда равнозначна спуску, а спуск в этой местности в девяти случаях из десяти означал катастрофу. Состояние льда, по-видимому, в 1926 году в точности соответствовало его прошлогоднему состоянию. Мы не видели ни одного годного для спуска места в течение всего нашего долгого пути от Свальбарда до Аляски. Ни одного-единого! Но для подобного заключения требуется опытность. Я помню, что кто-нибудь 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 Бэрда, 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 проходил блестяще. 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, – почти до широты острова Амстердам. Но если в прошлом году мы видели разломанный лед у самого 82° с. ш., 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, сидя в курительном салоне на одном из больших трансатлантических пароходов и наслаждаясь кофе в кругу добрых друзей, ты вдруг получаешь 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 самое полное впечатление я получил впервые, когда на $81^{\circ}30'$ с. ш. пришла телеграмма от моего друга из Австралии с пожеланиями счастливого пути. В 7 часов вечера я стоял с микрофоном на голове и ждал сигнала времени с радиостанции в Ставангере. Слышно было так, словно я стоял у себя в комнате, прислушиваясь к тиканью часов! Впечатление было поразительное! Вот мы летим на север, все 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 – $87^{\circ}43'$. 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 громажденное льдом пространство, испытывая бесконечное облегчение при мысли, что мы теперь над ним, а не на нем?

По мере приближения к полюсу навигационная работа становилась все 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 Элсуорта. В 12 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 и необычайно и неожиданно приятным, так как Нобиле, словно по волшебству, извлек откуда-то бутылку пунша 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 секстантом. «Ну вот мы и на полюсе!» Со свистом полетел вниз прекрасный, сшитый вдвое, 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 те же самые руки водрузили норвежский флаг на Южном полюсе 14 декабря 1911 года.

Затем настал черед «звезд и полос». С изумительным, совершенно неопишуемым чувством выполнил Элсуорт 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. Элсуорт получил две поздравительные телеграммы от своих родных и друзей.

Лед был сильно поколот на полюсе, была видна масса мелких льдин. Он резко отличался от остального льда, над которым мы пролетели. Нам особенно повезло с погодой, потому что непосредственно перед достижением 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 по возможности избегать этих тем.

Сильно расколовшийся лед продолжал встречаться, за исключением некоторых участков, где он лежал компактнее, и за полюсом до 86° с. ш. 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 недоступности, есть центр этой огромной, покрытой льдом области и является, следовательно, местом, которого трудней всего достичь.

Животных мы видели чрезвычайно мало. Севернее Свальбарда заметили 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. Птиц не наблюдалось, тюленей и моржей – тоже. Все это лишь подтвердило прошлогодние наблюдения.

В 8 часов 30 минут утра мы вошли в полосу густого тумана, который держался с большими просветами до 6 часов вечера. Таким образом, мы пролетели над огромным морем тумана, который в иных местах достигал невероятной толщины. Вполне понятно, что туман существенно помешал нашим наблюдениям. Ведь мы очень просто могли пролететь над островами небольшой высоты! Что на том пути, по которому мы летели, существует – даже пусть и совершенно плоская – земля довольно значительного размера, об этом не может быть и речи, так как мы непрерывно наблюдали за льдом под собой. Тут мы повстречались с величайшей опасностью на своем пути. Влажный туман намерзал на различных наружных металлических частях. Этот лед время от времени отваливался, втягивался в пропеллеры и отбрасывался к внешней оболочке корпуса корабля, тем самым нанося ей сильное повреждение, и ее постоянно приходилось чинить.

В 6 часов 45 минут утра (по Гринвичу) 13 мая мы увидели землю впереди слева по борту. Это была великая минута. Перелет был совершен, цель достигнута! Трудно опознать местность в этих областях земли, 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. Несколько позднее, когда мы пролетали над Уэнрайтом – местом пребывания Амундсена и Омдаля с 1922-го по 1923 год, обнаружилось, что наше предположение было правильным. 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 они знали, что на борту корабля были их закадычные друзья, Амундсен и Омдал, 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 в котором жили целый год. Все живущие в нем теперь собрались на крыше и бурно проявляли свои чувства. Воспоминания сменялись воспоминаниями! 20 ноября 1922 года Амундсен покинул этот дом и отправился с одним эскимосом, с одними санями и 15 собаками на юг, чтобы попасть в более цивилизованные области, тогда как Омдал остался там для охраны дома и аэроплана. Путники прошли 500 миль до залива Коцебу в 10 дней. Прекрасное достижение для человека, чей возраст перевалил за 50 лет, – по 50 миль в сутки на протяжении 10 дней! Не было и речи о том, чтобы ехать 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 Лисберн, попав в туман, мы поднялись и пошли над ним. При этом надо было достичь значительной высоты, чтобы уверенно пройти 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 то поверх тумана, то в тумане. Около 6 часов вечера (по Гринвичу) 13 мая мы были, вероятно, недалеко от мыса Сердце-Камень на сибирском побережье, 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 Кивалины 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 Кивалины мы пустились на юг вдоль суши. Мы ясно распознали также и Змеиную реку, которую с высоты нельзя спутать ни с какой другой, настолько резко различимы ее излучины, похожие на кольца змеи.

Северный свежий ветер перешел в шторм, и дрейф огромного корабля стал колоссальным. Временами казалось, что будет трудно справиться с ним и помешать его дрейфу в сторону высоких гор на полуострове Сьюард. 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 насчет 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 обоснованна, поэтому 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 ввиду приготовлений к спуску, Амундсен принял этот остров за остров Следж, и мы стали держаться вдоль берега, так как уже довольно давно ждали, что скоро очутимся на месте своего назначения²⁶. При спокойных условиях едва

²⁶ По плану местом приземления был город Ном.

ли произошла бы такая ошибка, но условия были далеки от того, чтобы их можно было назвать спокойными. Как было раньше упомянуто, на борту царил страшный хаос, так как все 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 было неудивительно, так как мы там никогда до тех пор не были. Как показали позднее обстоятельства, мы подошли в 7 часов утра (по Гринвичу) 14 мая к какому-то месту, где было расположено несколько домов. Что это могло быть? Явно 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 пришли к единому мнению: 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: выбрать ли это место, где условия как будто лучше, чем где-либо? Впрочем, это не так уж много значило. 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 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 неработоспособны. У некоторых даже начались галлюцинации.

Во время нашего полета взад и вперед мы снова прилетели к маленькому городку, который благодаря ровной ледяной поверхности, хотя и незначительной по размерам, давал нам бóльшие 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.

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 одинаковым, 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, по-видимому, 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, пока наконец не коснулись твердой земли. Днище гондолы с внешней стороны было снабжено 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, от первоначально намеченного нами места спуска мы были на расстоянии 90 километров по прямой.

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, довезшей нас из Теллера до того места, откуда мы должны были сесть на пароход, идущий в Сиэтл. Завершив благополучно свое плавание Северо-Западным проходом, здесь высадился на берег осенью 1906 года Амундсен. Он был встречен тысячной

толпой людей, приветствовавших его музыкой и громовыми криками «ура!». Здесь людские толпы в безумном восторге подняли его на руки и пронесли по улицам маленького городка до того места, где Амундсен должен был жить как гость города. Какая ночь! Словно все шампанское мира – собиравшееся в течение многих лет – хлынуло рекой! Старый и малый, важные особы и простые люди – 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 эскимосы да наезжал иногда какой-нибудь китолов, превратился теперь в современный городок. На рейде стояли 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 он полон юмора и непоколебимо верит в будущее. Среди людей такого типа, характерного для Аляски в те добрые стародавние дни, чувствуешь себя хорошо и скучаешь по ним, когда с ними расстаешься, и снова приходишь в хорошее настроение, как только опять видишь их.

Полет, который в мгновение ока дал возможность этим людям вступить в общение с другой стороной земного шара, 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, все приготовила для этого достопамятного 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 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 ведь произвели ряд больших подготовительных работ, и все теперь пошло прахом!»

Так вот какова причина такой холодной, негостеприимной встречи! Все дело в том, что мы, ради спасения своей жизни, спустились на землю всего лишь в нескольких милях от того места, которого надеялись достичь! Тут мы поняли, что старое гостеприимное племя пионеров, знакомое нам с давних 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 Сиэтла пришел на север пароход «Виктория» и привез с собой новую жизнь. С удовлетворением мы смотрели, как высаживались с парохода люди и расшевеливали вялых местных жителей, пребывавших в зимней спячке. 16 июня «Виктория» опять пошла на юг, и мы должны сознаться, что со вздохом облегчения увидели, как берега скрылись за горизонтом. Путешествие на юг протекало чрезвычайно приятно, и за исключением двух-трех кратких остановок на Алеутских островах наш путь шел по самой короткой линии прямо на Сиэтл. 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. Демократии здесь гораздо больше, 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 уголок занят, нет ни единой свободной койки. Что пассажиры не принадлежат к категории обычных путешественников, свидетельствует одна из инструкций, развешанных по стенкам в каждой каюте. Она 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 соблюдению запрета.

«Виктория» – очень старый пароход, но построен он был в то время, когда суда создавались только из лучших материалов, так что пароход этот достаточно солиден и крепок. Он претерпел различные видоизменения на протяжении ряда лет и превратился в современное пассажир-

ское судно. На нем имеется шесть первоклассных современных кают с ваннами. «Вик», как его обычно называют, – общий любимец, который действительно заслуживает этого названия. Капитан Дэвис и его офицеры – народ старый, имеющий опыт плавания в этих водах. 27 июня мы вошли в Пьюджет-Саунд, изумительно красивый фарватер, который ведет к Сиэтлу, штат Вашингтон. При проходе Порт-Таунсенда у нас уже не оставалось ни малейшего сомнения в том, какую позицию по отношению к нашему последнему полету займет американский народ. Нас встретили там представители Торговой палаты и других официальных учреждений и сообщили о тех больших и разнообразных приготовлениях, которые были сделаны для нашего прибытия. Некоторое время спустя над палубой старого «Вика» один за другим начали гудеть аэропланы, давая нам ясно понять, что здесь холодок исчез! Это был незабываемый миг, когда мы подходили к пристани «Аляскинского пароходного общества» в Сиэтле. Огромные толпы народа 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 ничего лишнего брать с собой нельзя, 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 Сиэтле 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 успеть на пароход, но только перед самым его отходом.

Путешествие через Соединенные Штаты навсегда останется у всех нас светлым воспоминанием. Различные железнодорожные компании вели борьбу за нас. Мы выбрали «Восточный экспресс» Сиэтл – Чикаго, 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 ни более ни 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 *Jeppe paa Bjerget*, когда герой просыпается в кровати барона²⁷. 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, сэръ!» Черт возьми! Да не насмеяется ли 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, по-видимому, 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 поспособствовал 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 Майнот в Северной Дакоте? Здесь только что была выставка, и к нам по телеграфу обратились с просьбой выехать на полчаса на место ее проведения. Мы приняли приглашение после того, как представитель железной дороги заверил нас, что поезд без нас не уйдет. По

²⁷ *Jeppe paa Bjerget* – пьеса Хольберга, знаменитого датско-норвежского драматурга XVIII в. – Прим. ред.

прибытии в Майнот мы были моментально втиснуты в ожидавшие нас автомобили, которые на бешеной скорости за четверть часа привезли нас за город, в район проведения выставки. Захватывающее, величественное зрелище встретило нас по приезде! Там собралось около 25 тысяч человек. Стояла чудесная ясная погода, и ветра было как раз столько, чтобы могли развеяться сотни американских и норвежских флагов. Вся масса народа разместилась на двух гигантских трибунах. Между трибунами и приготовленной для нас маленькой платформой стояли шеренгами 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 предназначенную для нас платформу, обращенную прямо к собравшимся толпам, раздались звуки нашего гимна «Да, мы любим эту страну!»²⁸, исполняемого многолюдным военным оркестром. На мгновение мы замерли в полной неподвижности. Все это произошло так неожиданно! Не раз нами овладевало 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 Майнот! 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 Майнот исчез из глаз, заняв свое место среди многих других прекрасных воспоминаний. А сколько тысяч людей встречало нас на вокзале в Фарго (Северная Дакота), даже невозможно сказать! Во всяком случае, десятки тысяч. Поезд внезапно оказался окруженным со всех сторон, так что было трудно тронуться с места. Ввиду настоятельных просьб со стороны городов Сент-Пол и Миннеаполис мы решили нанести визит обоим этим городам-близнецам. Оба они, два могущественных конкурента, лежат на берегах реки Миссисипи. Мы не станем здесь высказываться, какой из этих городов ушел дальше в своем развитии, но одно можем сказать, не покривив душой: в пламенном гостеприимстве оба близнеца стоят совершенно на одном уровне, и притом на самом высоком, какого только можно достигнуть. К этому времени наши два вагона были отцеплены от поезда, с которым мы покинули Сиэтл, 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

²⁸ Национальный гимн Норвегии, написанный в 1909 г. норвежским писателем и поэтом, лауреатом Нобелевской премии Бьёрнстjerne Бьёрнсоном. – *Прим. ред.*

экспрессе Соединенных Штатов. 3 июля в 9 часов утра – за три часа до отхода «Бергенсфьорда» – прибыли мы в Нью-Йорк. Здесь нас ожидали блистательный прием и, что нас особенно глубоко тронуло, свидание с нашим дорогим другом со Шпицбергена, летавшим на Северный полюс, командором Ричардом Бэрдом, теперь возглавлявшим 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, сменившись полной 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 простому смертному обычно приходится довольствоваться общим жребием и ждать, пока полицейский, управляющий уличным движением, не позволит перейти, наконец, улицу! С головокружительной быстротой мы пронеслись по Пятой 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 выполнялось с быстротой молнии. Пароходная пристань была празднично украшена, и масса народа собралась нас проводить. Со всех сторон нас снимали на фото- и киноленту; 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 ценимым 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, 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 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

12 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 темно-зеленый цвет, свойственный разгару лета, было сегодня вкраплено много красного: там, где развевались тысячи флагов, трепетавших под порывами легкого летнего ветерка. Загремел салют с укреплений Бергенхуса²⁹, празднично украшенные пароходы загудели и завывали, а необозримые людские толпы замахали нам приветственно. Прием был великолепен! После незабываемого проезда по улицам города под восторженные овации всего населения, под дождем великолепных цветов нас весьма торжественно приветствовали в городской ратуше. Щелкали фотоаппараты всех сортов, а вездесущий громкоговоритель словно взирал на нас с искренним состраданием: «Бедняжка, ну какие ты нам преподнесешь сейчас глупости?» Дни в Бергене протекли 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

²⁹ Крепость XIII–XIX вв. в черте города Бергена. – *Прим. ред.*

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 со 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. Хёугесунн выслал нам навстречу целую флотилию самых разнообразных судов, с музыкой и криками «ура!». В Ставангере, где мы остановились на два-три часа, нас пригласили на парадный обед. Блестящая мысль пришла на ум местной 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», 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 четвертом знамени был изображен *N-25* во время его состязания со смертью в 1925 году³⁰, и наконец, как венец всей долгой работы, – «Норвегия» в победном своем полете через полюс! Все это было задумано оригинально, стильно и красиво.

Рано утром на следующий день мы подошли к Кристиансанну. Было всего 5 часов, так что мы еще наслаждались глубочайшим сном, как вдруг нас разбудил знакомый голос, по которому мы давно уже скучали: «Ну, здравствуй! 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 глянь, развевались флаги. При проходе мимо Хортена нас приветствовали летчики

³⁰ В крайней северной точке воздушной экспедиции Амундсена – Элсуорта 1925 г. из двух гидропланов остался исправным только *N-25*. Именно с ним связывались все шансы путешественников на спасение из ледового плена. После многократных попыток взлета, грозивших гибелью машине и всему экипажу, удалось поднять *N-25* в воздух и добраться до Шпицбергена.

военно-морского флота. У них было полное основание гордиться работой своих товарищей – представителей этого рода сил. 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.



Ялмар Рисер-Ларсен

Навигация над Ледовитым океаном

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 используемые при этом инструменты.

Как и в морской навигации, здесь отличают земную навигацию от астрономической. В первом случае ориентируются по различным приметам на местности, а во втором определяют свое местоположение с помощью различных небесных тел. Если под воздушным кораблем нет туч и лежащие внизу пространства суши, воды или льда все время находятся в пределах видимости, 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 девиация¹.

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 навигационной точки зрения считают наше путешествие гораздо более рискованным, чем оно было на самом деле. Приходилось слышать: «Когда вы прилетите к Северному полюсу, 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 настолько далеко от нашего пути, что наши компасы

¹ Девиация в данном случае – ошибка показаний компаса.

все время могли хоть что-то показывать. Но в Ледовитом океане, где не предпринималось наблюдений над склонением, у нас могли бы возникнуть большие затруднения. Дело в том, что стрелка компаса – за исключением небольшого числа пунктов – не указывает прямо на магнитный полюс. По линиям, соединяющим места с одинаковым склонением, можно определить величину склонения в данном месте. Эти линии чрезвычайно разнообразны. Их довольно легко провести в тех местах земного шара, где производились наблюдения, но там, в Ледовитом океане, 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, то есть 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. Нетрудно найти величину девиации для различных направлений компаса, но плохо то, что по мере перемены широт во время путешествия меняется и влияние возмущающего магнетизма. Таким образом, в Италии, где мы выверяли наши компасы, влияние небольшого постоянного магнита невелико ввиду 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 наблюденным 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 основном на одном и том же принципе. Мы пользовались тем же инструментом, что и при путешествии 1925 года, а именно комбинированным измерителем скорости и дрейфа системы Герца. Инструмент этот имеет форму подзорной трубы и потому непригоден 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.

Измеритель Герца вставлялся в отверстие в полу гондолы и покоился здесь на подшипнике, а вокруг 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 диаметральною нить, указывающую вперед. Если заметные предметы местности, как раз над которыми корабль пролетает, проходят вдоль нити, то это значит, что дрейфа нет: 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 это значит, что 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, то есть

ту скорость, с которой продвигаешься вперед. Эта скорость называется на морском языке «сохраненной скоростью», а на языке пилотов – «земной скоростью» (сокращенно от «скорости 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 узнаются скорость и направление ветра, что очень важно метеорологу.

Так как ветер обычно имеет разные направление и силу на различных высотах над землей, то при смене высоты полета корабля нужно сразу 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 надо 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, сброшенным вниз. Ночью можно руководствоваться светом, исходящим от этих патронов, что мы и делали при полете над Северным морем.

Теперь я расскажу, как измеряется «земная скорость» при помощи измерителя Герца: 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. В зависимости от положения 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 ноль, при этом взор будет теперь направлен прямо вниз. Когда предмет снова пройдет поперечную черту, секундомер останавливают, тем самым определяя 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 возможны ошибки. Даже если инструмент 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 5 % 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, тоже влияет на результаты.

Но главной причиной ошибок являются неправильные показания высотомера. 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 миллиметров дает ошибку в высоте на 100 метров или ошибку в 20 % при измерении скорости. Если корабль находится над местностью, 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, используемый при ясной погоде, состоит в том, что корабль время от времени опускается настолько низко, чтобы можно было из-

мерить расстояние. Лучше всего измерять, если можно, расстояние непосредственно. Для этого у нас был с собой обыкновенный пехотный измеритель расстояния с базой в 70 сантиметров. Но для точного измерения нужна ясная прямая линия на земле. В Италии и во время полета над Европой мы получали хорошие результаты, так как у нас было достаточно «прямых линий» – железнодорожных путей, краев тротуаров и 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 воспользоваться этим 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: 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. Мы пользовались этим методом, чтобы контролировать результаты, полученные при помощи измерителя Герца, 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, а полученные при помощи инструмента – из-за изменения барометрического давления. Поэтому все вычисления широты нас разочаровали: 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 немецкой фирмы *Ludolph*. То же самое было у нас на *N-25* в экспедицию 1925 года, и наши мнения об этих инструментах с тех пор не изменились.

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 одновременным возмущениям. Разница между этими компасами в том, что стрелка апериодического, выведенная из положения, очень медленно возвращается на место, но зато не имеет колебательных движений, подобно маятнику. А стрелка компаса *Ludolph* быстро возвращается на место, но долго колеблется, прежде чем принять надлежащее положение. И то и другое очень неприятно, когда нужно спешить. Апериодический компас так медленно возвращается на место, что я часто, в уверенности, что с ним что-нибудь случилось, готов был разбить стекло ударом кулака и в раздражении просить картушку снова прийти в движение! С другой стороны, я часто грозил скачущему компасу *Ludolph* и с не меньшим раздражением просил его прекратить пляску! Но в общем они вели себя хорошо, и если мне придется пуститься в путь в 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 быть закреплены в кардановом подвесе с возможностью фиксации рамок. Путевому компасу мешал сильно магнетический привод руля направления. Уже в южных широтах стрелка отклонялась на 5° , когда руль переключивался на другой борт. Поэтому над Ледовитым океаном этот компас был очень ненадежен и требовал постоянного сравнения с главным компасом в пасмурную погоду, когда нельзя было пользоваться солнечным компасом. Это создавало мне дополнительную работу, и теперь-то я уже никогда не отправлюсь в подобное путешествие, не позаботившись предварительно, чтобы рулевые приводы были сделаны из немагнитного материала. Однажды, вскоре после того как мы миновали полюс, я занялся 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 следующим образом. 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 крестообразно расположены нити. Когда затем компас устанавливается на надлежащий курс, рулевому остается только следить, чтобы отражение солнца всегда было на месте. Это, в общем, нетрудная 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 километров в час. В следующий 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 Амундсенем и Элсуортом 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, получаемым по радио.

До 80° с. ш. со стороны Шпицбергена и до 75° с. ш. со стороны Аляски мы пользовались картами в проекции Меркатора. Севернее этих областей мы пользовались картами в гномонической проекции. Кроме того, у нас был набор карт береговых местностей, расположенных вокруг всего Ледовитого океана, – на случай, если бы нам пришлось искать убежища на ближайшей земле. Амундсен достал список всех депо², устроенных полярными путешественниками, так что, если бы нам почему-либо не удалось достигнуть северного берега Аляски, у нас была бы возможность счастливо завершить наше путешествие. Амундсен решил, что в таком случае нам нужно будет попытаться достигнуть острова Патрика. Но сильные северо-восточные ветры могли бы пригнать нас и к сибирскому берегу. Вистинг, только что вернувшийся из этих мест, прекрасно знал, на что мы там можем рассчитывать.

Из справочников мы пользовались Морским справочником (*Nautical Almanack*) и Норвежским рыболовным справочником (*Norsk Fiskeri-Almanak*) – единственным, который дает азимуты до 90° с. ш. Готовясь к зимовке, мы приобрели справочники и на 1927 год.

² Депо – склад провизии и других припасов первой необходимости, создаваемый для путешественников в заранее оговоренных пунктах, в том числе на случай непредвиденных обстоятельств.

Чтобы сделать дальнейшее описание более понятным, 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 наблюдаемым местом – местом последнего наблюдения. При навигации на море, когда скорость невелика, ошибка не может быть большой. При воздушной же навигации, когда скорость большая 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 километров в час, причем мы не могли производить наблюдений. В таких условиях, когда приходится после периода ожидания производить параллельное перенесение линии места более чем на 200 километров от ее настоящего места, этот метод совершенно непригоден.

Так как нельзя было вести точного счисления, мы никогда не комбинировали двух линий места. Мы высчитывали, когда солнце должно проходить меридиан в данном месте, и производили в этот момент, то есть в полдень или полночь, наблюдение. Это давало нам линию ме-

ста, 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 самих вычислениях при наблюдении. Вблизи полюса, то есть севернее 85° с. ш., 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 определяется линия места.

Южнее 85° с. ш. этот метод становится неточным – на этой широте мы употребляли метод Сент-Илера (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 наблюденной 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. Исключение составляют 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 север она стремится вернуться на юг, и с нашим полетом такая гастроль не совпала. Нам осталось только солнце: 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 месяцев 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), и в ней посылались пожелания счастливого путешествия в «страну вечной ночи». А Амундсену доставила много удовольствия одна ода, начинавшаяся так: «От холодов Северного полюса к жаре Южного».

Полет

В 8 часов 55 минут утра³ 11 мая «Норвегия» медленно поднялась в 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 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, – 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 с неизвестным исходом, 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 – веселый, свободный от забот – и смотрел на север, а в это время западный берег Шпицбергена проходил под нами. Я был рад, что мог внести свою лепту. В 1921 году я сдал экзамен на звание командира воздушных кораблей; сделал я это исключительно для того, чтобы с бóльшим авторитетом работать на родине над осуществлением воздушного рейса Лондон – Осло – Стокгольм – Ленинград. Меня с моими планами финансисты неоднократно выбрасывали из

³ Все часы даны по среднему гринвичскому времени. – *Прим. ред.*

своих кабинетов, я не смог осуществить этот рейс и считал, что большие деньги, потраченные на учение, пропали даром. Но оказалось, что мое образование послужило 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, 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 насмарку! 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 часов 08 минут мы были на траверзе Магдалена-Бея и проконтролировали девиацию компасов по створу буйков. Через 27 минут мы были на траверзе северного мыса острова Амстердам и отсюда отошли немного на восток, чтобы быть на меридиане радиостанции Кингс-Бея и получать от нее сигнал для радиопеленгования 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 метрах над землей, причем у нас работали задний и левый моторы, делая по 1200 оборотов, что должно было давать воздушную скорость 80 километров в час. Все время производились измерения дрейфа, так как задувавший северо-восточный ветер стал понемногу усиливаться. Когда земная скорость понизилась до 72 километров в час при дрейфе на бакборт в 30°, мы решили, посоветовавшись с Мальмгренем, подняться выше. Мы стали подниматься выше, все время производя измерения скорости, пока не остановились на высоте в 530 метров, где при 14° дрейфа в ту же сторону у нас была земная скорость в 86 километров в час. 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 2–3°, 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 сигналы для радиопеленгования из Кингс-Бея. В 14 часов 00 минут одно из пеленгований указало нам, что мы находимся немного восточнее, чем показывало наше счисление. Тогда мы переменяли курс. Управление кораблем происходило следующим образом: навигатор передавал свои приказания непосредственно рулевому направления. Если же навигатор видел, что скорость из-за встречного 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 наблюдения, 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 нормально отдохнуть.

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 00 минут наблюдения стали показывать, что дрейфа нет вовсе, и поэтому мы могли направить нос корабля прямо на полюс. Наблюдение солнца в 17 часов 20 минут показало, что мы снова находимся на меридиане Кингс-Бея.

В 18 часов 30 минут 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 часов 40 минут 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 километров 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 километров 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 часов 55 минут 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, при котором мы при своих запасах бензина могли бы дальше всего пролететь, был около 80 километров в час, что достигалось работой двух моторов при 1200 оборотах. Максимальное количество оборотов – 1400, поэтому 1200 не особенно отражались на работоспособности моторов.

В 19 часов 30 минут 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 километров в час. В 22 часа 25 минут туман уже стоял перед нами сплошной стеной. Мы поднялись на 1000 метров 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 километров в час.

В полночь по меридиану Кингс-Бея мы измерили высоту солнца, давшую нам $88^\circ 30'$ с. ш. 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 данным радиопеленгований, мы находились на правильном меридиане. В пользу этого 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 встречный ветер прямо с носа. Это было выгодное для нас направление, 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 невелико, но с этого момента мы входили в область, где компас быстро стал менять свои показания.

Около часа ночи на 12 мая 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 час 30 минут. 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 час 15 минут я встал на колени и продолжал все время измерения, которые производились мною через один из боковых люков со снятой крышкой. И когда отражение и пузырек искусственного горизонта, резко оттененные нитями в секстанте, встали чинно рядом, я возвестил: «Вот мы и прилетели!» Был 1 час 25 минут ночи. Под нами расстилался полярный лед, купавшийся в лучах солнца. Мы замедлили ход и спустились до 200 метров. Один за другим были сброшены флаги, а мы стояли с обнаженными головами. Благодаря особенной системе прикрепления 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 позжать 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-Бея 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 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 10 часов 30 минут позади гринвичского времени и приблизительно на 11 часов позади времени Кингс-Бея. 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 Элсуорта вышел не особенно длинный, но зато он 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. 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 никуда нельзя было 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 бегодня. 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 попадавшихся мне на дороге, то прошу теперь у них прощения! Отсутствия коек мы и не замечали, потому что, работая бессменно, все так к концу уставали, что могли спать стоя.

Еда тоже не давала нам никакого удовлетворения. Плита, нагревающаяся выходящим из моторов газом, взятая нами взаимнообразно в Англии и с таким успехом использованная во время знаменитого полета *R34*⁴ 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.

12 мая с 2 часов 15 минут по временам набегали облака, и мы в эти периоды должны были править по магнитному компасу. В 4 часа снова выглянуло солнце. При проверке курс совпал с показанием солнечного компаса.

В 4 часа 20 минут 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 до 700 метров.

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

Это было кропотливое занятие, да и 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».

⁴ В июле 1919 г. английский жесткий дирижабль *R34*, совершивший 108-часовой перелет в США, стал первым летательным аппаратом, который пересек Атлантику с востока на запад.

В 7 часов 00 минут 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-Бея!

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

В 10 часов 45 минут 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 часов 19 минут 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, она обычно меняет контуры. Но тут мы – Амундсен и я – долго наблюдали эту землю. Ни малейшего изменения в ее контурах не замечалось, 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 часов 30 минут я отметил: «Снова на прежнем курсе».

Через некоторое время небо над нами заволочло 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. 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 метров, 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 крайне 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 баллонетов. 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. Этого-то мы 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 облака и не доходили до самого льда, внизу шел густой снег. Обледенение все продолжалось. Посоветовавшись с Мальмгреном, мы решили снова подняться. Мальмгрен открыл один из люков и стал производить непрерывные 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, превратившись 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 детали такелажа из стального троса превратились в ледяные стержни в дюйм толщиной, а обыкновенные канаты покрылись толстым слоем крупных кристаллов иней. Ткань на гондоле управления и на носу корабля покрылась слоем мелких крупинок иней, но оболочка самого баллона, приготовленная из прорезиненной материи, не подверглась обледенению. Отсюда, казалось бы, можно сделать вывод, что обледенение прямо пропорционально теплопроводности данного предмета. На металле образовывался форменный лед. На канатах и обыкновенной ткани – иней, а прорезиненная ткань оставалась чистой.

В будущем при подобных полетах вся ткань, находящаяся вне гондолы, должна быть прорезиненной. Все внешние металлические части должны закрываться такой тканью. Все канаты должны втаскиваться внутрь. Кро-

ме 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 материи. Для таких кораблей путем тщательных опытов должны быть найдены такая ткань и такой лак, на которых не откладывался бы иней.

С этого момента начались наши серьезные беды. Детали такелажа от движения корабля качались взад и вперед, и от этого куски льда откалывались от канатов и летели вниз. Куски льда с деталей такелажа, находившихся вблизи пропеллеров, иногда попадали в них, и тогда их отбрасывало в сторону со страшной силой, словно пули из пулемета. Некоторые пробивали оболочку и падали на киль, а иные даже пробивали дно баллонетов. Нашим искусным механикам под руководством талантливого Чечони то и дело приходилось штопать эти дыры. Когда эти «пули» пробурывали ткань, 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 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 измерения дрейфа и 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, Мальмгрону удалось на основании полученных им ранее сообщений и своих собственных наблюдений начертить что-то вроде карты, которая указала, что, по всей вероятности, нам придется встретиться со все усиливающимся восточным ветром, который по мере приближения к мысу Барроу должен был все больше и больше переходить в северный. Эта карта сослужила мне большую службу. Сверяясь с ней, мы понемногу отклоняли свой курс к востоку, чтобы держаться к ветру, который все 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 баллонете 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 небольшой высоте надо льдом и заметили, что впереди тучи не подходят вплотную ко льду. Пока производилась починка, мы рассматривали лед, обсуждая, насколько он крепок: если бы корабль, обледенев, потяжелел и нас придавило бы ко льду, то нам пришлось бы долго идти пешком 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 метров, 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 часа 20 минут (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, то есть 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 суши? 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 вовремя 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 Ному, что нам удалось бы отправиться дальше на первом же пароходе, идущем оттуда в начале июня. Поэтому нам нечего было делать на мысе Барроу, и единственным логическим поступком было лететь вдоль линии места; таким образом мы достигли бы суши 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 суши, чем отметили на карте. Чтобы не создавать напряженного настроения, я вычислил, когда мы можем увидеть землю при самом быстром и самом тихом ходе, считая от последней наблюденной широты $76^{\circ}46'$. Оказалось, что не раньше 6 часов и не позже 8. Было немного больше 6 часов 30 минут, когда я впереди с бакборта увидел

несколько темных точек. Я еще не решался ничего говорить, чтобы никого не разочаровывать. Ведь возглас «Земля впереди!» был для нас все!

Точки понемногу превращались в узенькие полоски с белыми крапинками. В 6 часов 45 минут я был вполне уверен и объявил: «Земля впереди с бакборта!» Это сообщение моментально распространилось по гондолам. На лицах появились улыбки, и все напряженно стали смотреть на черную, все увеличивающуюся полосу.

Нобиле достал свой коньяк со взбитыми яйцами и дал мне рюмочку. Я до сих пор помню этот вкус.

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 часов 25 минут, через 46 часов и 20 минут после того, как мы покинули землю в Кингс-Бее, мы снова достигли земли. Таким образом, Ледовитый океан был пересечен в первый раз.

Но где мы находились? Были вытащены подробные карты, но невозможно было определить направление береговой линии. Берег был так отлог и так мало изогнут, что из-за покрытого снегом льда нельзя было распознать его линию. Черные полоски оказались кучами гальки 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, который он сразу и узнал. Восстанавливая тогда счисления, мы установили, что достигли берега как раз в том месте, где предполагали, то есть 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, возможно, она будет лучше по направлению к Фэрбанксу, 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 суши 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 Лисберн, 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 растилась морская пелена. 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 Берингову 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 часов 00 минут мы решили, что продолжать полет нельзя. Облачному покрову не было видно конца! Но, с другой стороны, спуститься 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 метров 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 пересекала полуостров Сьюард. 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 часов 45 минут 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 встречный 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 величайшей радости, мы увидели, что туман до него не доходит. 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 доставало радиопеленгований Готтвальдта. Почему радиостанции 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 Готтвальдт, объявивший, что он услышал какую-то станцию и запеленговал ее. Эта станция переговаривалась с кем-то, причем он не слышал ее позывных сигналов. Готтвальдт думал, что это Ном, но это могла быть и другая станция. Я решил все-таки считать ее за Ном 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 ткань. Нобиле сообщил тревожную весть, что весь материал, годный для починки дыр, использован и корабль находится в таком состоянии, что нужно сделать все, 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 радиостанция была не Ном, 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 Диомиды, 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 севернее островов Диомида в это время года. Значит, слышанная нами станция была не Ном 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 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 Номы, или же это северная часть залива Коцебу? Береговая линия отлога и скрыта под снегом, а в стороны видно на какие-нибудь 200 метров, 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 1000 метров. Когда мы очутились на расстоянии 100 метров 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 ушло много времени – кроме того, это было очень неприятно, так как нам приходилось буквально ползти по земле, стараясь хоть что-нибудь разглядеть. Около 1 часа 30 минут Готтвальдт услышал позывные сигналы Нома, и ему удалось несколько раз запеленговать 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 на Аляске, и носящая многозначительное название Змеиной, дали нам возможность точно определить свое местоположение. Это было в 1 час 55 минут. 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 сильный 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 километров в час. 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 как можно скорее направить корабль носом вверх и подняться над тучами, чтобы 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 Чечоне, 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 вконец. И в этом нет ничего удивительного!

Механики все время работали как герои и заслуживают наряду 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 часа 30 минут мы обогнули мыс Принца Уэльского. Моя работа как навигатора была окончена. Нобиле снова принял от меня управление кораблем, а я стал составлять инструкцию 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 утихни так неожиданно ветер, наш спуск был бы чрезвычайно драматичным, но теперь все сошло благополучно! Когда собравшиеся внизу люди кинулись к гайдропу, 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 экспедиции, то сразу же стало очевидным, что воздушный корабль предпочтительнее аэроплана.

Например, в отношении безопасности преимущество дирижабля 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 ремонтные работы 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 он встретился нам там, где мы меньше всего ожидали. Ведь он растянулся на 20° широты, то есть больше чем на 2200 километров! 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 можно возразить, 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 – он должен сохранять свою скорость, серьезно рискуя поэтому столкнуться 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 воздуха, так что можно производить измерения высоты солнца с такой точностью, какая только вообще может быть достигнута.

Воздушный корабль также представляет собой лучшую базу для производства наблюдений. Нам предстояло это проверить на собственном опыте, если бы мы нашли в Ледовитом океане какую-либо твердую землю, которую нужно было бы наносить на карту путем фотографирования.

Я совершенно уверен, что у всего множества людей, которые видели наш прекрасный воздушный корабль во время его полета через всю Европу, сложилось определенное мнение о 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 представляет никакой опасности. Для того чтобы водород вспыхнул, необходим его контакт с воздухом. Пожар должен произойти в такой близости от баллонов с водородом, чтобы их оболочка прогрелась и в баллон попал воздух. Либо баллон с газом должен разорваться во время какой-нибудь аварии – тогда смешавшийся с воздухом газ войдет в соприкосновение с открытым источником теплоты. Только в этих случаях может быть пожар. Первичным источником пожара на борту воздушного корабля будут, таким образом, пары бензина, а не водород. Но если водород смешивается с воздухом невероятно легко – очень скоро после момента образования течи в водороде будет уже около 82 % воздуха (а эта смесь уже не огнеопасна), то пары бензина не смешиваются с воздухом и рассеиваются. В отличие от водорода, который очень быстро улетучивается вверх, пары бензина тяжелее воздуха; они оседают вниз

и задерживаются во всех закоулках, где нет вентиляции. Поэтому 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 устанавливать моторы, работающие на сырой нефти. Хотя это и не имеет отношения к моему отчету, все же небезынтересно будет узнать, как возникла такая идея и как она была осуществлена.

Воздушный корабль, пройдя некоторое расстояние, тратит часть бензина и становится легче. Для того чтобы спуститься вниз, необходимо выпустить соответствующее количество газа – приблизительно 1 кубометр на 1 килограмм бензина, в зависимости от чистоты газа. Если же корабль снова должен подняться вверх, то этот газ нужно возместить, если на борт принят новый груз. Такой метод весьма неэкономичен, так как этот газ 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: оказалось, что наиболее подходящая смесь – это именно та, в которой около 1 кубометра водорода расходуется на 1 килограмм бензина. Поэтому судно не будет делаться легче во время пути, а потребление бензина настолько сильно понизится, что дальность полета 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 снизились до одной седьмой первоначальной стоимости.

Мы, к сожалению, не смогли воспользоваться этим нововведением, так как оно еще не было в достаточной степени испробовано на практике. Ведь в 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; там же я 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*⁵.

Вместе со мною был Дитриксон, и мы оба пришли к выводу, 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 нам во много раз дороже. Немаловажную роль играло еще и то обстоятельство, что в случае, если бы мы остановились на корабле типа цеппелинов, 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, – 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 из нашей подготовительной работы было уже описано в газетах и, вероятно, хорошо известно, поэтому я не стану повторяться.

В подготовительных работах особый интерес представляло устройство причальных мачт. Этим методом причаливания пользовались только в Англии и в Америке, а в Италии он никогда не был испытан. 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 – 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 персонала, необходимом для вывода корабля из ангара и ввода в него, воздушное сообщение с помощью дирижаблей становится очень дорогим и недоступным для обыкновенных людей. По окончании теоретического обучения управлению воздушным кораблем я в течение двух месяцев принимал участие в указанных выше опытах, совершенно не предполагая,

⁵ И я тоже художник. – Прим. ред.

что извлеку из этого единственную пользу – 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. Будучи сторонником воздушных кораблей, я не могу не выразить своей радости, что наш удачный опыт причаливания к мачтам способствовал его распространению в Италии и в конечном итоге – более широкому признанию в целом. Нобиле сам сконструировал наши мачты и придумал 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 собой. 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 все белье делается влажным и мы наверняка 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 вниз несколько слоев одежды, 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».

Наша прошлогодняя одежда была заказана сообразно с вышеприведенными обстоятельствами. Если же учесть те условия, в которых мы находились на борту нашего корабля, то все изложенные ниже соображе-

ния одинаково применимы и к капитану, и ко всему экипажу. Спуски запланированы не были, мы должны были все время напряженно работать, поэтому в основу наших приготовлений легли те же соображения, однако с учетом того, что нам пришлось бы лазить – притом там, где очень тесно. Поэтому одежда, кроме всего прочего, должна быть еще и такой, чтобы можно было свободно проходить, не цепляясь ни за что полами своего пиджака или иной одеждой. В силу всего этого самым практичным был бы «оверол»⁶, но его трудно с себя скинуть.

Поэтому для удовлетворения всех требований мы нарисовали такой эскиз костюма: штаны, доходящие до груди, с пришитыми накрепко лямками. Куртка, доходящая только до талии и заканчивающаяся пришитым к ней поясом. Широкий двойной борт, благодаря чему получался двойной слой материи на груди. Когда костюм был надет, он походил на «оверол» и обладал его преимуществами, не имея его недостатков. Если нужно было выполнять 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 воздухонепроницаемой, но 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. Было еще одно соображение: недостаточно, чтобы лишь 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 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 собой температуру выше 0 °С, то сделано было так, что можно было снимать подкладку из овчины, и тогда получался великолепный непромокаемый костюм. В силу того же соображения штаны были сшиты просторно, с застежками внизу, так что их можно было туго застегивать поверх голенищ грубых сапог. Во время полета просторные штаны можно было не надевать, так как для ног мы раздобыли высокие – до колен – русские войлочные сапоги (валенки).

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

⁶ В современном понимании – комбинезон. – *Прим. ред.*

И на этот раз костюмы шил нам Ронне. Для пошива этих костюмов и для палаток мы воспользовались опытом последней экспедиции на Эверест и выписали из Англии все то, чем пользовались члены этой экспедиции.

В числе прочих мер по борьбе с холодом мы и на этот раз, как в прошлом году, заполнили все компасы, уровни и т. п. чистым спиртом: даже если масло и не замерзало в приборах, оно все равно выполняло свою функцию слишком медленно. Все подвижные части инструментов были смазаны специальным маслом, испытанным при -40°C .

В качестве охлаждающей жидкости для моторов мы пользовались 40 %-ой смесью глицерина. В связи с этим я упомяну об очень удачном приспособлении, которое придумал Нобиле. Ранее упоминалось, 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 километров в час. Для того чтобы держать третий – наш запасной – мотор в разогретом состоянии, готовым к немедленному пуску, левый и правый моторы были соединены друг с другом трубопроводами. Тогда тот мотор, который был пущен в ход, поддерживал другой в горячем состоянии. Трубы шли вдоль мостиков, которые идут к моторным гондолам 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, чтобы 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 большинство членов экипажа взяли с собой легкие заплечные мешки (рюкзаки). При приобретении фотографических принадлежностей мы пользовались превосходными указаниями своего консультанта по этим вопросам, 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, составлен на основании оборудования, взятого 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, весьма тщательно составленным 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 все это читать!

При таких экспедициях, как наша, чудесно освежают 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, все 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 Элсуорта. 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 Элсуорт...

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!*⁷ Они отдали себя целиком своей стране. Вистинг, Готтвальдт, Хорген, Рамм, Густав Амундсен, Сторм-Йонсен и – последний, но не самый меньший – Омдал. При таком подборе людей и при таких руководителях, как Амундсен и Элсуорт, 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 тому типу вождей, которые превращают своих подчиненных в ординарцев. Каждого человека он подбирает для опреде-

⁷ Г. Гейне. Два гренадера. – Прим. ред.

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

Я очень 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 все сказано, и здесь мне нужно было бы закончить. 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. Амундсен стоял на пристани, и ему нужно было отвечать на приветственные речи. Случайно у него был с собой наш национальный флаг, который развевался на воздушном корабле в течение всего 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, знали, что слова твои, продиктованные прекраснейшим из всех чувств – любовью к родине, в твоих устах не были пустой фразой, не были «одеждой», которую человек надевает по случаю праздника, не были словами, которые человек произносит 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!

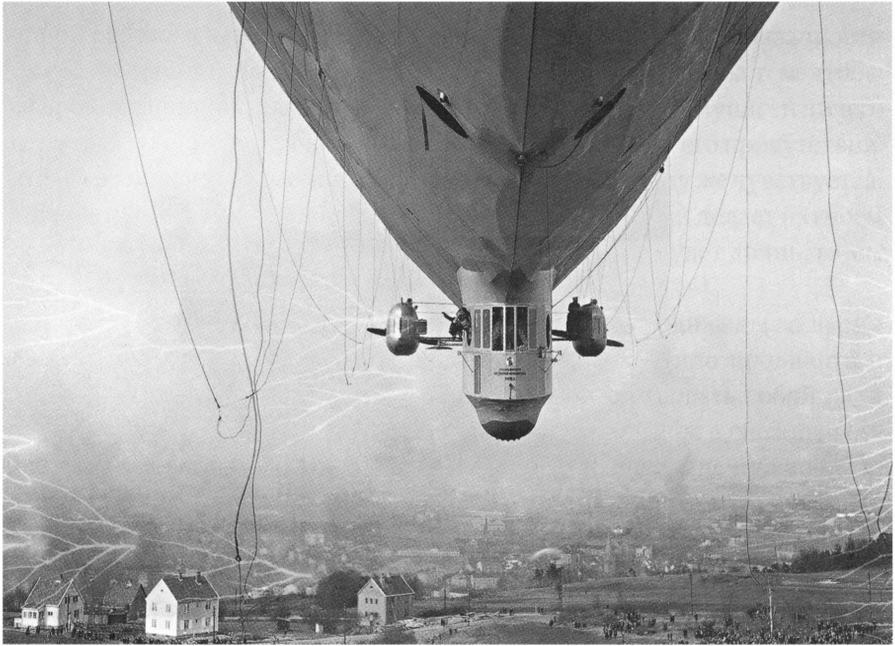




Руал Амундсен у аэроплана «Валь» фирмы «Дорнье». 1925 г.



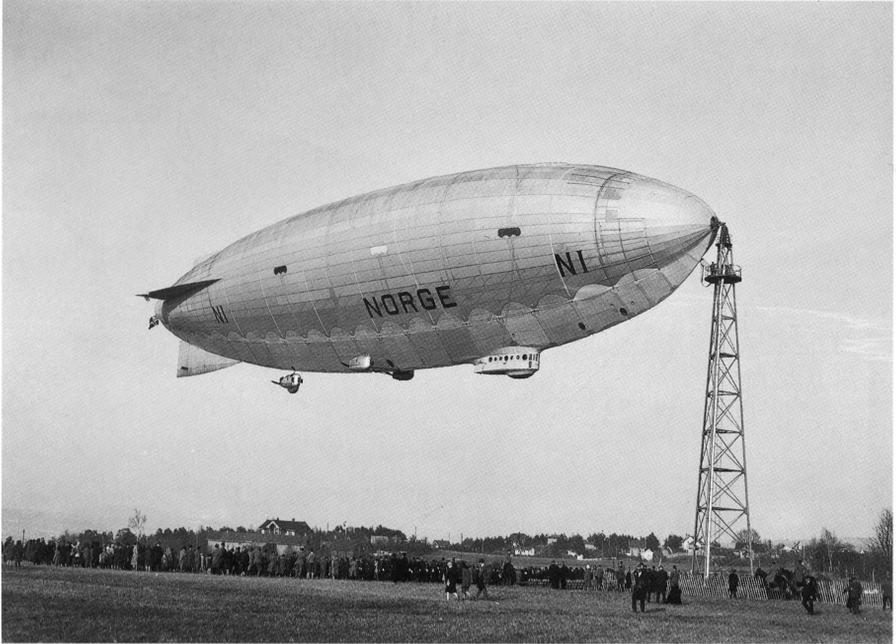
Церемония передачи дирижабля норвежцам на римском аэродроме Чампино. 29 марта 1926 г.
В центре – Бенито Муссолини. На заднем плане – небольшой полужесткий дирижабль *Mr*



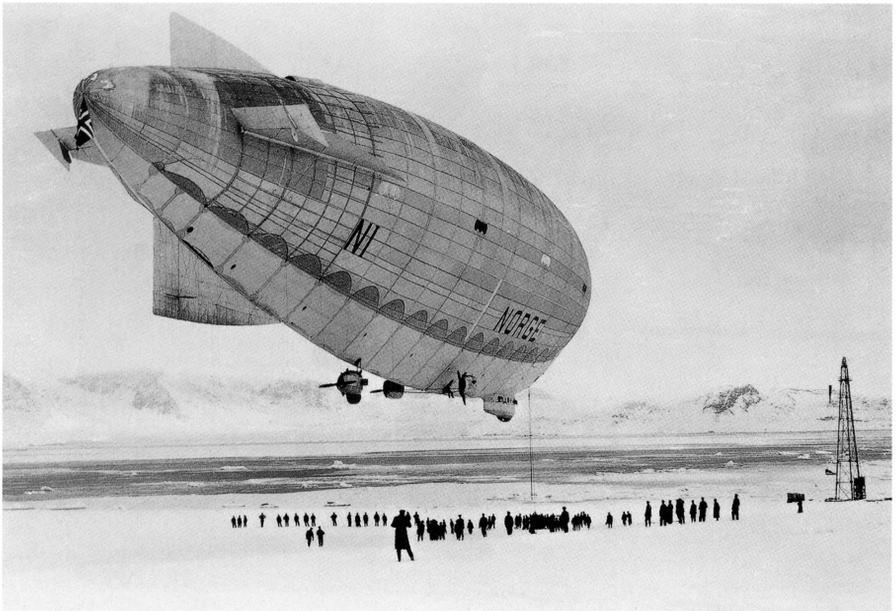
«Норвегия» заходит на посадку в Осло. 14 апреля 1926 г.



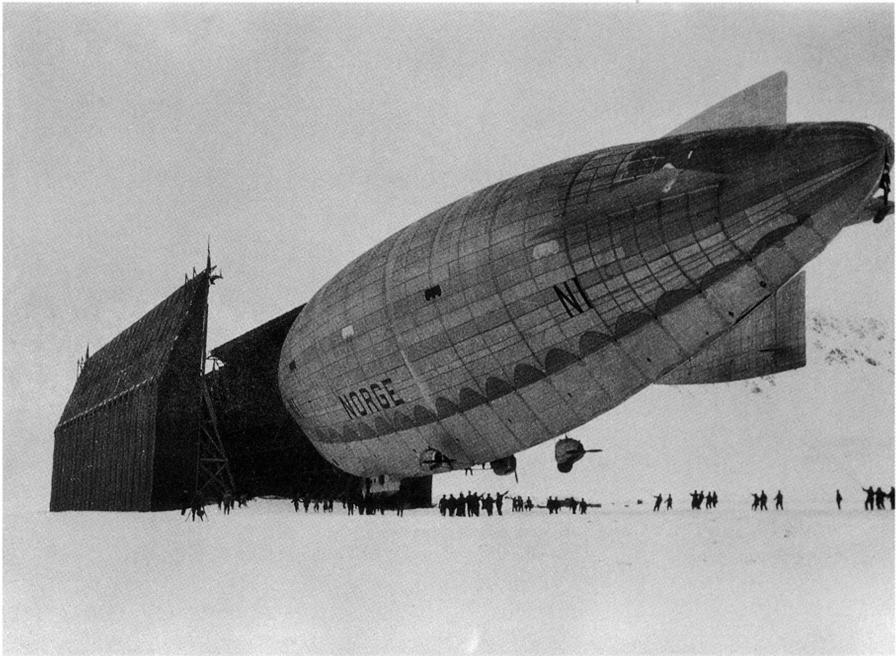
Наземная причальная команда готовится принять «Норвегию» в Осло. 14 апреля 1926 г.



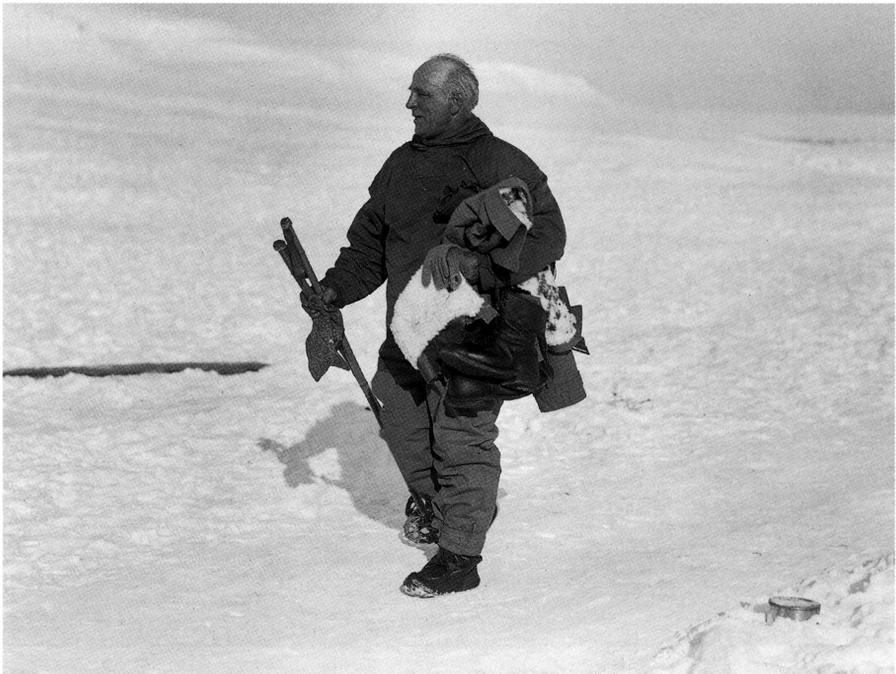
«Норвегия» у причальной мачты в Осло. 14 апреля 1926 г.



«Норвегия» совершает посадку в Кингс-Бее. На заднем плане – причальная мачта. 7 мая 1926 г.



«Норвегию» вводят в эллинг в Кингс-Бее. 7 мая 1926 г.



Оскар Вистинг идет к дирижаблю. Кингс-Бей. 11 мая 1926 г.



Руал Амундсен идет к дирижаблю. Кингс-Бей. 11 мая 1926 г.



Все готово для вылета к Северному полюсу. Кингс-Бей, 11 мая 1926 г.
В дверях кабины: Умберто Нобиле (слева) и Линкольн Элсуорт



«Норвегия» пролетает над Северным полюсом. 11 мая 1926 г.
У иллюминатора — Умберто Нобиле

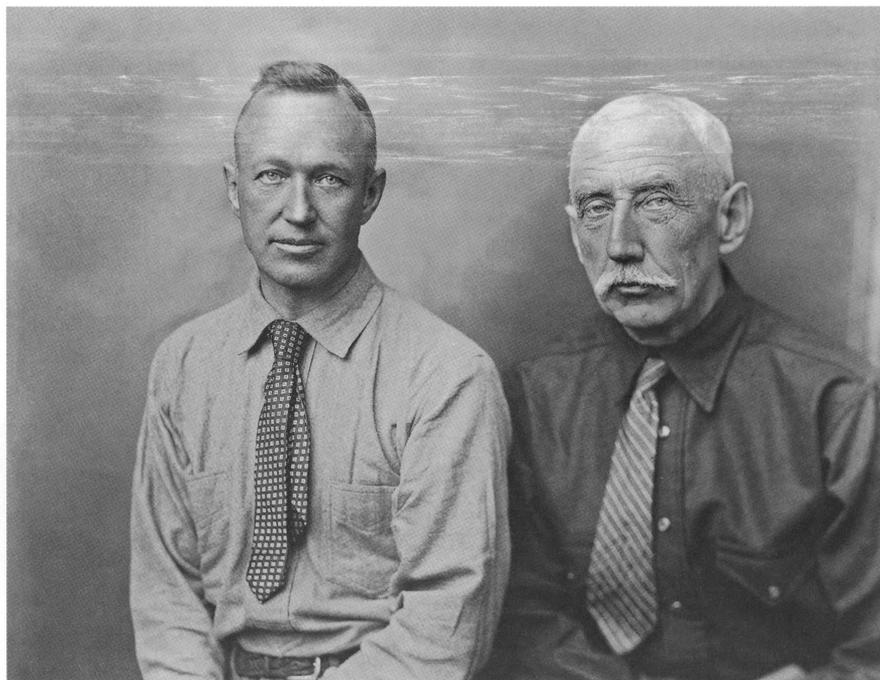


Экипаж «Норвегии» на борту парохода «Виктория» по дороге в Сиэтл. Июнь 1926 г.
На переднем плане слева направо: У. Нобиле с собачкой Титиной, Л. Элсуорт, Р. Амундсен, Я. Рисер-Ларсен

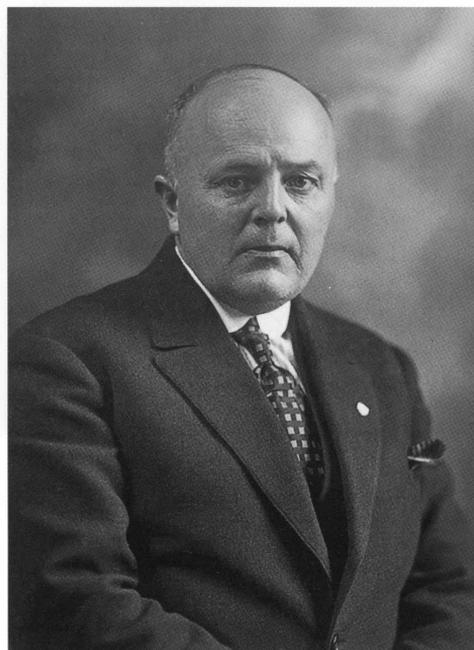


Линкольн Элеурт. 1926 г.

Надпись на фото: «Джун Макникол с наилучшими пожеланиями от Линкольна Элеурта»



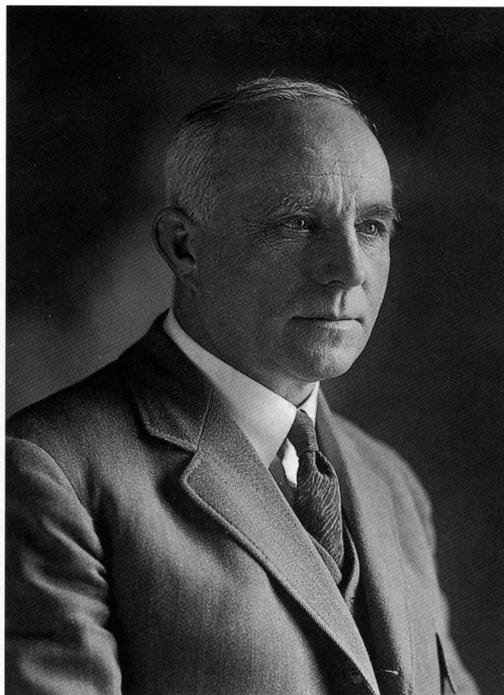
Линкольн Элсуорт и Руал Амундсен. 1926 г.



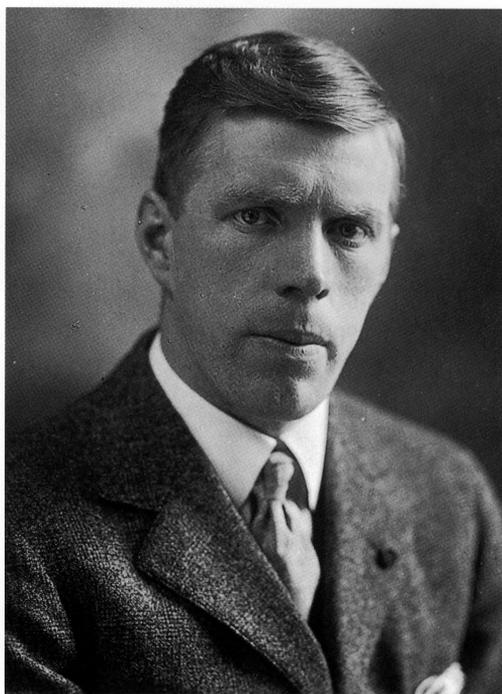
Биргер Готтвальдт



Возвращение домой. На борту норвежского судна «Бергенсфьорд». Июль 1926 г.
Руал Амундсен – пятый слева



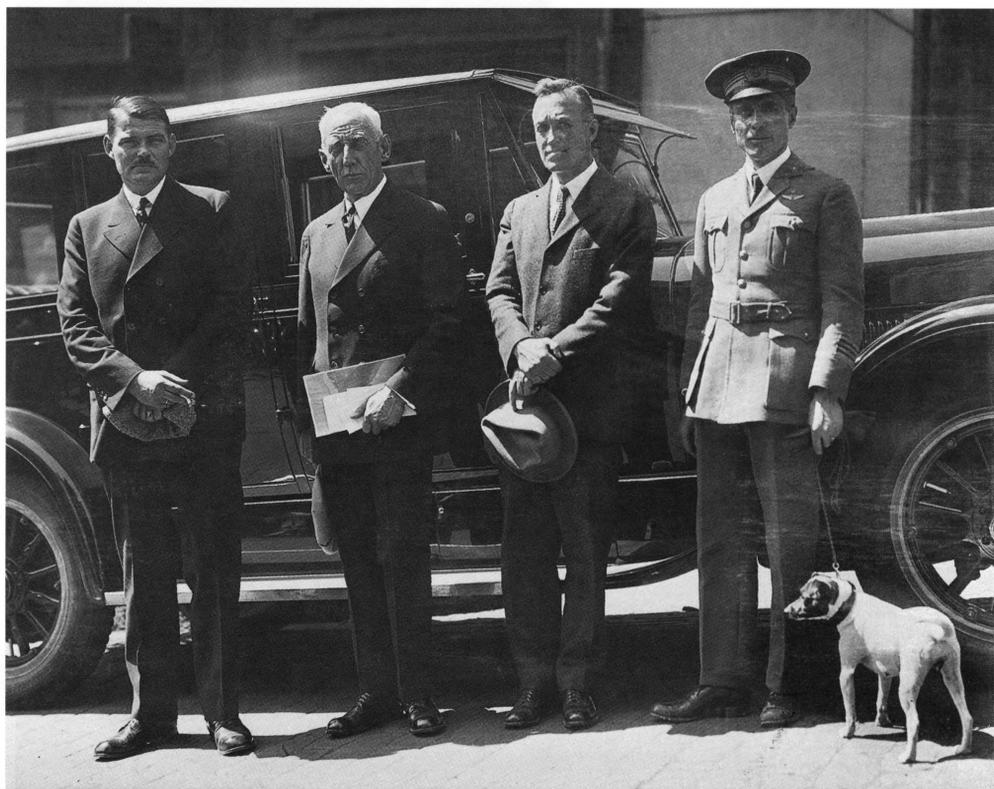
Оскар Вистинг



Геннадий Олонкин



Берген встречает экипаж дирижабля. 12 июля 1926 г.



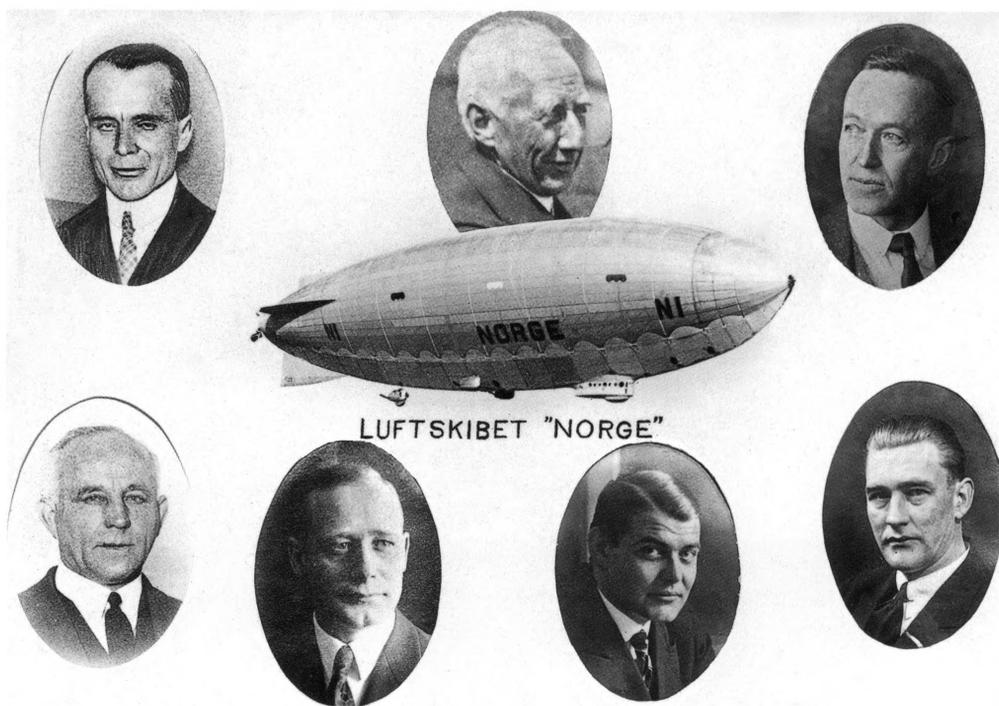
Члены экипажа дирижабля по прибытии в Норвегию. Июль 1926 г.
Слева направо: Я. Рисер-Ларсен, Р. Амундсен, Л. Элсуорт, У. Нобиле



Фредерик Рамм



Оскар Омдал



Экипаж дирижабля «Норвегия».

Слева направо сверху вниз: У. Нобиле, Р. Амундсен, Л. Элсуорт, О. Вистинг, Э. Хорген,
Я. Рисер-Ларсен, О. Омдал

Финн Мальмгрен

Погода и ее предсказания во время полярного полета

Тот, кто следил за полетом «Норвегии» из Италии до Аляски, не мог не заметить, что все трудности, с которыми ей приходилось бороться, возникали из-за неблагоприятной погоды. Для того чтобы полет прошел удачно, необходимы определенные метеорологические условия. 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 случайно. 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 погодные опасности угрожали «Норвегии» и какую роль при полете на воздушном корабле играют различные метеорологические факторы.

При всяком полете наиболее важным фактором является ветер, а при полете на воздушном корабле он играет большую роль еще и при старте и 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 при боковом или порывистом ветре при прохождении кораблем ворот. В таких случаях достаточно скорости 4–5 метров в секунду, чтобы 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 казались очень благоприятными. Пытались уменьшить трудности при старте и спуске, устанавливая причальные мачты. Благодаря им можно производить маневры при сравнительно сильном ветре, вне зависимости от

его направления на аэродроме. На пути до Аляски у нас были мачты в Осло, в Вадсё и Кингс-Бее.

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 встречном ветре. Сильный боковой ветер тоже неблагоприятен, так как он дает значительный 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 с такими вихрями к северу от Ленинграда, над пространством суши, отделяющим Ладожское озеро от Онежского. Они были вызваны, вероятно, разницей в температуре и давлении надо льдом, покрывающим озера, и над разделявшей их сушей.

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 обзор и тем самым затрудняют навигацию. Еще хуже бывает, когда осадки скапливаются 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 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 немного ниже точки замерзания. При более низких температурах опасность меньше, но даже при температуре до -15°C не исключена возможность образования на баллоне покровов изо льда и инея, особенно если путь лежит через туман или влажный воздух. Но при низкой температуре иней сравнительно легок 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 миллиметр 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, то есть спереди, 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 опасной зоны. Иногда этого 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 рекомендовать особенно в тех случаях, когда есть возможность выбирать между маршрутом над сушей и над морем. Если обледенение застигнет на одном из этих маршрутов, 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 – большая помеха для навигатора, так как он закрывает землю и не позволяет делать необходимых наблюдений над дрейфом. В тумане посадка невозможна, если даже корабль и достиг места спуска. Для воздушной экспедиции, исследующей новые области, туман особенно неприятен. Так, например, густой туман мог легко свести на нет все значение нашего путешествия Свальбард – Аляска. При составлении планов полета туману уделялось 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 все 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-Бее 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 на полет на воздушном корабле во многих случаях могла оказать погода. Поэтому нужно было организовать полет от Рима до Аляски так, чтобы она на всех этапах была наиболее благоприятной. Ввиду этого руководители экспедиции должны были иметь возможность получать профессиональные советы о наилучшем времени старта на каждом этапе. Позднее, во время самого полета, на борту должен находиться специалист в области метеорологии, который мог бы давать необходимые советы.

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 в каждом новом месте отлета время старта должно определяться в сотрудничестве метеоролога экспедиции с местным институтом¹. Благодаря любезности различных властей метеоролог экспедиции имел возможность анализировать погоду данного дня в местном институте и получить законченную картину состояния погоды. В Риме и Кингс-Бее экспедиция вела метеорологическую работу самостоятельно и до старта.

Во время полета на борту «Норвегии» находился собственный метеоролог. Его обязанности заключались в составлении прогнозов погоды и консультировании руководителей по вопросам, решение которых зависит от погодных условий. Так, например, с помощью синоптических карт он должен был определять наилучшее направление полета, а с помощью полученных по телеграфу сведений о показаниях специально пускаемых маленьких воздушных шаров² – оптимальную его высоту. Кроме того, в его обязанности входила подготовка прогнозов о давлении, температуре и других метеорологических данных на месте спуска, если по телеграфу не было получено сведений. И наконец, метеоролог должен был производить наблюдения во время полета «Норвегии»: измерения давления, температуры и влажности, а также наблюдение за облачностью и пр. Во время перелета над Ледовитым океаном производилось также измерение параметров атмосферного электричества.

Для прогноза погоды на борту корабля метеорологу необходимы те же данные, что и всем метеорологическим институтам Европы. Эти данные, принимавшиеся нашим радиотелеграфистом, состояли из результатов на-

¹ Имеется в виду национальная метеорологическая служба соответствующей страны.

² Так называемые шары-пилоты – небольшие свободные аэростаты, используемые для наблюдений за состоянием атмосферы (скоростью и направлением ветра и т. п.), поверхностью земли или воды.

блюдений, 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 содержались главным образом данные о погоде на пути нашего следования, а иногда и краткие прогнозы погоды на ближайшее время. Телеграфисту «Норвегии» часто удавалось вступать в непосредственную связь с тем или иным институтом, и тогда мы могли задавать ему интересующие нас вопросы. 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 совместно с римской центральной станцией по предсказанию погоды и ее заведующим, профессором Эредиа. 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 возникли различные трудности. В Северной Франции корабль был настигнут сильным циклоном, шедшим с юга. Подул резкий северо-восточный ветер, который заметно 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 организовал там специально для нас свое отделение. Им заведовал мистер Джиблетт, один из лучших «предсказателей» Англии. В Пулхэм приехал также и известный норвежский метеоролог доктор Я. Бьеркнес, находившийся в то время в Англии. Оба этих ученых помогли экспедиции после двух-трех дней пребывания в Пулхэме продолжать путь в Осло.

Старт произошел при благоприятном ветре, но над Северным морем мы встретились с туманом. У норвежских берегов он 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. Он лежал над всей Швецией, простирался дальше над Балтийским морем и 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, небольшого города вблизи Ленинграда. В Ленинграде нам оказывал всемерную помощь центральный метеорологический институт, который, кстати сказать, оказался прекрасно организованным учреждением! Благодаря ему нам были обещаны дополнительные телеграммы на время нашего дальнейшего полета – и они сослужили нам большую службу на этапе Ленинград – Вадсё – Кингс-Бей.

Эта часть путешествия по многим причинам считается опасной. Море между Северной Норвегией и Свальбардом – одно из самых бурных в мире, к тому же весной там весьма возможны туманы и обледенение корабля. Кроме того, само расстояние очень велико. 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-Бее. Наконец, по крайней мере на местах посадки должна быть хорошая видимость.

Нелегко предсказать погоду на двое суток вперед, а как раз это-то нам и приходилось делать в Ленинграде. Особенно трудно делать прогнозы в Северной Европе, где телеграфные 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. Телеграммы, к сожалению, приходили в Ленинград с некоторым опозданием, но все же одна, пришедшая в ночь перед отлетом, пришлось как нельзя более кстати, подтвердив нам, что мы удачно выбрали время для уже назначенного старта.

Полет из Ленинграда на север прошел при встречном 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-Майене и Медвежьем. Таким образом, погода не могла преподнести нам никакого неприятного сюрприза и мы смогли бы вовремя вернуться, если бы погода в Ледовитом океане ухудшилась.

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-Бея 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-Бее поле зрения было достаточно велико. На этом этапе мы с удовольствием заметили, что обычный сухой снег не пристаёт 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-Бее мы организовали нашу собственную станцию «предсказаний погоды», имевшую постоянную тесную связь с институтом в Тромсё. Необходимые телеграммы получались и отправлялись отчасти через радиостанцию Кингс-Бея, отчасти через норвежское военное судно «Хеймдалль», которое было послано на Свальбард исключительно ради нас.

Когда мы в Кингс-Бее обсуждали вопрос о погоде, наиболее благоприятной для полета через полюс, нам приходилось принимать во внимание также подъемную силу корабля, которая должна была быть возможно большей, чтобы корабль мог поднять все необходимое для последнего этапа. Подъемная сила 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 силе 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-Бее, 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 синоптические карты, основанные на наблюдениях, произведенных в 7, 13 и 18 часов по среднему гринвичскому времени. Кроме того, итальянский аэролог, брат Нобиле, несколько раз в день делал наблюдения над маленькими воздушными шарами. 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-помалу 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, на которое мы и надеялись, тянулась от Новой Земли через полюс до самой Канады, обещая нам сравнительно холодную ясную погоду и переменные слабые ветры над ледяной полярной шапкой. Судя по картам, Свальбард находился на западном краю этой области. 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 стартовать. 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-Бее стал задувать ветер. Чем дальше к вечеру, тем ветер становился все сильнее, и к 11 часам стало ясно, что старые враги экспедиции – местные ветры вокруг ангара – помешают старту. Ветер дул не очень сильный, но порывистый, как это часто бывает во 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 6 часам утра ветер настолько улегся, что можно было разбудить спавших и приняться за приготовления к отлету.

За ночь погода начала портиться: на Ян-Майене 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 8 часов 30 минут по среднему гринвичскому времени. (Гринвичское 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. 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 при-

няты, чтобы оградить экспедицию от неприятных сюрпризов со стороны погоды. Зимой 1925/26 года мы работали над внедрением 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 сбора необходимых результатов 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-Майене, 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 Транссибирской 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, содержали 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 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 Сент-Поле, Номе, Игле, Кордове и Кадьяке.

После того как получение необходимых сведений было обеспечено, возникла другая задача – найти наиболее надежный способ доставить эти сведения метеорологу «Норвегии». Обычный метеорологический институт получает большинство сведений, слушая в известном порядке и через определенные промежутки времени радиостанции различных стран. Но было маловероятно, что «Норвегия» во время полета через полюс будет слышать эти беспроволочные центральные станции. Уж очень велико расстояние до них! Оставался один только способ: собирать радиотелеграммы различных стран в каком-нибудь одном месте и затем пересылать их «Норвегии» через большую радиостанцию, достаточно мощную, чтобы ее было слышно на всем пространстве Ледовитого океана. Такая станция имеется на западе Норвегии – это Ставангер-Радио. Просьба, направленная Норвежскому телеграфному ведомству, о предоставлении этой станции для пересылки метеорологических телеграмм «Норвегии» была любезно удовлетворена,

и телеграфное управление предоставило станцию в безвозмездное пользование экспедиции.

Ставангер-Радио обещало посылать телеграммы в 6 часов 10 минут, 8 часов 30 минут, 11 часов 20 минут, 14 часов 40 минут, 17 часов 20 минут, 20 часов 00 минут и 21 час 20 минут. 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 рапорта из Кордовы. Мы надеялись, что этот рапорт, которого нельзя слышать в Норвегии, мы сможем принимать непосредственно, когда корабль приблизится к Америке.

На основании данных, получаемых «Норвегией» от Ставангер-Радио, и наблюдений, произведенных на самом корабле, метеоролог должен был в день вычерчивать три синоптические карты, при помощи которых можно было предсказывать погоду.

Познакомившись с нашими планами организации метеорологической работы во время полета через полюс, вернемся снова в Кингс-Бей, где воздушный корабль только что поднялся над покрытой снегом землей.

Полет начался, как было сказано раньше, 11 мая в 8 часов 55 минут. Температура была -8°C , давление 771 миллиметр. У земли дул слабый восточно-юго-восточный бриз, который на высоте около 200 метров переходил в более сильный юго-восточный. Но он продолжался недолго. Уже через полчаса он совершенно стих, и только в 11 часов снова задул южный и юго-восточный ветер. Эти благоприятные ветры дули до 19 часов, сменившись затем слабым северо-восточным бризом. Но и он скоро стих, так что к 22 часам был уже полный штиль.

Граница между открытой водой и плавучим 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°C над Кингс-Беем до -12°C на 88° с. ш. на европейской стороне. С этого пункта она начала медленно подниматься.

Более 11 часов мы летели под лучами солнца, только на 87° нам встретился туман, который быстро рассеялся. Между 88° и 89° с. ш. мы попали опять в пояс тумана. Но туман лежал так низко, что мы смогли пролететь над ним, поднявшись на высоту 700 метров.

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 слоисто-кучевыми и высококучевыми облаками (облачный покров 7 баллов). Был полный штиль. Температура на высоте 300 метров -11°C , барометрическое давление на уровне моря около 775 миллиметров. 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° с. ш. мы встретили туман, распространившийся на большой площади. Туман и снег не прекращались до самого нашего прибытия в Теллер. К счастью, туман не был настолько плотным, чтобы закрывать от нас землю совершенно. Но, с другой стороны, он вызывал образование инея на оболочке, а этого мы, пожалуй, больше всего боялись. Обледенение оболочки, 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 $85^\circ 30'$ с. ш. Он в короткий срок покрыл все части корабля, подверженные влиянию сильного ветра. Иней отлагался главным образом на выступающих металлических частях корабля, на инструментах и т. п., но осаждался также и на деревянных пропеллерах и на канатах. Меньше всего его 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 метров, чтобы подняться над поясом тумана. Но это не удалось. Туман на большей высоте был как будто легче, но зато лед образовывался сильнее. Тогда мы попытались опуститься возможно ниже и продолжать полет в каких-нибудь 200 метрах надо 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 $3-4^\circ$ ниже, чем в высоких слоях, а, как говорилось ранее, 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° с. ш. – нам посчастливилось подняться над туманом, и хотя некоторое отложение инея и наблюдалось, но оно было так незначительно, что мы могли считать себя спасенными. Затем до 74° с. ш. мы летели над туманом, в котором все-таки попадалось много просветов. Над нами небо было безоблачно. Ветер был в целом благоприятный на всем протяжении от полюса до 80° с. ш., но потом задул довольно сильный юго-восточный бриз, который значительно уменьшил нашу скорость.

На широте 74° мы вошли в туман, над которым нельзя уже было подняться. Снова началось образование инея – и на этот раз еще силь-

нее 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, поисков оптимальной высоты полета нам удалось избежать катастрофы, которая при других обстоятельствах была бы неизбежна. Опасность обледенения действительно была велика: при спуске вес льда, скопившегося на оболочке, оказался равным одной тонне. Этот лед отлагался главным образом на передней части корабля, что, несомненно, 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. С нами случилось и другое несчастье, которое, пожалуй, было хуже первого: перестала работать наша радиостанция. Это произошло, 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 необходимые сведения о наблюдениях в установленные часы, а метеоролог на борту корабля наносил эти данные на свои карты. По мере приближения к берегу для определения наиболее благоприятного места для спуска и лучшего маршрута к нему нам нужны были карты, составленные по самым последним данным. И вот эти-то карты мы и не могли составить!

По понятным причинам нам хотелось опуститься как можно южнее. Уже в начале путешествия мы решили, что «Норвегия», если не помешает погода, долетит до самого Номы, небольшого городка на южной стороне полуострова Сьюард. Последняя синоптическая карта указывала на циклон, центр которого через два дня должен был находиться где-нибудь в заливе Аляска. 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 Ном защищен от северных ветров, то это значило, что и ветровые условия для спуска будут благоприятны. Поэтому руководители решили попытаться достигнуть Номы или какого-нибудь другого пункта на южном берегу полуострова Сьюард.

В 7 часов 25 минут 13 мая мы увидели землю недалеко от мыса Барроу. Мало-помалу умеренный юго-восточный бриз перешел в очень свежий

западно-юго-западный ветер, и воздух был насыщен парами. Время от времени начинал идти снег. Температура была -2°C .

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 все усиливался, его скорость иногда достигала 18 метров в секунду (8 баллов). Корабль выказал большую стойкость, несмотря на то что он, вероятно, подвергался весьма сильному воздействию со стороны чрезвычайно беспокойного воздуха. Кривая барографа показывает, что корабль в доли минуты порывами ветра бросало больше чем на 100 метров 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 ближайший участок суши, тем более что снова началось обледенение.

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

Условия для спуска были неблагоприятны – уж слишком силен был ветер! Единственная надежда была на то, что ветер у земли гораздо слабее: это 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, руководители оставили мысль о полете до Номы и решили опуститься в лагуну. На берегу находился маленький городок Теллер, и было решено опуститься возможно ближе к нему.

Спуск произошел в 8 часов 14 мая. Все сошло благополучно, главным образом благодаря благоприятным атмосферным условиям. Незадолго до спуска северо-западный ветер сильно ослабел и задул снова с прежней силой, только когда корабль уже ошвартовался.

Погода при спуске может быть описана в нескольких словах. Температура -2°C , небо покрыто дождевыми облаками, хотя осадков не было. Видимость хорошая, в то время как в Номе был туман. Спуск в Теллере, таким образом, с метеорологической точки зрения был го-

раздо более безопасным, чем предполагавшееся приземление в Номе. Если последнее и не было бы невыполнимо, то все же представило бы большие затруднения.

Автор этих строк задавал себе вопрос, не смогли бы мы избежать многих опасностей, с которыми встретились на Аляске, если бы направились в Фэрбанкс или какое-нибудь другое место в глубине страны, где погода должна была быть гораздо лучше, чем на побережье. 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 незаметно удалиться на большое расстояние от того места, где, как кажется, находишься. Если же полет происходит над горами и высота его невелика, как это всегда бывает 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 обработана, но уже сейчас можно подвести некоторые предварительные итоги.

Бесспорно, самая большая заслуга экспедиции – доказательство отсутствия суши между полюсом и мысом Барроу; таким образом, старый научный спор был наконец завершен.

Есть много теорий, утверждающих, что в области, над которой мы пролетели, находится значительных размеров континент. Наиболее обоснованная с научной точки зрения теория была выдвинута американцем Гаррисом: на основании того, что волна приливов в Восточной Сибири и на северном берегу Аляски распространяется с запада на восток, он утверждал, что к северу от острова Врангеля и мыса Барроу находится большой участок суши, – то есть, по его мнению, к северу от этих берегов существует большой материк. Но результаты его наблюдений над приливами опровергаются доктором Свердрупом. На основании гораздо более достоверных материалов, собранных за время экспедиции «Мод» в 1922–1925 годах, ему удалось доказать, что волна приливов распространяется на упомянутые выше побережья прямо с севера, пройдя весь путь от Европы над океаном с глубинами 3000–4000 метров. Опираясь на это, Свердруп отрицает существование какой бы то ни было суши в

тех местах, над которыми пролетала «Норвегия», – и наше путешествие подтвердило его мнение.

Результат этот – чисто географический, однако итоги этого путешествия частично обогатили и метеорологию.

Одна из задач, поставленных экспедицией, – объяснить, почему над однообразной поверхностью Ледовитого океана соседствуют области с туманом и без тумана, часто даже без изменений температуры воздуха. Неужели нижние слои воздуха так консервативны, что сохраняют память о своем более южном «существовании»? Или же это явление зависит – хотя это кажется невероятным – от теплового взаимодействия воздуха и льда?

Ожидаются также хорошие результаты произведенных на борту корабля наблюдений за атмосферным электричеством с целью измерения содержания в воздухе положительных и отрицательных ионов. Эти измерения интересны потому, 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 доктором Бегоунком из Радиологического института в Праге. Этот ученый вместе с метеорологом экспедиции и будет разрабатывать материалы.

Наконец, экспедиция получила некоторые практические результаты: оказалось, что перелет через Ледовитый океан на воздушном корабле вполне возможен даже при неблагоприятных условиях, как это было 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: в будущем воздушные сообщения через Ледовитый океан (а когда-нибудь такие сообщения будут) лучше производить при помощи аэроплана – скажем, 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 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.



Биргер Готтвальдт

Радиостанция «Норвегии» и радиослужба на борту воздушного корабля

Вечером 7 ноября 1925 года 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 радиоприборы, предназначенные для воздушного корабля «Норвегия», и прибавил, что и сам я должен тоже участвовать в полете. Конечно, на такое предложение нельзя было ответить ничем 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 радиотехники; во-вторых, и не в меньшей степени, в силу того, что не каждый день на вашу долю выпадает участие в неожиданном путешествии на полюс! Я сейчас же занялся выяснением вопроса, какие из радиоприборов могут быть предложены нам различными известными фирмами, и выбрал предложение общества Маркони¹ как лучше всего отвечающее нашей цели.

При расчете радиооборудования мы исходили из того, что передатчик должен быть настолько мощным, чтобы при обычных атмосферных условиях поддерживать связь в дневное время на расстоянии приблизительно 1500 километров с обычными береговыми станциями, работающими на волнах длиной от 600 до 1500 метров. Так как расстояние между радиостанцией в Номе на Аляске и Шпицбергенской радиостанцией в Грин-Харборе немного больше 4000 километров, то у нас оставался бы, если бы все шло по программе, всего лишь участок пути приблизительно в 1000 километров по другую сторону полюса, откуда связь с внешним миром представлялась сомнительной. Позднее оказалось, что эти предположения были слишком пессимистичны: если бы все протекало нор-

¹ Конкурс на оборудование дирижабля радиоаппаратурой выиграла английская компания Marconi's Wireless Telegraph Company, созданная в 1897 г. итальянским радиоинженером и изобретателем Гульельмо Маркони.

мально, то мы, наверное, были бы в прямой радиосвязи с внешним миром в течение всего своего перелета. Приемники должны были иметь большую чувствительность и отзываться на волну длиной от 300 до приблизительно 25 000 метров, чтобы наряду с телеграммами обычных судовых и береговых станций принимать и сигналы времени, и метеорологические рапорты, которые многократно на протяжении суток посылались различными станциями со всех концов земли.

На время полета от Свальбарда до Аляски Норвежское телеграфное управление бесплатно предоставило в наше распоряжение большую трансатлантическую станцию Ставангер-Радио (LCM), которая круглосуточно посылала целый ряд важных метеорологических рапортов, представляющих сводку из различных европейских и североамериканских сообщений о погоде. Кроме того, Ставангер посылал нам дважды в сутки – в 7 часов утра, то есть в 6 часов утра по среднему гринвичскому времени (GMT), и в 7 часов вечера (18 GMT) – специально с нами согласованный сигнал времени. Сигналы времени отсылались по следующей схеме.

Сигнал времени от LCM дважды в сутки во время полета через полюс воздушного корабля «Норвегия» в 1926 году

| <i>Интервал по утрам²</i> | <i>Вид сигнала</i> |
|---|---|
| 5 ч 58 мин 00 с – 5 ч 58 мин 20 с | V. V. V. V. |
| 5 ч 58 мин 20 с – 5 ч 58 мин 40 с | LCM – LCM LCM – LCM |
| 5 ч 58 мин 40 с – 5 ч 59 мин 00 с | V. V. V. V. |
| 5 ч 59 мин 00 с – 5 ч 59 мин 55 с | Отбиваются секунды |
| 5 ч 59 мин 55 с – 6 ч 00 мин 00 с | Пауза |
| 6 ч 00 мин 00 с – 6 ч 00 мин 03 с | Длинная черта, начало которой дает точное показание часов |
| 6 ч 00 мин 03 с и далее посылаются, кроме того, на всякий случай, число и месяц буквами | |

По вечерам: от 17 часов 58 минут 00 секунд до 18 часов 03 минут 00 секунд и далее – по тому же самому способу, что и выше, с сообщением в конце числа и месяца.

Точность сигналов при передаче в ручном режиме – до 0,5 секунды.

² Все часы даны по среднему гринвичскому времени (GMT). – *Прим. ред.*

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 километров непосредственно в Ставангер для передачи по радио.

В течение нашего полета через эту же станцию нам время от времени передавались телеграммы и другие сообщения, представляющие интерес, и, по-видимому, ни одной телеграммы не пропало за наше путешествие. Ставангерская станция сослужила неоценимую службу экспедиции, и работала она все время изумительно: мы могли без труда читать сообщения Ставангер-Радио, уже будучи на Аляске, даже по нашему судовому аппарату для пеленгования.

Кроме обыкновенных приемника и передатчика, наш воздушный корабль был снабжен и специальным аппаратом для пеленгования системы Маркони, с двумя большими неподвижными рамками и радиогониометром³. Радиогониометр был сконструирован для длины волны приблизительно от 600 до 18 000 метров, так что можно было брать пеленги по радио не только до обычных судовых и береговых станций, но также и до больших трансатлантических радиостанций, если бы это было необходимо. Это беспроводное 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 изменчивом ветре, которого мы на своем пути часто встречали более чем достаточно!

Электрический генератор станции, вырабатывающий энергию как высокого, так и низкого напряжения, приводился в движение маленьким воздушным пропеллером, который был установлен вне гондолы на кронштейне, прикрепленном к ее стенке с правого борта. При помощи зубчатой передачи и соединительного вала сила передавалась генератору, размещенному на стене в заднем конце радиорубки. Головка воздушного пропеллера поворачивалась находящейся внутри гондолы рукояткой, так что ветер мог действовать на лопасти пропеллера с большей или меньшей

³ Радиогониометр – часть радиопеленгатора, имеющая подвижную катушку из металлического провода. Вращая эту катушку между неподвижных внешних рамок во время приема радиосигнала, можно найти положение, соответствующее направлению на передающую радиостанцию.

силой, и поэтому скорость вращения генератора могла увеличиваться, уменьшаться или даже совсем затухать.

В случае непредвиденного спуска для приведения в действие генератора у нас был двухцилиндровый, охлаждаемый воздухом, бензиновый мотор *Dougllass* в 3 лошадиные силы, который можно было присоединить к электро-динамо, поставив на отдельный легкий фундамент. Для подъема в воздух временной антенны, состоявшей из 150 метров тонкой алюминиевой проволоки, у нас был с собой особо сконструированный коробчатый змей, который мог поднимать от 3 до 4 килограммов груза при ветре около 5 метров в секунду.

У нас был с собой также двухламповый коротковолновый приемник новейшего типа Маркони для волн длиной от 10 до 100 метров. Мы планировали при помощи этого приемника 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 с успехом был опробован на маленькой антенне в Кингс-Бее во время замечательного полета командора Бэрда на Северный полюс 9 мая. Благодаря этому мы могли следить почти постоянно за Бэрдом в течение всего его полета на полюс и обратно на протяжении 15,5 часа. К сожалению, этот приемный аппарат упал на пол и сломался сразу же после отлета из Кингс-Бея, когда корабль наш очень круто поднимался, а мы из-за недостатка места не могли привязать свои вещи. На последнем этапе полета нам так и не удалось его починить.

Прежде чем перейти к описанию радиослужбы во время самого полета, быть может, надо дать краткое техническое описание различных частей радиостанции.

Радиорубка, около 2 метров в длину, 1 метра в ширину и 1 метра в высоту, была устроена в задней части гондолы управления с правого борта, в своем заднем конце снабжена дверцей, а в борту судна с правой стороны были вделаны два больших целлулоидных иллюминатора (окна).

В передней части рубки стоял стол с телеграфным аппаратом, а на передней стенке установлен отправитель на доске из тикового дерева. 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 реактивной катушкой стояла 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. Опорой для телеграфиста служил очень маленький и неустойчивый

складной стул. Места хватало только-только на то, чтобы поместить в кабинке 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 коленей. Прямо позади и вне радиорубки был установлен на верхней части неглубокого деревянного шкафа генератор радиостанции, связанный с воздушным пропеллером при помощи соединительного вала и зубчатой передачи. Сам пропеллер был изготовлен из твердого дерева, состоял из четырех лопастей и развивал при 1800 оборотах мощность около 3 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 передатчик был присоединен непосредственно к антенне по известному способу Хартли при параллельном питании лампы и индуктивном реактивном соединении между решеткой и анодной областью. Колебания вызывались двумя передающими лампами в 250 ватт, соединенными параллельно. Телеграфный ключ был включен в провод, по которому оттекает ток от области решетки, и передатчик мог работать как с немодулированными сигналами (C. W.), так и на прерывистых незатухающих волнах (I. 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 держателями для анодного соединения и для соединения с антенной. В качестве антенны мы пользовались проволокой из фосфористой бронзы в одну нить, длиной 100 метров, около 2 миллиметров диаметром, 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 целых 200 ватт. Нити передающих ламп получали ток от маленькой аккумуляторной батареи в 12 вольт, которая постоянно заряжалась от генератора. Передатчик был настроен на длины волн в 600, 900 и 1400 метров; чаще всего именно на 1400 метров, в единичных случаях – на 900 метров. При 1400 метрах мы имели при полной нагрузке 5,75 ампера в антенне, при 900 метрах – около 6,25 ампера и при 600 метрах – около 0,75 ампера при передаче на прерывистых незатухающих волнах.

Чтобы по возможности избежать обычных судовых телеграмм и обмена сообщениями на 900 метрах, даваемых для находящихся в полете аэропланов, мы всегда пользовались волной в 1400 метров, которая по-

стоянно давала очень неплохие результаты в отношении как дальности расстояния, так и стабильности работы.

Приемная станция состояла из особого аппарата для настройки с переменными катушками; к этому «настраивателю» был присоединен стандартный семиламповый детектор с относящимися к нему звуковыми ловителями и двойным усилителем низкой частоты, всего 11 трубок (ламп). Кроме того, имелся особый местный генератор колебаний для приема сигналов со станций, работающих на незатухающих волнах. Все эти названные ламповые устройства, за исключением самого аппарата для настройки, можно было присоединять к радиогониометру и пользоваться ими при радиопеленговании. Внешние рамки для пеленгования состояли каждая из двух оборотов хорошо изолированного кабеля, который был проложен вокруг всей поверхности оболочки воздушного корабля, как раз над гондолой управления, причем рамки были поставлены под углом в 45° к диаметральной плоскости корабля, и каждая из них образовывала по отношению к другой угол в 90° . Площадь, охватываемая каждой рамкой, равнялась приблизительно 400 квадратным метрам, так что общая приемная способность аппарата для пеленгования и точность его были весьма велики. «Противовесом» как для передатчика, так и для приемника служил металлический корпус воздушного корабля. Все металлические конструкции, канаты, газовые клапаны и т. п. были тщательно соединены друг с другом медными проводами, так что не было ни единой стоящей изолированной части, которая в случае чего могла дать повод к опасному перескакиванию искр.

Все работало удовлетворительно: это подтверждается прежде всего тем, что мы много раз без предварительного оповещения начинали радиопередачу на полной мощности, в то время как газовые клапаны в верхней части воздушного корабля были открыты, и при этом ничего не случилось. Разумеется, на будущее это нельзя считать обычной практикой.

Радиооборудование, изготовленное на фабрике Маркони в Англии, было установлено в Риме, но вследствие некоторых незначительных ошибок в аппаратах у нас не было случая проверить различные части и инструменты в воздухе до отлета. Однако приемные аппараты и радиокомпас были столь многократно испытаны на суше, что можно было положиться на правильное их функционирование.

До отлета из Чампино были разработаны самые подробные соглашения как с итальянскими, так и с французскими и английскими метеорологами и военными радиостанциями относительно радиослужбы.

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 Тьёме, а позднее и непосредственно со станцией Осло на Тривандских высотах.

Норвежское телеграфное управление по нашей просьбе любезно распорядилось, чтобы все береговые станции специально прислушивались к «Норвегии» на волне 1400 метров. 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 были на связи со шведскими, финскими и эстонскими станциями. Труднее было отыскать русские станции, но все же вечером того же дня мы наконец поймали кронштадтское радио. В густом тумане над Швецией и Балтийским морем мы непрерывно пользовались аппаратами для радиопеленгования, и они, как всегда, оказались точными и удобными для обслуживания.

5 мая мы наконец покинули Троцк и направились на северо-восток над Ладожским и Онежским озерами 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 связи и о телеграфной службе. Мы сигнализировали, принимали рапорты о погоде, производили все время радиопеленгования, и здесь стоит отметить, что небольшие суда, стоящие в Вадсё и Кингс-Бее на Свальбарде соответственно в 1000 и 2000 километрах от нас, слышали наши сигналы с момента нашего вылета из Троцка. Мы были в контакте со станциями Ленинграда, Петрозаводска, Архангельска, Мурманска, Тромсё и Вадсё. Таким образом, наш передатчик 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 передатчика 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-Бея на Свальбарде радиостанция 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 радиокompаса мы уверенно правили через туман. Когда мы, например, пролетали над Медвежьим островом, то оказалось, что мы правим как раз на находящуюся там станцию, и в

тумане смогли разглядеть ее внизу. В снежных тучах у западного берега Свальбарда радиокompас снова сослужил нам службу, и если бы туман лежал даже до самого Кингс-Бея, 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-Бее наш друг, телеграфист Олонкин, получил воспаление уха и не мог продолжать путешествия. Тогда на последний этап путешествия мы пригласили телеграфиста Сторм-Йонсена, который временно работал на маленькой радиостанции Кингс-Бея, – и он прекрасно выполнял свои обязанности на пути до Аляски, а потом и в Теллере.

И вот 11 мая в 8 часов 55 минут по Гринвичу начался последний этап, которого все ждали с таким интересом и волнением. Мы за время нашего пребывания в Кингс-Бее тщательно осмотрели все аппараты в мельчайших деталях и надеялись, что нам удастся долго поддерживать связь с родиной, даже когда солнце будет стоять на небе днем и ночью. После отлета мы сначала были на связи с маленькой частной станцией мощностью 1,5 киловатта в Кингс-Бее, а потом с большой норвежской береговой станцией в 10 киловатт в Грин-Харборе.

Для того чтобы держаться точно на меридиане Кингс-Бея на пути к полюсу, курс все время исправлялся по радиопеленгованиям станций Кингс-Бея и Свальбарда; также, 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 аэроклубу, главным образом по заранее установленному коду.

Чтобы ускорить доставку наших телеграмм, шедших через Свальбард, к нашим сигналам прислушивались радиостанции Рёст и Вардё, и эти станции могли принимать наши телеграммы, даже уже когда мы перелетели полюс, то есть находились от них на расстоянии 2300–2500 километров. За нашими телеграммами в течение всего этого времени также следило небольшое норвежское судно «Микаэль Сарс», находившееся у берегов Финнмарка; наибольшее расстояние – около 2500 километров.

От своего дорогого союзника, далекого Ставангер-Радио, мы получали, кроме сообщений о погоде и сигналов времени, еще и последние новости и отдельные частные телеграммы. В целом «Норвегия» и Свальбард-Радио с момента нашего отлета из Кингс-Бея до того времени, как мы потеряли связь, обменялись 55 радиограммами общей сложностью в 1583 слова:

послано 1489 и получено 94 слова. К этому надо еще прибавить все «заметки» и т. п., касавшиеся радиопеленгований 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-Беем у нас была верная связь до полуночи 11 мая – тогда расстояние было около 1300 километров. Позднее мы связывались с мощным Свальбард-Радио, в последний раз – в 7 часов 30 минут по GMT 12 мая. В это время мы находились приблизительно в 500 километрах по ту сторону полюса, и общее расстояние равнялось примерно 1200 километрам. Наши радиосигналы все еще были ясно слышны на Свальбарде, сила их достигала R_7 – R_8 (по шкале с максимальной силой R_{10}), а радиосигналы 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 собой вибрации в генераторе. А генератор приходилось пускать в ход во время приема радиосигналов, так как емкость батарей сильно уменьшилась из-за низкой температуры.

Около 8 часов утра мы попробовали вызвать KDZ – станцию на мысе Барроу, но не услышали никакого ответа по нашему коротковолновому приемнику, который мы не исправили до конца после его падения накануне, сразу же после старта из Кингс-Бея. 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 21 час 12 мая; даже утром 13-го, уже с самого мыса Барроу, отправления Ставангер-Радио доходили свободно; эти сообщения уже не представляли особого интереса, так как были сильно запоздавшими. Днем 12 мая корабль попал в чрезвычайно неприятный туман, который сразу же дал о себе знать всякими отрицательными последствиями. Так, например, антенна и ее грузик быстро покрылись слоем молочно-белого твердого льда толщиной до 1 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 откладываться на ней толстым слоем. Во время обледенения не было никакой возможности отправлять что-либо, поэтому мы решили лучше держать все это сооружение в гондоле. Лед откладывался 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! Передающее же оборудование было, напротив, в порядке и работало как прежде, если только обстоятельства не менялись в худшую сторону – что, впрочем, потом часто случалось. В ночь с 12 на 13 мая, быстро приближаясь к северному берегу Аляски, мы несколько раз пытались вызывать радиостанцию на мысе Барроу, а также в Номе и Фэрбанксе, до которых было около 1200 километров. Но мы ничего не слышали, и они не слышали нас. Наш передатчик был в порядке – в этом 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 корабль снова попал в неприятный ледяной туман; из-за этого мы однажды даже потеряли нашу антенну, которая просто-напросто лопнула от большой тяжести. Тогда мы установили одну из резервных антенн – к счастью, у нас было целых три таких, но и это было небезопасно, так как мы часто летели столь низко, что грузик антенны прыгал по земле. Поэтому мы, боясь, что он будет отброшен в пропеллеры и произойдет авария, во время последней части пути держали воздушную сеть в гондоле.

Мы снова пытались несколько раз наладить связь с различными станциями на Аляске: Номом, Фэрбанксом, Сент-Полом, Кордовой, Якутатом, а также с некоторыми русскими станциями на сибирском берегу – Анадырем и Среднеколымском, но, вероятно, и эти станции страдали так же, как и мы, от неблагоприятных атмосферных условий. Но все-таки, как только представлялась возможность, мы «бросали в пространство» извещение о том, что «Норвегия» летит и просит тех, кто примет это извещение, сообщить об этом в Ном или Фэрбанкс. Мы посылали на волне 600, 900 и 1400 метров как незатухающие, так и модулированные сигналы. Эти извещения были кое-где приняты, но принявшие их станции так и не смогли предупредить Ном и Фэрбанкс. Нам удалось сохранить в целости свой радиокompас, так как его рамки были проложены внутри самой оболочки дирижабля. К вечеру мы едва расслышали какую-то станцию, которая, по нашим расчетам, должна была быть желанным нам Номом. Позднее оказалось, что наша догадка была правильной. Расстояние до Номы было тогда 500 километров. Мы сейчас же запеленговали его и при помощи только что полученной астрономической линии места произвели приблизительное определение своего местонахождения. После этого мы уже «не выпускали Ном из рук» и пеленговали его каждый раз,

когда он вел переговоры с Фэрбанксом – станцией, лежащей в глубине Аляски. Мы пытались также вызвать его по передатчику, но он молчал. Единственная слышавшая нас радиостанция на Аляске была Такотна, маленькая станция южнее Нома, с которым она тщетно пыталась вступить в сообщение. Большая станция Сент-Пол, лежащая в южной части Берингова моря, несколько раз слышала нас, но нам не удалось подать ей сигнал радиоконпасом из-за плохой погоды, когда корабль качало, подбрасывало и швыряло из стороны в сторону. Нам было достаточно слушать ничего не подозревавший Ном.

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 близка к земле и часто даже играла роль форменного эхолота? Таким образом, картина радиоизлучения легко могла принять «перевернутый» вид: «верхом» вниз и «землей» вверх! Часть энергии буквально уходила в землю, а остальная отправлялась в воздух, что в итоге вызывало полный эфирный хаос, который не мог иметь никакого сколько-нибудь значительного влияния на сравнительно близкую радиостанцию Ном.

14 мая около 8 часов по GMT мы опустились в Теллере, и радиостанция «Норвегии» отошла в область преданий.

Мы сейчас же принялись за починку старой корабельной радиостанции на 0,5 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, пересоединений и настройки нам все же удалось привести ее в 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 радиостанции, которая молчала 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 километров, что отделяют Теллер от Нома! И эта маленькая радиостанция в Теллере работала всю добрых две недели, разогреваясь чуть ли не докрасна, 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!



ПРИЛОЖЕНИЕ 1

Протяженность и время в пути по этапам перелета дирижабля
«Норвегия» по маршруту Рим – Шпицберген – Аляска^{1,2}

| <i>Этап</i> | <i>Протяженность и время в пути</i> ³ |
|---|--|
| Рим – Пулхэм (Англия) | 1930 км, 32,5 ч |
| Пулхэм – Осло (Норвегия) | 1210 км, 14,5 ч |
| Осло – Сализи (СССР) | 1160 км, 22 ч |
| Сализи – Вадсё (Норвегия) | 1290 км, 21,5 ч |
| Вадсё – Кингс-Бей | 1050 км, 15,5 ч |
| | |
| Кингс-Бей – Северный полюс ⁴ | 1210 км, 15 ч |
| Облет и наблюдения на полюсе | 2,5 ч |
| Северный полюс – мыс Барроу | 2010 км, 28,5 ч |
| Мыс Барроу – Теллер | 1130 км, 24,5 ч |

¹ The Amundsen – Ellsworth – Nobile Arctic Flight (1927). In *Aircraft Year Book 1927* (pp. 181–183). New York: Aeronautical Chamber of Commerce of America, Inc.

² Нобиле У. Крылья над полюсом: История покорения Арктики воздушным путем. М.: Мысль, 1984.

³ Протяженность этапов пересчитана из миль в километры и округлена до десятков. Время в пути приведено с точностью до получаса.

⁴ Для этапа Шпицберген – Аляска приведены расстояния между пунктами по прямой линии. Фактически, по данным Нобиле, дирижабль прошел 3291 милю, или 5300 км.

ПРИЛОЖЕНИЕ 2

Технические характеристики дирижабля «Норвегия»
(после переоборудования для перелета)⁵

| | |
|---|---------------------|
| Объем оболочки, куб. м | 18 500 |
| Длина, м | 106 |
| Высота, м | 24 |
| Ширина, м | 19 |
| Количество моторов | 3 |
| Мощность каждого мотора, л. с. | 250 |
| Собственная масса, кг: до переоборудования | 13 400 |
| после переоборудования | 11 800 ⁶ |
| Максимальная скорость, км/ч | 115 |
| Крейсерская скорость, км/ч | 80 |
| Расчетная дальность полета, км ⁷ | 7000 |

⁵ Nobile, U. (1927). Navigating the Norge from Rome to the North Pole and Beyond. *The National Geographic Magazine*, LII (2), 177–215.

⁶ Согласно контракту, окончательная собственная масса дирижабля не должна была превышать 12 500 кг. Таким образом, это требование было перевыполнено.

⁷ Без учета влияния встречного или попутного ветра.

ПРИЛОЖЕНИЕ 3
Состав экипажа дирижабля «Норвегия»
на этапе Шпицберген – Аляска

| | |
|---|--|
| 1. Амундсен Руал (Норвегия), 1872–1928 | Начальник экспедиции. Пропал без вести во время поисков экспедиции Нобиле на дирижабле «Италия» |
| 2. Элсуорт Линкольн (США), 1880–1951 | Спонсор и начальник экспедиции |
| 3. Нобиле Умберто (Италия), 1885–1978 | Конструктор и строитель дирижаблей, аэронавт, капитан дирижабля «Норвегия» |
| 4. Рисер-Ларсен Ялмар (Норвегия) | Летчик, партнер Амундсена. Капитан одного из гидропланов во время перелета Амундсена – Элсуорта в 1925 г. Помощник начальника экспедиции на дирижабле «Норвегия», помощник капитана дирижабля |
| 5. Вистинг Оскар (Норвегия) | Участник экспедиции Амундсена к Южному полюсу и плавания на шхуне «Мод». Рулевой (штурвальный) высоты. После перелета «Норвегии» он и Амундсен стали первыми людьми, побывавшими на обоих полюсах Земли |
| 6. Готтвальдт Биргер (Норвегия) | Капитан флота. Специалист по радиосвязи и радиотелеграфному оборудованию. Эксперт по радиооборудованию «Норвегии» |
| 7. Омдал Оскар (Норвегия) | Лейтенант морской авиации. Был пилотом Амундсена в несостоявшихся перелетах 1923–1924 гг., механиком на одном из гидропланов во время перелета Амундсена – Элсуорта в 1925 г. Бортинженер |
| 8. Рамм Фредрик (Норвегия) | Журналист, нанятый Норвежским обществом воздухоплавания и прикомандированный к экспедиции на постоянной основе для написания новостей, которые продавались по контрактам с мировыми СМИ. В 1925 г. выполнял эту функцию во время перелета Амундсена – Элсуорта |

| | |
|---------------------------------------|--|
| 9. Сторм-Йонсен Фритьоф (Норвегия) | Сотрудник радиостанции в Кингс-Бее. Взят в перелет в последний момент вместо Геннадия Олонкина. Радиооператор, телеграфист |
| 10. Хорген Эмиль (Норвегия) | Премьер-лейтенант флота. Рулевой (штурвальный) направления |
| 11. Алессандрини Ренато (Италия) | Такелажник – наладчик-монтажник, отвечающий за исправность оборудования дирижабля, не связанного с моторами. В 1928 г. участвовал в арктической экспедиции Нобиле на дирижабле «Италия». При катастрофе был в числе шести членов экипажа («группа Алессандрини»), после отрыва гондолы унесенных на дирижабле. Судьба их остается неизвестной |
| 12. Чечони Натале (Италия) | Главный моторист-механик. В 1928 г. участвовал в арктической экспедиции Нобиле на дирижабле «Италия». Был в числе спасенных советским ледоколом «Красин» |
| 13. Каратти Аттилио (Италия) | Моторист-механик. В 1928 г. участвовал в арктической экспедиции Нобиле на дирижабле «Италия». Был в составе «группы Алессандрини» |
| 14. Помелла Винченцо (Италия) | Моторист-механик. В 1928 г. участвовал в арктической экспедиции Нобиле на дирижабле «Италия», погиб при катастрофе |
| 15. Ардуино Этторе (Италия) | Моторист-механик. В 1928 г. участвовал в арктической экспедиции Нобиле на дирижабле «Италия». Был в составе «группы Алессандрини» |
| 16. Мальмгрен Финн (Швеция) | Метеоролог. Участник плавания на шхуне «Мод». В 1928 г. участвовал в арктической экспедиции Нобиле на дирижабле «Италия». При катастрофе остался в живых, но погиб при попытке вместе с двумя товарищами самостоятельно добраться до базы на Шпицбергене |

СПИСОК ЛИТЕРАТУРЫ

1. Амундсен Р. Моя жизнь / Пред. А. Лебедево, пер. с норв. М. А. Дьяконова. – Л.: Прибой, 1930.
2. Амундсен Р. По воздуху до 88° северной широты / Авториз. пер. с рукописи М. А. и М. М. Дьяконовых. – М.; Л.: Гос. изд-во, 1926.
3. Буманн-Ларсен Т. Амундсен / Пер. с норв. Т. В. Доброницкой, Н. Н. Фёдорова. – М.: Молодая гвардия, 2005.
4. Воробьёв А. Г. К трансполярному перелету Амундсена. – Л., 1926.
5. Жданко М. Е. Первый гидроаэропланъ въ Северномъ Ледовитомъ океане. 2-е изд. – Пг.: [б. и.], 1917.
6. Кристенсен М. Амундсен. Точка невозврата / Пер. с норв. Е. Рачинской и др. – М.: Paulsen, 2018.
7. Нагурский Я. Первый над Арктикой / Пер. с пол. К. А. Радвилловича; предисл. Б. Чухновского. – М.: Морской транспорт, 1960.
8. Нобиле У. Крылья над полюсом: История покорения Арктики воздушным путем / Пер. с ит. А. А. Чернова и Э. А. Черновой. Предисл. и коммент. А. А. Чернова. – М.: Мысль, 1984.
9. Adams-Ray, E. (1931). *The Andrée diaries, being the diaries and records of S. A. Andrée, Nils Strindberg and Knut Frænkel written during their balloon expedition to the North pole in 1897 and discovered on White Island in 1930, together with a complete record of the expedition and discovery*. London: John Lane the Bodley Head Ltd.
10. Arnesen, O. (1929). *The Polar Adventure: The "Italia" Tragedy Seen at Close Quarters*. London: Victor Gollancz Ltd.
11. Cameron, G. J. (2013). *From Pole to Pole: Roald Amundsen's Journey in Flight*. Pen and Sword. Retrieved from <https://books.google.ru>
12. Duggan J., Meyer H. C. (2001). *Airships in International Affairs, 1890–1940*. London: Palgrave Macmillan.
13. Ellsworth, L. (1938). *Beyond Horizons*. London, Toronto: William Heinemann Ltd.
14. Mittelholzer, W. (1925). *By Airplane towards the North Pole. An Account of an Expedition to Spitzbergen in the Summer of 1923* (pp. 11–19). London: George Allen & Unwin Ltd.
15. Riiser-Larsen, Hj. (1957). *Femti År for Kongen [Fifty Years for the King]*. Oslo: Gyldendal Norsk Forlag.
16. Stefansson, V. (1922). *The Northward Course of Empire*. New York: Harcourt, Brace and Company.
17. Wellman, W. (1911). *The Aerial Age*. New York: A. R. Keller & Company.

Первый дирижабль на полюсе Перелет Амундсена – Элсуорта – Нобиле

Редактор Ольга Петрова
Верстка Марина Аветисян
Корректоры Елена Шичкова, Анна Клюйкова
Карта Наталья Кузьменкова
Обработка фото Владимир Беляев

Издательство «Паулсен». 107031, Москва, Звонарский пер., 7.
Тел. (495) 624-86-05, www.paulsen.ru
Подписано в печать 10.04.2020. Формат 70 x 100/16
Бумага офсетная. Печать офсетная. Тираж 1000 экз. Заказ А-846.

Отпечатано в полном соответствии с качеством
предоставленного электронного оригинал-макета
в типографии филиала АО «ТАТМЕДИА» «ПИК «Идел-Пресс».
420066, г. Казань, ул. Декабристов, 2.
E-mail: idelpress@mail.ru

ПЕРВЫЙ ДИРИЖАБЛЬ НА ПОЛЮСЕ

ПЕРЕЛЕТ АМУНДСЕНА – ЭЛСУОРТА – НОБИЛЕ

«Готовь флаги!» – Рисер-Ларсен опустился на одно колено и ловит солнце через открытое окно своим секстантом. «Ну вот мы и на полюсе!» Со свистом полетел вниз прекрасный, сшитый вдвое, норвежский шелковый флаг. <...> 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 те же самые руки водрузили норвежский флаг на Южном полюсе 14 декабря 1911 года. Затем настал черед «звезд и полос». С изумительным, совершенно неопишуемым чувством выполнил Элсуорт свое дело. <...> 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».

