

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 1925 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

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 !!

„GLO“ er bedst.
Kokeplater, bordkomfyrer,
OVNE
besidder skule som intet andet
fabrikat.
Reparatur - Reparationer - Føniking.
Winners elektr. Verksted
Møllengen 89. 4th.
Telefon 30801, 30238, 30836.

Costa 15 ore

Aftenposten

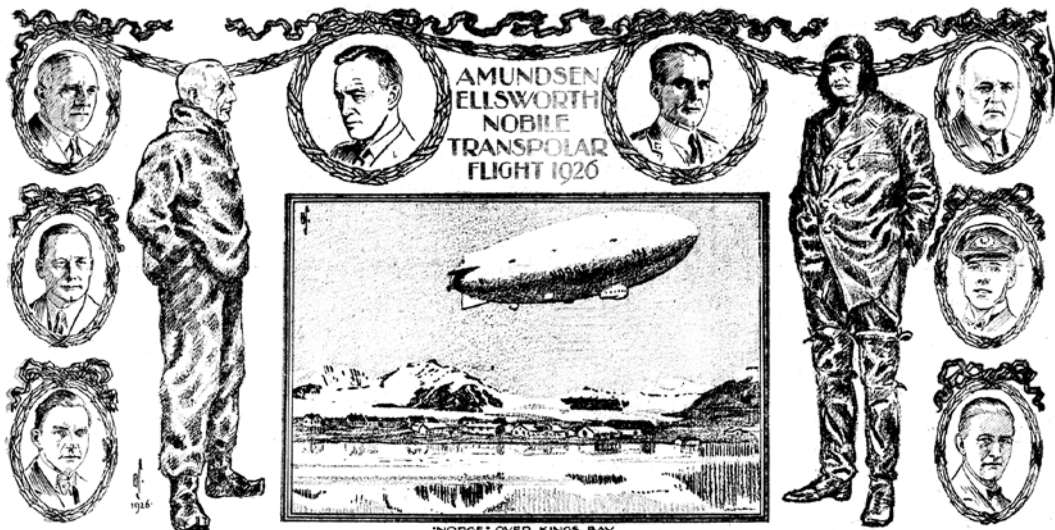


hvis ikke hen-
vend Dem
til
NORSK LIVES-
FORSKNING
SELSKAP
HYGEA
Kj. Kongens 23
Telefon 20432
Oslo

nr 234 Aftenr. Abonnementpris: vedtoges kr. 5,00 pr. kv. 5,00 Tirsdag 11te mai 1926 Abonnementpris: vedtoges kr. 10,00 pr. kv. 10,00 Aftenr. 67 aarq

Eftertryk strengt forbudt

“Norge”s start.



“NORGE” OVER KINGS BAY

Aftenposten's traadløse station.
Kingsbay, 11te mai.

Vinden, som hindret «Norge» i at starte tidlig inat, løst litt av ved 1/22-tiden inat, men da man ikke vilde tope nogen unødigg risiko blev luftskibet tat ut av hallen for ved 9-tiden idag og en times tid senere, ved 10-tiden, løftet det mæktige skib sig under vældig begeistring fra den fremmodte menneskemængde.

Mens luftskibet startet spille «Heimdal»s musikkorps, og de tre flag — det norske, det amerikanske og det italienske for tiløps.

Der er fint veir og «Norge» faar medvind over Polen.

Odd Arnesen.



I hel figur Roald Amundsen tilvenstre og Eiler Larsen tilhøjre. I midten Lincoln Ellsworth tilvenstre og oberst Nobile tilhøjre. I ovalene tilvenstre ovenfor og ned ad: Wisting (førmand), Hørgren (førmand), Hørgren (førmand), Hørgren (førmand), Hørgren (førmand), Hørgren (førmand), Hørgren (førmand). I ovalene tilhøjre ovenfor og ned ad: Gullhaug (førmand), Hørgren (førmand), Hørgren (førmand), Hørgren (førmand), Hørgren (førmand), Hørgren (førmand), Hørgren (førmand). I ovalene nederst fra venstre: Alvin Garsell (førmand), Ettore Arico (førmand), Fredrik Baum (førmand), Hørgren (førmand), Hørgren (førmand), Hørgren (førmand), Hørgren (førmand).

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 опубликовал 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 аэронавтики 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. Høver, Finn Malmgren, Hj. Riiser-Larsen. Gyldendal Norsk Forlag, Oslo 1926. Англоязычный 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.

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 господа 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 преподносить 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 околичностей и самым категорическим образом, что за время всего полета мы ни разу не слышали ни одного невежливого слова, не видели ни одной кривой физиономии. Да и каким образом можно было улучшить на это время? Один этот вопрос кажется нам вполне достаточным, чтобы повергнуть в прах всякое измышление такого рода.

Давайте бросим взгляд во внутренность гондолы и посмотрим, какое там развивалось положение за все это время. В самой передней части гондолы устроился на термосе с бульоном Хорген. Он контролирует правильное направление движения «Норвегии» – и получает свое жалованье не даром. Даже и на одну секунду не смеет он оставить штурвал. Итак, Хорген вне пределов досягаемости. Следующий, на кого упадет наш взгляд, – это Вистинг у руля высоты. Он 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 неизвестно, 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 Сорм-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 загроможденное 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 изгадятся 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, доведшей 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