

**В. Фукс**

**Э. Хиллари**

**ЧЕРЕЗ  
АНТАРКТИДУ**

## Annotation

Книга В. Фукса и Э. Хиллари — это обработанные дневники первого в истории человечества пересечения Антарктиды наземным путем. Начав свой путь от станции Шеклтон, на берегу моря Уэдделла, в ноябре 1957 г., Трансантарктическая экспедиция, преодолевая невероятные трудности, достигла Южного полюса, а затем к марту 1958 г. завершила путешествие на другой стороне шестого континента — на станции Скотт, на берегу моря Росса.

---

- [Вивиан Фукс, Эмонт Хиллари](#)
  - 
  - [Глава 1](#)
  - [Глава 2](#)
  - [Глава 3](#)
  - [Глава 4](#)
  - [Глава 5](#)
  - [Глава 6](#)
  - [Глава 7](#)
  - [Глава 8](#)
  - [Глава 9](#)
  - [Глава 10](#)
  - [Глава 11](#)
  - [Глава 12](#)
  - [Глава 13](#)
  - [Глава 14](#)
  - [Глава 15](#)
  - [Глава 16](#)
  - [Глава 17](#)
  - [Глава 18](#)
  - [Глава 19](#)
  - [Таблица перевода английских мер в метрические](#)

- [Впервые через Антарктиду.](#)
  - [notes](#)
    - [1](#)
    - [2](#)
-

**Вивиан Фукс, Эмонт Хиллари  
Через Антарктиду**



# Глава 1

## Начало

В начале декабря 1949 года мы двое пролежали три дня в спальных мешках, а ветер все еще продолжал гнать мимо нашей палатки вихри густого снега, скрывавшие от нас горы Земли Александра I. Время от времени Рэй Эдди или я — Вивиан Фукс — выходили покормить две собачьи упряжки или отрыть их постромки из-под быстро накапливающегося снежного наноса. Это было необходимо, чтобы собаки могли вставать на ноги и не задохлись, похороненные на слишком большой глубине под снегом. Мы уже давно нанесли на карту последние свои добавления, записали геологические наблюдения, заполнили дневники. Теперь приходилось ждать, когда утихнет снежная буря, чтобы можно было продолжать путь на юг; но провизия подходила к концу, и значительно продвинуться дальше нам бы не удалось. Поэтому мы занялись обсуждением вопроса, как геология этого района связана с остальной частью Антарктиды. Сейчас работа шла на пределе достижимости для отряда на собачьих упряжках без поддержки: ведь к моменту возвращения на базу на острове Стонингтон будет пройдено больше тысячи миль. Разговор о пределах достижимости без поддержки привел нас к мысли о путешествии в глубь континента.

Времени у меня было сколько угодно, и я начал составлять список всего, что потребуется для такого путешествия, я даже прикидывал стоимость осуществления такого плана. Если можно будет дойти до полюса, то почему бы не продолжить поход до другого края континента, вместо того чтобы возвращаться по тому же маршруту? Снаряжение подобной экспедиции потребует много времени и

большой суммы денег, — я полагал, около четверти миллиона фунтов. Такую экспедицию можно осуществить, только устроив базы на обеих сторонах континента, пользуясь самолетами для разведки и при поддержке собачьих упряжек и механизированного транспорта. Последний существенно важен для перевозки тяжелых грузов, которые потребуются экспедиции, чтобы обеспечить любую программу научных работ. Самым трудным окажется, конечно, обеспечение сейсмического зондирования толщи льда, для чего потребуется масса всякого электрического оборудования и привод для его работы, да к этому еще не меньше полутонны взрывчатки для осуществления необходимых «взрывов». Мы обыгрывали этот очаровательный замысел все то время, пока продолжалась снежная буря, однако мы ведь уже находились в экспедиции, на окончание которой должно было уйти немало времени.

Шесть недель спустя, вернувшись на остров Стонингтон, Эдди и я упомянули об этом замысле, но никто не принял его всерьез, а через несколько лет я узнал, что на базе держали пари против возможности когда-либо действительно воплотить его.

В начале 1950 года на пути домой я телеграфировал Джемсу Уорди (впоследствии сэр Джемс Уорди), ректору колледжа св. Джона в Кембридже, который был начальником научного персонала у Шеклтона и брал меня с собой в 1929 году в экспедицию в северо-восточную Гренландию. Я сообщил ему в телеграмме о своем замысле, а позже обсудил вопрос с ним лично. В то время было ясно, что пока ничего сделать нельзя, но он не забыл об этом проекте и в 1955 году сам спросил меня, интересуюсь ли я все еще его осуществлением. Он бывал также на официальных заседаниях, где присутствовал и сэр Майлс Клиффорд, бывший в то время губернатором Фолклендских островов, и так как я

тогда вел работы в Антарктиде для Фолклендских островов, то сэр Майлс предложил мне составить план перехода через Антарктиду.

Первый набросок проекта намечал путешествие партии от южного берега моря Уэдделла к заливу Мак-Мердо в море Росса — расстояние около двух тысяч миль. Партия должна была использовать гусеничные машины при поддержке самолетов и групп на собаках. На различных этапах перехода предполагалось оставлять машины, сослужившие свою службу в качестве передвижных складов. На той стороне Антарктиды, у моря Росса, особая партия должна была разведать маршрут с полярного плато вниз, через горы, к базе, устроенной в заливе Мак-Мердо. Она же должна была устроить склады продовольствия и горючего по маршруту экспедиции, чтобы таким образом исключить часть груза, которую иначе пришлось бы тащить через континент.

Такое путешествие позволило бы исследовать совершенно неизвестную область между морем Уэдделла и полюсом и нанести на карту западную сторону гор, обследованных экспедициями Скотта и Шеклтона с востока. Опираясь на базу на море Уэдделла, предполагалось устроить внутриматериковую станцию и поселить на ней зимовщиков для метеорологических и гляциологических наблюдений; эта станция была бы также главным складом, от которого основная партия отправилась бы в переход, полностью снабженная всем, что нужно. Во время перехода экспедиция должна была произвести сейсмическое зондирование и провести гравиметрические измерения, чтобы определить толщину полярного ледового щита и форму подстилающей скальной поверхности.

Следующий шаг — заручиться поддержкой тех, чьи знания и энтузиазм можно было бы использовать для развития полярных работ. Отклик многих лиц, имевших

очень мало свободного времени, был щедрым и немедленным. В начале 1956 года сформировалась комиссия из двадцати четырех членов под председательством маршала авиации сэра Джона Слессора, и из состава комиссии назначили Комитет по управлению экспедицией. Кроме того, были образованы три подкомитета, ведавшие финансами, программой научных работ и отбором персонала.

Теперь, когда экспедиция уже успешно завершена, можно оглянуться на тот начальный период с еще большей признательностью к тем, кто отдавал нашему предприятию свое время и поддерживал его престижем своего имени. Они верили в наше дело и умели предвидеть, хотя наш проект должен был казаться им скорее оптимистическим, чем способным принести плоды. Все мы, кому посчастливилось принять участие в работе в полевых условиях, глубоко сознаем, чем мы обязаны членам комитетов, так как именно их активная и моральная поддержка дала нам возможность приступить к делу.

Контр-адмирал Ч. Р. Л. Парри стал секретарем Комитета и немедленно организовал Управление, которому предстояло служить костяком нашей деятельности в Англии.

17 февраля 1955 года правительство объявило о предоставлении нам фонда в 100 000 фунтов ; за этим последовали решения о финансовой поддержке со стороны Новой Зеландии, Южной Африки и Австралии. Позже Новая Зеландия приняла на себя ответственность за экспедиционную партию на стороне моря Росса и базу Скотт. Это повлекло за собой много работы для правительственных организаций, в особенности для новозеландского военно-морского флота, который приобрел судно «Индевр» и сформировал его команду (капитан Т. Керквуд), для новозеландских военно-воздушных сил, выделивших четырех человек и самолет

«Остер», и для новозеландского почтового ведомства, которое передало нам необходимое радиооборудование и обеспечило связь.

Многие другие организации помогли проектировать и строить базу Скотт; на ней должны были поселиться не только члены Трансантарктической экспедиции, но еще и посланные департаментом научных и промышленных исследований ученые, работа которых должна была составить вклад Новой Зеландии в проведение Международного геофизического года.

Четыре правительства Содружества наций вместе предоставили нам наличными деньгами 187 000 фунтов , но все же нужно было найти и другие источники, чтобы покрыть остающуюся часть сметной стоимости, то есть еще свыше 500 000 фунтов .

До первой мировой войны обычным способом снаряжения экспедиций было шефство над ними частных лиц; ведь частной поддержкой пользовались также и различные искусства и науки. Сейчас эту роль взяла на себя промышленность в лице многих фирм как в Великобритании, так и в Новой Зеландии. То, что в конце концов фирмы, оказавшие нам поддержку, могли получить некоторые выгоды, если наша экспедиция будет иметь успех, мы считали лишь слабым вознаграждением за весьма практические проявления веры в экспедицию, когда она находилась еще в ранней стадии планирования и была уязвима для всяких сомнений и критических нападок, окружающих любое новое предприятие. Сотни фирм помогли экспедиции материалами и деньгами.

Кроме промышленности нас щедро поддержали различные фонды и общества. Первый дар пришел от Королевского географического общества — дар бесценный, так как служил фактическим свидетельством интереса Общества. Позже Фонд Гревса и Фонд Эвереста пополнили наши медленно

нараставшие ресурсы значительными суммами. Когда сэр Антони Идеи стал премьер-министром, он помог экспедиции, обратившись к публике с призывом и рекомендацией поддержать наше дело. Отклики были щедрыми и неослабевающими. Почти четыре тысячи школ приняли участие в сборе денег на экспедицию.

Сама экспедиция была оформлена как компания с ограниченной ответственностью, которой был присвоен статус благотворительной организации. Это позволило нам зарабатывать деньги на покрытие расходов продажей брошюр, книг, выступлениями по радио и использованием других прав. В целом доход от этих источников составил около одной пятой всей потребной суммы.

Вскоре начались муки подбора будущих участников экспедиции. Уже довольно давно лился поток заявлений, главным образом из Англии, но были обращения также из Канады, Новой Зеландии, Австралии, Южной Африки, различных европейских стран и даже из Нигерии, Пакистана, Индии и Цейлона. При отборе руководствовались некоторыми основными принципами, но иногда оказывалось, что они друг другу противоречат. Каждый признанный годным для такого предприятия кандидат должен быть физически в форме и обладать уравновешенным характером, столь необходимым в трудных, меняющихся условиях полярного путешествия. Он должен быть особенно квалифицированным в своем деле, но в то же время уметь выполнять работу в других областях, если возникнет в том необходимость. Он должен быть готов в порядке очереди варить еду, мыть посуду, убирать и вообще выполнять любую тяжелую или неприятную работу на базе.

Естественно, что наличие предшествующего опыта в полярном деле представляло собой большое преимущество, так как браться за такую задачу, не имея

в составе экспедиции большой доли опытных людей, было бы неразумно. Из всего этого видно, что отбор людей был нелегким делом, но с двумя категориями подавших заявления можно было покончить сразу. Во-первых, неизбежно приходилось отвести тех, кто не имел научных или технических знаний: число участников экспедиции было слишком мало, чтобы в их число включать тех, кто мог внести в дело только свой энтузиазм. При этом мы потеряли множество потенциально превосходных полярных путешественников. Во-вторых, люди с опытом были известны по уже выполненной ими полярной работе, и было нетрудно отвести ряд должностей таким людям.

Мы предусмотрели, что отобранные полярники будут поступать в наше Управление и помогать в получении и подготовке оборудования, которое потребуется в их области работы. Благодаря этому те, кому предстояло пользоваться определенным оборудованием, сами отвечали за его поступление и были довольны, зная, что они сами должны проследить за соответствующим исполнением своих собственных требований.

Первым прибыл 28-летний Дэвид Стреттон, ставший моим заместителем, и на него легла грандиозная задача составления списков запасов, обсуждения наших особых нужд с поставщиками и координации с правительственными агентствами вопросов упаковки и отправки всего комплекса оборудования и материалов. Двухлетний опыт работы геологом на Земле Грейама очень пригодился ему теперь, так как Стреттон мог оценивать нужды экспедиции и предвидеть трудности, какие могут возникнуть из-за различных предметов, если они не вполне будут подходить для использования в Антарктике.

Вскоре за ним появился Дэвид Пратт, 30 лет, который немедленно принял на себя технический отдел и стал ведать нашим транспортом и горючим для него.

Во время войны он служил во Франции в тыловом подразделении Королевских технических войск, хорошо знал гусеничные машины, а после войны окончил с отличием инженерный факультет в Кембридже. Высокий, деятельный, полный идей, он обладал даром убеждать ничего не подозревающих людей делать гораздо больше того, что они собирались сделать, знакомясь с его проектами. Несомненно, именно благодаря его неустанной непоколебимой энергии громадная работа по нашим транспортным машинам в Англии, Норвегии, в Антарктиде была закончена за то короткое время, которым мы располагали.

Новозеландские военно-воздушные силы согласились оказать нам весьма значительную помощь, выделив четырех человек, два специально оснащенных самолета «Остер», главное оборудование для радиосвязи и радиомаяки. Другой самолет— «Оттер» — был куплен экспедицией в Канаде и совершил затем перелет в Англию через Гренландию.

Наше Управление почувствовало облегчение, когда к нам поступил на должность старшего пилота Джон Льюис, обязанностью которого было играть роль связного между экспедицией и министерством авиации и координировать получение самолетов, запасных частей, радиооборудования и различных необходимых припасов. Льюису было 33 года, у него был опыт полетов в Антарктике, когда он работал на острове Десепшен и позже, в 1949—1950 годах, на аргентинских островах. Он был неизменно весел, и мы никогда не забудем его восторга, когда с него сняли мерку для защитного костюма и он, узнав свои основные размеры и их соотношения, радостно объявил: «Зовите меня грушей!» Когда он летал на «Остере» с шасси на поплавках, казалось почти невероятным, что маленький самолет может оторваться от воды, имея на борту солидную фигуру Льюиса да еще пассажира. В самом деле, если

пространство воды для разбега было мало, то он иногда летал один, не беря на борт никого, чтобы избежать риска врезаться в лед в конце полыни.

Второму пилоту Гордону Хэслопу было 32 года. Хотя он служил в новозеландских воздушных силах, но у этого новозеландца был большой опыт полетов на многих различного типа самолетах в отдаленных краях. Веселый, склонный на вечеринках запевать мелодичные маорийские песни, он скоро завоевал полное наше доверие к его умению вести самолет в действительно нелегких и неожиданных условиях, к его способности быстро ориентироваться в случае самых необычайных происшествий.

В числе новозеландцев был еще Питер Уэстон, который в свои 34 года имел уже опыт ухода за самолетами в Антарктиде в составе норвежско-англо-шведской экспедиции 1950/51 года. Уэстон весил около 100 килограммов — больше всех в нашей партии; с непоколебимым спокойствием он нес полную ответственность за поддержание в летном состоянии наших самолетов в очень трудных условиях. И самолеты ни разу не подвели нас.

Министерство авиации прикомандировало к нам Тэффи Уильямса, который должен был отправиться в качестве радиста с передовой партией, а затем остаться на вторую зиму. Уильямсу было 35 лет, он отвечал за всю связь, поддерживая ее между нашими базами и полевыми отрядами, наряду со сношениями с внешним миром. Небольшого роста, всегда с сигаретой, за исключением периодов, когда он проигрывал пари, что может бросить курить, он стал широко известен в эфире своим певучим валлийским акцентом и характерной манерой вступления от имени базы в связь с Лондоном. Тэффи совершенно не трогало ничто происходившее за стенами комнаты радио. В жизни базы он играл важную

роль; в конце экспедиции он совершил перелет через весь континент на базу Скотт.

Один за другим все четыре новозеландца присоединились к нам и приступили к работе, каждый на своем месте, зная, что от них в большой степени будет зависеть успех или неудача экспедиции в полевых условиях.

Наше Управление в Лондоне помещалось на Виктория-стрит, 64, на верхнем этаже, и занимало пять маленьких, скудно обставленных комнат. Временами в них работало до девятнадцати членов экспедиции и комнаты бывали переполненными и набитыми до того, что в них можно было только стоять. Комнаты почти никогда не пустовали, так как работа шла до поздней ночи и продолжалась без перерыва на уикенды по многу недель. Постепенно комнаты заполнялись всякими предметами: бичами для собак, образцами штормовок, спальными мешками и всякими рационами неприкосновенных запасов, присланными для испытания. Последние часто доказывали свою пригодность, помогая работавшим во время уикендов дожить до открытия магазинов в понедельник.

Мы очень гордились тем, что королева взяла над нами шефство, и ее портрет с собственноручной подписью висел в главной комнате; но стены меньших комнат покрылись плакатами, вырезками из газет, инженерными графиками и фотографиями; на двери Дэвида Стреттона снаружи был большой бант из красной ленточки!

Наш секретарь первым делом вывесил над дверью табличку с известным изречением герцога Веллингтона:

«Если бы я пытался отвечать на массу пустяшной корреспонденции, которой меня заваливали, то это закрыло бы мне доступ к серьезному занятию кампанией».

С самого начала нас великолепно поддерживали энтузиазм, способность к сосредоточенной тяжелой работе и веселое, бодрое настроение поступивших к нам девушек, терпеливо и не озлобляясь выдерживавших непрерывную нагрузку и преодолевавших телефонный барьер, который отпугнул бы многих. Это создавало вокруг крепкое ощущение «семьи» и взаимную привязанность; ей предстояло развиться, когда мы были в походе, в чувство глубокого доверия к базе на родине, в уверенность в том, что они понимают наши нужды.

Двадцатисемилетний Кен Блейклок с четырехлетним опытом зимней работы в Антарктике был назначен руководителем передовой, рекогносцировочной, партии. Он был одним из двух геологов, работавших со мной в 1948—1950 годах на острове Стонингтон, и еще два года пробыл в Хоуп-Бей вместе с Дэвидом Стреттоном. Блейклок имел весь опыт, необходимый для присмотра за недавно прибывшей партией, очутившейся в трудных условиях. Хотя он и понимал необходимость в транспортных машинах, но в душе был за собак. Ему предстояло на собаках обследовать горы Шеклтона, и впоследствии он и Ион Стивенсон впервые после Амундсена, то есть после 1911 года, достигли полюса на собаках.

Заместителем Блейклока был Ральф Лентон, 32 лет; в январе 1948 года он прибыл со мной в Антарктиду, с тех пор зимовал там пять раз на различных базах. На нем в первую очередь лежала постройка зданий в Шеклтоне, но его умение выполнить любую работу оказалось чрезвычайно полезным, и, между прочим, он стал нашим лучшим поваром. Он был страстным радиолобителем, и его характерную манеру работать ключом легко узнавали на всех антарктических базах в течение многих лет. Он участвовал во всех радиоработах на базе и, как и Тэффи Уильяме, совершил потом перелет на базу Скотт на самолете. Во время

перехода через континент Ральф был нашим единственным радистом.

В передовую партию вошли три метеоролога. Тони Стюарт, 32 лет, — руководитель работ по программе в целом; он пришел к нам из военно-морского колледжа в Пенгборне, где преподавал физику. Стюарт имел опыт работы с шарами-зондами для верхних слоев атмосферы, полученный на судах службы погоды в Атлантическом океане. Маленького роста, хорошо сложенный, он, казалось, так же естественно носил комбинезон или штормовку, как и безукоризненный городской костюм.

Питера Джеффриса нам одолжило метеорологическое управление министерства авиации. На этого спокойного, несколько замкнутого человека хрупкого телосложения можно было всегда положиться в любом взятом им на себя деле. Ему было 24 года, и работа на судах службы погоды в Атлантическом океане наделила его умением жить в маленьком, изолированном коллективе. К сожалению, ему не удалось приступить к выполнению метеорологической программы по верхним слоям атмосферы, работая в рекогносцировочной партии, так как были утрачены необходимые материалы, и он поступил на базу Королевского общества в Халли-Бей, где и показал в следующем сезоне полностью свое умение работать.

Южная Африка прислала нашего третьего метеоролога. Ханнес Лагранж, 28 лет, прибыл из бюро погоды в Претории. Для нас это была поначалу «темная лошадка», но оказалось, что он был настолько же приятен по складу характера, насколько высок и крепок по сложению. Служба на метеорологической станции Южно-Африканского Союза на острове Марион подготовила его к нашему образу жизни, и, будучи дотошным и старательным, он без затруднения справлялся со своей работой.

Рой Хомард, 34 лет, откомандированный к нам из Королевских электротехнических и механических войск, должен был идти с передовой партией в качестве инженера. В 1953—1954 годах он провел год в Британской северогренландской экспедиции, где показал себя настоящим мастером по уходу за механизированным транспортом в условиях очень низких температур. В этой экспедиции Хомард производил замену двигателей на гусеничных машинах «Уизел» («студебеккер») при температуре минус 45°, но это не пугало его, и он решил попробовать свои силы в Антарктике. Маленький, ладно скроенный, с чутким сном, неутомимый работник, он, хотя его опыт был приобретен на «Уизелах», явно перенес свою любовь на вездеход «Графство Кент» (системы сноу-кэт), названный так в честь места рождения Роя, и эту машину он провел через весь континент. Восьмым членом передовой партии был Райнер Голдсмит, его все называли Райно. Райно был высокий молодой человек, 28 лет, со склонностью искать во всяком деле новые пути. Как доктор он заботился о здоровье зимовавшей партии и выполнял программу физиологических исследований, но, кроме того, весной присоединился в нескольких поездках на санях к Кену Блейклоку.

Еще одним новозеландцем у нас был Джордж Лоу, 31 года. Когда-то он работал учителем, но потом участвовал в экспедиции на Чо-Ою и в успешном восхождении на Эверест. Отличное умение обращаться с фотоаппаратом позволило ему занять место нашего официального фотографа. Его прекрасные снимки вызывали восхищение у многих, но, к сожалению, сохранилось очень мало фотографий его собственной высокой нескладной фигуры. Когда удавалось уговорить его и Гордона Хэслопа спеть на вечеринке, то их исполнение дуэтом маорийских песен было у нас любимым номером.

Летом закончились переговоры в Новой Зеландии об организации партии на стороне моря Росса. Комитет моря Росса формировался в Веллингтоне как дополнение к Лондонскому комитету по управлению экспедицией с соответствующими подкомитетами по специальным вопросам. Начальником партии моря Росса назначили сэра Эдмунда Хиллари; эта партия должна была организовать базу для экспедиции в заливе Мак-Мердо и заложить промежуточные склады между этой базой и полюсом.

К началу ноября в адрес правительственных агентств начала поступать масса экспедиционных припасов для погрузки на канадское промысловое судно «Терон» (капитан Харальд Маро), зафрахтованное для доставки экспедиции в море Уэдделла. Теперь месяцы раздумья, уговоров, составления списков, писания писем обрели конкретную форму в виде тысяч ящиков, начавших заполнять трюмы судна. Пространство палубы заняли сотни бочек с горючим, два самолета, сноу-кэт, 24 собаки, кислородные и ацетиленовые баллоны, печные трубы и сотни других вещей. Чтобы перейти с одного конца судна на другой, нужно было перелезть через весь этот ассортимент, а во всех каютах громоздились личные вещи персонала.

Наступило время прощаться с семьями и с домом 64 на Виктория-стрит. Уезжавшие надеялись, что для остающихся наступит некоторая передышка после суматохи и работы допоздна, которую они терпеливо вели последние месяцы. Мы так дружно трудились все вместе, что казалось, будто здесь остается часть самой экспедиции. Прочное единство целей, выкованное совместно полевыми партиями и Управлением экспедиции на родине, в последующие три года не раз оказывалось большой силой, действовавшей в моменты непредвиденных напряженных ситуаций.

## Глава 2

### Путешествие на «Тероне»

Как только «Терон» в понедельник 14 ноября 1955 года отошел вниз по Темзе от Милуоллского дока, отдельные группы и небольшие скопления народа, стоя на пристанях и пирсах, стали махать нам платками и кричать прощальные слова и пожелания удачи, а буксиры и пароходы свистками выражали свои добрые напутствия.

Когда удивленный этим капитан понял, что происходит, наша сирена начала гудеть в ответ. В этот момент, я думаю, все мы, и экспедиция и команда, осознали, что нам желает успеха вся страна и наш долг в ответ сделать все, что только возможно.

Тремя милями ниже Грэйвсенда мы приняли на борт тонну взрывчатых веществ и несколько предметов, прибывших в последнюю минуту. Затем мы взяли курс на Сент-Винсент, один из островов Зеленого Мыса, где должны были заpastись пресной водой перед долгим переходом через экватор в Монтевидео. Когда мы прибыли туда 9 декабря, к нам присоединились сэр Эдмунд Хиллари и Боб Миллер, который должен был замещать его. Вместе с новозеландским майором авиации Джоном Клейдоном, который был уже с нами на борту, они должны были сопровождать нас, чтобы приобрести за лето опыт пребывания в Антарктике, до того как приступят к своим собственным задачам на другой стороне континента.

Из Монтевидео мы пошли на остров Южная Георгия в последний наш порт захода, перед тем как окунуться в антарктические льды. В 5 часов утра 16 декабря «Терон» осторожно входил в Грютвикен, где на мысе Короля Эдуарда находится правительственная станция.

Управляющим там был Роберт Спиви, который в 1948—1950 годах провел со мной два года на острове Стонингтон, в Антарктике. В полумиле оттуда, на китопромысловой станции, управляющим был Кеннет Батлер; он тоже провел два года на Стонингтоне до меня и Спиви. Многие из моей партии были хорошо знакомы с ними обоими, и наше прибытие стало поводом для общей встречи, в которой принимали участие вся экспедиция и многие из командного состава судна.

Нашим главным делом в Грютвикене было поставить крылья на одном из двух самолетов «Остер», находившихся на судне, и провести испытательный полет, чтобы быть готовыми для ледовой разведки, когда войдем в море Уэдделла. Утром 18 декабря успешный полет был совершен, и на следующий день мы перешли сначала в Лис-Харбор за топливом, а потом в Хусвик — за пресной водой. На обеих станциях нас приняли очень любезно, но было ясно, что все удивлены нашим прибытием издалека с палубой, загруженной самолетами, вездеходами, собаками и бочками с топливом. Было очевидно, что лишь вежливость мешала им высказать то, что они о нас думают: они полагали, что только по счастливой случайности мы сможем когда-нибудь добраться до назначенного места со всем этим грузом.

В день отплытия от Южной Георгии мы увидели несколько высоких айсбергов; самый большой из них выступал из воды на 250 футов. На них не оказывала никакого действия зыбь, заставлявшая наше судно зарываться носом и загнавшая многих из нас на койки. 21 декабря застало «Терон» идущим курсом 163°, иногда мимо проплывали айсберги. В этот день в первый раз записали температуру ниже точки замерзания. На всем судне чувствовалось напряжение: все ждали появления льда! Капитан Маро ждал его, так как любил проводить судно сквозь льды; я и другие ждали льда: это было

интересно и создало бы ощущение, что мы приступаем вплотную к нашей задаче; многие ждали льда, так как он должен принести облегчение — прекратить бортовую и килевую качку.

22-го днем судно вошло в полосу мелкого разрушенного льда и малых айсбергов, разбросанных по поверхности воды, насколько хватал глаз. Мы правильно истолковали это как начало льдов моря Уэдделла, но только около 6 часов дня увидели настоящий лед на  $63^{\circ}50'$  южной широты,  $30^{\circ}20'$  западной долготы. Теперь, распоряжаясь с марсовой площадки, капитан Маро повел «Терон» извилистым курсом с постоянной скоростью 10 узлов, и так судно шло в течение нескольких часов. Лед, хотя и имел толщину от четырех до шести футов, был очень рыхлый; во многих местах на нем виднелись желтые пятна от диатомей, микроскопических водорослей, особенно сильно размножающихся в летнее время. В течение следующих дней по мере нашего продвижения лед становился все толще и крепче, ледяные поля все обширнее, и некоторые имели уже по нескольку миль в поперечнике. Кроме того, разводья большей частью теперь тянулись на юг и на север, что заставляло нас отклоняться от курса к югу сильнее, чем мы намеревались. Иногда под носом судна застревал громадный кусок льда (подводная глубина которого составляла, возможно, 12—15 футов), снижая нашу скорость и мешая управлению судном. Чтобы убрать эту неудобную и непокорную массу, Маро счищал ее, где удавалось, о ледяное поле.



поймать такого пингвина. К своему удивлению, Пратт обнаружил, что пингвин очень проворно убегал от него, кружась вокруг тороса. Скоро пингвин догадался взобраться на торос по мягкому снежному склону и, постояв наверху, пока Дэвид, проваливаясь в снег, лез на ним, с большой скоростью соскользнул вниз на животе по другой стороне. Дэвид, будучи не в состоянии повторить последний маневр, раз за разом падал ничком, чем очень забавлял другого, пингвина, наблюдавшего вместе с нами эту сценку.

По-настоящему трудности начались 26 декабря. Прежде всего многообещающие широкие полыньи чистой воды, через которые мы проходили, кончились; судно достигло района больших торосистых старых ледяных полей; становилось все тяжелее пробираться сквозь них. День впервые после входа во льды был солнечный, видимость — хорошей. Тем более раздражало то, что мы в полдень совсем остановились. Понадобилось четыре часа на то, чтобы высвободить судно из скопления стоявших торчком обломков льда толщиной 3 фута и 12—15 футов в поперечнике. Обломки, прижатые давлением ледяных полей и сцементированные кашей битых льдинок и мокрого снега, держали судно в тисках. Нам было важно освободить судно; в нескольких ярдах впереди была чистая полынья, с которой мог бы подняться в воздух «Остер». Когда наконец удалось добраться до полыньи и Джон-Льюис делал последние приготовления к полету, вокруг за несколько минут образовался низовой туман. О вылете не могло быть и речи, и мы стали ждать следующего дня, довольные, что самолет не успел вылететь раньше, чем нас окутал туман. Через два часа вся ледовая обстановка изменилась: два больших столбообразных айсберга стали, казалось, надвигаться на судно, полынья изменила форму и уменьшилась в размерах, и в разных направлениях появились узкие

разводья. При столь быстром движении льдов было рискованно пробовать взлететь на самолете с маленькой полыньи, и мы решили вернуться назад по уже пройденному пути: там открылись узкие каналы, позволявшие легко проходить сквозь льды.

К 9 часам вечера туман рассеялся. Яркое солнце отбрасывало длинные черные тени на поверхность освещенного холодным светом льда. Вскоре самолет стоял уже на воде, двигатель разогревался и моторная лодка, обслуживающая самолет, суетилась вокруг, расчищая взлетную полосу от обломков плавающего льда. На борту, на мостике и в рубке кишел народ. Джон Клейдон летел штурманом с радио, лампой Олдиса, сигнальным оборудованием, разноцветными ракетами Вери, дымовыми шашками и прочими «фейерверками». Радиорубка была наготове, за аппаратурой связи следил Ральф Лентон, Тэффи Уильяме обслуживал радиомаяк. В штурманской работал Гордон Хэслоп, отмечавший на карте положение самолета, а Дэвид Стреттон и Кен Блейклок сидели наготове, чтобы наносить на специальных листах ледовые данные по мере их поступления.

Разведка продолжалась час. За это время Джон Льюис, летевший на высоте 5000 футов, проследил полыньи, длинным рядом тянувшиеся на юго-восток, и сообщил, что они соединяются широкими разводьями. По-видимому, разводья простирались на 30 миль и, вероятно, вели и дальше к чистой воде, как показывало «водяное небо», до которого было миль шестьдесят — семьдесят. Через 10 минут после посадки самолет уже был снова на борту и судно спешно шло новым курсом.

Сначала мы продвигались хорошо, но скоро нас остановили настоящие тяжелые льды, небо затянуло и стало трудно различать путь впереди. Начиная с этого момента наше продвижение сопровождалось повторной сменой надежд и разочарований; на мгновение лед

расходился, мы продвигались ярдов на пятьдесят, затем через полчаса вдруг останавливались, накрепко зажатые. «Терон» все время продолжал идти к югу, хотя уже давно было решено выбираться, идя на север. Но лед так плотно окружал нас, что не было никакой возможности повернуть судно, не было и пригодных для плавания разводий, которые бы позволили идти на север круглым путем.

День за днем, снова и снова, по многу часов подряд мы все за бортом с топорами, лопатами, досками и баграми удаляли лед от бортов судна. Одни разбивали сгрудившиеся громадные льдины и выламывали их ломом, другие отпихивали баграми отделенные куски назад, в отбрасываемую винтом струю, убирая их в небольшую свободную ото льда постоянную полынь за кормой. Иногда мы взрывали небольшие заряды, чтобы взломать лед или вывести судно из того положения, в котором оно зависло, не будучи в состоянии сдвинуться ни вперед ни назад. И все это время совместное действие юго-восточного ветра и юго-западного течения продвигало лед, айсберги и судно — все вместе — на северо-запад. Я убедился по нашему сносу в 15—20 миль в день, что льды в средней части моря Уэдделла все время вращаются по часовой стрелке; некоторое количество ледяных полей и айсбергов непрерывно поступает в открытое море от северной кромки льда, в то время как остальной лед продолжает годами вращаться как твердое ядро.

Наше продвижение измерялось несколькими ярдами в день, а короткое лето быстро проходило; трудно было при этом сохранять терпение. Как сказал Хиллари: «Здесь только и нужно, что часы, отсчитывающие время в днях». Каждый день мы были заняты не только удалением льда, но и доставкой на борт не меньше тонны его, чтобы поддержать наш быстро уменьшавшийся запас воды. По многу часов уходило

также на обсуждение будущей разгрузки судна и планирование расположения открытых складов запасов, базы и построек. Говорили и об уходе за вездеходами, и об использовании специального оборудования. Нужно было еще постоянно кормить и выгуливать собак.

С 8 января направление дрейфа стало изменяться с западного на северное; в этот день судно прошло своим ходом несколько миль наконец-то в нужном направлении, но по-прежнему айсберги, которые мы за последние две недели уже стали называть по именам, оставались ясно видимыми, и все страстно желали распрощаться с ними навсегда. За все это время мы привыкли к шуму ударов стали о лед и грохоту винта, бьющего по льдинам. Первые дни казалось невозможным, чтобы лопасти, вал и машина выдержали такую нагрузку, когда на полном ходу вращающийся винт останавливался за два оборота и все судно заваливалось на бок.

Однажды я записал:

«Невозможно по-настоящему описать картину того, как судно пробирается сквозь льды. Оно набегает на скопление битого льда, загоняя под киль ледяные плиты толщиной три или четыре фута и во много ярдов в поперечнике или ставя их торчком вдоль своего корпуса. Затем, содрогаясь от удара, передняя часть корпуса наползает на ледяное поле — нос поднимается все выше и выше, и вдруг судно опускается, и по льду разбегаются трещины. Но в другой раз око зависает с поднятым корпусом, и мы отходим насад и пытаемся снова пробиться. Раз за разом повторяется этот процесс, постепенно разрушая препятствие, а судно ударяется об него, дрожит, и кажется, что оно сейчас развалится. Самые страшные звуки возникают или при ударах винта о лед, когда громовые удары этого молота сотрясают судно от носа до кормы, или при заднем ходе, когда

руль сталкивается с толстой льдиной и гидравлический предохранительный клапан визжит как бы в агонии.

В 200 милях к востоку от нас другое судно, «Тоттан», прокладывало путь на юг, имея на борту запасы и передовую партию экспедиции Королевского общества предназначенную для участия в Международном геофизическом годе. Во время нашей долгой борьбы со льдами «Тоттан» пришел на острове Южная Георгия, забрал там запасные части для машин, которые мы доставили для них из Монтевидео, и направился дальше на юг, войдя во льды далеко к востоку от того района, где мы оказались в столь трудном положении. 6 января они нашли себе место для высадки на  $75^{\circ}36'$  южной широты, и лейтенант-командор медицинской службы Дэвид Даглиш, начальник партии, начал разгрузку корабля и постройку базы Королевского общества. Впоследствии разрыв в шельфовом леднике, где была основана база, стал называться Халли-Бей. «Терон» в этот период ежедневно связывался с «Тоттаном» по радио; во время одного из этих регулярных сеансов, 15 января, в разговор вмешалось английское военное судно «Протектор» и спросило: «Можете ли вы указать свое положение и положение „Тоттана“, свой и его курс и сообщить ледовые условия?» Мы ответили: «„Тоттан“ разгружается на  $75^{\circ}36'$  южной широты,  $26^{\circ}45'$  западной долготы. „Терон“ дрейфует в направлении запад-северо-запад от точки  $57^{\circ}45'$  южной широты,  $30^{\circ}30'$  западной долготы. Скорость дрейфа — около пятнадцати миль в день. Местный лед — сплоченный пак — сейчас временно в состоянии сжатия. Надеемся, что приближаемся к краю льда на севере или на западе. Не можем поднять и воздух гидроплан, нет рядом воды. Ваше положение?»

«Протектор» находился около Порт-Локроя на западе Земли Грейама, тем не менее его капитан Джон Уилкинсон предложил свои услуги: как только корабль

пополнит запас топлива, взяв его у китобойного судна, ведущего промысел в море Беллинсгаузена, он пойдет к кромке льдов к северу от нас. Там он сможет сообщить нам, где ближайшая чистая вода, и, пользуясь своими вертолетами, разведать наиболее легкий для нас проход сквозь льды.

18 января. «Терон» продвинулся вперед приблизительно на две и три четверти мили, и тут нас остановили два ледяных поля с высотой подводной части около пятнадцати футов.

Повторно атакуя ледяное поле, чтобы разломить его, судно застряло на льду. Само по себе это не было страшно, так как мы были уверены, что, откалывая и взрывая лед, сможем высвободить судно, но, к несчастью, когда мы попытались оттащить огромные куски льда с помощью задней лебедки, лед внезапно подался и вращающийся винт захватил трехдюймовый стальной канат. Несмотря на все наши усилия, намотавшиеся четыре витка каната не удалось снять с вала и пришлось оставить висящим на валу конец 12 футов длиной. Сквозь прозрачную воду было видно, что канат как будто втиснулся между винтом и кормовой дейдвудной втулкой.

Чем это кончится, мы не знали. Может быть, канат повредит втулку или ослабит сталь вала, поцарапав его поверхность; впрочем, мы надеялись (а сделать ничего больше нельзя было), что канат сам растреплется и отпадет. И действительно, через некоторое время, когда винт, вращаясь, бил канатом по корпусу, создавая беспокоивший нас стук, свисавший конец оторвался и шум прекратился. Возникли другие проблемы, и мы забыли о винте.

Работы на льду продолжались всю ночь, но узкое разводье, по которому судно шло между тяжелыми ледяными полями, поворачивало так круто, что ему нелегко было следовать этим поворотам. Судно все

время шло то передним, то задним ходом; «Герон» ударился о сплошной лед, и руль так согнуло, что на следующий день, когда капитан Маро повел судно в более легких ледовых условиях, он обнаружил, что оно слушается руля при повороте налево только примерно до  $6^\circ$ . Весь день он пытался вести судно в этих условиях, но это оказалось почти невозможным, и стало ясно, что при существующих ледовых условиях мы вообще продвигаться не сможем.

Поздно вечером Маро решил поступить так, как много лет назад на гораздо меньшем судне поступил его отец, то есть попытаться согнуть руль в обратную сторону в правильное положение, умышленно наехав кормой на сплошное ледяное поле. Трижды он пробовал осторожно проделать этот маневр, но безрезультатно; тогда, рискуя всем, он с силой врезался в лед.

Оглядываясь назад, понимаешь, что то была ситуация, когда судьба всей экспедиции висела на волоске. Конечно, единственная альтернатива этому риску состояла в беспомощном движении среди льдов в надежде, что судно выйдет из них до того, как море замерзнет, но без единого шанса основать нашу базу. Однако смелость капитана оказалась вознагражденной: руль вернулся почти в нормальное положение (фактически с поправкой вправо в  $5^\circ$ ). Это позволило выйти к полынье — первой, которую мы увидели после трехнедельного перерыва.

Оказалось, что длина полыньи — около 350 ярдов — как раз достаточна, чтобы «Остер» мог оторваться. Взлет предстоял нелегкий, так как в середине полыньи был изгиб, который сам по себе затруднял разбег.

Очередь лететь была Джона Клейдона и он сказал нам по радио, когда, разогревая двигатель, водил самолет кругом по полынье, что сначала сделает пробный пробег, чтобы знать, как самолет будет вести себя на искривленном пути пробега.

Все наблюдали, как он начал этот пробный пробег, и вдруг стало ясно, что он собирается сделать попытку взлететь. Когда самолет прошел через искривление, изогнутые волны от его поплавков побежали поперек неподвижной воды полыньи. Вот он все ближе и ближе к кромке льда в конце полыньи — казалось невозможным, что он поднимется над ней, и летчики наши, я уверен, едва осмеливались смотреть. В последний момент в нескольких футах (а не ярдах) от кромки самолет оторвался от воды. Впоследствии Клейдон сказал нам:

— Я должен был взлететь на первом разбеге, я не посмел бы пробовать еще раз.

В продолжение трех часов Клейдон летал на высоте 5000 футов, сначала на северо-запад, потом на восток, потом на север. Все время его сообщения по радио наносили на карту. Сначала они были очень мрачными, потом, когда он уже летел на юг, к судну, становились все более обнадеживающими. В 50 милях к северу от нас он обнаружил легкий, несплоченный паковый лед с полосой проходимого льда, тянущейся на юг до точки в 20 милях к западу-северо-западу от нашего судна.

Вскоре он пошел на посадку, разделив свободную поверхность воды с несколькими китами, которые всплыли, пуская фонтаны и, видимо, протестуя против этого существа из другого мира.

Как только самолет подняли на борт, наше судно начало пробиваться к западу, туда, где Клейдон обещал более легкие условия плавания. Скоро мы расчистили себе путь, пробившись сквозь тяжелые ледяные поля в район тонкого льда толщиной всего два фута; нормально «Терон» ломает такой лед совсем легко, но море Уэдделла сделало еще одно последнее усилие задержать нас: весь этот район оказался областью сжатия, мешавшего льду расступаться перед судном. Лед оказался слишком толст, чтобы легко было справиться с ним вручную, слишком тонок, чтобы

успешно взрывать его, так как взрыв просто создавал крупные дыры во льду, не образуя в нем трещин. Мы работали до 3 часов 80 минут утра и успели очистить ото льда один борт судна. Затем лед внезапно опять сомкнулся и пять минут спустя снова оказался крепко прижатым к бортам «Терона».

Продолжать в этих условиях высвободить судно не имело смысла, так как лед снова и снова передвигался бы на свободное место, нагромождаясь большими массами непосредственно у судна и тем еще более затрудняя выход из льдов. Позади нас исчезли и след прохода, и та полынья, с которой взлетел самолет. Повсюду открывались и закрывались небольшие трещины, и груды раздавленного льда поднялись до высоты палубы «Терона». И вдруг во второй половине дня 22 января сжатие ослабело, лед, измазанный ржавчиной от стали, к которой он прижимался, разошелся, как треснувшая скорлупа, и мы оказались на свободе и начали постепенно ползти вперед, в район с более легкими ледовыми условиями.

В этот вечер мы были счастливы тем, что безостановочно двигаемся на север со скоростью от трех до пяти узлов, отталкивая со своего пути льдины.

Тем временем «Протектор» приближался, заканчивая свой 1000-мильный переход от Земли Грейама. Каждый час мы включали свой радиомаяк, направляя на себя «Протектор»; мы надеялись, что очень скоро он сможет сказать нам, каков край льда к северу от нас. Ни мы, ни «Протектор» уже неделю не видели солнца, и наше взаимоположение явно нуждалось в уточнении; утром 23 января один из вертолетов «Протектора», отыскивая наше судно, пролетел 50 миль к югу. Установить с вертолетом связь нам не удалось; было ясно, что наши суда разделяет большее расстояние, чем мы думали.

Второй полет вертолета после полудня был успешным, и мы вскоре уже махали руками воздушным

разведчикам и говорили с ними по радио. Они сообщили, что «Терон» находится еще в 50—60 милях к югу от кромки льдов. Только к 8 часам судно уже в открытом море подошло к «Протектору».

Вечером капитан Уилкинсон прислал китобойную шлюпку, чтобы доставить нас на борт «Протектора». Один за другим мы взобрались по 20-футовому веревочному трапу на палубу корабля.

Когда дошла очередь до Эда Хиллари, то мы услышали, как матрос сказал ему: «Держитесь крепко, сэр! Вы как? Сможете справиться?», а за этим замечание старшего шлюпки: «С ним-то все в порядке. На Эверест кто взобрался?» На борту корабля нам устроили царский прием. Потом нас отвезли в полном порядке обратно на «Терон» вместе с несколькими ящиками пива, оказавшимися весьма кстати.

## Глава 3

# Разведка места для базы

В половине первого, в ночь на 24 января, «Терон» расстался с «Протектором» и снова повел атаку на Антарктиду. Мы намеревались следовать вдоль кромки льда на восток в надежде найти тот район более чистой ото льда воды, который позволил «Тоттану» достигнуть берега за три недели до нас. Весь день судно шло с постоянной скоростью 12 узлов по спокойному морю. В нескольких сотнях ярдов к югу от курса «Терона» ледяные поля внешнего края льдов колыхались и сталкивались друг с другом на небольшой волне, а мы, не желая входить во льды, пока не появится действительно чистая вода, постепенно отходили все дальше на север.

В эту ночь судно проложило себе дорогу на восток сквозь отдельные полосы несплоченного пакового льда, затем направилось на юго-восток, прямо к мысу Норвегия, где мы надеялись найти берег. Главная причина, почему нужно было держаться поближе к земле, заключалась в том, что мы хотели использовать заприпайную полынью, которая образуется летом вдоль берега под влиянием течения и дующих с суши ветров. Найдя эту «прибарьерную» полынью, можно было рассчитывать идти по ней далеко на юг, может быть даже до южного берега моря Уэдделла.

Утром 26 января мы встали, нетерпеливо ожидая в первый раз увидеть утесы берегового ледяного барьера. Летные условия казались идеальными, видимость — 10 миль, волнения не было, лишь небольшая рябь, такая, что самолет, поднимаясь на ней, обнажал лишь реданы поплавков. При приближении к берегу видимость снизилась до двух миль, и вскоре стало невозможно

разглядеть мыс Норвегия сквозь несущиеся над водой снежные шквалы. Летать было определенно немыслимо, и так как мы не могли позволить себе тратить время на ожидание лучшей погоды, то повернули и пошли курсом на юг вдоль кромки широкой полосы сплошного льда, спаянного с невидимым берегом. В течение десяти последних дней облачное небо мешало нам определить свое местоположение по солнцу, и, так как не удалось увидеть мыс Норвегия, пришлось мириться с тем, что мы знали точку, где находились, лишь с точностью в 30 или 40 миль .

Сначала наносить положение ледяного барьера можно было только с помощью радара, так как берег нельзя было разглядеть из-за снега и плохой видимости, но скоро лед, спаянный с берегом, заставил нас отходить все дальше и дальше от барьера, пока наконец судно не оказалось идущим по чистому ото льда проливу шириной 20 миль примерно в 15 милях от берега. Повсюду вдоль нашего курса были разбросаны огромные столообразные айсберги, сидящие на грунте или плавающие. Особенное скопление их встретилось в том месте, где когда-то в море Уэдделла выступал на 50 миль огромный ледяной мыс Стенкомба — Уиллса, открытый Шеклтоном в 1915 году. Когда наше судно пересекало то место, где когда-то находился этот гигантский ледяной язык, мы были уверены, что множество стоящих на грунте и наклонившихся айсбергов представляют собой его разрушенные остатки.

К вечеру 27 января «Терон» находился милях в сорока к северу от Халли-Бей. В эту ночь судно шло при прекрасной погоде вдоль великолепного ледяного барьера, впереди которого лежал широкий пояс сплошного морского льда. В нашем воображении барьер казался похожим на меловые утесы Дувра с песчаным

пляжем, отбеленным постоянным солнцем, а нежащиеся на солнышке тюлени напоминали пляжных отпускников.

Ледяной барьер представлял собой передний край шельфового ледника, массу льда на плаву, спаянного с берегом, и толщиной от нескольких сот до полутора тысяч футов. Поверхность шельфового ледника обычно ровная или слегка волнистая. Временами большие или малые массы льда отрываются от кромки и уходят в море в виде столообразных айсбергов.

При приближении к Халли-Бей начали появляться небольшие заливчики или расщелины в ровном ледяном барьере — стене шельфового ледника. Каждый из таких заливчиков сохранял свой маленький кусок морского льда, от которого почти до верха находившегося позади ледяного барьера тянулись, образуя склон, снежные наносы, но дорогу, ведущую на самый верх, мы увидели, только когда достигли бухты Халли-Бей. Наконец за мысом из 90-футовых ледяных утесов на краю морского льда показались две машущие руками черные фигурки.

Дэвид Далглиш и один член его партии, Джордж Лаш, вышли, чтобы проводить нас на базу, находящуюся милях в двух от берега и с моря невидимую. Скоро с «Терона» спустили лодку, чтобы она забросила ледовые якоря и доставила обоих к нам на борт. Пока мы обменивались приветствиями, одна партия спустила с борта «Остер», другая готовилась отправиться на охоту за тюленями, а еще одна принялась за обычный сбор льда для пополнения запаса воды.

Ясно было, что наша первая важная задача — установить с воздуха, можем ли мы тоже использовать Халли-Бей как место для устройства базы, если не удастся достигнуть шельфового ледника Фильхнера на южном берегу моря! Уэдделла. Халли-Бей — хорошее место для высадки, и координация работы двух экспедиций на одной площадке дала бы ряд преимуществ; оба наши комитета думали об этом еще на

родине. С другой стороны, основав базу здесь, мы добавляли не меньше 200 миль к трансконтинентальному переходу. Хотя я твердо намеревался продолжать путешествие к югу, чтобы попытаться достигнуть запланированного местоположения нашей базы, было все же желательно уже сейчас установить, ведет ли от Халли-Бей приемлемая дорога в глубь материка. Если бы оказалось, что такая дорога есть, то мы знали бы по крайней мере, что существует удовлетворительная площадка для базы к северу от намеченного места. С другой стороны, если бы воздушная разведка показала, что местность вглубь от берега непроходима, то мы должны были бы для высадки использовать место к югу отсюда, даже если оно окажется крайне трудным.

Из-за низкой облачности Джон Льюис и я были вынуждены лететь на высоте от 800 до 1000 футов над поверхностью льда. Наш курс лежал на юго-восток к северному краю большого ледника Досона — Ламтона. Мы знали, что ледник этот доходит до моря к югу от Халли-Бей, и я подозревал, что он преградит нам путь на юг. В то же время я надеялся увидеть соединение плавающего шельфового ледника с материковыми льдами, так как можно было ожидать, что там окажется непроходимая, изрезанная трещинами область.

В полете, когда мы углубились от берега, можно было едва различать внизу на поверхности заструги, в то время как далекий горизонт периодически исчезал за обрывками облаков, под которыми летел наш «Остер». Но вот вдалеке стали заметны какие-то нарушения ровной поверхности, и вскоре мы уже летели над складчатой и трещиноватой зоной, тянувшейся на восток поперек направления нашего полета. Во впадинах между высокими гребнями льда в какой-то период таяния скопились лужи воды, лежавшие теперь голубыми пятнами замерзшего льда. Они подчеркивали

непроходимость этого участка, отделявшего гладкую поверхность шельфового ледника от более высокой местности. Нигде не было видно скал.

Дальше к востоку был виден внутренний береговой край шельфового ледника, отмеченный поясом широких трещин, идущих с севера на юг. Вдали эти трещины соединялись с тянущимся на запад и на восток поясом, над которым мы летели. Хотя и не исключено, что более подробное исследование обнаружило бы дорогу через идущие с севера на юг трещины, но ясно было, что, устроив базу здесь, мы рисковали с самого начала повредить успеху экспедиции. Поэтому, еще находясь в воздухе, я решил, что только в самом крайнем случае мы устроим базу в Халли-Бей.

Несмотря на то что самолет летел на высоте всего 800 футов, облака все время закрывали от нас поверхность под нами. Наше судно стало сообщать, что над морем появились пятна тумана и видимость ухудшается. Мы неохотно отказались от мысли рассмотреть поближе трещины на материке и полетели обратно в Халли-Бей. Там на шельфовом леднике низко лежал холодный туман; он лился как беззвучный водопад через ледяной барьер и растекался по поверхности моря.

Я решил остаться здесь до середины следующего дня в надежде, что видимость улучшится и что полет далеко вглубь от берега окажется полезным. Такой полет не только дал бы нам решающую информацию; было бы не вредно и экспедиции Королевского общества лучше знать шельфовый ледник, на котором ей предстояло жить три года. По этой причине мы взяли в короткий полет в непосредственной близости от базы начальника экспедиции Далглиша. К середине следующего дня, когда подошел крайний срок нашего пребывания здесь, погода не показывала признаков

достаточного улучшения, и от длительного полета в глубь территории, к сожалению, пришлось отказаться.

Экспедиция Королевского общества, поглощенная постройкой и оборудованием своего домика, жила пока в палатках и питалась однообразно путевыми рационами, предназначенными к использованию во время поездок на санях. Угостив на борту судна членов этой экспедиции завтраком и ленчем (вторым завтраком), мы перевезли их на берег и направились на юг в поисках более подходящего места для высадки. Погода над материком оставалась нелетной, но море было синее, гладкое, как стекло, солнце пригревало все сильнее, а наше судно шло мимо сверкающих утесов барьера, изрезанных омывающим их морем и украшенных сверху изогнутыми карнизами снежных наносов. Нигде не было видно морского льда, на блестящей воде плавало только несколько больших айсбергов. Идя прямым курсом, судно вскоре отдалилось от ледяного барьера, отступившего на восток и образовавшего нечто вроде залива. Мы теперь видели, что на протяжении около сорока миль сплошной ледяной барьер уступил место трещиноватым волнистым областям, которые, казалось, часто спускаются полого к поверхности моря. Всякую мысль о высадке в таких местах приходилось оставить из-за глубоких трещин в уходящих вглубь льдах, покрывавших всю эту область. Это была местность, описанная Шеклтоном под названием ледника Досона — Ламтона. Нам казалось, что в глубине находится высокий, покрытый снегом купол, с которого лед спускается по ряду террас к северу, югу и западу. Не видно было проступающих сквозь ледяной покров скал, хотя лед как будто лежал тонким слоем, сквозь который в любом месте скалы могли показаться.

К югу от ледника Досона — Ламтона, около 76°52' южной широты, мы вышли в область активного

образования айсбергов, плавающих или разбросанных в беспорядке на грунте. В четырех или пяти милях от этого места судно Шеклтона «Эндьюренс» было затерто льдами и начало дрейфовать на северо-запад, пока в конце концов не было раздавлено ими. Отойдя немного дальше от берега, «Терон» мог пробираться сквозь западный край этой группы айсбергов. За ними широкая полоса свободной воды, по которой следовало судно, сменилась областью, забитой ледяными полями, но «Терон» все же мог прокладывать себе путь сквозь них. Наконец осталось только одно разводье, идущее на юг, и к нему капитан Маро повел судно, пробиваясь сквозь сеть сцепленных между собой ледяных полей. Достигнув прохода, мы обнаружили, что ширина его — около трех миль и что он уходит от берега, уклоняясь к юго-западу. По обе стороны чистой воды лед не был разломан, но характер его поверхности показывал, какие громадные силы действовали на лед в прошлом. Гладких участков не существовало, весь лед состоял из раздавленных, перевернутых глыб, острые углы которых выдавались на четыре-пять футов над общим уровнем поверхности. Больше всего это походило на вспаханное поле после первого прохода бороной, только увеличенное раз в двадцать.

К полуночи проход сузился до одной мили, а потом до 100 ярдов. Вода, казавшаяся под косыми лучами солнца гладкой, как стекло, покрывалась рябью от идущего полным ходом судка. Мы уже два часа шли между сплошным полем льда, спаянного с берегом, находящимся в 20 милях, и столь же массивной областью, тянущейся на запад до самого горизонта. Никогда еще я не видел такого толстого и так сильно искореженного льда, непроходимого для судна, — льда, который невозможно преодолеть никаким транспортом; даже пешком по такой хаотической поверхности нельзя было пройти больше одной-двух миль в день. Если бы

ветер и течение, раздвинувшие лед, позволили ему снова сомкнуться, то даже прочно построенный «Терон» не выдержал бы его давления. Конечно, капитан Маро знал это, но он продолжал упорно идти на юг, решительно выполняя взятую на себя задачу.

К 5 часам утра мы закончили этот опасный переход и снова вышли в область сравнительно небольших и тонких ледяных полей, но они подвергались сжатию, и прошло некоторое время, прежде чем наступивший отлив ослабил его и позволил судну начать продвижение к берегу. Вдалеке мы разглядели два-три места, где снежные склоны, казалось, спускаются до уровня моря; к ним судно стало медленно пробираться. Мы считали, что сейчас находимся на  $77^{\circ}37'$  южной широты и, значит, недалеко от залива Фазеля и шельфового ледника Фильхнера у южного берега моря Уэдделла. Джон Клейдон полетел с капитаном Маро на ледовую разведку, и, к своему удивлению, они обнаружили, что судно находится всего милях в двадцати от залива Фазеля, а ледовые условия очень хорошие. Все же мы решили обследовать близлежащие места высадки и осторожно подвели судно почти вплотную к самому низкому месту среди ледяных утесов барьера. Здесь снежный склон понижался почти до уровня палубы «Терона», и можно было бы спустить на берег вездеходы и материальную часть. Однако склон был слишком крут и дорога наверх вилась среди участков с опасными трещинами. В общем место оказалось малопривлекательным.

Пока шло это обследование, Джон Льюис улетел на «Остере» с Дэвидом Стреттоном в разведывательный рейс в глубь территории. Они сообщили по радио, что на высоте более 500 футов трещины кончились и дальше широкая ледяная равнина простирается до покрытого снегом горного хребта, вырисовывающегося вдали. Сообщения воздушной разведки о морском льде и

топографии глубинных территорий вместе с результатами обследования края льдов ясно показывали, что нужно двигаться дальше на юг и исследовать кромку шельфового ледника Фильхнера. Мы поэтому передали Льюису, чтобы он ждал нас в бухте Фазеля, и, не теряя времени, отправились в последний переход нашего путешествия, в течение которого мы прошли 2000 миль сквозь льды моря Уэдделла.

С первых дней планирования экспедиции название «залив Фазеля» ежедневно упоминалось как обозначение цели первого ее этапа. Хотя мы знали, что наша база будет построена где-то на обширном пространстве шельфового ледника Фильхнера, но название «залив Фазеля» точнее указывало цель, которой мы стремились достигнуть. Поэтому для меня по крайней мере, да, я думаю, и для всех моих спутников, это было волшебное название, выражающее достижение цели, настоящая «земля обетованная». Какое, однако, нас постигло разочарование, когда мы увидели впервые эту землю, да еще при плохом освещении, слабой видимости и усиливающейся облачности!

Волнующее зрелище для нас представляли только маленькие нунатаки: ведь это были единственные известные видимые скалы на всем берегу — от Земли Грейама в 500 милях к западу от нас и более чем на 1000 миль к северу и востоку. Но и эти нунатаки были лишь небольшими каменными плитами, диаметром самое большее в сотню ярдов, выступавшие маленькими темными пятнами на белой туманной поверхности, в которую сливались морской лед и ледники, снег и небо. Много раз позже мы ясно видели ржавые скалы, упорно противостоящие истирающему их напору бесконечных льдов — льдов, которые спускаются с крутых склонов вечно замерзшими каскадами, чтобы слиться с ледяным

языком, непреклонно пробивающим себе путь в морской лед залива. Там с промежутками в несколько лет он отрывается и уплывает прямо на запад в виде небольших айсбергов.

Тотчас же после нашего прибытия мы спустили за борт на ледяной припай партии для охоты на тюленей, а Гордон Хэслоп и я полетели на запад вдоль барьера — шельфового ледника Фильхнера на поиски удобного места высадки. С воздуха нам было видно, что судно находится в нескольких милях от самого залива Фазеля, что он заполнен большим полем сплошного льда, простирающимся на север на значительное расстояние. Обращенная к морю кромка этого льда удлиненной кривой поворачивала на запад и приближалась к утесам шельфового ледника. Очевидно, лед стоял в таком положении уже много лет: мы видели множество прочно вмёрзших в него старых полуразрушенных айсбергов. Сперва вид шельфового ледника Фильхнера не произвел на нас никакого впечатления, так как наличие постоянного морского льда у подошвы ледника привело к тому, что утесы ледяного барьера покрылись снеговыми наносами. В самом деле, казалось, повсюду пологий склон шел от морского льда до верха шельфового ледника.

По мере того как самолет удалялся к западу, становилось видно, что кромки морского льда и шельфового ледника постепенно сходились и наконец синее море подошло к подошве ледника и вдаль снова потянулись высокие утесы барьера. Повернув обратно, мы полетели низко над морем вдоль кромки ледника, пытаясь оценить его высоту и крутизну склонов, так как от этого сильно зависела способность наших тракторов втащить запасы экспедиции на избранную для базы площадку. Высота, видимо, колебалась в пределах от 25 до 100 футов, но позже мы убедились, что несколько недооценили ее. Я выбрал несколько возможных мест

высадки, наиболее подходящим из которых казалась точка на морском льду примерно в полумиле от той, где он кончался у самого шельфового ледника. Много позже оказалось, что выбор был неудачным.

В тот момент, однако, я был вполне удовлетворен найденным, и мы полетели дальше над шельфовым ледником в восточном направлении. Когда самолет приблизился к берегу собственно материка, внизу открылся хаотический пояс изломанного льда, от которого на запад тянулись громадные трещины, уходившие на три-четыре мили в шельфовый ледник. Хотя глубина этих трещин составляла не менее 100 футов, но их легко было бы обойти. По-видимому, самым серьезным препятствием на пути нашего движения к югу окажутся трещины в поясе шириной от одной до трех миль между шельфовым ледником и материковым льдом. Чем дальше мы летели, тем сильнее я начинал беспокоиться, так как, казалось, не было надежды прорваться сквозь эту сплошную сложную зону трещин. Наконец, когда мы углубились на 30 миль, я заметил сверкающую белую линию на юге. В бинокль было видно, что это ледяной обрыв, идущий с востока на запад и, видимо, соединяющийся с трещиноватой зоной, над которой летел самолет. Ясно было, что нужно продолжать полет до того места, где этот обрыв и зона сходились, так как, возможно, в углу между ними существует неизломанная зона.

Запас горючего нашего самолета, ограничивающий дальность его полета, подходил к концу, но Хэслоп продолжал лететь до тех пор, пока не оказался над западным концом большого обрыва, на который мы обратили внимание еще издали. Теперь стало видно, что этот обрыв — южная стена грандиозной трещины-ущелья, тянущейся на запад не менее чем на 20 миль и там теряющейся в низком облаке. На востоке глубокий ров трещины-ущелья сменялся широкими изогнутыми

трещинами, но в одном месте гладкий снежный участок, видимо, образовал мост через трещиноватую зону, и казалось почти несомненным, что нам удастся пробиться на юг через этот сложный барьер, который в противном случае грозил сделать весь шельфовый ледник невозможным местом для нашей базы. Во время обратного полета мы передали капитану Маро сообщение, что он должен идти на запад вдоль кромки льда. Через три четверти часа «Остер» уже кружил над «Тероном», шедшим по широкому проходу чистой воды, и вскоре благополучно сел на покрытое рябью море.

Немного спустя судно пристало к выбранному для высадки месту и ошвартовалось. Почти тотчас же Дэвид Стреттон и другие сошли на берег, чтобы разведать дорогу через узкую полосу очень старого морского льда и дальше, вверх по склону снегового наноса у кромки шельфового ледника. Стреттон сообщил, что место для базы кажется идеальным, хотя на верху шельфового ледника есть трещины шириной от 12 до 20 футов. Но они, видимо, все старые и плотно забиты снегом.

Кен Блейклок должен был остаться начальником базы на предстоящий год и следующей весной совершить первые походы на юг по суше. И важно было, чтобы он лично осмотрел препятствия, которые ему придется преодолеть. Поэтому он слетал с Джоном Клейдоном на юг и смог осмотреть трещиноватую зону и глубокую трещину-ущелье.

Утром следующего дня, 30 января, началась разгрузка при температуре — 15° С и южном ветре со скоростью 10 метров в секунду. Оставалось еще выбрать окончательное место для базы. Базу решили назвать «Шеклтон» в память сэра Эрнеста Шеклтона, который в 1914 году отправился в экспедицию с той же целью — пересечь континент и намеревался устроить свою базу на том же месте или близко от того места, куда сейчас пристал «Терон».

Когда началась разгрузка, Дэвид Стреттон и я отправились пешком, чтобы взобраться на верх шельфового ледника и пойти в глубь материка с целью подыскать подходящую площадку для базы. Пройдя полмили поперек морского льда, лежащего перед ледником, мы начали искать удобную дорогу, по которой тракторы могли бы подняться вверх.

С воздуха нам казалось, что склон снегового наноса не только невысок, но имеет еще и слабый уклон. Теперь мы обнаружили, что он гораздо круче, и потратили порядочное время на отыскание умеренного уклона. В выбранной нами точке он был порядка 1: 8, но ближе к верху несколько круче. По дороге нам встретилось несколько трещин, но все они были заполнены снегом и выделялись только как широкие неглубокие впадины с узкими синими полосками разрыва вдоль краев.

Выйдя на верх ледника, мы оценили высоту, на которой находимся, приблизительно в 120 футов над уровнем моря (впоследствии она оказалась равной 150 футам ). Здесь ровную поверхность снега покрывал тонкий твердый наст (ветровая корка), сквозь который при каждом шаге проваливалась нога. Переминаясь на месте, мы быстро погружались в снег по колена. К югу поверхность на протяжении около трех четвертей мили постепенно повышалась, а затем спускалась в ложбину, чтобы затем снова подняться к гребню в полумиле дальше. Эта система гребней и долин, по-видимому, простиралась на юг беспредельно.

Для базы нам требовалось прочное основание на участке, свободном от трещин и так расположенном, чтобы оттуда были видны какие-либо отдаленные, хорошо различимые особенности местности. Мы хотели также иметь возможность видеть море, чтобы можно было ежедневно наблюдать образование, движение и рассеяние морского льда.

Чтобы проверить плотность поверхности, мы протыкали снег длинными тонкими алюминиевыми стержнями. Оказалось, что толщина зернистого, неуплотненного снега на вершинах гребней около трех с половиной футов, а в ложбинах между гребнями — примерно 10 футов . Когда мы достигли вершины третьего гребня, море к северу от нас исчезло из виду и выдающийся ориентир, образуемый белой стеной, высоких ледяных утесов в 20 милях к западу, тоже скрылся.

В 28 милях к востоку мы все еще видели четыре темных пятна — скалы, выступающие на вертикальной поверхности льда недалеко от залива Фазеля.

Мы повернули назад, придерживаясь того же маршрута, пока снова не увидели и белые утесы, и море. К этому моменту мы уже дошли обратно до первого гребня, и нужно было решать, будет ли это место не только подходящим для постройки, но и безопасным. Известно, что от шельфовых ледников отделялись айсберги длиной от 50 до 100 миль и в 1912 году Фильхнеру, который первым достиг южного берега моря Уэдделла, пришлось разбирать свой домик, когда его унесло в море как раз на таком ледяном массиве. Наша воздушная разведка показала, что, вероятно, первым участком шельфового ледника, который отделится, будет ледник вблизи залива Фазеля. Но это, по-видимому, вряд ли произойдет скоро, и мы были уверены, что выбранный нами участок ряд лет останется непо потревоженным.

Решено было поэтому строить базу на первом же повышении местности к югу от кромки шельфового ледника, на расстоянии около одной мили от моря. Впоследствии мы установили, что площадка базы находилась на высоте 195 футов над уровнем моря, что толщина льда под нами равнялась 1500 футам и он плавает на воде глубиной 3000 футов .

Так мы закончили разведку места для базы. Следующей нашей задачей было как можно скорее разгрузить «Терон» и приступить к постройке домика раньше, чем приближающийся холодный сезон заставит «Терон» уйти.

## **Глава 4**

### **Шеклтон**

Пока мы со Стреттоном искали на шельфовом леднике подходящую площадку для строительства, разгрузка шла полным ходом. Вернувшись, мы нашли собак на привязи, размещенными на льду неподалеку от судна. Было очень приятно видеть, как они радуются тому, что снова находятся в привычной обстановке. Хотя первые приступы восторга уже улеглись, но ясно было, что собаки рады пребыванию на неподвижном льду, они ели, копались и катались в снегу. Во время морского путешествия мы ежедневно мыли конуры и вообще создавали собакам возможно более удобные условия. Но при всем том жажда в тропиках, постоянная качка судна и пребывание в тесном помещении должны были казаться очень неприятными собакам, жизнь которых до той поры проходила среди снегов и скал Гренландии. Несмотря на длительное пребывание в конурах на борту, они вышли из путешествия в хорошем состоянии, и мы гордились этим.

Кроме гренландских собак экспедиция приобрела четырех щенков, родившихся в Уипснейде. Когда они подросли, то один из них превратился в отличную лайку, но у других появились признаки сомнительного происхождения: длинные тонкие хвосты с короткой шерстью, совсем неподходящие, чтобы прикрывать ими кончик морды, худое тело, слишком длинные ноги и, что хуже всего, негустая рубашка с малым подшерстком, столь необходимым для защиты от холода. Теперь, когда им предстояло жить все время на воле при сильном ветре и при температуре постоянно ниже точки замерзания, казалось жестоким заставить их вести

такую жизнь, и мы с сожалением были вынуждены их уничтожить.

Ночью наши авиаторы провели много часов за заменой поплавков «Остера» лыжами, чтобы можно было спустить самолет за борт, где он не мешал бы операциям по разгрузке. Когда самолет стал на лед рядом с судном, Джон Льюис запустил двигатель, Гордон Хэслоп и Питер Уэстон прицепились к крыльям, чтобы придать самолету устойчивость, и он пошел к кольям, заранее приготовленным для его закрепления на главном участке льда, примерно в трехстах ярдах от судна. Нам чрезвычайно повезло, что сразу нашлась эта ровная площадка так близко от «Терона»: в течение многих недель, пока судно продвигалось среди льдов, мы искали участок, с которого наш самолет мог бы взлететь на лыжах, но не нашли ни одного, в котором не было бы вмерзших обломков подвергшегося сжатию льда.

Когда Стреттон и я вернулись, то кроме собак, самолета и другого оборудования с судна были спущены два трактора— «Фергюсон» и «Уизел». Следующей нашей задачей было опробовать дорогу на шельфовый ледник, пользуясь машиной, и надежно укрепить открытые трещины вдоль краев широких расселин. С этой целью шестеро из нас выехали на тракторе и прицепленных к нему двух санях. На одних санях стоял дизель-генератор весом 550 килограммов, на других были брусья, инструмент и флажки. Пока мы пересекали морской лед, все шло хорошо, но, как только начался крутой подъем по склону снежного наноса у кромки шельфового ледника, полозья саней глубоко погрузились в снег и тягач начал зарываться. В конце концов мы оставили генератор у подошвы склона и продолжали подъем с одними санями. У вершины склона гусеницы тягача начали проламывать тонкую корку у краев трещины, оставляя дырки, через которые мы

могли заглянуть в синюю глубину. На верху ледника поверхность была более или менее ровной, но гусеницы глубоко врезались в мягкий зернистый снег. Все же можно было продолжать двигаться, и мы решили устроить «временный прибрежный склад» на небольшом расстоянии от кромки шельфового ледника, чтобы сэкономить время, какое потребовалось бы при перетаскивании всего оборудования прямо на площадку базы.

С этой целью мы начали размечать различные дорожки для объезда выгруженного имущества, отмечая одновременно места, где оно было сложено, шестами и флажками. На первой же дорожке трактор провалился в две скрытые трещины, идущие под прямым углом к тем, которые мы видели. Это доказывало, что внешне благополучный участок далеко не безопасен и хотя было маловероятно, что машина провалится в относительно узкую второстепенную трещину, но людям будет невозможно спокойно передвигаться пешком по такому месту. Устроить временный склад еще дальше от моря значило расположить его настолько близко от базы, что все расстояние до нее можно было с тем же успехом пройти на тракторах и без двойной погрузки и разгрузки.

Мы со Стреттоном двинулись к месту, выбранному для базы, и там в соответствующих точках расставили маркировочные флажки с буквами. На обратном пути к судну мы разметили дорогу шестами, воткнутыми в снег через некоторые промежутки, чтобы при плохой видимости водители могли по ним ориентироваться.

При спуске на морской лед трактор опять проваливался сквозь перемычки нескольких трещин, и вечером я отправил группу людей строить деревянные мосты через открывшиеся щели.

На следующее утро температура была — 17° С — довольно низкая для этого времени года, и даже

неприятно низкая, так как в спокойную погоду море при такой температуре может очень быстро замерзнуть. Весь день вследствие разницы в температурах воздуха и воды туман испарения поднимался с моря, и ветер уносил его в сторону. Зрелище было удивительное: поверхность моря больше всего походила на воду в гигантском кипящем котле.

Капитан Маро несколько беспокоился, во-первых, из-за того, что море могло замерзнуть и сразу сковать судно, а во-вторых, из-за западного ветра, который мог закрыть узкий проход, через который «Терон» прошел в залив Фазеля. К счастью, в течение дня ветер переменялся на южный, и Маро согласился с тем, что если условия не изменятся, то будет разумно оставаться в Шеклтоне до 14 февраля. К тому времени мы не только разгрузим судно, но и успеем помочь рекогносцировочной партии в постройке фундамента, а может быть, и каркаса главного домика. Таковы были наши намерения 31 января, но кто мог тогда знать, какие неприятности вскоре свалятся на нас!

Утром 1 февраля началась работа под затянутым облаками небом при легком северо-восточном ветре и очень высокой температуре, было  $-0,5^{\circ}$ . В начале дня в одном из «Уизелей» что-то испортилось, а нужная запасная часть, как нам было известно, находилась на дне трюма № 2, который еще не начали разгружать. До сих пор разгрузка шла таким медленным темпом, при котором можно было все выгруженное спокойно убирать сразу с морского льда в безопасное место — на шельфовый ледник. Каким бы прочным ни казался морской лед, но выгружать и укладывать запасы непосредственно около судна было бы неправильным подходом к разгрузке. Теперь мне приходилось решать, оставить ли «Уизел» в непригодном для работы состоянии — а это значило, что у нас останется только одна машина, способная переправлять оборудование и

запасы по мягкому снегу крутого склона на шельфовый ледник, — или пойти на риск более быстрой разгрузки судна и позволить выкладывать запасы в штабели на морском льду, толщина которого в этом месте равнялась 12 футам . Из-за позднего времени года было принято последнее решение, и мы начали быстро разгружать трюм № 2.

Как только развернулась эта работа и на морском льду скопилась груда запасов, поднялся ветер и на нас начали налетать сильные шквалы со снегом с севера. После полудня разыгралась настоящая снежная буря и метель над морским льдом была такая густая, что стало необходимо расставить вехи через каждые 50 ярдов , чтобы водители тракторов находили дорогу к подошве шельфового ледника. Скоро усилилось волнение, и на лед стали набегать волны, заливая поверхность настолько, что вокруг груды запасов, лежавших в штабелях около судна, образовалось снежное болото. «Терон» терло об лед, судно сильно натягивало кормовые швартовые канаты. Все больше воды переливалось через невысокий, выступающий край льда; площадку с запасами заливало, и стало ясно, что нужно использовать всех людей до единого, чтобы спасти все, что сможем, раньше чем ящики пропитаются морской водой. Незадолго перед этим я послал сказать людям, работавшим в Шеклтоне, чтобы они вернулись на судно, так как было очевидно, что, если с севера начнет нажимать паковый лед, капитан Маро может оказаться вынужденным отвести судно от края льда.

Через час или два глубина слоя воды на большом участке льда уже достигла двух футов, и одно время мы использовали нашу шлюпку, чтобы спасти предметы, которые всплыли.

Вскоре все так промокли, что уже не нужно было стараться не ходить по воде и в снежной каше. Все это время тракторы оттаскивали как можно быстрее все

запасы и материальную часть на сухое место у подошвы шельфового ледника в полумиле от судна. Несмотря на наши усилия, сражение было частично проиграно, и вскоре несколько ящиков уже плавали, а другие оставались на месте, целиком затопленные. Что могло быть во многих из них, мы едва смели себе представить; конечно, консервы останутся неповрежденными, но радио и другое электрическое оборудование, несомненно, погибнет. Я знаю, что в какой-то момент оказался стоящим на двух совершенно затопленных ящиках с надписью «записывающее оборудование Би-Би-Си». В этот момент я увидел, что кормовые канаты «Терона» оборвались и судно начало медленно отворачивать от края льда. Я сейчас же крикнул полдюжине матросов, которые работали на льду вместе с нами, чтобы они бежали к судну и пытались вскарабкаться на борт, пока между корпусом и льдом еще не раскрылся промежуток. Шлепая по воде и барахтаясь в снежной каше, они промчались сотню ярдов до судна и только-только успели взобраться вверх по веревкам и трапам, свисавшим с борта. Довольные тем, что по крайней мере у капитана Маро сейчас в сборе вся команда, все остальные добрались до кромки льда как раз вовремя, чтобы увидеть, что судно полностью повернулось кругом, оборвало носовые канаты и медленно стало дрейфовать, уходя от нас. Постепенно метель скрыла от нас дрейфующее судно, капитан, стоя на одном из крыльев мостика, кричал нам что-то в мегафон. Мы едва разобрали слова «Мы вер-не-е-е-мся» — протяжный крик, донесшийся к нам сквозь вой ветра.

Люди, работавшие наверху, на шельфовом леднике, еще не вернулись, а у нас возникла новая срочная проблема — переодеться: нас было на льду 12 человек с насквозь мокрыми обувью и штанами, и мы не знали, сколько времени займут у судна поворот и возвращение,

чтобы подобрать нас. Собственно говоря, я сомневался, удастся ли ему подойти к месту высадки, так как, продолжая работу по спасению припасов, мы видели, как огромные вздыбленные массы сжатого льда плыли мимо, гонимые ветром и течением, вращаясь и раскачиваясь на волнах, катящихся вдоль кромки ледяного припая. Меня, главное, беспокоило то, что мы промокли и, возможно, некоторое время будем оставаться отрезанными, не сменив одежды, при низкой температуре. Пока что температура была еще высокая — минус 0, 5°, но, если бы она сильно понизилась, наше положение стало бы действительно тяжёлым.

В то время как я обдумывал, где найти укрытие и в каком из сотен ящиков, сложенных на берегу, у подошвы шельфового ледника, может лежать запасная одежда, люди сохраняли тепло в достаточной мере, таская сани, откапывая завязшие тракторы и вытаскивая ящики из становящегося все более глубоким слоя воды со снегом.

Когда судно оборвало последний канат, было четверть шестого; без четверти шесть чей-то крик заставил меня обратить внимание на море, где внезапно таинственно и беззвучно сквозь снежную бурю возник «Терон». Сначала появился нос и фок-мачта, затем постепенно все судно выступило как призрак из разрыва, образовавшегося в белой стене, оградившей все вокруг. Несколько мгновений люди на льду смотрели на судно, потом снова взялись за свою работу, как будто не интересуясь им, и я увидел, что их нужно поторопить: было ясно, что капитан Маро не сможет удержать «Терон» у края льда. Действительно, первые слова, которые он прокричал, были: «Всем придется подняться на борт на ходу судна!» Осторожно, рассчитывая каждый момент, Маро подвел «Терон» к краю льда, протискиваясь между двумя громадными дрейфующими массивами, и подошел вплотную к прежнему месту высадки. С борта свисали все веревки и трапы, какие

команда смогла набрать, и по ним мы стали карабкаться, пока «Терон» скользил мимо.

Одна веревка была сброшена на лед с носа судна. Ее схватил Гордон Хэслоп, но, когда он начал по ней взбираться, веревка повисла под бортом носа, и Гордон оказался подвешенным над бушующим морем, не будучи в состоянии перебраться через нависающий выступ. К счастью, двое из нас успели ухватить конец, пока он еще не упал в воду, и сумели втащить болтающиеся ноги Хэслопа назад, на неподвижный лед.

В трудное положение попал еще Рой Хомард, который, вскарабкавшись на борт, оказался стоящим на фальшборте у возвышающейся перед ним вертикально стенки ящика самолета. Он вынужден был оставаться в этом неустойчивом положении, в то время как судно отходило от края льда, до тех пор, пока мы смогли добраться до него сверху, с ящика, и вытащить его в безопасное место.

Теперь на борту находились вся команда и 14 членов экспедиции, остальные пять остались наверху, на строительной площадке. Эти пятеро были Дэвид Стреттон, Ральф Лентон, Дэвид Пратт, Боб Миллер и Питер Джеффрис. Так как держать судно у кромки льда было невозможно, Маро отошел в море. Судно управлялось с помощью радара: дрейфующие ледяные поля и пятна чистой воды были ясно видны на экране. Хотя я знал, что оставшиеся на берегу люди будут переживать неприятное время, я не слишком беспокоился о них, так как у них были палатки и машины, в которых можно было укрыться, и большое количество продовольствия и топлива, сложенных во временных складах. Да мы и не могли ничего сделать; поэтому я посоветовал всем поесть и отправиться сразу спать, чему все были очень рады.

В четверть одиннадцатого меня разбудил капитан Маро и сообщил, что с севера надвигается лед и нам

нужно идти на восток или на запад.

Изучив картину на экране радара, мы с ним сошлись в том, что лучше будет идти в большую замкнутую акваторию к северу и западу от надвигающегося сейчас льда. Когда судно пробилось через узкую полосу очень тяжелых ледяных полей, мы с облегчением почувствовали, что оно мается на больших волнах, так как это значило, что к северу есть обширная область чистой воды. Всю ночь мы попеременно то дрейфовали, то шли вперед средним ходом, стараясь держаться в отдалении от береговых льдов, у которых скапливалось все больше ледяных полей, пока наконец между судном и местом высадки не оказалось две мили пакового льда.

На следующий день северный ветер продолжал дуть до 3 часов дня, затем перешел сначала на северо-западный, а потом задул с юга. В 4 часа судно уже пробиралось к кромке льда при непрерывном снегопаде. Как будто чудом большое скопление пакового льда медленно ушло в сторону, и капитан Маро подвел «Терон» к прежнему месту высадки. С каким облегчением, приближаясь к нему, мы увидели движущиеся среди машин фигуры людей, собак и груды припасов.

До того как судно оборвало швартовые канаты, я часто осматривал узкие трещины, уходившие в лед от его кромки, но ни одна из них не «дышала». Я поэтому был в общем уверен, что массового отрыва льда не будет. Но видя только экран радара, наблюдая на нем смутную картину дрейфующих и скапливающихся ледяных полей, я стал испытывать неприятные сомнения. Правда лед был большей частью толщиной 12 футов, а по кромке припая мы видели лед до 20 футов и даже более, но и такой старый лед может взломаться под действием волн и шторма вроде того, какой мы испытали. Подойдя на расстояние, с которого можно было окликнуть людей на берегу, мы увидели Боба

Миллера, крутившего ручку воображаемого киноаппарата, направленного на судно и будто бы поставленного на треногу для фотоаппарата, которую мы бросили, когда бежали на судно. В следующую минуту Дэвид Стреттон, пускавший красные опознавательные сигналы, крикнул нам: «Угадайте, что у нас было на завтрак?»

Все они были в хорошем настроении, несмотря на то, что провели довольно трудную ночь. Выяснилось, что их отряд пытался добраться до судна, но, несмотря на шесты вдоль дороги, они потеряли ее в низовой метели, еще не дойдя до кромки шельфового ледника, и вполне разумно сели и стали ждать улучшения видимости. Довольно трудно пяти человекам с радио и другими принадлежностями поместиться в «Уизеле», не говоря уж о том, чтобы пытаться поспать несколько часов при температуре ниже нуля. Время от времени они включали электропечь, но оказалось, что от нее делается слишком жарко, а потом, когда ее выключали, опять страшно холодно. Каждые четверть или полчаса машину передвигали на один-два ярда, чтобы большие прицепные сани не занесло так, что их нельзя будет стронуть. Через четыре часа условия улучшились настолько, что они нашли дорогу вниз, к морскому льду. Тут-то они узнали, что судно ушло и что на неопределенное время они предоставлены самим себе.

Два или три часа они продолжали брошенную нами работу по спасению запасов, но затем вернулись на строительную площадку и набились в маленькую каморку, сооруженную накануне из нескольких ящиков как укрытие на время перерыва для еды. Теперь они обнаружили, что пятерым в этом помещении очень тесно; когда они закутались в объемистые полосы стекловаты, то вынуждены были лежать чуть ли не друг на друге. К трем часам утра холод и беспокойная ночь стали невыносимыми; поэтому они сварили себе горячее

питье из сахара и молочного порошка, а на завтрак приготовили рагу из сардин, помидоров и сахара, перемешав все это в одной консервной банке.

После такой роскошной трапезы они почувствовали себя лучше и, видя, что ветер значительно ослабел, поставили три палатки для использования их в будущем, а затем спустились вниз, на морской лед, чтобы продолжать спасение запасов. Это было в 10 часов утра; семь часов спустя они увидели «Терон», выходящий из-за пелены падающего снега и медленнодвигающийся к старому месту причала.

Впоследствии я узнал, что при обсуждении нужных и возможных направлений деятельности у береговой партии и у нас на судне возникали почти одни и те же мысли, но только эти пятеро мужчин, оставшиеся на берегу, знают, что они подумали, когда обнаружили исчезновение «Терона»; нам-то они ничего не сказали, и наше возвращение было принято как вполне естественное.

Когда судно снова стояло надежно пришвартованное, мы взялись за работу в снежном болоте, используя «Уизелы» и тракторы для вытаскивания остального оборудования, уже начинавшего смерзаться в сплошную массу. Каждый предмет приходилось буксировать на некоторое расстояние до сухого снега, где его можно было погрузить на сани. Не только были тяжелы сами ящики, полные воды, но снаружи к каждому из них пристали толстые слои снежной каши, что существенно увеличивало их вес. В этот день работу прекратили в полночь.

В течение следующих дней разгрузка шла полным ходом, причем запасы размещали в аккуратных временных складах у подошвы шельфового ледника, чтобы сэкономить затрату времени на тракторные перевозки. После шторма обширные поля пакового льда,

усыпанные большими и малыми айсбергами, непрерывно дрейфовали на запад, к счастью оставляя полосу чистой воды шириной в милю между собой и судном. Это перемещение в западном направлении оставалось постоянным, несмотря на переменные ветры, дувшие большей частью с юго-востока или юго-запада. По-видимому, течение, омывающее восточный берег моря Уэдделла и идущее вдоль кромки шельфового ледника, достаточно сильно, чтобы преодолевать обычный дрейф морского льда по ветру.

5 февраля стало ясно, что прибрежная полынья сужается и что судну, может быть, придется уйти, предупредив нас всего за час. Поэтому, поскольку оставалось выгрузить только половину материалов для домика и 25 тонн угля, мы взвинтили темп работы до максимума, а членов передовой, рекогносцировочной партии, которые должны были остаться на зимовку, предупредили, чтобы они упаковали все свои вещи и были готовы к немедленной высадке.

На тракторах, ходивших взад и вперед от судна, водителей можно было узнавать по характерным позам, в каких они сидели на подпрыгивающих металлических сиденьях. По меньшей мере в одном случае мы наблюдали, как Джордж Лоу вел трактор, держа ноги на капоте, и в то же время каким-то хитрым образом полулежал в небрежной позе на неустойчивом сиденье. Весело распевая, он исчез вдаль: трактор и сани, видимо, сами заботились о себе.

Днем капитан Маро летал с Джоном Льюисом в залив Фазеля и на север вдоль берега. Из полета Маро вернулся в неплохом настроении, так как видел с самолета к северу и в западном направлении очень много чистой воды, в то же время он заметил, что в очень толстом и на вид сплоченном паковом льду, шедшем мимо судна на запад, на самом деле имелись разводья, идущие по всем направлениям. Ночью, без

четверти два, все материалы для домика и 12 тонн угля были сложены в штабели на берегу, и мы теперь могли бы отойти, оставив рекогносцировочную партию, если потребуется, немедленно.

На следующий день, 6 февраля, разгрузка была закончена, и запасы снова начали отправлять наверх, на базу Шеклтон. Ральф Лентон начал там переделывать солидный ящик, в котором был упакован вездеход сноукэт; ящик этот должен был служить сначала временным укрытием, а впоследствии мастерской. Погода улучшилась, и вечером я полетел с Джоном Льюисом в залив Фазеля, затем в юго-восточном направлении, чтобы посмотреть, какова местность подалее от берега моря. Я всегда считал, что горная цепь в 200 милях от побережья Земли Королевы Мод и свыше чем в 800 милях к северу-западу от Шеклтона, вероятно, продолжается к югу более или менее параллельно восточному берегу моря Уэдделла. Если это так, то не исключено, что небольшие выходы скал в заливе Фазеля могут представлять собой самую южную часть продолжения этих гор, но возможно и то, что горы тянутся дальше внутрь континента или поворачивают на запад, огибая море Уэдделла с юга.

Для наших будущих походов было бы чрезвычайно важно определить топографию страны.

Когда «Остер» оторвался от взлетной полосы на морском льду рядом с судном, шельфовый ледник под нами ушел назад и вдалеке появилось несколько черных пятнышек. Это были растущие временные склады на площадке Шеклтона, и были заметны следы тракторов, идущие от них назад до края ледника, затем извилистой линией спускающиеся по крутому склону на морской лед к судну.

Мы легли на восточный курс и полетели к заливу Фазеля, постепенно набирая высоту 3000 футов. Внизу под нами был уже привычный пейзаж — морской лед и

шельфовый ледник. Меньше чем через полчаса мы уже делали круги над заливом Фазеля, рассматривая немногочисленные выходы скал, которые казались почти недостижимыми с земли. Затем, повернув на юго-восток, самолет набрал высоту более 6000 футов и полетел над почти горизонтальной снежной поверхностью, лежащей на высоте около 2000 футов. В 30 милях от залива Фазеля Джон Льюис вдруг спросил: «Что это на горизонте?» Увидев низкую темную черту, я ответил: «Облако»; несомненно, эта черта и была облаком. Но минуту или две спустя, глядя в бинокль, я увидел то, что мне пытался показать Джон, — другую, далекую, похожую на гребень черту, то светлую, то темную; это была, конечно, очень далекая горная цепь прямо к югу от нас, видимо идущая в общем направлении с востока на запад. Мы оценили высоту гор в несколько тысяч футов, а расстояние до них не менее чем в 75 миль. Высшая точка хребта, видимо, находилась на западном его конце, а за ней дальше к югу виднелся еще один отрог. К востоку темные пятна обнаженных скал редели, и широкие снежные склоны, казалось, спускались между гор далеко вниз, открывая, может быть, дорогу для машин ко льдам, лежащим выше за горами.

Наше первое открытие взволновало нас. Естественно, мы испытывали желание взять курс на горы и узнать, какого рода преграду они могут создать для нашего наземного похода на юг. К сожалению, радиосвязь с судном уже была утрачена и нельзя было сообщить им наш новый курс; у нас также не было достаточного запаса горючего, чтобы продолжать полет так далеко. С грустью мы повернули назад, к судну. Там мы обсудили наше открытие и его значение для экспедиции. С одной стороны, доказано, что появилось новое препятствие для похода. С другой — наши топографы и геологи могли теперь рассчитывать на

определенную работу, вместо того чтобы видеть перед собой бесконечные однообразные снежные поля.

Вечером было решено совершить на следующий день полет прямо к этим горам. В этом полете Гордона Хэслопа сопровождал Блейклок, намереваясь сделать набросок карты местности, который помог бы ему, когда он выступит на юг для разведки первой части маршрута нашего главного похода, запланированного на следующее лето. Утренняя температура была — 20°, и полынья шириной в милю вокруг судна покрылась полудюймовым молодым льдом. К счастью, ветер был слабый, а день ясный и солнечный. Хэслоп и Блейклок поднялись в воздух и взяли курс на вновь открытую горную цепь, которую мы уже назвали «горы Терон». Спустя час они уже делали круги над высшей точкой, по их сообщению, высотой около 4506 футов. Согласно их наблюдению, горы в общем идут с северо-востока на юго-запад, образуя скалистую стену, обращенную к северу. Во многих местах ледники спускались вниз между гор или срывались ледопадом с крутых обрывов и сливались внизу с ровным льдом у их подошвы.

Горы, примыкающие с юга к этому скалистому крутому обрыву, были погребены под гладким снежным куполом. За этим куполом с востока на запад спускался ледник; южную стену его составлял второй большой хребет, высота которого, по их мнению, достигала шести или семи тысяч футов.

На борту «Терона» напряженно ждали прибытия самолета, так как ветер перешел в северо-западный и гнал паковый лед к северу, ежеминутно сужая полынью, в которой стояло судно. Когда паковый лед сплотился, он сжал тонкие льдины молодого льда и наслоил их одну на другую. Увлекательное, но грозное зрелище — тонкий лед разламывался на множество угловатых пластин, которые беззвучно скользили одна поверх другой, как рассыпанные игральные карты, каким-то

образом ожившие, чтобы образовать новую колоду. Они все двигались, становились толще, вспучивались, скользили, наступали на судно, и, казалось, лед ожил и молча движется, грозя уничтожить нас.

В половине двенадцатого Маро решил, что судно должно отойти через час, но самолет еще был в воздухе и приходилось ждать его возвращения.

С каждой минутой лед вокруг нас продолжал утолщаться: тяжелый паковый лед, двигаясь на юг, постепенно сжал тонкий слой молодого льда шириной в одну милю до 100 ярдов и даже меньше. В половине первого, когда «Остер» сел, снежная каша и наслоившийся лед вокруг судна уже имели толщину 18 дюймов, а вдали на востоке показался язык пакового льда, приближавшийся к судну, угрожая закрыть нам выход в этом направлении.

Теперь необходимо было торопиться; восемь членов рекогносцировочной партии уже уложили свои вещи на сани и приготовились идти наверх, на строительную площадку. Нам оставалось только поднять самолет на борт и поспешно попрощаться с теми, кого мы оставляли здесь. Мы знали, что впереди у них грандиозная задача — задача, ставшая гораздо более сложной из-за нашего позднего прибытия. Мы предполагали закончить до ухода судна хотя бы каркас жилого домика. Но в действительности все, что мы успели сделать, — это собрать снова ящик вездехода сноу-кэта; этот ящик должен был служить временным укрытием, пока будет построен главный домик. Не подозревали мы, что этот ящик послужит партии жильем в течение всей зимы в Антарктике.

Членам передовой партии предстояло приступить к еще одной большой задаче, которая не была раньше предусмотрена, — перевезти около трехсот тонн запасов с морского льда у подошвы шельфового ледника на 200 футов выше, на площадку базы Шеклтона. Для

выполнения этой задачи у них были один сноу-кэт, два «Уизела» и два трактора «Фергюсон» со специальными гусеницами. Благоприятной стороной ситуации было то, что на случай, если нам окажется трудно вернуться следующим летом, мы оставляли рекогносцировочной партии запасы продовольствия и топлива, которых ей хватит не меньше чем на три года.

Как только самолет приняли на борт, все собрались на льду, чтобы попрощаться с теми восемью, кого оставляли здесь. Тут было всего понемногу: рукопожатия и шутки, смех и неловкость. Никому не нравилось, что экспедиция делилась на две половины, и у многих из тех, кто уезжал на родину, было чувство неловкости, будто они бросают своих товарищей в беде.

Затем «Терон» медленно заскользил, отходя от кромки льда, и, повернув по широкой дуге, взял курс на восток. Три долгих гудка заглушили последние прощальные возгласы; мы стоим молча, махая руками крохотной группе людей, которые быстро уменьшаются в размерах, и вот уже нельзя различить отдельные фигуры.

Судно шло вперед, и плавучий мелкий битый лед расходился и снова смыкался позади, как будто оно плыло в огромной луже белой грязи. Скоро «Терон» подошел к точке, где, как мы раньше видели, паковый лед надвигался на припай. В самом узком месте свободный промежуток имел теперь только 12 футов ширины, но все же, казалось, судно сможет пробить себе дорогу. Когда передняя часть корпуса вошла в промежуток, то сразу стало ясно, что в ненагруженном состоянии легкое судно даже при полной мощности не сможет ни сломать, ни сдвинуть очень толстый лед.

Приди «Терон» на пять минут раньше, он, несомненно, легко бы прошел через это узкое место на чистую воду за ним, но теперь приходилось высвобождаться из этой точки нарастающего сжатия.

Двигаться назад было нелегким делом из-за каши наслоившегося тонкого льда позади судна, скреплявшей отдельные большие льдины, как жидкая замазка. Если бы эта «замазка» замерзла, то «Терон» стал бы совершенно неподвижным, как если бы его забетонировали.

Наконец судно медленно двинулось задним ходом, и капитан Маро смог начать пробираться к северу сквозь сложную сеть сплоченных ледяных полей. Меньше чем через полчаса мы стали неподвижно, зажатые льдами, и были вынуждены ждать ослабления сжатия. В эти минуты на борту ощущалось общее напряжение, так как каждый знал, что необходимо освободиться быстро или повторить дрейф на запад несчастного «Эндьюренса» Шеклтона.

Через два часа «Терон» начал медленно и с трудом продвигаться к северу. Было очевидно, что мы покинули базу Шеклтон как раз вовремя. В течение многих часов мы видели оставленные нами временные склады запасов, а позже стала видна и сама база, казавшаяся нам издали расположенной на самом краю шельфового ледника. В течение ночи судно постепенно пробиралось на северо-восток и добралось до более легких условий около Берега Кэрда.

Вечером 8 февраля мы снова достигли Халли-Бей, где забрали последнюю почту экспедиции Королевского общества, и направились на север вдоль берега. К вечеру 10-го мы вышли в открытое море.

## Глава 5

### Первая зима

Восемь человек смотрели на отплытие «Терона». Когда судно еще было от них на расстоянии меньше мили, паковый лед вплотную подошел к «береговой позиции», которую оно раньше занимало. Люди повернулись и увидели перед собой 300 тонн запасов, сложенных у подошвы шельфового ледника. Запасы можно было грубо разделить на несколько частей: 25 тонн антрацита, 350 бочек горючего, материалы для домика и лодочные принадлежности, продовольствие, одежда, путевые рационы для санных походов — людские и собачьи, но все это являло собой зрелище крайнего беспорядка и вызывало мрачные мысли о работах по переброске всей этой материальной части в Шеклтон, до которого было две мили.

Температура начала понижаться, она уже упала до — 15°, и первой задачей партии было надежно устроиться и организовать быт: поставить палатки, распаковать спальные мешки, разместить личные вещи. Затем в первый раз вскипятили чай и приготовили кое-какую еду в ящике от сноу-кэта, собранном как временное жилье, но ставшем потом в действительности их домом на всю зиму. Внутри это жилье было не совсем закончено, а снаружи не было проконопачено против снежных метелей. Этой работой первые несколько дней занимались Ральф Лентон и Ханнес Лагранж. Вечером Тэффи Уильяме дважды пытался связаться с «Тероном» с помощью маленького передатчика от вездехода, но безрезультатно. Первый день закончился в половине первого ночи, когда все удалились в двухместные палатки, каждый со своими мыслями, и легли спать.

В течение следующих десяти дней главная работа рекогносцировочной партии состояла в переброске запасов с морского льда наверх, в Шеклтон; в эти дни они осознали, как фактически малочисленна их рабочая сила. Механические неполадки стали возникать одна за другой, и уже на второй день Рой Хомард и Райно Голдсмит были все время заняты ремонтом транспортных машин. Тэффи устанавливал радиооборудование и готовил еду, Ральф и Ханнес работали над ящиком сноу-кэта; выходило, что на погрузку и перевозку запасов остаются только трое. Это число изо дня в день менялось, а количество переброшенного редко превышало 15 тонн и часто составляло менее 10 тонн в день. Все же по прошествии десяти дней все продовольствие, лес для домика, 50 бочек керосина и бензина и некоторое количество других припасов, а также научного оборудования были уже перевезены на базу.

Теперь партия обратилась к закладке фундамента, а затем к монтажу тяжелых конструкций, из которых должен был состоять каркас домика. Каждая ферма собиралась из двух половин, и, когда с трудом эти половины поставили вертикально в ряд на одной стороне, они курьезно напоминали выстроившихся королевских гвардейцев. После установки напротив вторых половин их должны были сбалчивать в целые фермы.

Шли февральские дни, температура продолжала падать, и утром работа обычно начиналась при 35—45° мороза. Иногда целый день пурга заносила снегом рабочую площадку, лес, заставляя терять много времени на откапывание. Работать с болтами и гайками приходилось голыми руками, и забота о примороженных пальцах превратилась в проблему.

В начале марта погода значительно ухудшилась, слепящие метели заносили все снегом; такая погода

повторялась день за днем недели, месяцы. Главным врагом был ветер. Неослабевающий, непрерывный ветер, который гонит снеговой поток, подобный горизонтальному водопаду, проникает в каждый уголок, каждую щель, погребая под снегом все на своем пути, делая температуру, которая без ветра была бы терпимой, почти невыносимой.

4 марта они провели операцию «Собачья упряжка» — перевели 24 лайки с морского льда наверх, на базу. Провести каждое животное отдельно две мили отняло бы много времени и сил, а бежать упряжками они еще не были обучены. Поэтому Блейклок решил оставить собак привязанными цепями к стальной проволоочной смычке и, присоединив концы к вездеходам, весело покатил наверх, на шельфовый ледник, доставив в Шеклтон радостно возбужденную свору собак. Там их привязали к кольям рядом со строительной площадкой. Попытка перевезти наверх туши тюленей, составлявших зимний запас пищи для собак, не удалась из-за снежных наносов, образовавшихся на крутом склоне, ведущем на верх шельфового ледника.

Итак, в течение первых недель марта работа продолжалась. С 1-го начались регулярные метеорологические наблюдения, к 19-му был собран главный каркас домика, закончены торцовые стены и Питер Джеффрис и Тони Стюарт начали подтаскивать ящики со стеновыми панелями на их места рядом со зданием.

20 марта началось как хороший день, облачный, с легким ветром, не переставая шел снег; но ветер постепенно усилился до 18 метров в секунду, и партия была вынуждена укрыться в ящике от сноу-кэта. К этому времени они уже приспособились к рутине быта в тесном помещении, и жизнь казалась уже не такой неудобной, как поначалу. Размеры ящика были 21х9х8 футов; на одном конце был сделан небольшой кухонный

стол, куда поместили три примуса для приготовления пищи. Посередине, вдоль ящика, стоял стол и по обе стороны его — скамьи, а на другом конце, около двери был устроен верстак и располагалось радио. В этом тесном помещении они пересидели длившуюся семь дней бурю, прозванную ими Великой мартовской снежной бурей, и выходили наружу только кормить собак и на ночь, отправляясь спать в свои палатки.

Они писали, читали, играли в шахматы; время проходило медленно, снег снаружи, за дверью, накапливался, и, чтобы не оказаться совсем погребенными, его приходилось расчищать лопатами каждый час. Трудной задачей была вентиляция помещения — партия все время страдала головной болью и воспалением век от чада.

В продолжение первых шести недель бедность меню определялась невозможностью печь хлеб, и, когда хлеб, взятый с судна кончился, они питались сухарями. Однако со временем изобретательный Рой Хомард построил печь из пустого бочонка от смазочного масла, изолированного стекловатой. Бочонок стоял на примусе и бросал вызов умению повара, который теперь мог по крайней мере печь хлеб и пироги; хотя сначала эти изделия были не очень высокого качества, но аппетиты были превосходные, и на то, что иногда подавалось горелое, никто не обращал внимания.

Каждый вечер люди расходились по своим палаткам, но выспаться как следует, с удобством, удавалось редко, так как температура опускалась до  $-43^{\circ}$ , а спальные мешки пропитывались конденсирующимися парами, которые замерзали; когда люди заползали в них, мешки трещали и скрипели. В ящике от сноу-кэта сделали внутреннюю обшивку из стекловаты; она создала некоторую изоляцию и прекратила капель, которая так мешала сначала, когда тепло от печей растапливало лед на стенах и потолке. Теперь они могли оттаивать и

сушить свои носки и одежду, свисавшую гирляндами с потолка, но только тот, чья очередь была готовить еду, мог в течение своего четырехдневного дежурства, когда он спал в ящике, высушивать себе и спальный мешок. Эта работа падала на каждого по очереди один раз в месяц, но, несмотря на редкую возможность высушить свой спальный мешок, для большинства, несомненно, обязанности повара были тяжкими. Но общественное мнение стало тем требовательным начальником, который обеспечивает известный уровень качества пищи, иногда повышаемый чьей-либо удачной мыслью, как внести в еду разнообразие. Так, Рой Хомард выказал удивительное умение придавать консервированным бобам приятный привкус мяты. Довольно много времени прошло, пока он наконец открыл секрет своего успеха, достигнутого добавлением в кипящую кастрюлю полудюймового червячка зубной пасты «Ментисол»!

Наконец вечером 26 марта ветер стих, и они смогли походить кругом и осмотреть изменившуюся картину. Палатки были почти погребены под снегом, их пришлось откапывать и ставить заново. С северной стороны домика на 15 футов над поверхностью льда вздымался огромный нанос длиной 70 ярдов, а под ним лежали засыпанные все стеновые панели, с таким трудом откопанные накануне снежной бури. Кен Блейклок и Тони Стюарт отправились вниз, на морской лед, чтобы забрать оттуда еще собачьего корма. Подойдя к временному складу запасов, они увидели облака тумана испарения, катящиеся на север. Кен и Тони подошли еще ближе, и их самые худшие опасения подтвердились: большая часть льда, казавшегося таким прочным, оторвалась, и разлом прошел через середину груды различных запасов; унесло 300 бочек горючего, трактор «Фергюсон», весь уголь, лес для мастерской, лодку и лодочное имущество, кроме того, многие технические запасы и большую часть тюленей. Остался только

пеммикан для собак, ящики с путевыми рационами для санных походов, ящик с детонаторами и несколько бочек с цементом, одна из которых балансировала на самом краю льда.

Вернувшись на базу, Блейклок созвал «военный совет», чтобы обсудить положение. Первым делом нужно было учесть количество топлива, которое было уже перевезено в Шеклтон. Оказалось, что для приготовления пищи и отопления имеется по три галлона керосина в день на оставшуюся часть года и, кроме того, достаточное количество бензина для той работы транспортных машин, которую предстоит выполнить. Так как продовольствие на базу перевезли все, то его хватит на три года; нужно было беречь только топливо, и они установили новый режим, тщательно экономя керосин.

Среди утраченных запасов были все химикалии, требующиеся для изготовления водорода, и, к великому огорчению метеорологов, это значило, что программа запуска радиозондов, которую они надеялись выполнить, не будет проводиться.

Светлое время дня в апреле становилось все короче, но постройка домика продолжалась; торцовые стенки были закончены, пол настлан и крыша стала принимать полагающийся ей вид. Рытье туннелей для извлечения засыпанных ящиков было огромной работой, но все же это было лучше, чем докапываться до них сквозь 15-футовый слой снега и видеть в следующую метель, как яма заполняется доверху.

Эти туннели, скоро принявшие вид катакомб, были потом использованы для размещения собак в долгую зимнюю ночь, когда и температура и ветры стали слишком суровыми, чтобы животные оставались под открытым небом.

20 апреля солнце зашло в последний раз, теперь уже на четыре месяца; работа продолжалась при свете ламп

Тилли. Каждый приступавший к работе по укладке панелей на крыше или рытью туннеля нес свой отдельный фонарь. Лучи солнца, скрывшегося за горизонт, окрашивали облака в красный, оранжевый и зеленый цвета, переходившие в бледный цвет освещенного луной неба. Полярное сияние появлялось в виде занавесей колеблющегося света, ежеминутно меняющих свою форму, интенсивность и цвет. Обычно оно было белым, но иногда окрашивалось красным и зеленым, и эти цвета пульсировали на темном фоне полярной ночи.

Май был самым холодным месяцем; температура начала опускаться по-настоящему. Средняя равнялась  $-35,5^{\circ}$ , а это значит, что во многие дни она была равна  $-45^{\circ}$ ,  $-50^{\circ}$  и ниже. В начале месяца разыгралась еще одна снежная буря, длившаяся 10 дней, во время которой нельзя было производить никаких работ, кроме самых необходимых: кормить собак, продолжать вести метеорологические наблюдения и доставлять в ящик от сноу-кэта пищу и топливо, но в остальное время люди мало что могли делать, кроме как читать или писать. Рой Хомард установил теперь ветродвигатель с генератором, и наконец-то они получили электрическое освещение, а также вполне достаточно мощности для питания маленькой радиоустановки.

7 мая, через 12 недель после ухода судна, Ральфу Лентону наконец удалось впервые связаться по радио с базой геологического надзора Фолклендских островов на острове Хоралу, в 1000 миль к северо-востоку от Шеклтона. Он вскочил размахивая руками с криком: «Поймал! Поймал его!» Вернувшись к ключу, он снова стал вызывать Хорсшу, повторяя: «Он нас вызывает!» Все стояли как замороженные. Кен Блейлок наскоро составлял телеграмму для Лондонского управления, чтобы сообщить, что все здоровы. Это была примечательная минута, и с этого дня связь

поддерживалась с небольшими перерывами с островом Хорсшу или с Порт-Стенли на Фолклендских островах, однако прошло много месяцев, пока им удалось начать разговаривать с ближайшими соседями в Халли-Бей, которые «ловили» их регулярно и, естественно, немного тревожились о них. После этой первой передачи стало возможным послать отчет о своем положении, просьбы о пополнении запасов, и так как связь продолжала улучшаться, то и обмениваться сведениями с семьями в Англии.

Кончился май. Снежные наносы продолжали засыпать домики и в июне; зимовщики едва успевали расчищать выход из него. 6-го они испытали сильнейший за все время ветер скоростью 35 метров в секунду. Хотя июнь, к их удивлению, был теплее мая, снегу выпадало много, и все время дули сильные ветры. Пока они убрали 80 тонн снега из восточного конца домика, западный конец наполнился еще 40 тоннами; работа была тяжелым наказанием, но дело все-таки подвигалось.

День зимнего солнцестояния — 21 июня — по традиции праздник в Антарктике. Тэффи Уильяме выложил все радиосообщения, скопившиеся по этому случаю, а Ральф Лентон приготовил специальный обед: на первое был суп из черепахи, на второе — ветчина с брюссельской капустой и другими овощами, после которой был подан слоеный пирог с клубникой и крем. Он даже испек несколько великолепных булок. Стол удостоился скатерти и был украшен хлопушками. Маленький заводной поезд, подаренный Полярным исследовательским институтом имени Скотта, бегал по рельсам вокруг стоявшего в центре торта «Данди», а над ним два ангела вращались без конца под действием тепла свечей, весело позванивая крохотными колокольчиками. Все сделали друг другу подарки, и Питер Джеффрис, которого никогда не видели без

книги, получил закладку с надписью: «Здесь тебя прервали».

Были бумажные шляпы, воздушные шары, игры, сласти и сигары и, кроме того, много музыки, которая усиливала атмосферу веселья и заставила их забыть на время свою оторванность и вечную борьбу с ветром и наступающими на них наносами.

На другой день, может быть, немного позже, чем обычно, они были на площадке с лопатами и отбрасывали снег от каркаса домика, чтобы Ральф Лентон мог, следуя за ними, ставить внутренние перегородки. Рой Хомард ушел в южном направлении разыскивать остатки мачты, которую он собрал: шторм унес мачту раньше, чем ее успели установить. Он нашел различные согнутые и скрученные ее части и отдельные куски дерева на разных расстояниях — до трех миль от базы.

К концу месяца восточная половина домика уже близилась к завершению, и ее изолировали снежными блоками, чтобы можно было продолжать работы внутри, какая бы ни была погода. В течение июля погода оставалась в общем плохой, но строительство продолжалось.

Собаки теперь все жили под кровом в туннелях, где при  $-8^{\circ}$  становилось слишком жарко — снег, на котором они лежали, таял от теплоты их тела. Воздух нагревался от накапливающегося животного тепла, и пришлось прорезать в своде вентиляционный канал.

К концу месяца зимовщики начали замечать, что слабый свет на горизонте на севере стал немного ярче. Это впечатление возникало как от исполненного надеждой ожидания, так и от реальных изменений. 2 августа они отметили самую низкую за все время температуру  $-52,5^{\circ}$  мороза. В Лондоне в этот день праздновалась свадьба Дэвида Стреттона, и передовая партия решила принять участие в торжестве, но их тост

значительно запоздал, так как тщательно сохраняемое виски замерзло и даже керосин превратился в густое желе.

7 августа, ровно через 6 месяцев после ухода «Терона», в домике ночевали первые два жильца — Блейклок и Голдсмит. Были уже установлены многие койки, но перебирались в домик с некоторой неохотой, так как пока было легче обогреть палатку, чем комнатку на двоих. С этого дня работы сосредоточились на внутреннем убранстве домика, на создании в нем больших удобств. Установили кухонную плиту и печи для отопления, распаковали столы, стулья и матрасы.

Медленно в течение части дня начал появляться свет, и работы на площадке получили новый толчок. Рой Хомард наладил работу одного из «Уизелов», который стал перемещать тяжелые материалы по площадке базы. Питер Джеффрис занялся сооружением новой решетчатой мачты для метеорологических приборов, а Кен Блейклок и Райно Голдсмит готовили сани для тренировки собак. 18 августа первый маленький кусочек края солнца замигал благодаря преломлению лучей над северным горизонтом, а 25-го солнце действительно опять пришло в Шеклтон.

В начале сентября все самопишущие метеорологические приборы уже были установлены и была введена в действие программа круглосуточных наблюдений, которая продолжала выполняться без перерыва до момента оставления базы спустя 14 месяцев. Солнце светило все больше часов в день, и чувствовалось, что зима прошла и наступает весна; все же, когда вся партия окончательно покинула ящик от сноу-кэта, который служил ей жилищем восемь месяцев, и перебралась в домик, температура наружного воздуха была еще  $-40^{\circ}$ . В печке домика развели первый огонь, пользуясь обрезками дерева, и все высыпали наружу, чтобы посмотреть, как дым выходит из трубы.

Для подготовки первой поездки на санях собак опять привязали к кольям под открытым небом и стали запрягать для тренировочных пробежек. 29 сентября Блейклок и Голдсмит выехали в залив Фазеля, чтобы набить тюленей, так как собачьего корма оставалось только на несколько недель. Они вернулись с мясом и видели там достаточное число тюленей, чтобы быть уверенными, что, взяв машину, они смогут привезти столько, сколько нужно для прокорма собак, пока не придет в январе судно.

Когда они через десять дней вернулись на базу, то там уже шли приготовления к установке дизель-генераторов и главного передатчика. Все это тяжелое оборудование лежало глубоко погребенное под наносами снега; пришлось выкопать большую яму, 6 футов глубиной и 25 футов в поперечнике, чтобы стало возможным вытащить ящики с помощью «Уизела» и отбуксировать их к домику. В то же время Тэффи Уильяме, которому временами помогали другие, устанавливал четыре 52-футовые мачты для ромбической антенны, а Питер Джеффрис заканчивал новую 33-футовую метеорологическую мачту. 17-го она была установлена, но через семь дней сильный ветер оборвал одну из растяжек и мачта рухнула на землю. После починки ее опять установили, но она сохранила свой особый изгиб.

В конце октября генераторы и радио уже работали, а 29-го удалось впервые установить телефонную связь с Би-Би-Си в Лондоне. Прием был превосходным. В последующие дни провели несколько проб, перед тем как передать по системе широко вещания первую радиопрограмму об экспедиции. Во время этих проб Би-Би-Си разрешила нескольким из нас быть в студии и разговаривать с базой; эту возможность обсудить наши проблемы и обменяться новостями оценили очень высоко на обоих конечных пунктах.

В этот же день Рой Хомард, Ханнес Лагранж и Кен Блейклок выехали на «Уизеле» и собачьей упряжке в залив Фазеля охотиться на тюленей. Они прошли 32 мили меньше чем за девять часов и вернулись в Шеклтон на другой день вечером с полутора тоннами мяса.

Наконец-то домик смог выдерживать любую погоду, партия ежедневно связывалась по радио с Лондоном, с Порт-Стенли и Халли-Бей, погода стала чуть ли не слишком теплой, и незаходящее солнце позволяло работать в любой час дня и ночи.

Пришло время начать санные походы на собаках к югу для подготовки пути, по которому позже пойдут транспортные машины.

В ноябре были совершены две небольшие поездки, чтобы устроить маленький склад в 50 милях к югу от Шеклтона. В эти походы Блейклок брал с собой Райно Голдсмита и Питера Джеффриса, которым еще нужно было учиться технике путешествия. Скоро выяснилось, что они пересекают широкие, хорошо заполненные снегом трещины-ущелья шириной до 30 ярдов, но не встретили никаких признаков большой трещины-ущелья, замеченной с воздуха. Пройдя 50 миль, они поняли, что, должно быть, миновали ее восточный конец; это их очень ободрило, так как мы все боялись, что она может оказаться серьезным барьером, преграждающим путь походу на юг. Устроив склад на 78° 40' южной широты, они повернули обратно на базу, куда прибыли через три дня, путешествуя налегке в довольно плохих условиях.

Позже та же партия совершила вторую поездку с дополнительными материалами для склада. Затем 7 декабря Блейклок и Голдсмит выехали в далекий поход к горам Терон, открытым нами с воздуха в феврале. В первые два дня проехали 45 миль. На третий день они прихватили на складе на 50-й миле добавочную провизию и продолжали двигаться к югу по плоскому и

однообразному шельфовому леднику. Кое-где попадались большие ямы и отдельные трещины, но ничего такого, что могло бы мешать саням с собачьей упряжкой. Пока они не дошли до  $78^{\circ}57'$  южной широты, их маршрут определялся широкой трещиноватой областью, расположенной вдоль подошвы покрытых снегом холмов к востоку от их пути. Впоследствии холмы эти получили название «холмы Тачдаун»; между ними и горами Терон на восток простирается широкая ледовая бухта шельфового ледника. Теперь партия на санях направилась поперек этой области к единственной скалистой вершине, возвышавшейся над горизонтом.

В течение нескольких дней эта гора стала привычным ориентиром, всегда впереди, никогда, казалось, не приближаясь, и они называли ее Фаравей (далекая).

Погода была отличная, ярко светило солнце, температура держалась около  $-7^{\circ}$ . В этих условиях снег стал таким мягким, что они были вынуждены перейти к езде ночью, когда более холодная погода обеспечивала саням поверхность потверже. Продвигаясь за день на 16—16 миль, они раз в три дня сообщали в Шеклтон о своем местонахождении. Постепенно к горе Фаравей присоединились другие темные массы, начавшие выступать из-за горизонта, и наконец стала видна огромная стена скал, пересеченная круто падающими ледниками и тянущаяся на восток за пределы видимости. 17 декабря они сделали привал примерно в четырех милях от горы Фаравей, а на следующий день с некоторым трудом перебрались через широкий быстрый поток талой воды, вливавшийся в маленькое озеро, образовавшееся на поверхности льда в нескольких милях оттуда. В конце концов они нашли, где пересечь поток, и устроили привал у самых скал. Выше маленькие водопады сбегали со скалистых обрывов и ледяных склонов, питая реку, которая текла вдоль подошвы гор.

Удивительно было такое обилие воды в столь высоких широтах; оно свидетельствовало о больших количествах тепла, поглощаемого скалами, когда солнце высоко стоит в небе. По мере того как день клонился к концу и солнце опускалось ниже, казалось, что невидимая рука медленно выключает подвод воды, сводя каскады и стремительные потоки к ручейкам, пробирающимся с журчанием под каменной осыпью, или к медленной капели с нависающих масс ледопадов.

Высоко, на фоне 2000-футовых скалистых утесов, кружились среди отдельных скал сотни качурок: там у них были гнезда. На более низких недоступных местах жили их жестокие враги — поморники, выжидая возможности покормить свое потомство яйцами и птенцами качурок.

У подножия горы Фаравей Блейклок произвел наблюдение солнца, чтобы установить местоположение южного конца их похода от базы; затем, собрав много интересных образцов пород, которые показали, что цепь сложена песчаниками, сланцами и известняками, они повернули обратно, имея запас продовольствия на восемь дней и находясь в 120 милях от своего склада. Они прибыли туда на рождество после трудной езды по мягкому снегу в дурную погоду. Рождественская еда подбодрила и людей и собак. Собаки получили добавочную плитку пеммикана, а люди — хотите верьте, хотите нет — обед из супа, копченой лососины, спаржи, ананасового сиропа и по глотку бренди.

Последние 50 миль они покрыли за два дня; гало вокруг солнца и ложные солнца предвещали ухудшение погоды, идущее с юга. К счастью, ветер дул в спину, не мешая продвижению, и они достигли Шеклтона в 9 часов утра, пройдя 360 миль за 20 дней.

К этому времени в море Уэдделла находилось несколько судов: американский ледокол «Стейтен-Айленд» в сопровождении «Уайэндота» приближался к

Халли-Бей, чтобы устроить новую базу где-нибудь на шельфовом леднике Фильхнера. 31 декабря оба этих судна прошли мимо Шеклтона по полынье, образовавшейся вдоль кромки шельфового ледника. Капитан Макдональд, командовавший «Стэйтен-Айлендом», и капитан Финн Ронн, который должен был остаться начальником новой базы, посетили Шеклтон. Они привезли свежие фрукты и рождественские подарки, что было чрезвычайно приятно для восьми членов экспедиции, оторванных в течение столь долгого времени от всего остального мира в условиях более суровых, чем кто-либо мог ожидать встретить даже в полярной области.

Несмотря на трудную жизнь в тесноте, несмотря на то что они спали всю полярную зиму в палатках на 78° южной широты и лишились большей части своих запасов, передовая рекогносцировочная партия выполнила свои задачи. Она построила домик и разведала первую часть пути на юг.

Теперь она должна получить подкрепление людьми, транспортными машинами и новыми запасами, чтобы встретить вторую зиму и подготовиться к переходу через континент.

## **Глава 6**

# **Возвращение в Шеклтон**

На обратном пути в Англию «Терон» заходил на Южную Георгию, в Монтевидео, на Мадейру и прибыл в Лондон 23 марта 1956 года. Последующие шесть месяцев были заняты подготовкой к нашему возвращению в Шеклтон в конце года. Управление на Виктория-стрит снова превратилось в трудолюбивый улей.

Члены экспедиции, возглавлявшие различные секции, занимались заготовкой запасов и оборудования, убеждая, где это было возможно, фирмы жертвовать нам нужные материалы или продавать со скидкой; и промышленность откликнулась весьма щедро.

Нужно было посещать фабрики по всей Англии, испытывать сноу-кэты в снегах Норвегии, перегнать самолеты «Оттер» из Канады через Гренландию и Исландию. Вскоре бесконечный поток запасов снова полился в руки агентов, взявших на себя упаковку и отправку нашего оборудования. Летом в Управление прибыли последние четыре члена экспедиции. Хэл Листер, 33 лет, провел два года в качестве гляциолога в Британской северо-гренландской экспедиции, что дало ему практический опыт, который он затем превосходно использовал в Антарктике. Увлекающийся научной работой, начальник станции Саут-Айс со своим веселым йоркширским акцентом в течение всей зимы был выразителем благополучия этой глубинной станции. Его склонность писать стихи и читать их по радио Шеклтону часто бывала источником развлечения для наших друзей американцев, слушавших передачи на этой частоте.

Аллан Роджерс, 38 лет, физиолог, должен был сменить Райно Голдсмита на посту доктора экспедиции

во вторую зиму. Он поступил в экспедицию из Бристольского университета, где читал курс физиологии. Медицинской работы у него было мало, и он смог сосредоточить свое внимание на программе научных работ; он очень любил изготавливать и ремонтировать всевозможные приборы. На него был постоянный спрос со стороны нуждавшихся в лечении зубов, и его тщательная дотошная работа спасла не один зуб.

Джон Стивенсон был представителем Австралии. Ему было 26 лет, он только что закончил дипломную работу по геологии в Лондонском университете. Маленького роста, сильный и неутомимый, он вскоре увлекся ездой на собаках и бывал доволен только вблизи гор, постоянно обдумывая способы добраться до новых скал, какими бы недоступными они ни казались. Наконец, Британская нефтяная компания уступила нам на время геофизика Джоффри Пратта, 31 года. Это был высокий, мощного телосложения человек, работавший в Ираке, Папуа, Кувейте и Канаде. Теперь на него возлагались сейсмические исследования и измерения силы тяжести по трассе перехода через континент. Он был способен спать в любое время, и если он засыпал, то разбудить его было невозможно. Тем не менее, когда наставал нужный момент, он всегда был на работе.

Все лето и всю осень темп работы нарастал, а в начале ноября недавно построенное датское полярное судно водоизмещением 1850 тонн «Магга-Дан» подошло к доку Батлера, у моста Тауэр в сердце Лондона, и стало под погрузку.

Наконец наступило 18 ноября 1956 года, день отплытия. «Магга-Дан» со всеми запасами, имея на борту главные партии Трансантарктической экспедиции и Антарктической экспедиции Королевского общества, отплыл вниз по Темзе и начал свой переход в 10 000 миль в Халли-Бей и Шеклтон.

Мы шли через Мадейру и Монтевидео и только 17 декабря достигли Грютвикена на Южной Георгии. Здесь мы опять испытали в полете наш гидроплан «Остер», перед тем как зайти на китобойную станцию в Лис-Харборе, где по просьбе Британской нефтяной компании фирма «Сальвесен» снова обязалась бункеровать наше судно перед отходом на юг, в море Уэдделла. В 6 часов утра мы подошли к борту танкера «Полар-Мэйд», прибывшего накануне вечером, чтобы принять топливо. Капитан танкера был наш старый приятель с прошлой зимы. Мы со Стреттоном отправились на борт «Полар-Мэйд» и сидели там, мирно беседуя, пока вдруг не сообразили, что подошло время отхода «Магга-Дана». Выскочив на палубу, мы увидели, что судно действительно уже отошло. Как только на судне заметили, что мы спускаемся в моторную лодку, по воде к нам понеслись насмешки. Однако вскоре нас уже взяли на борт, и экспедиция снова вся в сборе вышла в последний переход по пути в Шеклтон.

Когда в Лис-Харборе спускали за борт «Остер», кабель крана откачнулся в сторону и руль направления самолета получил повреждение. На ремонт руля требовалось несколько дней, и сомнительно было, будет ли самолет готов для ледовой разведки к тому времени, когда мы войдем в море Уэдделла. А вечером в день отплытия волнение значительно усилилось; внезапно большая волна перекадилась через правый борт и разбила руль зачехленного самолета «Оттер» де — Хэвиланд. Питер Уэстон еще был занят ремонтом «Остера», но тут вставала гораздо более трудная задача, так как руль направления «Оттера» имеет 10 футов в высоту и покрыт напряженной металлической обшивкой, которую чинить гораздо труднее, чем маленький обтянутый полотном руль «Остера». В конце концов Питер успешно отремонтировал оба самолета, и

ни в одном из последующих полетов не было никаких неполадок из-за этих инцидентов.

Вечером 22 декабря мы впервые встретились со льдом на  $58^{\circ}38'$  южной широты,  $30^{\circ} 00'$  западной долготы; это был в основном мелкий битый лед и немногочисленные ледяные поля в последней стадии разрушения. Стемнело, и капитан снизил скорость, выжидая утреннего света, чтобы решить, в каком месте войти в настоящий паковый лед.

На следующий день, как только рассвело, капитан Петерсен повел «Магга-Дан» на юго-восток; по обе стороны широкого разводья, по которому шло судно, были большие области тонких ледяных полей. Позже днем Саут-Туле, самый южный остров из архипелага Южных Сандвичевых островов, постепенно скрылся за горизонтом на севере. Это была последняя суша на пути; мы больше не увидим никакой другой, пока не достигнем материка Антарктиды. Судно продолжало идти через обширную область разрушающихся ледяных полей с открытыми полыньями и разводьями. Далеко на восток от нас, к северу от мыса Норвегия, американский ледокол «Стейтен-Айленд» и транспортное судно «Уайандот» стояли, задержанные тяжелым паковым льдом. Это было известно по сообщениям из Шеклтона, который ежедневно связывался со «Стэйтен-Айлендом». Учитывая наш опыт на «Тероне», мы собирались войти во льды много восточнее, чем в 1955 году, но новые сведения не укрепили нас в этом намерении. Поэтому капитан Петерсен продолжал идти общим курсом  $160^{\circ}$  прямо на мыс Норвегия. Он надеялся избежать толстого пакового льда, входящего в море Уэдделла с востока, и пробить себе дорогу через область рыхлых льдов, которые, как можно было ожидать, будут поступать с запада.

Днем на «Остер» ставили отремонтированный руль, чтобы можно было использовать самолет для воздушной

разведки. Внезапно Джон Льюис почувствовал по запаху, что что-то горит, и, оглянувшись, увидел дымок, выбивающийся из-под брезента, которым была покрыта одна из электрических лебедок судна. Кто-то помчался за главным электриков!, Льюис и другие сорвали брезент и обнаружили, что вся лебедка горячая и дымится из-за какой-то неполадки в электрической части. Счастье, что все это было замечено вовремя, так как к лебедке были накрепко привязаны шесть бочек авиационного бензина, и если бы они загорелись, то почти наверняка вспыхнули бы остальные 650 бочек на палубе и последствия были бы серьезными, если не катастрофическими.

В сочельник в полдень мы находились под  $61^{\circ}14'$  южной широты и  $24^{\circ}32'$  западной долготы. Ледяные поля оставались тонкими, но площади их значительно увеличились. Я все время всматривался, не появятся ли действительно тяжелые ледяные поля, которыми, как мы убедились прошлым летом, характеризуется сплошная «сердцевина» пакового льда моря Уэдделла. Хотя площадь отдельных полей теперь равнялась многим акрам, но полей по-настоящему тяжелого типа еще не было.

Так как у датчан рождество обычно празднуется 24 декабря, то мы решили, что обе экспедиции примут участие в этом празднике, чтобы не нарушать ход жизни на судне дважды в течение нескольких часов. Да все к тому же понимали, что приятнее будет праздновать единой большой партией. Поэтому в 5 часов в подходящем разводье остановили судовые машины, и все отправились в различные кают-компании на грандиозные обеды и всеобщие увеселения. Вскоре речи и песни, звон стаканов и взрывы аплодисментов слышались со всех сторон.

В 4 часа утра судно уже снова продолжало свой путь, радуясь не только состоявшемуся празднику, но и

относительно легкому продвижению сквозь льды. Весь день ледяные поля становились все большими; самое обширное из них имело толщину около шести футов и целых 10 миль в поперечнике. По-видимому, лед становился неприятно похожим на тот, который так долго задерживал «Терон».

Был день рождества, и, хотя рождество отпраздновали накануне вечером, экспедиция отложила раздачу подарков на этот день. Особое старание проявила жена Дэвида Стреттона, приславшая яркие вязаные шапки и какой-либо музыка липли инструмент для каждого члена экспедиции. Райнер Голдсмит, хотя находился еще в Шеклтоне, ухитрился сделать каждому из нас подарок в виде синей глиняной крутки ручной работы. Кружки были украшены именем пол учителя и забавным рисунком — эмблемой его занятия. Через несколько минут на кормовой палубе можно было видеть пеструю толпу в рождественских шапках, и воздух звенел от неумелых звуков множества инструментов. В завершение дня судно связалось по радио с Шеклтоном, и все смогли поговорить по радиотелефону с рекогносцировочной партией.

Мы представили ей новых членов и долго разговаривали с теми, кто был на базе.

В первый день после рождества Билл Петерсен, старший помощник на «Магга-Дане», полетел с Джоном Льюисом в первую ледовую разведку, оказавшуюся сразу же успешной: она указала нам выход из задерживавшего нас скопления ледяных полей. С этого момента мы все время шли вперед, и утром 28-го перед нами открылось громадное пространство чистой воды приблизительно на  $68^{\circ}22'$  южной широты,  $16^{\circ}44'$  западной долготы. Скоро мы с изумлением обнаружили, что в пределах видимости, за исключением поблескивавшего на востоке и на западе льда, была только чистая вода, и капитан Петерсен включил

автопилот. Вероятно, это было впервые возможно в море Уэдделла.

В 1823 году Уэдделл прошел на юг по этому морю до широты  $74^{\circ}15'$ . Лед не прерывал его плавания, и он повернул обратно только из-за позднего времени года. С тех пор ни разу не наблюдались такие условия — столь свободное ото льдов море. Предстояла ли нам радость такого же легкого перехода до самого южного берега моря Уэдделла? Час за часом судно продолжало идти с постоянной скоростью в 12 узлов прямо против южного ветра в 45 узлов ( 23 метра в секунду), и все же казалось невозможным, чтобы мы достигли Шеклтона, не встретив ничего, кроме случайных айсбергов, которые видели дрейфующими на нашем пути. Через несколько минут после 6 часов наши появившиеся было надежды на плавание по чистой воде угасли. Протянувшуюся на 100 миль область чистой воды, по которой шло судно, на  $69^{\circ}43'$  южной широты замыкал сплошной, непроходимый паковый лед. Это было в 272 милях к северу от точки, достигнутой Уэдделлом. Сначала мы попытались продвинуться на юго-восток, но через несколько миль стало ясно, что судно может попасть в очень неприятное положение, и оно остановилось в небольшой полынье около маленького айсберга. Час спустя Гордон Хэслоп вылетел с Биллом Петерсеном, чтобы разведать условия впереди, на пути следования судна. Видимость была плохая, облака шли низко, на высоте от 500 до 1000 футов , но после двух часов полета выяснилось, что у нас нет другого выбора, как позорно отступить на север и попытаться пробиться на восток, в район темного «водяного» неба, указывавшего на более чистую воду. Сперва нам нужно было вызволить «Магга-Дан» из тесно сгрудившихся ледяных полей, и задача эта оказалась гораздо более трудной, чем мы ожидали. В первый раз за борт спустились все, чтобы рубить и отпихивать

шестами лед, совершенно так, как приходилось часто делать в прошлом году при плавании на «Тероне».

Утром 30 декабря Джон Льюис поднялся на «Остере» и совершил три отдельных полета от судна — на юго-восток, на восток и на северо-восток. Он увидел возможность продвинуться лишь к северо-востоку, так как в южной области весь лед находился в состоянии сжатия. Когда судно попыталось выйти из полыньи, с которой взлетел «Остер», то оказалось, что ледяные поля около всех возможных выходов находятся в состоянии сжатия, и во второй раз за эти сутки мы спустили за борт людей, чтобы копать, выворачивать рычагами, тащить лебедками и отпихивать шестами лед. Наконец отделилась огромная глыба, а за ней последовало много наслоившихся друг на друга льдин, всплывших на поверхность. Масса льда колыхалась и переваливалась, а «Магга-Дан» тихо двинулся назад, в то время как мы проворно отскакивали в сторону от скатывающихся глыб.

Освободившись, судно стало пробиваться на манер ледокола через сплоченный, но тонкий паковый лед толщиной два фута. Местами приходилось ломать ледяные поля до 12 футов толщиной, но это бывало исключением. В течение следующих трех дней продвижение шло хорошо. В полдень судно находилось на  $70^{\circ}50'$  южной широты и  $13^{\circ}19'$  западной долготы, и 2 января 1957 года оказалось всего в 25 милях от «Тоттана», шедшего тоже в Халли-Бей, имея на борту дополнительные запасы для базы Королевского общества. Капитан «Тоттана» Якобсен сообщил, что его судно испытывает значительные трудности из-за очень тяжелого пакового льда, и спросил, не можем ли мы произвести воздушную разведку, чтобы помочь ему. Это было очень кстати и нам тоже, так как, несмотря на продвижение, мы сами встречали все более тяжелые льды.

Достигнув следующей довольно большой полыньи, около полудня Джон Льюис полетел с Биллом Петерсеном по треугольнику: сначала к «Тоттану», затем на юго-запад, чтобы поискать «прибрежный» проход, наконец, оттуда вернулся прямо к «Магга-Дану». Этот полет подтвердил наличие широкой полосы чистой воды очень близко от берега и помог обоим судам найти путь для высвобождения из клещей льдов. Во время этого полета связь между самолетом и судами поддерживалась на английском, датском и норвежском языках. С самолета увидели, что «Тоттан» зажат двумя огромными ледяными полями и направляется в обратную сторону от чистой воды, которая была видна в 20 милях к юго-западу от судна. Когда ему сообщили, чтобы оно повернуло и направилось в промежуток между указанными ему ледяными полями, «Тоттан» смог добраться до чистой воды за четыре часа.

Для «Магга-Дана» условия оказались не столь хорошими, так как его путь к ближайшему большому разводью, ведущему к «прибрежной» полынье, пролегал сквозь 25 миль сплоченного и толстого пакового льда. Вечером вид с марсовой площадки был великолепен, но неутешителен. Во всех направлениях до самого горизонта ничего не было видно, кроме гротескных торосов пакового льда, угловатость которых подчеркивалась ярким низким солнцем, выделяющим каждый выступ резкими длинными тенями. Во многих местах торосы возвышались на 6—8 футов над общим уровнем поверхности, но, к счастью, лед не был сжат, и судно смогло прокладывать себе дорогу через участки небольших полей со скоростью от одного до четырех узлов. На следующее утро мы достигли широкого разводья, которое привело нас к чистой «прибрежной» воде. С этого момента наши ледовые трудности кончились и судно пошло с постоянной скоростью 12—13 узлов мимо хорошо известной линии ледяных утесов

берегового барьера. Кое-где мы видели низкие места, где можно было бы сделать высадку, если бы это понадобилось будущим экспедициям. В 6 часов утра 4 января судно подошло к Халли-Бей ( $75^{\circ}31'$  южной широты,  $26^{\circ}36'$  западной долготы), ровно через два часа после «Тоттана».

Вся следующая неделя была занята разгрузкой и перевозкой всей материальной части на базу Королевского общества и подготовкой «Оттера» Трансантарктической экспедиции. За выполнение этих задач взялись все члены обеих экспедиций, и работа шла полным ходом. К 10 января около 300 тонн запасов были переброшены на площадку базы, «Оттер» был испытан в полете и закончились местное сейсмическое зондирование и гравиметрические наблюдения. На другой день, пока с судна выгружали остальные запасы, мы воспользовались возможностью совершить полет на восток из Халли-Бей с целью исследовать, существуют ли горы в этом направлении.

В октябре 1956 года Дэвид Далглиш сообщил, что горы там, возможно, существуют: он видел далеко на горизонте маленькое черное пятнышко, которое, как он считал, могло быть только миражем вершины высокой горы. В шесть минут первого «Оттер», пилотируемый Джоном Льюисом, поднялся в воздух, имея на борту в качестве пассажиров Дэвида Далглиша, Робина Смарта (начальника сменной партии Королевского общества), Джорджа Лоу и меня. Заданный курс был  $96^{\circ}$ , но впоследствии расчеты показали, что наш действительный курс был  $110^{\circ}$ .

Отлетев на 15 миль, мы начали проходить над трещинами в шельфовом леднике; местами попадались пониженные участки, на которых видны были лужи воды. Некоторые из приподнятых краев льда были покрыты светло-желтыми пятнами, что, видимо, указывало на присутствие морских диатомей и,

следовательно, на то, что вода, которую мы видели, вероятно, морская.

Углубившись приблизительно на 90 миль, «Оттер» продолжал лететь над хаотической областью ледяных утесов и громадного ледопада с такими большими трещинами, что он был совершенно непроходим. Спустя четверть часа впереди на мгновение показался сквозь горизонтальные слои облаков далекий зубчатый хребет снежных вершин. Затем по левому борту мы увидели два темных скалистых нунатака, а к северу показалась другая большая горная цепь с отдельными хребтами впереди. Мы думали, что эта цепь, должно быть, южное продолжение известных гор на севере Земли Королевы Мод. В 2 часа 17 минут дня самолет летел на высоте 6800 футов и быстро приближался к самому восточному хребту, который, по нашей оценке, имел в длину около 15 миль; два больших ледника спускались с этих гор на запад. По-видимому, на поверхности обоих можно было бы найти дорогу к высоко расположенным льдам за ними. В 2 часа 30 минут дня мы набрали высоту 9600 футов и оценили высоту самого высокого скалистого пика в 9200 футов. Горы эти, по-видимому, сложены древними изверженными породами с внедренными в них диоритами, кое-где заметны пластовые интрузии и дайки. Общее направление цепи — с северо-востока на юго-запад, но дальше к югу скалы исчезали под ледяным покровом. К нашему удивлению, как раз когда мы собирались повернуть назад, к берегу, Джордж Лоу увидел двух качурок, летавших вокруг вершины пика в 7000 футов. Можно только предположить, что эти птицы гнездятся в горах в 230 милях от моря, где они нормально кормятся.

После полутора часов обратного полета к берегу мы начали высматривать трещиноватую область, которую раньше пересекли, но поверхность оставалась ровной, ненарушенной.

Радиосвязь с базой была потеряна через полчаса после вылета, и все еще не удавалось связаться с судном и даже поймать радиомаяк, который Льюис непрерывно вызывал. Вскоре стало ясно, что нас снесло больше, чем мы предполагали, и что самолет значительно отклонился от курса.

Льюис, уверенный, что мы отклонились к югу, повернул на северо-северо-запад с намерением выйти к берегу и вдоль него возвратиться к судну. Еще через час под нами была все та же беспредельная белая равнина в пятнах неясных теней, и я начал задумываться над нашим довольно неприятным положением, особенно из-за невероятно изрезанной трещинами области между нами и Халли-Бей.

Через два с половиной часа после того, как мы оставили горы, стала видна полоса низких облаков, которая, мы надеялись, шла над чистой водой у берега. Около этого времени двигатель чихнул и остановился, но заработал снова, когда Льюис переключился на другой, почти уже пустой бак. Через несколько минут та же история повторилась, так как израсходовались остатки бензина. Вряд ли это могло понравиться Лоу, Далглишу и Смарту, сидевшим в задней части самолета и не знавшим как следует, что происходит. Робин Сمارт спросил Джорджа Лоу, что случилось.

— О, — ответил Джордж, — я думаю, они не знают, где мы!

— Если так, — сказал Робин, — я не думаю, чтобы я мог чем-нибудь помочь, — и откинулся на спинку.

Вскоре мы увидели по правому борту как будто беспорядочную массу глыб изломанного льда, но он сливался с низким облаком, и трудно было определить, что это — только ли облако или массы льда, смешивающиеся с облаком. Льюис полагал, что это ледник Досона — Ламтона. Если это было верно, то «Оттер» находился в 60—70 милях к югу от Халли-Бей.

Через 10 минут он уже летел над облаком, под которым, мы надеялись, окажется берег. Вдруг показался небольшой разрыв и через него стали видны два ледяных поля, плавающие на темной воде. Самолет пошел вниз, в этот разрыв, и оказался над ледяными утесами, изрезанными большими трещинами. По тому, что мы знали о берегу с прошлого года, было ясно, что это может быть только кромка ледника Досона — Ламтона. Догадка Льюиса оказалась правильной, и нам нужно было только лететь на север вдоль берега к судну.

Через несколько минут мы услышали позывные Халли-Бей и смогли сообщить им, где находимся. Еще через полчаса с небольшим «Оттер» благополучно сел на базе. Там нам сказали, что они нас слышали большую часть времени и каждые четверть часа включали радиомаяк, хотя мы услышали его только за несколько минут до прилета на базу.

На утро 12 января Джордж Лоу, Дональд Мильнер (корреспондент Би-Би-Си) и я вылетели из Халли-Бей в Шеклтон на «Оттере», пилотируемом Джоном Льюисом. Через небольшой промежуток времени самолет вошел в низкое облако и спустился до высоты 200 футов, чтобы лететь под ним. Ледяной припай был повсюду так покрыт торосами, что почти не было мест, по которым можно было бы ходить. В лед вмерзло бесчисленное множество айсбергов, большинство из которых имели высоту только около 50 футов. В полете нам стало ясно, что судно должно держаться у края припая, где на протяжении большей части нашего пути тянулся проход с чистой водой. Ледяные поля были мощными, но, по-видимому, узких разводий было достаточно, чтобы «Магга-Дан» мог продвигаться.

К тому времени, как самолет достиг залива Фазеля, облака разошлись, и, летя при ярком солнце на высоте 2000 футов, мы могли видеть Шеклтон, до которого еще

оставалось 20 миль . Делая круг над базой, мы увидели, что для нас отметили флагами посадочную полосу. Еще минута, и после двух с половиной часов в воздухе «Оттер» сел и подрулил к маленькой группе ожидающих фигур. Все кругом пожимали нам руки. Мы выгрузили почту за весь год, картофель, апельсины, яблоки, уголь и многое другое, привезенное для базы. Затем все отправились в домик, где рекогносцировочная партия провела остаток дня в чтении писем и обмене с нами шеклтонскими новостями и новостями внешнего мира.

После позднего ужина Кен Блейклок повел меня в обход по базе, чтобы я осмотрел временные склады запасов и общее ее расположение. Ящик от сноу-кэта, где перезимовала партия, теперь был заброшен и по крышу засыпан снегом, но легко было представить себе ужасные условия, в которых они жили.

Была поздняя, освещенная солнцем ночь, когда все легли спать; на утро встали тоже поздно. С судна Стреттон сообщил, что «Магга-Дан» хорошо продвигается и прибудет во второй половине дня.

Когда судно стало уже видно, Рой Хомард зажег костер, приготовленный им наверху, на шельфовом леднике. Черный дым относил в сторону на фоне ослепительно блестящего снега; все спустились к кромке льда, чтобы встретить судно. Повсюду кромка припая покрылась торосами от сжатия, вызванного проходящими мимо ледяными полями и айсбергами; местами торосы поднялись до 15 футов . Выбрав участок, за которым лед выглядел более гладким, капитан Петерсен начал выламывать небольшой «док» для своего судна. Вторая полоса сжатия оказалась неподатливой, но в конце концов на поверхность начали всплывать громадные куски льда; некоторые из них походили на небольшие айсберги мощностью до 30 футов . Этот процесс постепенного дробления льда продолжался несколько часов, пока судно не вошло в

припай достаточно далеко, чтобы быть защищенным от всех ветров, кроме приходящего прямо с севера, но и в таком случае в «док» могли бы пройти к судну только небольшие льдины. «Док», конечно, получил название «Гавань Пита».

После первого часа работы над «доком» наша рекогносцировочная партия, ожидавшая на льду, получила возможность взобраться на борт. Приветственные возгласы сменились рукопожатиями, и все разошлись по каютам или пошли в салон, чтобы, сидя за стаканчиком, обменяться новостями.

Наконец-то все члены экспедиции снова были вместе, готовые закончить постройку базы Шеклтон и закладку запасов до отхода судна. Помочь нам в этой работе пришли 10 членов рекогносцировочной партии экспедиции Королевского общества, которые возвращались теперь в Англию на «Магга-Дане». Они заявили, что твердо решили выполнять такую же тяжелую работу, как все остальные, пока судно будет стоять в Шеклтоне, и они поистине так трудились.



«Терон» разгружается у кромки льда в Халли-Бей



Излом шельфового ледника вблизи залива Фазель



Шестеро из передовой партии

Слева направо:

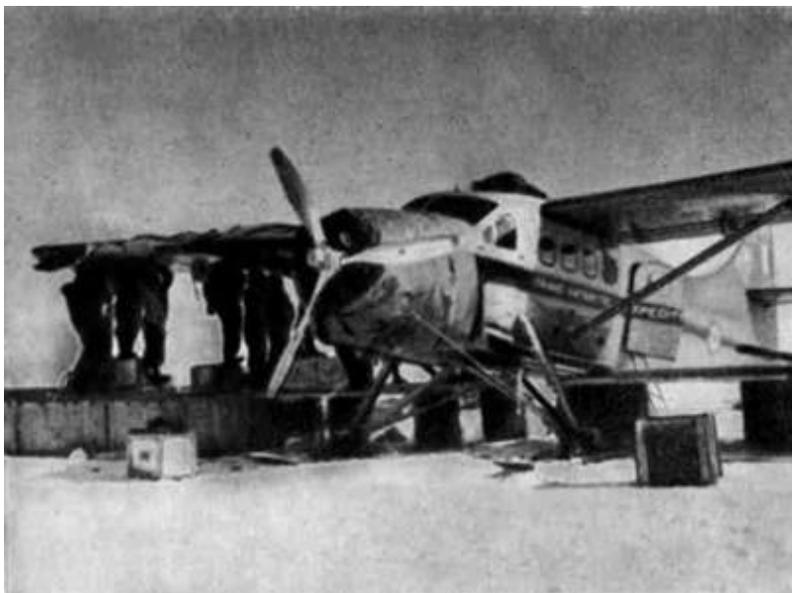
*Питер Джеффрис, Рой Хомард, Райнер Голдсмит, Кен Блейклок, Тони Стюарт (стоит), Тэффи Уильямс*



Каркас главного домика базы. Справа ящик от сноукэта



Горы Тоттан в 230 милях к востоку от Халли-Бей



Установка крыла на «Оттере» в Халли-Бей



Дэвид Пратт и Хэл Листер измеряют плотность снега  
Шеклтоне



База Скотт на о. Росса. Залив Мак-Мердо покрыт льдом



Зимовщики базы Скотт

Слева направо:

*первый ряд: Берн Геррард, Берни Ганн, Рон Болхэм, Боб Миллер, Эдмунд Хиллари, Хрехвор Хэзертон, Джордж Марш, Джон Клейдон;*

*средний ряд: Джим Бэйтс, Херби Орт, Нейл Сендфорд, Гарри Айрс, Селвин Бакнелл, Гай Уоррен,*

*Питер Малгрю, Маррей Эллис;  
задний ряд: Уолли Тарр, Тед Гон, Питер Макдональд,  
Рой Карлайон, Маррэй Дуглас, Ричард Брук, Билл  
Кренфилд*



Северная партия близ горы Сьюэсс



Боб Миллер и Ион



Топографы Северной партии за работой между ледниками Фрая и Моусона



«Индевр»



Час кормления собак в их подземном туннеле в Шеклтоне



Полярное сияние над Шеклтоном зимой



Выбирают площадку для Саут-Айса.  
Слева направо: Вивиан Фукс, Аллан Роджерс, Кен Блейклок и Хэл Листер



Сноу-кэт «Эйбл» на ходу



Вытаскивание сноу-кэта «Эйбл» из трещины с помощью легких алюминиевых мостовых ферм



Машины среди высоких заструг



Сейсмический взрыв для измерения толщины льда



Типичный пятитонный груз сноу-кэта. Дэвид Пратт промеряет уровень горючего в одной из бочек



На Южном полюсе. Слева направо: Эдмунд Хиллари, Вивиан Фукс, Джордж Дюфек



На Южном полюсе. Слева направо:  
задний ряд:  
Дэвид Пратт, Хэл Листер, Ральф Лентон, Кен  
Блейклок, Джордж Лоу;  
передний ряд:

Вивиан Фукс, Аллан Роджерс, Джоффри Пратт, Дэвид Стреттон, Ион Стивенсон, Ханнес Лагранж, Рой Хомард



Заход солнца над ледником Скелтона



Флаги ООН и США на географическом Южном полюсе

## **Глава 7**

# **Подготовка и устройство базы Скотт**

В то время как мы, вернувшись в Лондон на «Тероне», готовились к тому, чтобы снова отправиться на юг, а позже были активно заняты укреплением базы Шеклтон и устройством станции Саут-Айс, Комитет моря Росса работал над осуществлением плана устройства базы Скотт. Подбирались люди и материальная часть, самолеты, собаки и тракторы, было получено судно, на котором они должны были отправиться на юг, в залив Мак-Мердо.

Пятеро ученых, выделенные Новой Зеландией как часть вклада этой страны в организацию Международного геофизического года, должны были присоединиться к новозеландской партии Трансантарктической экспедиции; поэтому и помещения, и количество запасов нужно было значительно увеличить. Ответственность за деятельность обеих партий возлагалась на сэра Эдмунда Хиллари, и я предоставляю ему возможность описать в двух следующих главах их приготовления и успешное развертывание работ.

Организация партии моря Росса, входящей в Трансантарктическую экспедицию, приобрела срочный характер, когда Миллер, Клейдон и я вернулись из нашей поездки на «Тероне» в море Уэдделла. Устройство базы Шеклтон позволило приобрести полезный опыт, и в частности заставило нас осознать, насколько важны предэкспедиционная тренировка и планирование для нашей партии, прежде чем мы покинем Новую Зеландию. Хотя большая работа была уже проведена в

наше отсутствие руководящей организацией — Комитетом моря Росса в лице секретаря его А. С. Хелма и различных исполнительных подкомитетов, все же многое еще оставалось сделать, а время шло быстро.

Задача по помощи Банни Фуксу не казалась устрашающе сложной. Мы должны были проложить тракторный маршрут с полярного плато вниз, к морю, и устроить два склада горючего и продовольствия для совершающей переход партии: один — на  $80^{\circ}$  южной широты, другой — на  $83^{\circ}$  южной широты. Но задачи, стоящие перед нашей экспедицией, колоссально усложнились со времени ее начала. В нашу партию теперь включалась группа из пяти ученых, которые должны будут проводить исследования по программам Международного геофизического года. Я тоже решил пополнить партию достаточными силами для работы в полевых условиях, чтобы иметь возможность выполнить широкую программу топографических съемок и геологических изысканий. Это привело к тому, что наша партия зимовщиков выросла от скромного общего числа в 12 человек до более внушительного числа в 22 и подобным же образом должны были расширяться домики нашей базы и ее оборудование. Позже я решил сохранить в нашем составе также Мэррея Дугласа, и в конце концов на базе Скотт нас зимовало 23 человека. Мы теперь рассматривали себя не только как партию поддержки Трансантарктической экспедиции, но еще и как группу, осуществляющую первую серьезную попытку Новой Зеландии исследовать территорию Росса, и намеревались максимально использовать каждую минуту для этой цели. Мы располагали обширными сведениями из первых рук о заливе Мак-Мердо, где намечали устроить нашу базу. В то время как трое из нас были с Фуксом на «Тероне», другие трое новозеландских наблюдателей отправились на юг, в море Росса, для участия в операции военно-морского флота США

«Дипфриз-1». Двое из этой тройки были членами нашей зимующей партии: Тревор Хэдзертон — геофизик и старший ученый, руководитель новозеландской группы Международного геофизического года и Верни Ганн — один из наших геологов, опытный и сильный альпинист. Третьим наблюдателем был лейтенант-командор новозеландского военно-морского флота У. Дж. Л. Смит. Как капитану экспедиционного судна «Индевр» ему было поручено сообщить о местах, подходящих для разгрузки судна. Главная задача партии состояла в исследовании западной стороны залива Мак-Мердо, чтобы найти подходящее место для базы Скотт. Первоначальный план Фукса предусматривал использование ледника Феррара как пути на полярное плато. Этим маршрутом шел на запад Скотт, и хотя, согласно его отчету, дорога эта довольно трудная, но он успешно поднялся по ней на плато. Следовательно, это была первая линия обследования, обещающая нужные результаты. Подняться по леднику Феррара для нас было чрезвычайно удобно, так как эта прямая дорога вверх должна была послужить и путем к южным складам. Предстояло исследовать несколько мест в качестве возможных площадок для базы Скотт. Два члена партии Скотта, профессор Дебенэм и сэр Чарльз Райт, рекомендовали каждый по одному району исследования: первый — острова Дейли, второй — мыс Баттер.

Наши исследователи залива Мак-Мердо проявили значительную настойчивость и изобретательность при выполнении своей задачи. Транспорта у них не было, и они сами тащили свою провизию и лагерное оборудование на санях из стеклопластика на протяжении нескольких сот миль по неровному морскому льду и леднику. На острова Дейли они взобрались с большим трудом, так как эти острова окружены грозным поясом ледяных утесов и озер талой

воды, совершенно непроходимых для транспортных машин. Вокруг каждого острова шел глубокий ров, по которому бежала вода, а на их крутых, усыпанных камнями склонах было мало плоских участков далее для одного домика, не говоря уже о полудюжине, которую мы хотели построить. Обследование мыса Баттер и ледника Феррара дало обнадеживающие результаты. Американский вертолет высадил наших людей на нижней части ледника, и они, взбираясь по нему вверх и таща за собой сани, прошли около 60 миль. Они сообщили потом, что поверхность ледника твердая, обледенелая, но в общем довольно гладкая. В крайней точке пути партия совершила восхождение на пик и обследовала дальнейший маршрут; их ободрило то, что ледник, как оказалось, сливается с плато и на переходе этом нет явных больших препятствий. В их сообщении указывалось также, что у подошвы горного отрога за мысом Баттер вполне достаточно места для нашей базы и большой системы антенн, которую мы запланировали. Подход к этой площадке был, видимо, удовлетворительным, и имелись подходящие места для посадки наших самолетов — или на морском льду, или в предгорье, на леднике Бауэрса.

Ганн совершил очень удачный полет с американцами. Их четырехмоторный «Скаймастер» пролетел на юг через Шельфовый ледник Росса, держась близко к горам Земли Виктории. Ганн глазами альпиниста мог оценить возможность использовать различные ледники как дороги на полярное плато. Большинство их казалось совершенно непригодным, но он обратил внимание на плавное падение ледника Скелтона. Эти данные позже оказались для нас весьма ценными.

Имея такие основные сведения о заливе Мак-Мердо, мы в Новой Зеландии смогли уже планировать с гораздо большей точностью. Мы знали, что 900-тонный «Индевр»

не в состоянии перебросить на юг нашу расширенную экспедицию, но американцы, чтобы помочь нам выполнить обязательства по Международному геофизическому году, предложили всяческую помощь по перевозке людей и материальной части. Поэтому масштабы нашей деятельности определялись в большей степени тем, какое оборудование мы можем позволить себе купить, чем проблемой доставки его в Антарктиду. Финансы всегда жестко ограничивают деятельность экспедиции, которая зависит в значительной мере от общественной поддержки и денежной подписки. Мы старались добиться наилучших результатов по обеим линиям, но вынуждены были идти на компромиссы при покупке дорогого оборудования.

Финансовые ограничения становились особенно ощутимыми, когда приходилось решать вопрос о транспорте в полевых условиях. Как мне ни хотелось снабдить партию сноу-кэтами или хотя бы «Уизелами», но и то и другое было нам не по средствам. Что касается воздушного транспорта, то для переброски грузов на большие расстояния у нас был только один самолет «Бивер» с ограниченной грузоподъемностью в полтонны, правда, самолет испытанной прочности и надежности. Наш второй самолет, «Остер», годился только для полетов на короткие расстояния с малым грузом. Вся заброска припасов на склады ложилась на «Бивер», и в случае какой-либо аварии выполнение всей программы полевых работ было бы по меньшей мере очень затруднено.

Поэтому при планировании похода мы исходили из того, что будем проводить полевые исследования, используя собачьи упряжки, поддерживаемые с воздуха, как первоначально проектировал Фукс. Я хотел обязательно иметь не менее 60 собак, чтобы вести работы на шести упряжках по девять собак в каждой, но набрать такое количество оказалось целой проблемой.

Подходящих гренландских лаек нелегко достать, и большим облегчением для нас было предложение австралийцев дать нам 30 собак. Член нашей экспедиции Гарри Айрс, в частной жизни самый знаменитый из горных проводников Новой Зеландии, отправился на австралийскую антарктическую станцию Моусон; на нем лежал уход за собаками на их обратном пути в Австралию на «Киста-Дане». Затем собак переправили через Тасманово море на самолетах новозеландских военно-воздушных сил и поселили в новое жилье у подошвы ледника Тасмана в Новозеландских Южных Альпах. От лаек в Оклендском зоосаде мы вывели несколько отличных крепких щенков и наконец довели число собак до желаемого состава, пополнив его 12 собаками, которых Лондонский комитет получил из Гренландии.

Для разгрузки судна, конечно, необходимо было иметь механизированный транспорт. Задача эта была решена благодаря щедрости компании «Масси Гаррис Фергюсон» в Великобритании и ее представителя — фирмы «Ч. В. Норвуд» в Новой Зеландии. Эти фирмы одолжили нам пять тракторов «Фергюсон», переоборудованных для работы в специальных условиях. Мы уже пользовались двумя такими машинами при разгрузке в Шеклтоне, и они показали себя очень хорошо в работе — выносливыми и надежными, хотя, как мы убедились, действительно мягкий снег стал их Ватерлоо. Так как мы ожидали, что наша работа по разгрузке будет идти преимущественно на покрытых льдом поверхностях, то думали, что «ферги» с ней справятся. И все же мы были просто в восторге, когда адмирал Дюфек предложил нам во временное пользование два «Уизела», принадлежащих военно-морскому флоту США, так как верили, что теперь сможем справиться с любыми снеговыми условиями. Таким образом, партия располагала парком в семь

машин, достаточным, как я считал, чтобы перевезти 500 тонн припасов через, может быть, 10 миль неровного морского льда от судна до площадки базы. Большое количество бензина, требующееся для работы этих транспортных машин, и, кроме того, много тонн топлива и масел, необходимых и для базы Скотт, и для «Индевра», были бесплатно переданы нам Британской нефтяной компанией. Это было, бесспорно, самое крупное пожертвование, полученное экспедицией, оно положительным образом сказалось на финансировании всего предприятия и позволило его осуществить.

Проектирование, расположение на площадке и сооружение наших домиков представляли собой самую большую задачу. Нам посчастливилось иметь руководителем всего проекта Франка Пендера, старшего архитектора Новозеландского министерства сооружений. Его энтузиазм и энергия сметали все препятствия и позволили нам преодолеть все трудности. У нас было шесть больших домиков и три гораздо меньших. Все они были построены из панелей с теплоизоляцией размером 8х4 фута, заходящих друг в друга и жестко связанных стальными прутьями, пропущенными прямо сквозь них. Этот тип конструкции позволил возводить постройки очень быстро, что для нас было крайне важно, так как в нашем распоряжении было очень мало времени — между разгрузкой «Индевра» и его отплытием в Новую Зеландию. Чтобы еще более ускорить дело, мы намеревались взять с собой на юг группу опытных мастеров, уже освоивших сборку таких построек в Новой Зеландии. В конце 1956 года все домики были собраны в Веллингтоне, и база была воздвигнута на большой открытой площадке нашими пятью мастерами под руководством опытного производителя работ Р. Хика. Они исправили отдельные дефекты и обеспечили плотную пригонку всех панелей. Были установлены даже нагревательные устройства и

печи, и домики изнутри окрасили в подобранные со вкусом цвета. Затем каждую панель и каждую деталь тщательно пометили, разобрали и упаковали домики в ящики, и они были готовы к перевозке на юг.

Много пришлось подумать о нашем продовольствии. Из Лондонского управления мы получили список рационов, предназначенных для питания английской партии. У нас был также список пищевых рационов, используемых австралийцами на своей антарктической станции; этот список казался нам более соответствующим нашим вкусам. Мы скомбинировали оба этих списка и внесли кое-какие изменения, чтобы удовлетворить новозеландские гастрономические привычки. Управляющий большой группой магазинов давал нам советы, и мы пользовались его опытом при выборе различных марок изделий; результаты оказались весьма удовлетворительными. Наши основные рационы для санных походов пришли из Англии упакованными в ящиках на 20 человеко-дней, и наши осенние санные партии пользовались этой провизией. По поводу этих рационов было много замечаний, и зимой мы все ящики переупаковали с учетом нужд главных летних операций.

Подбор членов партии — трудное дело, особенно когда имеется несколько сот способных претендентов, жаждущих войти в нее. Но вскоре Комитет составил краткий список, а затем произвел окончательный выбор. Вот состав зимующей партии: Сэр Эдмунд Хиллари — руководитель; Дж. Т. Миллер — заместитель руководителя, старший топограф; Дж. У. Марш — офицер медицинской службы, старший каюр; М. Р. Эллис — инженер; Ф. Р. Брук — топограф и каюр; Т. Т. Айрс — альпинист и каюр; Б. М. Ганн — геолог; Дж. Уоррен — геолог; Р. А. Карлайон — инженер-строитель и топограф; М. Т. Дуглас — альпинист и каюр; Р. У. Болхэм — метеоролог и биолог; Дж. Дж. Бэйтс — механик и плотник; Е. С. Бакнелл — повар; П. Д. Малгрю — старший

радист; Дж. Э. Гон — радист; Дж. Р. Клейдон — старший пилот; У. Дж. Кренфилд — второй пилот; Л. У. Тарр — авиамеханик.

Научная партия Международного геофизического года, которая тоже должна была провести год на базе Скотт, состояла из следующих лиц:

Т. Хэзертон — руководитель группы, геофизик; В. Б. Джерард — геофизик; Р. Г. Опп — сейсмолог, техник; Г. Н. Сэндфорд — геофизик, радиомеханик; У. Дж. Макдональд — геофизик, техник.

В июле 1956 года я собрал всю экспедицию на леднике Тасмана, намереваясь выполнить программу тренировки и ознакомительных занятий. Представлялось вполне вероятным, что зимние условия в альпийской области не будут отличаться от лета в Антарктике. Наши собачьи упряжки были уже на леднике под присмотром двух опытных каюров из Англии — Марша и Брука. Все члены нашей партии прошли под их руководством обучение умению править собаками и сноровке обращения с санным оборудованием. И собаки и люди научились всему быстро. Мы устроились в домике Мальте Брун, в 9 милях вверх по леднику, на высоте 5500 футов, и все запасы перебросили туда на самолете. В домике установили радио и ежедневно связывались с Веллингтоном, до которого от нас было почти 300 миль, временно поместив у себя один из главных радиопередатчиков для нашей базы Скотт. Это была великолепная практика, и она привела к внесению в радиоаппаратуру различных изменений.

Первые посадки наших самолетов на лыжах на ледник прошли не без неполадок. В самом деле, первая посадка «Остера» была также и последней. Лыжно-колесная комбинация, специально для него разработанная, оказалась совершенно неудовлетворительной, и Джон Клейдон пережил

неприятные минуты, когда, приземляясь, самолет перекувырнулся и лег колесами кверху. Но и эта неудача имела свою хорошую сторону. Самолет поставили на шасси, оттащили к краю ледника и поместили между снежными буграми, построив из снежных глыб защитную стенку от преобладающих ветров, дувших вниз по долине. Здесь, несмотря на бураны и низкие температуры, самолет отремонтировали — превосходное первое знакомство наших авиаторов с тяжелыми условиями эксплуатации самолетов в Антарктике. Когда самолет залатали, с него сняли лыжно-колесное устройство и заменили его стандартным лыжным шасси. Потом Клейдон поднял самолет с ледника и искусно посадил его на тонкие полоски снега, оставшиеся после снежной бури на местном летном поле, обычно покрытом травой. Затем на самолет поставили колеса, и он полетел на свое обычное летное поле для основательного ремонта. Больше он на лыжах не взлетал, пока не прибыл в Антарктику.

У «Бивера» при первой посадке тоже случилась неприятность, но дефект быстро исправили, и самолет великолепно работал, доставляя большое количество грузов на ледник и с ледника. Все это давало прекрасную возможность членам полевой партии приобрести опыт связи воздух — земля и совместной работы, так как полное понимание особых требований самолета и пределов его возможностей существенно важно при его эксплуатации в Антарктике.

Тем временем все члены нашей партии усердно занимались различными видами экспедиционной деятельности. Тех, кто не имел альпинистского опыта, учили пользоваться веревкой и ледорубом на длинных крутых снежных склонах перед домиком, и все мы много ходили на лыжах. Наш повар Сел Бакнелл готовил превосходные обеды на трех примусах: ведь свежий

воздух и усиленные занятия основательно повышали наши аппетиты. Не были забыты и тракторы, так как от каждого из нас потребуется работа хорошего тракториста для перетаскивания оборудования с судна на базу Скотт. Каждый из нас проработал по несколько часов, водя трактор «Фергюсон» по неровным руслам рек и мягкому снегу. Наши трактористы уменьшали уклоны дороги, разравнивали кучи гальки, копали канавы. В конце концов каждый стал смотреть на себя как на специалиста в этом деле.

К тому времени, когда закончился период тренировки, все были в гораздо лучшей форме и во многих отношениях гораздо лучше подготовлены к решению предстоящих задач. Несомненно, мы кое-что узнали о сильных сторонах и недостатках друг друга и начали складываться в компактную и ладно работающую команду.

В последние месяцы 1956 года работа в Управлении партии моря Росса в Веллингтоне шла лихорадочно: день нашего отплытия быстро приближался, а многое оставалось еще сделать. Огромное количество продовольствия и оборудования скопилось в большом сарае; здесь их тщательно паковали в ящики и коробки, четко помечая на них, что туда положено. Грузовик за грузовиком привозили на склад запасные части самолетов и научное оборудование, радиопередатчики и дизель-генераторы, тракторные прицепы и санное оборудование; делались последние закупки, чтобы полностью собрать все, что требовалось по спискам. Каждый член партии получил всю одежду, чтобы он мог пометить ее своей фамилией и проверить, по размеру ли ему выданное. И тут вдобавок ко всем нашим заботам из Англии в Веллингтон пришел «Индевр» и привез оборудование и продовольствие, в значительной части безнадежно пострадавшее в нижнем трюме от морской воды. К счастью, очень многое из погибшего можно было

достать и в Новой Зеландии, и после спешного раунда телефонных звонков мы разместили новые заказы и потребовали их выполнения вне всякой очереди. Поставщики безотказно оказали нам полное

содействие, и все что требовалось, было доставлено на погрузку вовремя.

Обычные проблемы организации экспедиции были не единственной нашей заботой. Несмотря на солидную помощь правительства Новой Зеландии и щедрую общественную поддержку, нам все еще не хватало финансов, необходимых для покрытия всех расходов. По всей стране члены наших комитетов по сбору средств великолепно работали, но, хотя некоторые из организаций достигли отличных результатов, общий ход дела был медленным. Необходимость постоянно нажимать на сбор фондов требовала серьезных затрат времени и энергии, но соответствовала традициям Скотта и Шеклтона, которым тоже приходилось заниматься тем же.

В середине декабря «Индевр» закончил погрузку, а большое количество нашего снаряжения уже ушло на юг на американском грузовом судне «Рядовой Джон Р. Тоул». Теплые проводы убедили нас в том, что в Антарктику мы увозим с собой добрые пожелания Новой Зеландии.

21 декабря мы отплыли из порта Блефф. Окончились дни планирования и приготовлений, и все мы чувствовали растущее возбуждение при мысли об испытаниях и приключениях, ожидавших нас. Но когда зеленые мысы опустились за горизонт и «Индевр», покачиваясь, взял курс на юг, мало кто из нас не думал с некоторой грустью о том, что надолго покидает жену и детей.

«Индевр» неуклонно шел взятым курсом по Южному океану. Нам посчастливилось встретить совершенно исключительную для этих вод хорошую погоду.

Отличная погода, гладкое море, да еще то обстоятельство, что нас сопровождали два новозеландских военных фрегата, «Пукаки» и «Хавеа», создавали чувство уверенности и товарищества. Мы все собрались на носовой палубе «Индевра», где капитан Керквуд служил рождественскую службу. Это были торжественные и трогательные минуты, и чувство наше усиливалось холодным чистым воздухом и движением судна по сверкающей синей воде. Мы уже видели много китов, и небо, казалось, было полно птиц. Утром второго дня рождества мы вошли в туман и вынуждены были снизить скорость, так как находились уже в области айсбергов; все же «Индевр» продолжал идти вперед по гладкому морю и длинной зыби.

В конце дня 27 декабря мы шли под пасмурным небом при видимости всего в несколько миль. Туман чуть поредел, и по правому борту из него выступили два черных скалистых обрыва. Это был остров Скотта. Теперь мы уже были в области легкого пакового льда, и «Индевр» расталкивал маленькие ледяные поля, как опытное в этом деле судно, да оно и было ветераном. Оба военных корабля продолжали идти с нами в паковый лед, но так как он становился все мощнее, то они решили, что пора возвращаться обратно. Мы обменялись приветственными возгласами и прощальным «ура», а затем под гудки и завывание сирен они двинулись назад в туман, к более теплым водам, а «Индевр» медленно продолжал свой путь на юг сквозь легкий паковый лед.

29 декабря лед стал немного более сплоченным и почти покрывал все море, оставляя лишь небольшие разводья. Некоторые ледяные поля занимали огромные пространства и напомнили мне те, которые создали столько трудностей для «Терона» в море Уэдделла. Но это была единственная черта сходства, и в общем паковый лед моря Росса соответствовал своей

репутации самого легкого льда в Антарктике, если не считать района полуострова Земли Грейама. Когда лед становился толще, мы стопорили машины и ждали, чтобы открылись проходы, и они неизменно открывались. Лед был в общем мягким, рыхлым и быстро поддавался перед решительным напором. У нас было сколько угодно времени любоваться птицами, китами и тюленями, игравшими вокруг ледяных полей или на них, и смеяться, наблюдая, какие штуки выделывают пингвины. Мы пробивались на юг, и «Индевр» хорошо справлялся со льдами.

В канун Нового года судно пробилось через худшую часть паковых льдов. Дул крепкий южный ветер, и ясно было, что мы вступаем в полосу дурной погоды. В полночь «Индетзр» зарывался в громадные волны и испытывал иногда удары тяжелых ледяных полей, от которых невозможно было увернуться. Когда мы прошли через последнюю полосу льда, его успокаивающее действие на волны исчезло, и судно вошло в море Росса прямо в лоб страшному, идущему с юга шторму. Громадные волны, черное, мрачное небо и частые снеговые шквалы, казалось, сомкнулись вокруг нашего испытывавшего сильнейшую качку небольшого судна, и все это вместе производило весьма неприятное впечатление на тех, кто по служебной обязанности или, имея по счастью выносливый желудок, не лежал на койке.

В первый день нового года около полудня разыгрался бешеный шторм, и мы начали серьезно беспокоиться о собаках и транспортных машинах, находившихся на носовой палубе. Судно направляли так, чтобы уменьшить количество воды, окатывающей палубу. Однако все же большая волна обрушилась на нос и разбила несколько собачьих конур. В довольно волнующей операции по спасению мы извлекли собак из обломков и привязали их на корме судна. От этого

неприятного происшествия собаки основательно промокли, но не пострадали.

К 3 января погода значительно улучшилась, и мы поняли, что приближаемся, должно быть, к заливу Мак-Мердо. Вскоре после полудня с мостика сообщили, что впереди земля. Все бросились на мостик и в бинокли легко поймали вулканические конусы Эребуса и Тетрора, до которых еще было больше 100 миль. В конце дня горы Уэстерн Земли Виктории уже заметно выступили по правому борту, но Эребус по-прежнему господствовал над всем видом: его длинный султан дыма уходил на восток, пересекая небо. При отличной погоде «Индевр» миновал крутые скалы острова Франклина и приблизился к острову Бофорта у входа в залив Мак-Мердо. Тут мы вошли в более тяжелый паковый лед и, возмущаясь, простояли всю ночь неподвижно, захваченные им.

Потеря времени становилась для экспедиции весьма важным вопросом. Американский ледокол «Глейшиер», вероятно один из самых мощных в мире, находился поблизости, и капитан Керквуд попросил его содействия. Внушительно демонстрируя свою мощь, «Глейшиер» направился к нам, не обращая, по видимому, никакого внимания на толщину пакового льда и разбрасывая большие глыбы льда, как игрушки. Мы благодарно следовали за ним и выбрались на чистую воду залива Мак-Мердо, а затем пошли через залив к кромке морского льда против мыса Баттер. Здесь мы пристали к борту «Глейшиера» и поднялись на палубу, чтобы посетить адмирала Дюфека и его штаб. Адмирал предложил нам воспользоваться одним из его вертолетов, чтобы быстро разведать дорогу по льду к мысу Баттер и осмотреть там площадку. Это была слишком заманчивая возможность, чтобы отказаться от нее.

Поздно вечером Миллер и я поднялись с «Глейшиера» на вертолете и медленно полетели над льдом залива. То, что мы увидели, не произвело на нас обнадеживающего впечатления. Лед, пропитанный водой, весь в лужах талой воды, изрезанный приливными трещинами и испещренный большими гребнями от сжатий, определенно обещал неприятные условия езды для механизированного транспорта. Действительно, здесь было достаточно места для нашей базы на хорошем скалистом грунте высоко над уровнем моря, но было непонятно, как мы сможем взобраться на эту площадку. Летнее таяние образовало небольшое озеро со стороны ледника, оно закрывало доступ наверх по этому направлению, а ледяные склоны за озером нашим машинам было бы трудно преодолеть. Мы вернулись к судам довольно пессимистично настроенными относительно наших шансов на успех. Однако известно, что воздушная разведка может давать неточные сведения. Единственное, что оставалось сделать, — это провести основательную наземную разведку на собаках и машинах.

«Глейшиер» выломал для нас в толстом льду док для разгрузки и ушел, а мы немедленно начали разгружать судно. Прежде всего сняли с палубы собачьи конуры. Вскоре собаки, привязанные к кольям на длинных цепях, прыгали и скакали в восторге, что снова находятся на снегу. Затем последовали четыре трактора, три из них на гусеничном ходу, а один на полугусеничном и с вильчатым подъемником. Потом спустили тракторные и собачьи сани, палатки, продовольствие и все оборудование для разведки, которое в Новой Зеландии было тщательно уложено на грузы сверху. Пока шла разгрузка, я начал разведку дороги на тракторе с полугусеничным ходом. Перевозка имущества потребовала много времени, так как участки мокрого снега и лужи талой воды чередовались с пятнами более

твердого снега и в результате дорога получалась длинной и извилистой.

Вскоре после полуночи в ночь на 7 января наша разведывательная партия выступила в поход. Теперь у нас был круглосуточный дневной свет, но с ледника Феррара спустился туман, было пасмурно, холодно и сыро. Выход наш не был удачным: тракторы застревали в лужах талой воды, сани приходилось переправлять через них «челноком», перецепляя поочередно. Гребни сжатия были неровные, с горбами, и так как на некоторых тракторах гусеницы не были хорошо подогнаны, то они все время соскакивали. В общем мы страдали от неизбежных «детских болезней».

Когда наконец сделали привал, до мыса Баттер оставалось еще несколько миль, но мы были рады поставить палатки и залезть в них, чтобы поспать. У нас был сеанс радиосвязи с «Индевром», и я сообщил им о положении дел. Я договорился с капитаном Керквудом, что «Индевр» подойдет к мысу Хат-Пойнт на острове Росса и заберет там людей и часть материалов, доставленных нам американцами. Малгрю и я отправились вперед на полугусеничном «Фергюсоне» и увидели, что поверхность стала тверже. Здесь можно было без труда находить дорогу через бугристые гребни сжатия. Мы натолкнулись на тюленя, лежавшего на снегу около своей полыньи во льду, и застрелили его на корм 27 собакам, которые должны были подойти. Туман разошелся, наш трактор быстро поехал мимо айсбергов, стоящих на дне моря и вмерзших в морской лед. Затем мы наехали на открытую приливную трещину и потратили несколько часов на установку моста через нее. Дорога становилась все более неровной, и ее часто перерезали каналы и лужи талой воды. Часто встречались тюлени; вся область создавала отчетливое впечатление неустойчивости. Мы еще были на некотором расстоянии от намеченной площадки базы, и

приблизиться к ней вплотную оказалось гораздо более трудной задачей, чем казалось вначале. В самом деле, дойдя до места напротив площадки, мы увидели, что вынуждены отклоняться от нее все больше и больше. Дорогу впереди обследовала пешая партия. Она сообщила, что непроходимая трещина-ущелье во льду полностью закрывает тракторам подход к площадке по этому направлению. Пришлось вернуться по своим следам на гладкий морской лед и начать разведывать другой маршрут. Если переправиться через приливную трещину и взобраться на низкий холм, то можно было подойти дальше к леднику Бауэrsa в предгорье. Поверхность предгорья неровная, но, пройдя по ней несколько миль, можно было выйти выше площадки базы. Однако ледяной склон, ведущий к скалам, был крут и труден.

Мы разбили лагерь и ночевали на льду залива. Прошедший день был интересным, но неудачным. Я пришел к выводу, что трудности переброски 500 тонн запасов по 15—18-мильному маршруту, пройденному нами, делают проект устройства базы Скотт на мысе Баттер неприемлемым. Пропитанный водой, ненадежный морской лед был бы постоянным источником беспокойства, а добираться до площадки базы на нашем транспорте — постоянной головоломкой. Я лег спать, убежденный, что нам придется отказаться от нашей прежней мысли и искать другую площадку для базы. Самым подходящим местом, на мой взгляд, мог оказаться остров Росса, и, хотя такой выбор был связан с переправой через залив Мак-Мердо, чтобы добраться до ледника Феррара, переход этот не должен быть слишком трудным весной, когда поверхность морского льда, вероятно, будет вполне пригодной для езды.

Рано утром во время сеанса радиосвязи с «Индевром» было получено сообщение от Клейдона; он договорился о прилете к нам на американском

вертолете, чтобы обрисовать положение на мысе Хат-Пойнт. Клейдон все время не был доволен эксплуатационными возможностями для наших самолетов, если они будут летать с базы на мысе Баттер, и, видимо, с большим энтузиазмом относился к противоположному берегу залива Мак-Мердо. Вертолет прибыл, как было намечено, и пилот согласился взять Миллера и меня с собой на ту сторону залива. Я покинул разведывательную партию, дав им задание установить маршрут для тракторов и собачьих упряжек навверх, к леднику Феррара. Оттуда собачьи упряжки должны были продолжать путь вверх по леднику и попытаться достигнуть полярного плато. Через двадцать минут мы сели на лед рядом с «Индевром» и «Глейшиером». И опять адмирал Дюфек любезно предложил нам воспользоваться вертолетом для дальнейших разведок и даже указал несколько, вероятно, подходящих мест для исследования.

Из них самым интересным нам показался мыс Прэм, и мы решили его обследовать. Через несколько минут мы уже висели над закругленным скалистым выступом, по одну сторону которого к югу уходил дугой шельфовый ледник Росса, а по другую — простирался лед залива. Немного походив вокруг, мы смогли уже принять решение. Место, по-видимому, было идеальным. На нескольких широких скалистых террасах было вполне достаточно простора для наших домиков и авиационного отряда; доступ для транспорта с морского льда был хорошим; в нескольких сотнях ярдов имелась отличная площадка для посадки наших самолетов, а вид оттуда был великолепен. Требовалось разобраться только в одной проблеме — доступен ли подход к берегу по поверхности льда для наших тракторных поездов? Мы вернулись на «Индевр», твердо решив не терять времени и выяснить этот вопрос на опыте. Залив горючее в трактор, прицепили к нему сани. Затем

Миллер и я отправились в путь от судна. Первые несколько миль мы шли по маршруту, которым пользовались американцы для разгрузки своих судов. Дорога была в ужасном состоянии, так как их тяжелые тракторы прорыли на поверхности льда большие ямы, которые потом заполнились водой. Приходилось тратить много времени, пробираясь между ними, и часто ехать прямо через ямы. Это обычно сопровождалось довольно страшным погружением в слой воды глубиной несколько футов, и я почти невольно мысленно прикидывал толщину морского льда, отделяющего трактор от сотен саженей холодной морской воды. Наконец мы пересекли этот участок и выехали на чистый снег. Здесь было довольно мягко и бугристо, но мы без особого труда, успешно проложили себе дорогу вокруг мыса Армитидж и далее, через подобный участок шириной несколько миль до мыса Прэм. Таскать грузы по этому девятимильному маршруту будет нелегко, но его, конечно, следовало предпочесть подходу к мысу Баттер, и мы вернулись на «Индевр» в превосходном настроении. Мы будем строить базу Скотт на мысе Прэм.

## **Глава 8**

# **Разведки в глубь континента, местные походы и завершение устройства базы Скотт**

Приняв решение устроить базу Скотт на мысе Прэм, мы не стали терять времени. Большая часть наших тракторов и саней все еще находилась на мысе Баттер, но вечером 9 января мы выехали с остальным транспортом и оборудованием через залив к мысу Прэм, намереваясь начать разбивку и выравнивание площадки базы. «Индевр» отплыл обратно к мысу Баттер, чтобы забрать тракторную партию, которая потерпела неудачу еще внизу, на подходах к леднику Феррара, после упорной попытки закончить поход, от трудностей которого волосы вставали дыбом. На мысе Прэм наша партия разбила лагерь на горизонтальном, усыпанном галькой уступе, прямо над приливной трещиной, и поставила там все пирамидальные палатки. Затем была выполнена съемка участка и разметка положения различных домиков на широком уступе довольно высоко над льдом залива. На покатом склоне позади участка мы отметили приблизительные расстояния между мачтами нашей длинной ромбической антенны. Когда «Индевр» вернулся с тракторной партией, она перевезла наше остальное лагерное оборудование на мыс Прэм, и строительная бригада поселилась в палатках. Тракторные поезда начали циркулировать по-настоящему круглосуточно, и один груз за другим перебрасывались на площадку. К 13 января прибыло уже достаточно материалов, чтобы строительная бригада могла начать укладывать фундамент для

домика столовой, и было очевидно, что наша программа разгрузки выполняется вполне успешно.

Плохие новости пришли от Марша, руководителя партии, отправившейся на собаках и работавшей на той стороне залива, на леднике Феррара. Он сообщил, что они установили непроходимость нижней части ледника для собачьих упряжек при теперешнем состоянии льда, и рекомендовал отказаться от попытки восхождения. Это было очень неприятное известие: ведь мы рассчитывали использовать ледник Феррара как маршрут к полюсу. Я решил подождать и разведать ледник с воздуха, прежде чем окончательно отказаться от всякой надежды. Теперь работа развернулась полным ходом, и время сна свелось к минимуму. Несмотря на часто возникавшие трудные моменты, дело, пока это касалось базы, шло в основном по плану, но наша полевая работа по всем линиям терпела неудачи.

14 января началось сообщением с мыса Хат-Пойнт, что американский трактор «Уизел» провалился сквозь лед и один человек утонул. Это лишь подтвердило наше убеждение, что отдельные участки льда залива становятся опасно тонкими.

Мы ужесточили наши требования к безопасности движения, обеспечили более строгое соблюдение тракторами размеченных маршрутов и ввели правило — тракторы ходят только парами.

К полудню пол домика столовой был готов и начали ставить стены. К 9 часам домик снаружи был закончен, и люди впервые получили надежное укрытие. В 3 часа ночи мы услышали над собой рев, и, к нашей радости, над лагерем пронесся самолет «Бивер». Команда новозеландских авиаторов работала изо всех сил, разбирая ящик с фюзеляжем, ставя крылья и приводя самолет в эксплуатационное состояние. Теперь не время было думать о сне: в 5 часов утра мы вылетели на «Бивере» на мыс Баттер и через 20 минут уже

разглядели палатки партии, уехавшей на собаках. Прежде чем совершить посадку, мы пролетели дальше, чтобы взглянуть на ледник Феррара. Зрелище было ужасающее: поверхность ледника была неровная, источенная, по ней бежали гигантские потоки талой воды. Вид ледника целиком подтверждал сообщения разведывательной партии. Около палаток обнаружился гладкий участок морского льда, и Клей-дон зашел на посадку; она была проведена отлично. Через минуту мы здоровались с Маршем и его партией и обсуждали трудности, с которыми они встретились. Чтобы сделать последнюю проверку, наш самолет совершил еще один далекий полет вверх по леднику, взяв на борт Марша и Брука.

Поверхность верхней части ледника была на вид вполне сносной, но полет еще раз подтвердил, что о походе по нижней части ледника не может быть и речи, во всяком случае в это время года. Мы поэтому договорились о встрече с «Индевром», чтобы он забрал наши собачьи упряжки, и затем вернулись на базу Скотт.

15 и 16 января были днями шторма, и морской лед все время грозил взломаться и уйти из залива. При плохой видимости люди боролись с ветром и снегом, пытаясь снять с судна еще несколько партий груза. Несмотря на такую скверную погоду, постройка домика продолжалась, как и в прежние дни, и было ясно, что база будет очень скоро достроена.

Моей главной заботой теперь стало отыскание пригодного маршрута на полярное плато, так как я по-прежнему считал первоочередным делом установление такого маршрута до зимы и закладку на нем складов. Раз ледник Феррара оказался неприемлемым, приходилось искать другую дорогу. Я вспомнил сообщение Ганна о леднике Скелтона в нескольких милях к югу и решил исследовать его.

В первом исследовательском полете пилотом был Кренфилд, а пассажирами летели Марш, Брук и я. «Бивер» вылетел с базы Скотт утром 18 января и направился на юг, между возвышенностями Блэк и Уайт, затем обогнул кончик утеса Минна, где были замечены очень неприятные гребни сжатия и трещины. Затем самолет полетел на запад, к выходу ледника Скелтона. Широкий нижний участок основного потока ледника с боков был изрезан большими трещинами, но, по-видимому, по его середине шла относительно ненарушенная полоса. Мы начали подниматься, идя над крутой средней частью, и, чем дальше летели, тем больше усиливался наш оптимизм. Встречались большие участки с трещинами, но казалось, по крайней мере с воздуха, что, следуя по извилистому пути, можно будет большую часть их обойти.

Мы вышли на обширную площадь фирна и в отдалении увидели стену скал, которая составляла, по нашему убеждению, край плато. У нас было недостаточно горючего, чтобы лететь дальше, и самолет повернул на базу. Там, пополнив баки, с Клейдоном в качестве пилота «Бивер» снова вылетел, чтобы закончить обследование маршрута. На этот раз самолет полетел прямо на Скелтонский фирн, а затем дальше, к просвету в окружающей его стене. К нашей радости, поле фирна шло вверх широким пологим склоном, проходило через стену скал и сливалось без заметных препятствий с обширным плоским пространством полярного плато. Несомненно, это был многообещающий маршрут.

Лето проходило быстро, и нужно было, не теряя времени, произвести наземную разведку. 19 января с базы Скотт вышли три собачьих упряжки с Маршем, Бруком, Айрсом и Малгрю, чтобы пройти через шельфовый ледник Росса и леднику Скелтона. Но через пять дней они все уже были снова на базе Скотт. Пройдя

30 миль по шельфовому леднику Росса, Марш сильно заболел, и я решил эвакуировать его на базу Скотт и отозвать остальную часть партии. Такая задержка в разведке потребовала дополнительных энергичных мер, и я перебросил по воздуху партию с двумя собачьими упряжками прямо к подошве ледника Скелтона, чтобы она начала оттуда восхождение на ледник. 25 января «Бивер» чуть не потерпел аварию, пытаясь совершить посадку на высокие неровные заступы в 20 милях вверх по леднику. Клейдон должен был снова поднять самолет в воздух после нескольких страшных ударов шасси об лед. Единственный действительно гладкий участок, который удалось найти, находился позади, у выхода ледника, и там мы в конце концов приземлились, чтобы положить начало Скелтонскому складу.

Два дня спустя Брука, Эллиса, Айрса и Дугласа перебросили по воздуху с двумя собачьими упряжками, двумя санями и всем, что требуется для устройства лагеря и жизни в нем, и на следующее утро они отправились вверх по леднику. Это был также особенный день на базе Скотта, потому что закончилась выгрузка наших запасов с «Индевра» и «Рядового Джона Р. Тоула» и можно было сосредоточить все внимание на достройке зданий и их внутренней отделке.

Тренировка, проведенная в Новой Зеландии, теперь приносила свои плоды. Шестой, последний из наших главных домиков, закончили 6 февраля, всего лишь через три недели после закладки фундамента первого домика. Работа сосредоточилась на внутренней отделке, на постройке крытого перехода между домиками для защиты от непогоды и на окончании еще трех домиков для научных исследований. Несколько из наших шести 6-киловаттных генераторов уже работали, и Бакнелл готовил нам всем еду на большой плите с нефтяными горелками. Предстояло установить много научного оборудования, но и это дело уже было на ходу, и стало

возможным высвободить добавочное число людей для полевых работ.

Оставалось еще установить маршрут с базы Скотт к Скелтонскому складу, а так как все ранее проходившие по этой местности сообщали об опасных трещинах, то я счел целесообразным исследовать этот маршрут. Боб Миллер работал как вол в начальную пору устройства базы; теперь можно было без него обойтись, и он в сопровождении Карлайона выехал на одной собачьей упряжке в 180-мильный поход через шельфовый ледник Росса к Скелтонскому складу. Так как ни один из отправлявшихся в поход прежде самостоятельно не ездил на собаках, то эти люди брали на себя довольно тяжелую задачу и нельзя было рассчитывать, что их поездка пройдет быстро и легко. Оказалось, что мы ошиблись. Они быстро приспособились к своей работе и при переходе через шельфовый ледник Росса выдерживали среднюю скорость 16 миль в день. Прибыв на Скелтонский склад, они занялись вплотную исследованием нижней части ледника.

Тем временем «Бивер» перебрасывал один груз за другим, доставляя топливо и продовольствие на Скелтонский склад, чтобы закончить закладку запасов для партии Фукса. В одном из первых полетов пассажирами самолета летела геологическая партия, состоявшая из двух геологов, Ганна и Уоррена, и А. Гейне — опытного альпиниста, входившего в летнюю партию. У этих трех не было никакого транспорта, и поэтому они сами тащили свое лагерное оборудование вверх и вниз по леднику Скелтона на легких стеклопластиковых санях. Они пересекли глубокие трещины по краям ледника и обошли все крупные скалы, чтобы обследовать породы и собрать геологические образцы. Кульминационным пунктом их похода было отличное восхождение на Хармсворт — пик высотой более 9000 футов . Они начали подъем из лагеря на

поверхности ледника и закончили поход 23-часовым восхождением и спуском.

Тем временем отряд, проводивший разведку ледника Скелтона под руководством Брука, настойчиво продвигался вперед. Мягкий снег на крутой средней части значительно замедлял их движение, и они были вынуждены переносить грузы «челноком». Как мы предполагали на основании воздушной разведки, путь их оказался извилистым, но они избежали почти всех сильно изрезанных трещинами участков. Когда отряд добрался до фирна, идти стало гораздо проще, и дня через два они достигли длинного склона, проходящего сквозь гряду скал. Здесь поверхность была нерозная и твердая и приходилось двигаться при постоянном ветре и метелях, при низкой температуре. В таких неприятных условиях они пересекли край плато и вышли на него на высоте более 8000 футов 8 февраля. В этот же день «Бивер» закончил закладку на Скелтонский склад семи тонн продовольствия и горючего.

Две задачи были выполнены, и следующее утро должно было стать критическим моментом для экспедиции, так как мы планировали сделать нашу первую посадку на полярное плато.

Небо было чистое, синее, и солнце светило ясно, когда оба наши самолета вылетели с базы Скотт и направились на ледник Скелтона. Самолеты поднялись выше изломанных склонов гор Уэстерн, проскользнули над ледниками, круто спадающими с горы Хиггинс, и вышли на Скелтонский фирн. Все еще продолжая подниматься, мы пересекли последнюю стену под горой Феддера и начали высматривать на плато палатки нашей партии на собаках. Сначала мы не могли увидеть их и уже почти потеряли надежду найти партию, как вдруг заметили что-то далеко к востоку. Клей-дон сделал несколько кругов, прежде чем нашел подходящее место, затем зашел на посадку и

превосходно посадил самолет. Температура была — 32° при сильном ветре, и когда мы вышли из самолета, чтобы поздороваться с Бруком и его партией, то шрамы на их бородатых лицах ясно демонстрировали последствия суровой погоды. Мы передали им письма и обсудили дальнейшие действия, затем взобрались обратно в самолет. Наступил решительный момент — взлет в разреженном воздухе на высоте 8200 футов. «Бивер» медленно подрулил к старту, и Клейдон открыл дроссель полностью. Сначала, казалось, наше движение было очень медленным, но затем «Бивер» набрал скорость и, к нашему большому облегчению, оторвался как будто без труда. «Остер» кружил, наблюдая за нами, но, когда мы снова оказались в воздухе, Крэнфилд совершил хорошую посадку. «Остер» на этой высоте был на пределе своей мощности, и я сверху с беспокойством следил за ходом его нового взлета. Казалось, что он все скользит и скользит по снегу, совсем не набирая скорости, но наконец с трудом оторвался и сделал круг, чтобы присоединиться к нам. Очень довольные, что этот важный испытательный этап благополучно пройден, мы вернулись на базу, чтобы начать переброску по воздуху запасов для склада на плато.

Совершая полеты круглосуточно, если позволяла погода, наши авиаторы успешно закончили заброску запасов на склад «Плато», несмотря на температуру около — 35° и ветры в 10 метров в секунду и более. Это значило, что мы закончили устройство двух складов, готовых теперь к приходу пересекающей континент партии. Я попросил полевую партию, занимавшую позицию на плато, отступить на Скелтонский фирн и продолжить топографическую съемку до конца месяца. Они с большим удовольствием удалились из этого трудного места и спустились в относительно здоровые условия на Скелтонском фирне, где температуры были на 6—8° выше.

Все наружные работы на базе Скотт были уже закончены: домики крепко привязаны к земле стальными тросами, крытый переход между домиками готов и уже использовался для хранения на полках из упаковочных ящиков самых нужных пищевых запасов. Наши девять радиомачт, из которых две были по 80 футов, производили весьма внушительное впечатление. Регулярно дважды в день у нас были радиотелеграфные сеансы связи с Новой Зеландией, уже начал работать радиотелефон, и мы передали нашу первую фотографию по радиобильдаппарату. В общем наша база становилась весьма комфортабельным местом.

Рано утром 22 февраля «Индевр» отплыл в Новую Зеландию, забрав строительную бригаду и остальных людей, которых мы привезли на базу на лето. Они оставили нас основательно подготовленными к зимовке.

С уходом судна мы вступили в период тусклой, серой погоды. Температура заметно понизилась, и густые облака усугубляли укорочение дня. В конце февраля погода на один день прояснилась, и мы, не теряя времени, за несколько полетов эвакуировали на базу наших людей и собак, пересидевших штормы на Скелтонском складе. Таким образом, собралась вместе вся партия зимовщиков, и можно было ввести в действие твердый распорядок деятельности базы.

Хотя мы сосредоточили свои усилия на активной подготовке к зиме, но в осенних условиях не прекратили полевых работ и продолжали совершать походы вплоть до наступления полной темноты.

В начале марта погода исправилась, выпало несколько ясных дней. «Бивер» произвел длительные разведывательные полеты, чтобы собрать больше сведений для весенних работ. Мы слетали за несколько сот миль на юг от края полярного плато в направлении, по которому, как я надеялся, мы сможем идти к Южному полюсу, но обнаружили обширные области трещин и

поняли, что нам придется направить наши наземные партии западнее, чем мы предполагали. Из самой далекой достигнутой нами точки мы отклонились к востоку, чтобы достигнуть горы Альберта Маркема, а затем вернулись на базу через шельфовый ледник Росса. Особенно интересными были полеты на север вдоль гор Земли Виктории. Они выявили существование больших свободных от снега долин (оазисов), больших озер (в это время года замерзших) и даже обширных речных систем — нечто совсем противоположное тому, чего можно ждать среди традиционно обязательных снегов и льдов Антарктиды. Полеты на север пробудили в нас интерес к этой области, и мы решили летом послать туда партию, чтобы произвести там топографические съемки и геологические исследования. База получила несколько сообщений о том, что на некотором расстоянии от края шельфового ледника Росса, в нескольких сотнях миль к востоку от острова Росса, видели неизвестный остров. Мы вылетели на «Бивере», чтобы отыскать этот остров, и после долгих поисков, охвативших много тысяч квадратных миль безжизненной снежной пустыни, нарушаемой лишь редкими огромными трещинами, пришли к выводу, что остров либо был миражем, либо плодом воображения.

Еще до отплытия из Новой Зеландии я про себя питал надежду, что окажется возможным взять несколько машин с собой в поход на юг, хотя это никогда официально не входило в наш план. Великолепная работа наших тракторов «Фергюсон» на разгрузке судов заставляла теперь считать эту мечту вполне осуществимой, к тому же конструктивные изменения, внесенные Бэйтсом и Эллисом, в значительной степени улучшили поведение тракторов на мягком снегу. Мне очень хотелось как следует испытать тракторы с этими усовершенствованиями в условиях, сравнимых с условиями похода на юг, и потому

я решил повторить на тракторе маршрут, по которому прошли пешком Вильсон, Бауэрс и Черри-Гаррард, описавшие его в своей изумительной книге «Самый худший поход в мире». Это потребовало бы перехода через шельфовый ледник Росса от базы Скотт до мыса Крозье на восточной оконечности острова Росса — похода примерно в 100 миль .

Хорошая работа «Фергюсонов» сняла бы еще и другое бремя с моей души — она обеспечила бы нам вторую надежную поддержку в наших работах по созданию складов и позволила бы фактически гарантировать их устройство даже в том случае, если случится что-нибудь непредвиденное с «Бивером» — вещь всегда возможная при риске, связанном с посадкой в неизученных далеких местах, или при полетах с перегрузкой и с максимальной дальностью в очень плохих погодных условиях.

Во вторник 19 марта Эллис, Бэйтс, Малгрю и я выехали с базы Скотт на двух тракторах и четырех нагруженных санях. При плохой видимости мы пробирались по глубокому мягкому снегу через гребни сжатия и трещины, потом в тени горы Эребус по берегу «Безветренной бухты». Продвигались с трудом — два дня ушло на то, чтобы покрыть первые 25 миль . Мы проводили различные эксперименты с санями, ремонтировали и изменяли гусеничный механизм наших «Фергюсонов». Это позволило нам идти вперед в условиях, в каких при нормальной конструкции мы застряли бы в снегу. На третий день мягкий снег кончился, и тракторы достигли гораздо более твердой дороги. Мы быстро проехали вокруг мыса Маккая и вдоль углубления между стеной горы Террор и изломанным сжатиями льдом шельфового ледника. Наши опасения, что встретятся большие трещины, к счастью, не оправдались: ширина их была не больше двух футов. В вечернем сумраке мы со скрежетом взобрались по

длинному ледяному склону на заснеженный уступ уподошвы «Бугра», венчающего мыс Крозье. Здесь мы разбили лагерь и прожили в нем несколько дней. Погода была все время ветреной, температура низкой, мело.

Нам, главное, хотелось отыскать остатки каменного домика, сложенного некогда группой Вильсона, в котором она провела столько мучительных, трудных дней. После нескольких неудачных попыток домик наконец нашли — четыре низких каменных стены без крыши. Он был до половины заполнен снегом и льдом. Над стеной торчал остов саней для перевозки вручную, истертый почти полувековым действием ветра и снега, но все же еще в превосходном состоянии. Мы выкопали лед из домика и открыли много интересных реликвий: несколько карандашей Вильсона, пробирки, термометры, неиспользованные пленки, печку, отапливаемую жиром, тяжелую кирку, кожу и жир императорских пингвинов.

Партия работала, а вокруг свистел ветер, и нам было трудно понять, почему исследователи выбрали такое открытое место, когда рядом можно было легко найти другое, более подходящее.

24 марта мы выехали домой, намереваясь покрыть 50 с лишним миль за одни сутки. Сильный ветер и метель задержали наше отправление. Понадобилась длительная утомительная работа, чтобы раскопать кучи снега, скопившиеся вокруг палаток и тракторов. Выехали в 13 часов 30 минут и осторожно спустились по ледяному склону в углубление у ледника, а затем на хорошей скорости с грохотом покатали к мысу Маккая. Чем дальше мы ехали, тем лучше становилась погода, но температура непрерывно падала. Когда тракторы в темноте пробивались по мягкому снегу «Безветренной бухты», термометр показал — 45°. Фары на одном из тракторов вышли из строя, а на других капризничали, так как мороз действовал на аккумуляторы. При подходе

к мысу Прэм поднялся низовой туман; один из карбюраторов обледенел, замерзла одна из топливных трубок. Находить дорогу через гребни сжатия около базы Скотт было долгим делом, и, когда в 3 часа 40 минут утра наши машины въехали на базу Скотт, партия была измучена вконец. Мы покрыли 47, 5 мили за 14 часов, несмотря на то что была одна задержка на два часа. Я был вполне доволен работой тракторов, хотя понимал, что есть еще большие возможности улучшить достигнутые результаты. Решено было продолжать работать над тракторами, чтобы весной взять их на юг.

Первые две недели апреля было холодно и ветрено, температура упорно держалась между  $-35^{\circ}$  и  $-40^{\circ}$ , Мы прилагали все свои усилия, чтобы закончить главные наружные работы. Все продовольствие тщательно переложили и рассортировали. Бочки с горючим (разных сортов) общим числом 1000 штук уложили рядами и отметили их шестами. Все, что требовалось в домиках, перенесли внутрь и уложили на полки. В дни, когда позволяла погода, выезжало по несколько собачьих упряжек, чтобы люди и собаки сохраняли хорошую форму. Брук и Ганн, смелая пара, пересекли на собаках шельфовый ледник Росса при температуре  $-40^{\circ}$  и поднялись на возвышенность Уайт. Только ухудшение погоды помешало им взобраться и на возвышенность Блэк. В воскресенье 14 апреля солнце в последний раз коснулось базы Скотт и ушло на зиму. Тусклый свет у нас был по 10 часов в сутки, но воздух казался темным. По ту сторону залива высокие вершины гор Уэстерн, облитые розовым солнечным светом, представляли собой прекрасное зрелище, но залив Мак-Мердо уже замерзал, за исключением широкого открытого прохода посередине, где частые штормы взламывали молодой лед.

Мы обдумывали еще один поход до зимы — совершить паломничество к старому домику Скотта на

мысе Эванс. Операция эта оказалась предприятием крупного масштаба. Эллис и Малгрю, таща за собой сани с лагерным оборудованием, перешли на ту сторону залива; Клейдон и Кренфилд сделали то же и воспользовались случаем, чтобы питаться специальными самолетными аварийными рационами и жить в аварийной палатке с оборудованием, которое они всегда брали с собой в полет. Но главный поход состоялся, когда мы в составе восьми человек переехали через залив на четырех собачьих упряжках.

Так как прямая дорога на мыс Эванс требовала езды по опасному молодому морскому льду, то нам пришлось испробовать иной маршрут. Партия отправилась с базы Скотт на санях через гребни сжатия к шельфовому леднику Росса, продолжая путь по мягкому снегу, пока не добралась до самого узкого места на полуострове — мыса Хат-Пойнт. Затем собак направили прямо на седловину, и после напряженных усилий собак и людей упряжки достигли перевала. Здесь, немного отдохнув, мы обмотали собачьей цепью каждый полоз саней, чтобы цепь служила тормозом, и заскользили вниз по другой стороне. В угасающем свете, в снегопад партия попала в зону трещин и, разбив лагерь, заночевала. На утро мы развели дорогу через трещины и вывели собак и сани вниз, на морской лед.

Пока сани ехали по очень мокрой, липкой поверхности молодого льда, нас трепал сильный ветер. Все были рады достигнуть наконец более толстого льда и взобраться на язык ледника, высывавшего свою длинную морду в море. Несмотря на многочисленные трещины, большие и малые, упряжки без затруднений пересекли ледяную поверхность языка, хотя опять понадобились тормозные цепи и спуск вниз с другой стороны был стремительным. Лагерь разбили на старом, крепком льду залива.

На следующий день из-за плохой погоды нельзя было двинуться с места; лед впереди был слишком молод и тонок, чтобы рисковать ехать по нему, а с суши на море дул крепкий ветер. Однако на следующее утро погода улучшилась, и мы великолепно прокатились через залив мимо стоящих на грунте айсбергов; высоко над нами последние лучи солнца окрашивали в розовый цвет вершину горы Эребус. Переезд через замерзшую приливную трещину был нетруден, и наши упряжки побежали вверх по небольшому ледяному барьеру ниже скал мыса Эванс; здесь собак привязали к кольям на замерзшей луже в стороне от морского льда. Затем пошли пешком к домику на мысе Эванс. Все мы испытали тяжелое разочарование! Земля вокруг домика была совершенно загажена мусором, пустыми консервными банками и старыми скелетами тюленей, разбросанными повсюду.

Низ домика заполнял лед, и только верхняя его часть была доступна, но и здесь нас встретила неприятная смесь беспорядка и грязи. Очевидно, различные отряды, зимовавшие в домике, не пытались поддержать в нем хотя бы самую скромную чистоту. Домик был плохим памятником великому человеку, и так как мы ничего не могли сделать, то были рады уйти.

Шесть миль до ледникового языка мы проехали за несколько великолепных минут, а затем опять перешли через язык, прежде чем разбить лагерь. На следующий день, несмотря на сильный ветер, упряжки с отличной скоростью переехали залив, пробираясь среди трещин, и быстро поднялись на перевал. Последовали веселый спуск на шельфовый ледник Росса и затем бешеная езда домой. Расстояние в 13 миль партия покрыла за три с половиной часа. Все вернулись разгоряченные, тяжело дыша, но отлично чувствуя себя после напряженного похода.

Так удачно закончился сезон полярных полевых работ. Приятно было сознавать, что уже проложен удовлетворительный маршрут на плато; что два совершенно заполненных склада ждут Банни Фукса и его идущую через континент партию; и — самое важное, может быть, — что хотя Антарктика — грозный противник, но она покорится, если ее атаковать с энтузиазмом и воображением. Мы уверенно вступали в зиму, но ждали с нетерпением возвращения солнца и возобновления нашей битвы с антарктическими стихиями.

## Глава 9

# Организация станции Саут-Айс

Кроме разгрузки «Магга-Дана», окончания постройки домика базы и различных складов и мастерских первым нашим необходимым делом было создание станции милях в трехстах вглубь от Шеклтона. В период составления планов мы называли эту станцию «Склад-300», так как кроме использования ее в качестве зимней метеорологической и гляциологической станции она должна была стать тем складом, от которого наша трансконтинентальная экспедиция окончательно отправится в путь. Зимой в состав работников станции должны были войти Хэл Листер (гляциолог), Кен Блейклок (топограф и метеоролог) и Ион Стивенсон (геолог и гляциолог). Хэл, начальник станции, уже провел зиму на ледяном куполе в составе Британской северо-гренландской экспедиции; станция называлась Норт-Айс (северный лед), и именно потому, что Листер чувствовал себя здесь «как дома», мы стали скоро называть склад-300 Саут-Айс (южный лед).

Когда экспедиция прибыла в Шеклтон, то считалось еще возможным, что Саут-Айс будет заложен наземной партией, поддержанной с воздуха, хотя и было известно, что, может быть, придется рискнуть на выполнение всей операции только с помощью самолетов. Раньше чем принять решение, необходимо было произвести дальнюю воздушную разведку, чтобы выбрать место для станции и определить возможный маршрут к ней.

Вероятно, к счастью, в первые дни по прибытии судна не было летной погоды, и можно было сосредоточить все силы на работах по Шеклтону. Сперва большую часть рабочей силы требовала разгрузка. Пользуясь тремя сноу-кэтами, «Уизелом» и тракторами

«Маскег», нам удавалось перевозить по 75 тонн в день с судна в Шеклтон. В этой работе нам очень помогли Дэвид Далглиш, его брат Робин, Стенли Эванс и Дэвид Лимберг — из рекогносцировочной партии Королевского общества.

Наверху, в Шеклтоне, шли заключительные работы по постройке главного домика под руководством Ральфа Лентона. И здесь нашим людям помогали гости. Майор Гас Уотсон участвовал в экранировании генераторов, лейтенант Джордж Лаш и сержант Чарльз Лефевр устанавливали систему горячей воды и ставили печные трубы, в то время как Кеннет Поуэлл работал на электропроводке. Пожалуй, больше всего досталось двум плотникам, Джону Раймонду и Дугласу Прайору, которые помогали Ральфу не только на стройке домика, но еще и в сооружении четырех отдельных построек: самолетной мастерской, склада частей транспортных машин, водородного сарая и склада аварийных запасов. К тому времени, когда все эти постройки были закончены и длинные ряды запасов и бочек с топливом были выложены на снегу, площадка Шеклтона стала весьма обширной. С востока на запад она протянулась на 800 ярдов, а с севера на юг — на 400 ярдов.

При строительстве антарктической базы всегда возникает проблема: что делать с той материальной частью, которую нельзя разместить под крышей? В прошлом экспедиции пробовали строить туннели из упаковочных ящиков. Когда их заносило снегом, можно было ходить внутри образовавшегося туннеля и доставать что нужно, вскрывая с торца соответствующий ящик. Недостаток этого способа в том, что поверхность снежного покрова поднимается на высоту туннеля и этот нанос имеет тенденцию захватывать все более и более широкий участок, что может стать очень неудобным. Мы намеревались построить платформы из стальных частей мачт; на этих

конструкциях наши запасы были бы подняты над поверхностью, и метель могла бы проходить под ними, и мы надеялись, что скоплений снега не образуется. Но когда в предыдущем году взломало припай, пропало столько этих частей, что уже нельзя было соорудить такие платформы. Все же в Шеклтоне заметили, что там, где нет препятствий ветру, снег не скапливается. И действительно, когда в январе 1957 года мы вернулись, следы гусениц, оставленные машинами в предыдущем году, можно было ясно различить на поверхности. Поэтому решено было выложить запасы и бочки с топливом в длинные, далеко отстоящие друг от друга ряды, нигде не ставя ящик на ящик. Таким образом, верхи ящиков оставались открытыми у поверхности, и было совсем просто находить их и выкапывать то, что требовалось.

К 18 января разгрузка близилась к окончанию. Погода была достаточно хорошей для близких полетов, и Джон Льюис взял с собой Джона Хипа на «Остер», чтобы обследовать ледовые условия и поискать тюленей между Шеклтоном и заливом Фазеля. Хип, член геологического надзора Фолклендских островов, занимался изучением морского льда и сопровождал нас на «Магга-Дане», чтобы использовать редкую возможность исследовать лед в море Уэдделла. Тюлени были нужны на корм собакам, чтобы продержаться зимой, и я попросил капитана Петерсена пройти на судне вдоль кромки льдов с партией охотников на тюленей, чтобы запасти еще 45 туш; этого нам хватило бы до самых походов в октябре.

20 января можно было произвести первый разведывательный полет в глубь континента. В 11 часов утра Гордон Хэслоп вылетел с Кеном Блейклоком, Джорджем Лоу и мною в качестве пассажиров. В этом первом полете я решил оставить горы Терон на востоке и лететь прямо на юг, к большой цепи, впоследствии

названной хребтом Шеклтона. Блейклок и Голдсмит уже побывали на горах Терон в наземном походе, и, хотя мы и ожидали, что найдем дорогу через них, казалось, что самое важное — знать, какие задачи возникнут при переходе через большой горный массив на юге.

В 50 милях от Шеклтона самолет прошел над складом, оставленным Блейклоком и Голдсмитом. Далеко на западе видна была огромная трещина-ущелье, обнаруженная в прошлом году, уходившая вдаль за пределы видимости. От восточного ее конца изогнутая полоса очень больших трещин тянулась в сторону материка, где сливалась с поясом трещин, отмечавшим место соединения находящегося на плаву шельфового ледника с берегом. Ясно было, что весь шельфовый ледник сильно изломан и нет возможности избежать этой области, когда экспедиция двинется в поход со своими транспортными машинами. Через час с небольшим мы увидели слева на траверзе самую высокую из гор Терон — Фаравей и вскоре уже летели над оконечностью большого, идущего с востока на запад ледника, выдвинувшегося на шельфовый ледник тремя языками. Все три были чудовищно изрезаны трещинами. Впоследствии мы назвали этот ледник ледником Слессора в честь сэра Джона Слессора, председателя Комитета экспедиции. На юге лежал западный конец хребта Шеклтона, а от него далеко на запад тянулась высокая, сильно изрезанная трещинами область. Она спускалась примерно на 1000 футов ледопадом и ясно выделяла береговую границу шельфового ледника Фильхнера. В это время года громадные каскады льда, казалось, образуют непроходимый барьер, и мы поэтому повернули на восток, к горам, в поисках дороги на юг по ледникам.

Теперь самолет летел через горы, все время набирая высоту и держа курс на восток, вдоль на вид преодолимого ледника, мимо серо-черных гребней и

вершин. Здесь и там красные и желтые скалы разнообразили пейзаж, местами, где лед был обнажен от снега, обдуваемая ветрами поверхность ледника проступала синими пятнами. Мы представили себе наши гусеничные машины с тяжело нагруженными санями, пытающиеся взобраться на эти крутые и скользкие склоны. Правда, трещины были видны, и их можно будет поэтому избежать, но внешний вид поверхности напоминал, что там, где снег еще лежит, он должен скрывать много предательских ловушек.

На высоте 6200 футов самолет оказался примерно на 1500 футов над обширным снежным полем, питавшим спадающий на юг ледник, вдоль которого мы летели. Перейдя к курсу на юг, самолет, оставив позади горы, оказался над огромным, идущим с востока на запад ледником, который впоследствии был назван ледником Рековери. Ширина его равнялась 40 милям, а длина была не меньше длины ледника Слессора, хотя верхней его части не было видно. Вдоль северной стороны ледника тянулся хребет Шеклтона, южная сторона отмечена цепью скалистых пиков, которые получили название «нунатаки Уичавей», а далее на много миль к востоку и западу шел обрывистый, ниспадающий ледяной склон. За главной цепью нунатаков Уичавей через волнистую трещиноватую снежную и ледяную поверхность проступали редкие выходы скал. Сделав круг над самыми южными из них, возвышавшимися примерно до 5000 футов, мы осмотрели южный горизонт в бинокли и не увидели ничего, кроме поднимающихся кверху волнистых снежных полей. Здесь и там белые блестящие полосы указывали, видимо, на трещиноватые участки, но гор больше не было видно, и у нас возникла уверенность, что сейчас сверху видно само полярное плато. Удостоверившись, что в этой области можно найти подходящий участок для Саут-Айса и что близость нунатаков будет помогать

определять местонахождение станции с воздуха, мы повернули обратно и после пяти часов двадцати минут полета приземлились в Шеклтоне.

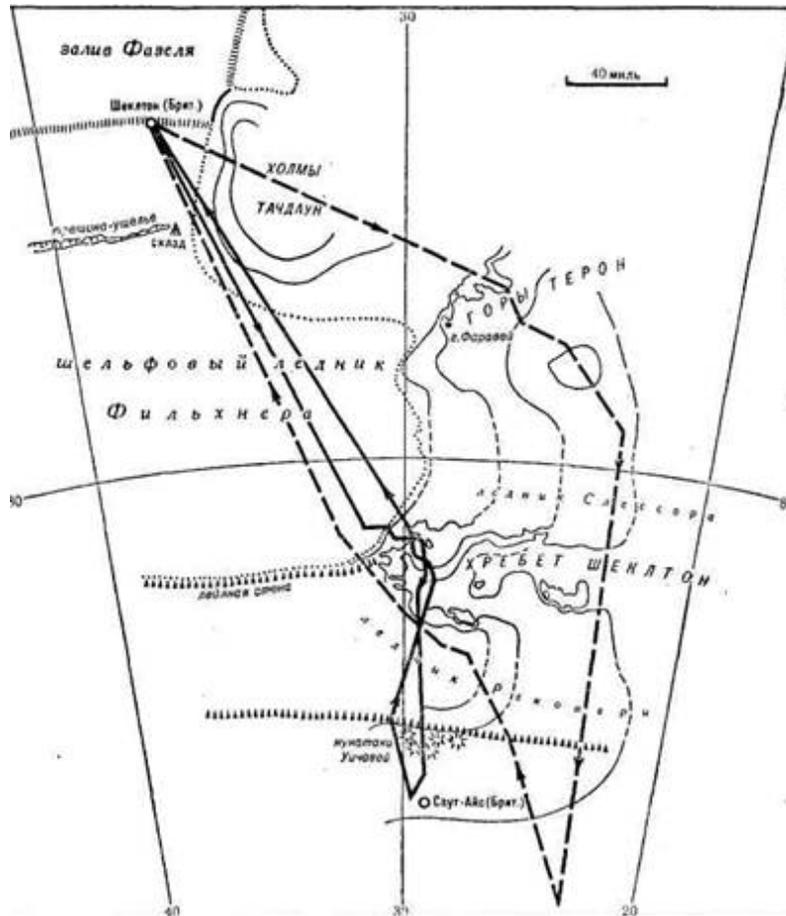


Схема разведывательных полетов из базы Шеклтон

Таким образом, приблизительное место для устройства Саут-Айса было выбрано, но оно лежало за такими орографическими препятствиями, которые могли оказаться грозными наземными барьерами. Необходимо было исследовать различные возможные маршруты. Мы знали, что ледники, спускающиеся через горы Терон, вероятно, дают легкий доступ к высоколежащим за ними льдам, но окажется ли возможным перебраться через хребет Шеклтон столь далеко к востоку от базы и каков

характер верхней части гигантских ледников Слессора и Рековери?

Следующим хорошим летным днем было 22 января, и Джон Льюис вылетел с Кеном Блейклом, Тэффи Уильямсом, Джорджем Лоу и мною, чтобы исследовать район вокруг гор Терон. Дойдя через гору Фаравей до западного конца гор Терон, самолет повернул на северо-восток вдоль высоких обрывов, затем на юго-восток вверх по леднику, видимо не изломанному, по бокам которого выступали скалистые выходы. Верхнее снежное поле плавно сливалось с широким снежным куполом на южной стороне горы, но за ним поверхность круто понижалась, и вскоре самолет уже летел над крайними трещиноватыми зонами ледника Слессора. Здесь, примерно в 70 милях к востоку от точки, в которой мы пересекли его, ширина ледника составляла от 25 до 30 миль, и его южный край окаймляли холмы северного предгорья хребта Шеклтона. Вдоль ледника шел ряд сложных морщинистых трещиноватых зон, похожих на срединные морены, делавшие ледник явно непроходимым барьером для наземного путешествия. К северо-востоку, казалось, были видны верхние снежные поля, из которых выходил ледник, но из-за нехватки горючего уже нельзя было осмотреть этот район и пришлось повернуть опять к горе Фаравей и базе.

Пролетая мимо вертикальных обрывов гор, мы видели, что поверхность под нами явно пригодна для приземления. Льюис посадил «Оттер» приблизительно в полутора милях от крутого склона, над обрывом, чтобы избежать заснеженных участков, так как поверхность там может оказаться чересчур мягкой и ненадежной. Я отправился к скалам и через 20 минут подошел к краю небольшого замерзшего ручья, протекающего вдоль подошвы ряда осыпей. В разгаре лета этот ручей днем был бы быстрым потоком талой воды, образующейся под действием тепла солнечных лучей. Но сейчас через

замерзшую поверхность ручья легко было перейти, и я торопливо вскарабкался на 50 футов по осыпи к подошве обрыва. Здесь, к моему удивлению и радости, я увидел ряд чередующихся пластов известняка, сланца и угля. И в известняках и в сланцах содержались ископаемые растения, которые, по-видимому, могли послужить для установления возраста пород.

Тем временем Джон Льюис на самолете подрулил поближе к скалам обрыва; вскоре я оказался на борту, и мы направились на базу. Теперь стало ясно: чтобы установить, есть ли через горы Терон возможная наземная дорога или нет, необходимо совершить гораздо более дальний полет над верхней частью ледника Слессора, через восточную часть хребта Шеклтона и далее на юг, к намеченному нами району за нунатаками Уичавей. Для такого полета нужно было увеличить радиус действия «Оттера», и Питер Уэстон занялся установкой вспомогательного бака, с помощью которого самолет мог бы находиться в воздухе 14 часов.

Все это время в Шеклтоне продолжалось строительство, и стало возможным перевести всю береговую партию с «Магга-Дана» наверх, на базу, чтобы судно могло отправиться за тюленями. Перебрались на судно Райно Голдсмит и Тони Стюарт, возвращавшиеся в Англию вместе с Питером Джеффрисом, который отправлялся на базу Королевского общества в Халли-Бей. Мы попросили двух плотников экспедиции Королевского общества, Раймонда и Прайора, остаться в Шеклтоне, пока судно будет отсутствовать, чтобы продолжать оказывать нам помощь в достройке различных построек.

24 января Джон Льюис взял капитана Петерсена в полет на «Остере», чтобы осмотреть морской лед вдоль обратного курса на залив Фазеля и далее на север. За последовавшие три дня партия на судне добыла достаточное число тюленей для наших зимних нужд, а

пока шла заготовка, мы попытались совершить окончательный дальний разведывательный полет, но застали и горы Терон и ледник Слессора окутанными низкими облаками. Вынужденные вернуться вскоре после полудня, мы полетели над «Магга-Даном» и партиями, охотившимися на тюленей на льду. С воздуха было хорошо видно, насколько им трудно доставлять убитых тюленей на судно через большие гребни сжатия вдоль кромки льда. Почти всюду эти зазубренные гребни поднимались на 12—15 футов, что делало почти невозможным перетаскивание вручную тюленьих туш весом каждая несколько сот фунтов. В конце концов с этими трудностями справились, протянув по льду стальные тросы от судна и перетягивая с помощью лебедки тюленей через преграждающие путь гребни сжатия. Приближалось время отхода судна. В этот день в Шеклтоне устроили вечеринку, на которой отдыхали и веселились члены обеих экспедиций и около половины команды судна. Пожалуй, самым смешным эпизодом вечеринки была выходка нескольких здоровенных парней, которые пронесли через переполненную комнату Дуга Прайора и подвесили его за подтяжки на угол двери. Он висел, как паук на своей паутинке, и барахтался, пока наконец не отцепился и не рухнул бесформенной массой.

Следующий день был «днем писем». Никто не работал, остававшиеся зимовать торопливо писали свои последние письма, но все же нашлось время взять нескольких членов партии Королевского общества и судовой команды в короткие полеты, чтобы они с воздуха поглядели на место своей работы. Ответная вечеринка была устроена в конце дня на борту судна, а на утро все собрались у кромки льда, чтобы присутствовать при отплытии. Медленно «Магга-Дан» вышел из «Гавани Пита» и начал двигаться вдоль края льда, разгоняя стаю касаток. Нос разгруженного судна,

теперь высоко поднявшийся над водой, казалось, чудом прорезал гребни сжатых льдов, скрывавшие от наших глаз поверхность моря.

Когда судно покидает экспедиционный отряд в Антарктике, у остающихся там людей невольно, правда на короткое время, появляется какое-то чувство одиночества. В нашем случае можно было бы применить слово «брошенные» (которым, впрочем, часто злоупотребляют): ведь нас, как и во времена пиратов, умышленно высадили на пустынном берегу, и никакое судно не должно было вернуться, чтобы снова забрать нас. Наш путь отсюда пролегал даже не по гостеприимному берегу, а через континент, и длина пути составляла 2000 миль .

Мы повернули к машинам и саням с собаками, на которых приехали вниз, к судну, и поспешили назад, в Шеклтон. В этот день и в следующий началось наконец сколачивание экспедиции в единое целое. Скоро обнаружилось, что главной нашей проблемой станет нехватка рабочей силы. Так много нужно было сделать, и так мало тех, кто это должен сделать! Все умеют выполнять много отдельных видов работ, но все работы нужно вести немедленно. Шестнадцати пар рук было явно недостаточно.

30 января мы опять полетели на юг. На этот раз летели только Гордон Хэслоп, Кен Блейклок и я. Сначала к горам Терон, потом по прежнему маршруту вверх по леднику к снежному куполу, а затем повернули на восток вдоль северного края ледника Слессора. Вскоре самолет достиг широкого волнистого снежного поля, которое спускается двумя рукавами, как бы притоками, к глубокому руслу главного ледника, и повернул на юг. Изрезанные трещинами ледяные холмы повсюду поднимались над общей поверхностью, и в углублениях между холмами можно было видеть трещины, но все же казалось возможным пройти через этот район по льду,

хотя ясно было, что выбрать безопасную дорогу будет трудно и это потребует много времени. Разбросанные нунатаки восточной части хребта Шеклтона все еще тянулись поперек нашего пути. Они сами по себе будут трудными для прохода, а за ними шли верхние участки ледника Рековери, к которому лед внутренней области континента спускался рядом изрезанных трещинами террас. Наконец стало ясно, что этот маршрут создает не меньше проблем, чем тот, который мы видели на востоке, и, кроме того, увеличивает наш путь миль на 100, а может быть, и больше.

Продолжив полет до  $82^{\circ}15'$  южной широты, мы все еще видели трещиноватые области и небольшие потоки льда, идущие поперек нашего пути на запад. Внезапно двигатель заглох, и наш интерес немедленно сосредоточился на поверхности в двух тысячах футов под нами. Как только это произошло, Гордон сообщил базе, что мы идем вниз, и в то же время стал пробовать перейти на другие баки горючего. Двигатель пять раз начинал работать и останавливался, пока мы быстро снижались к поверхности, выглядевшей несимпатично неровной. Затем, вспомнив о недавно установленном вспомогательном баке, все горючее из которого было уже израсходовано, Гордон сказал мне, чтобы я закрыл вентиль, который не давал бы тогда воздуху из пустого бака поступать в остальную часть топливной системы. Почти немедленно двигатель опять заработал, и самолет поднялся вверх от слишком близкой поверхности.

Может быть, под влиянием этих событий мы решили, что повернем в этой точке назад, и направились домой по несколько иному маршруту. Полет теперь шел вдоль ледника Рековери, чтобы пройти мимо западного конца хребта Шеклтона и опять попасть на наш маршрут от базы вглубь, по которому летели 20 января. Таким образом, мы повторили полет над ледником, вдоль

которого шли через горы, и нашли, по-видимому, в общем более легкую дорогу по поверхности на случай, если окажется возможным идти мимо самого западного конца хребта Шеклтона. Самым трудным местом казался район, где ледник Рековери, спускаясь вниз, сливается с шельфовым ледником Фильхнера. Это был район ледопада, изрезанный трещинами, район, который заставил нас в прошлый полет обратить свои поиски на горы. Сейчас с высоты 7400 футов мы смотрели на запад вдоль крутого спуска, исчезавшего из виду где-то вдали. Впоследствии выяснилось, что лед спадает на последние 1500 футов двумя ступенями, причем самая крутая, высотой 700 футов, нижняя. Со временем этот спуск получил название «ледяная стена», но сейчас казалось, что, вероятно, лучший способ преодолеть его состоит в том, чтобы подойти вплотную к подошве гор, где как будто плавный склон шел вверх всего в нескольких ярдах от скал.

Вернувшись в Шеклтон после семи часов полета, нужно было заняться оценкой приобретенных сведений о маршруте. Необходимо было окончательно сделать выбор, когда и где закладывать Саут-Айс и какой наземный маршрут избрать. В результате этого совещания было решено идти мимо западного конца хребта Шеклтона и создать Саут-Айс приблизительно на  $81^{\circ}40'$  южной широты и  $29^{\circ}00'$  западной долготы, примерно в шести милях к юго-западу от самых отдаленных из нунатаков, обнаруженных нами 20 января.

Следующие четыре дня мы посвятили подготовке отдельных грузов для самолета по 2000 фунтов в каждом. В первую очередь готовили лагерное оборудование, продовольствие, топливо и радио — все это должно было идти со строительной партией в первый полет. Затем шли материалы для домика и инструменты, которые нужно было подбирать так, чтобы

они прибывали в правильном порядке, за этим следовали мебель, генераторы, научное оборудование и множество всяких прочих вещей. Каждую вещь распаковывали, взвешивали, снабжали этикеткой и потом относили к определенному полетному грузу.

4 февраля в 11 часов 15 минут Джон Льюис вылетел с Листером, Блейкломом, Стивенсоном и Лоу, взяв с собой запасы на 30 дней. Вскоре после их отбытия прилетел американский «Оттер», на котором прибыли капитан Финн Ронн и капитан Макдональд, строившие в 50 милях к западу от Шеклтона для Международного геофизического года станцию США, названную Элсуэрт. Пока они гостили у нас, мы получили сообщение, что наша партия благополучно приземлилась в назначенном месте и занялась разгрузкой самолета. В 17 часов 45 минут Джон вернулся в Шеклтон и сообщил, что, хотя место, выбранное для Саут-Айса, с гляциологической точки зрения очень подходящее, партия огорчилась, увидев, что волнистая поверхность закрывает от них все нунатаки. Это значило, что в течение многих месяцев они будут видеть только бесконечное снежное пространство.

Начиная с этого дня использовалась каждая возможность для полета — днем ли, ночью ли, так как нельзя было рассчитывать, что хорошая погода продержится еще много недель, наоборот, в любое время года число безопасных летных дней здесь обязательно будет ограниченным. Хотя теперь сведения о погоде поступали еще и из Саут-Айса, но мы убедились, что расстояние 275 миль между нашими двумя станциями вполне достаточно для того, чтобы условия погоды успели измениться, пока самолет летит, и иногда оказывалось необходимым вернуться с полдороги. Бывало так, что сообщение Саут-Айса о великолепной погоде у них, на высоте более 4300 футов, совпадало с метелью или белой тьмой в Шеклтоне.

В каждом полете в Саут-Айс кто-нибудь из нас в качестве наблюдателя сопровождал пилота. Иногда кто-либо из специалистов должен был выполнить определенную работу, например Рой Хомард отправлялся сооружать ветродвигатель для генератора, или Тэффи Уильяме устанавливал радио, или же Джоффри Пратт производил гравиметрические наблюдения. В остальных случаях один из нас отправлялся с пилотом, чтобы он не оказался в одиночестве, если бы произошла вынужденная посадка.

Когда я 7 февраля впервые посетил станцию, домик находился еще в первой стадии постройки: на дне ямы глубиной пять футов был только уложен фундамент. Яму выкопали для того, чтобы постройку поскорее занесло снегом и нанос защитил бы ее от зимних ветров. В этом полете и в последующих я довольно подробно изучал возможный наземный маршрут, но, хотя мы впоследствии следовали в общем выбранной мной линии, нам пришлось пройти много больше трудных участков, чем можно было заметить с воздуха.

Через 13 дней наружная оболочка домика была закончена и уже занесена снегом настолько, что на поверхности почти ничего не было видно, кроме блестящих алюминиевых панелей крыши и печных труб. Внутренние перегородки еще предстояло поставить, и партия пока жила в палатках. Вход, которым впоследствии должна была служить дверь люка, в это время был внизу, в конце нескольких ступенек, вырытых в снегу. Рядом с дверью был выкопан туннель, ведущий в ряд небольших камер, которые должны были служить кладовыми для запасов, лабораторией для исследования снеговых кристаллов, помещением для бензинового двигателя с генератором и уборной.

К 22 февраля домик был готов для заселения, и на самолете к нему было уже доставлено две тонны

продовольствия и 10 бочек керосина. Таким образом, партия из трех человек (Джордж Лоу вернулся в Шеклтон) была обеспечена на зиму, хотя им приходилось беречь топливо для приготовления пищи и страдать от холода. Для полного комфорта им понадобилось бы 35 бочек керосина весом по 360 фунтов каждая и, кроме того, бензин для двигателя генератора и запас авиационного горючего. Создание такого запаса потребовало бы еще много полетов, но теперь в Саут-Айсе работал радиомаяк, что давало возможность самолету держать направление «на базу» при плохой видимости. Установка более мощного передатчика обеспечила постоянное сообщение из Саут-Айса сведений о погоде в Шеклтоне.

Я решил забирать каждого из членов зимующей партии Саут-Айса на базу на несколько дней для перемены обстановки и чтобы дать им возможность взять не захваченные в последнюю минуту личные вещи, которые им хотелось бы иметь в последующие шесть или восемь месяцев. Первым вернулся Кен Блейклок, который улетел из Саут-Айса с Гордоном Хэслопом в ночь на 25 февраля. Они вылетели в полночь при температуре  $-40^{\circ}$ . Летные условия были неважные, Гордону пришлось последние 200 миль лететь между двумя слоями облаков. Ночное солнце было закрыто облаками, освещенность была плохой, и это едва не привело к серьезной аварии. Находясь от Шеклтона еще в 40 или 50 милях, Гордон сообщил, что удовлетворительно принимает радиомаяк, и сказал, что сейчас снизится, чтобы определить высоту нижнего слоя облаков. Через несколько мгновений «Оттер» подпрыгнул вверх, так как его лыжи ударились о верхушку покрытого снегом холма на скорости в 110 узлов. При плохой освещенности холмы так сливались с облаками, что стали невидимыми. К счастью, Гордон не потерял управления и поднялся кверху прочь от этого

неприятного места. Вот после этого случая холмы, тянущиеся на юг от залива Фазеля, и стали называться холмами Тачдаун (посадка, первое прикосновение).

Полеты в Саут-Айс продолжались при всякой возможности. Однако и в Шеклтоне у нас была масса дел; главное из них — постройка мастерской для транспортных машин. Фундамент недавно закончили, но предстояло еще монтировать на нем очень тяжелую конструкцию. Без нее нельзя было устанавливать ни токарный станок, ни какой-нибудь из других станков, а это серьезно мешало инженерам готовить транспортные машины к походам, которые мы еще надеялись предпринять до конца лета. Несмотря на это, они усердно работали, и домик склада, отведенный для механиков, наполнился ящиками, поддонами и ворохом запасных частей, которые позже должны будут находиться под рукой, когда полным ходом развернутся ремонт и переделки.

5 марта Джон Льюис доставил в Саут-Айс Хэла Листера и Дэвида Стреттона, которые остались в станционной партии, а Кена Блейклока и Иона Стивенсона перебросил к нунатакам Уичавей для топографических и геологических работ на два-три дня, чтобы потом вернуться и забрать их на самолете. У них было десять дневных рационов питания, маленькие сани и радиоприемник, а так как они находились всего в 30 милях от Саут-Айса, то могли бы, если понадобится, дойти обратно пешком, везя за собой сани с палаткой, рационами и оборудованием.

Спустя два дня, когда все сидели за ленчем в Шеклтоне, из общей комнаты раздался вдруг крик: «Пожар!» Из мансарды валил дым. Дэвид Пратт взлетел по лестнице на крышу, а остальные кинулись в мастерскую, где пламя растекалось кверху по стене позади котла ванной комнаты, поднимаясь к крыше. Рой Хомард выплеснул ведро воды вниз на пламя, а Дэвид

сверху пустил в ход порошковый огнетушитель с азотом под давлением. Через мгновение огонь потух, в воздухе было полно удушливой пыли, и мы, отплевываясь, понеслись открывать все двери.

Пожар на полярных базах довольно частое происшествие, но особенно опасен потому, что домики обычно погребены под снегом. Как и в нашем случае, многие пожары возникали из-за того, что кто-нибудь повесил одежду слишком близко к печной трубе. Но нет худа без добра: мы по крайней мере с удовлетворением убедились, что наш специально сконструированный огнетушитель «Пирен» вполне эффективен. Единственное сомнение мы услышали от д-ра Роджерса. Он сказал: «Не знаю, что это за порошок. Может быть, он ядовит?» Однако мы все доели ленч, и доктор тоже, и никто от этого нисколько не пострадал.

6 марта Гордон Хэслоп и я вылетели, намереваясь забрать с нунатаков Уичавей Кена Блейклока и Иона Стивенсона, но через 40 минут после вылета Саут-Айс передал, что погода испортилась, и нам оставалось только повернуть обратно, на базу. 9 марта мы разговаривали с Саут-Айсом каждые два часа, надеясь услышать, что погода улучшилась, и в этот день «Оттер» снова отправился из Шеклтона, однако через полчаса его вторично повернули обратно. В этот вечер у Кена и Иона оставалось рационов на четыре дня, и я считал, что через сутки они пойдут обратно пешком.

Ясно было, что при постоянной температуре ниже — 40° и ветре в 7—10 метров в секунду поход с санями, которые надо тащить за собой, не будет приятной прогулкой. Им придется также решать навигационную проблему при общей метели. Так как в этих условиях они могли бы пройти в 50 или 100 ярдах от станции и не заметить ее, то я сказал Саут-Айсу, чтобы станция каждый вечер в 6 часов давала опознавательный сигнал.

Полевая партия слышала наш разговор и знала, когда нужно будет следить за сигналом.

Наконец 11-го Саут-Айс сообщил, что небо чистое, но очень сильная низовая метель. В Шеклтоне погода была удовлетворительная, и Гордон Хэслоп и я снова вылетели, надеясь, что сможем застать партию на Уичавей или хотя бы сбросить им добавочное продовольствие и топливо. Для этого рационы зашили в плотные мешки, прикрепив к ним и к бидону с керосином красные флажки. Когда самолет в полдень отправился, погода была отличной и такой оставалась до хребта Шеклтона, но, пролетая над «ледяной стеной», мы видели, как метель несется вниз по склону большими потоками, скатывающимися на горизонтальную снежную поверхность шельфового ледника. Когда «Оттер» пролетал над ледником Рековери к нунатакам Уичавей, то вся поверхность была затянута извивающимися змеями снежной метели, которые, казалось к кому-то подкрадывались с недобрыми намерениями.

Прилетев к нунатакам, самолет сделал круг над тем местом, где были высажены Кен и Ион, но там не было никаких следов ни их, ни лагеря. В течение получаса мы проходили круг за кругом, осматривая местность вблизи каждого нунатака, и наконец взяли курс на Саут-Айс. Внизу струились волны метели, но каждую минуту я ожидал увидеть человеческие фигуры или палатку. Идя по извилистой линии, чтобы охватить как можно большую площадь, мы тщетно всматривались в окружающее. Вскоре «Оттер» уже был над Саут-Айсом и делал над ним круг, заходя на посадку. Сверху станцию было хорошо видно, однако, когда самолет пошел вниз, чтобы сесть, поверхность исчезла, затем мгновенно сплошной поток летящего снега закрыл от нас все так же плотно, как самая темная ночь. «Оттер» шел все ниже и ниже, пока лыжи не коснулись поверхности, и

Гордон не остановил слегка подпрыгивающий на застругах самолет.

Теперь мы уже ничего не видели и попросили по радио дать нам двойной красный сигнал, чтобы получить какое-то указание о том, в каком направлении находится домик. Дэвид Стреттон сказал, что Хэлу не удастся пока зажечь свою пиротехнику на ветру, но что он скоро справится. Я вышел из самолета на случай, если сигнал взлетит позади нас. Внезапно появился дымный хвост, который поднимался высоко над пятидесятифутовой толщей метели, окутывавшей нас. Дым был впереди и влево от нас, но когда Гордон попробовал подрулить, то оказалось, что лыжи не отделяются от поверхности. Гордон остановил двигатель и поставил дефлектор на входе и пробки на выхлопе, чтобы по возможности сохранить тепло, так как температура была  $-31^{\circ}$ , а скорость ветра — 18 метров в секунду. Чтобы уменьшить нагрузку, с самолета сняли 1500 фунтов в виде бочек с топливом, которые захватили для пополнения склада, а затем я пошел вперед, надеясь увидеть мачты станции. Все время необходимо было оглядываться, чтобы быть уверенным, что самолет еще видно, так как, потеряв его из виду, можно было очень легко вообще потерять дорогу. Отойдя на 50 ярдов, я уже не видел его. Самолет исчез, и я повернул назад.

Сняв дефлектор, мы опять забрались в самолет, и Гордон начал осторожно двигаться вперед, так как опасался наехать на мачту, на сложенные на снегу запасы или на домик. Гордон не хотел бы также проехать мимо него, потому что на таком ветру нельзя было повернуть самолет. Но вот слева показалась из метели спотыкающаяся тяжелая фигура в красном. Это оказался Хэл Листер, который пробился к нам по снегу на шум двигателя. Он крикнул, что не может ждать, так как его следы сейчас занесет, а они ему нужны, чтобы

найти дорогу обратно к Саут-Айсу, до которого отсюда 200 ярдов . Я поэтому побежал вместе с ним, разговаривая и оставляя новые следы, пока не увидел Дэвида, стоявшего близко от домика, который уже был виден. Втроем мы поспешно побежали назад к самолету, торопливо обменялись несколькими фразами, и я передал им двух мороженых кур. Тут им опять пришлось бежать по своим следам к домику.

Как только мы снова услышали голос Дэвида по радио, Гордон совершил «слепой взлет». В момент отрыва двигатель неприятно зачихал и продолжал чихать, пока «Оттер» с трудом набирал небольшую высоту, чтобы можно было смотреть поверх метели. Через несколько минут двигатель заработал нормально, и самолет направился в далекий путь домой с запасом горючего, которого как раз хватало на то, чтобы сделать круг над нунатаками и затем добраться до Шеклтона.

Пока мы летели, солнце опустилось за горизонт, и наш самолет впервые сделал посадку на освещенную полосу у базы. Все забеспокоились, узнав, что нам не удалось найти находящихся в пути, потому что у них теперь оставалось рационов только на два дня, но я предполагал, что, поскольку держалась плохая погода, они, вероятно, изо дня в день понемногу экономили еду и в конце концов перейдут на половинные рационы.

Из-за плохой погоды второй полет, чтобы выручить их, был невозможен до 15-го, когда уже прошло два дня после того, как должно было исчерпаться их продовольствие. Рано утром 15-го Саут-Айс сообщил, что погода прекрасная, и в 4 часа 30 минут утра Джон Льюис, Джоффри Пратт и я уже были в воздухе. Набирая высоту за Шеклтоном, самолет оказался между двумя слоями облаков, поверхность была от нас закрыта, не было никаких признаков гор Терон, а при приближении к хребту Шеклтона виднелись только отдельные пятна скал, сливающиеся с облаками вверху и внизу.

В это время Саут-Айс сообщил, что над их районом образовались легкие облака, лежащие прямо на поверхности снега, но мы решили продолжать полет, надеясь на то, что облака рассеются. Пересекая ледник Рековери, самолет шел на высоте 300 футов над поверхностью, но ничего не было видно из-за плотного низкого облака. Но вот далеко впереди появилась маленькая черная вершина; я знал, что это должен быть самый высокий из нунатаков Уичавей. Вскоре облачный слой над нами кончился, и, поднявшись выше, мы увидели, что каким-то чудом нижнее облако вокруг нунатаков рассеялось и все они теперь ясно были нам видны. Затем — еще большее чудо — свободный от облаков район выпустил один-единственный рукав в направлении Саут-Айса, в то время как все остальное оставалось под толстым мохнатым покровом.

Пролетая над нунатаками Уичавей и делая круг над местом, где были высажены Кен и Джон, мы увидели на ярко освещенном солнцем снегу наносы и пустые ящики из-под рационов, оставленные ими на площадке лагеря. Я полагал, что они, может быть, оставили записку. Самолет спустился, и Джон ловко посадил его на поверхность, изрытую недавними ветрами. В ящике от рационов действительно оказалась консервная банка, а внутри ее лежала записка. В ней были даны точные указания относительно намеченного ими маршрута и говорилось, что они ушли в 11 часов утра 11 марта, то есть пять дней назад, имея с собой полные рационы на четыре дня и на два дня аварийные рационы.

Гордон и я кружили над ними 11-го, но метель и шум ветра не дали им ни видеть, ни даже слышать нас.

Перед отправлением мы положили в 40-галлонную бочку рационы на двоих на 10 дней и четыре галлона керосину на тот случай, если их не удастся найти и придется только сообщить им по радио, куда идти за продовольствием. Этот маленький склад и сейчас

находится в нунатаках Уичавей. Взобравшись в «Оттер», мы опять вылетели и начали поиски по указанному ими маршруту. Видимость была отличная, но я по-прежнему ничего не заметил, и вскоре уже самолет делал круг над Саут-Айсом. Перед тем как пойти на посадку, чтобы заправиться горючим, Гордон решил сделать еще один проход. На этот раз, осматривая кругом снег в бинокль, я увидел милях в двенадцати от Саут-Айса крохотный черный треугольник на фоне обширного белого пространства. Это могла быть только их палатка! Через мгновение самолет несся на восток к ней.

Это действительно была палатка, но никаких признаков движения не было, и в моем уме возникла неприятная картина — два беспомощных человека. Ведь температура в Саут-Айсе была недавно  $-45^{\circ}$  при скорости ветра 15—20 метров в секунду. Вскоре самолет подпрыгивая скользил по снегу и остановился в 15 ярдах от лагеря. Как раз в момент посадки я увидел, как из палатки показалась полуодетая фигура Кена и быстро нырнула назад. Выпрыгнув из самолета, я подошел и просунул внутрь голову. Я увидел, что оба они здоровы и пьют какао, которое хотели докончить, прежде чем одеться и выйти наружу. Пожалуй, это неудивительно, так как температура была  $-36^{\circ}$ .

Пока они собирались, мы с Джоффри погрузили все их лагерное оборудование и сани в «Оттер». Мы приземлились в 8 часов 10 минут, а через 15 минут уже летели в Саут-Айс, где Хэл и Дэвид приготовили завтрак для всех. Теперь у нас было время рассмотреть внимательно наших путешественников, и я увидел, что у Иона обморожены щеки, нос, обе пятки и один палец. Обморожения были неприятные, но не серьезные. Кен отделался более легко: у него были слегка приморожены кончики пальцев. Решив забрать их обоих в Шеклтон, я попросил Джоффри остаться с Хэлом в Саут-Айсе, пока эти двое смогут вернуться.

Когда самолет благополучно вернулся на базу, то было о чем поговорить. Мы узнали, что Кен и Ион каждый день шли по шесть часов, таща сани в жестокую метель при температуре от  $-30^{\circ}$  до  $-45^{\circ}$  и ветре от 10 до 17 метров в секунду. Каждый день они проходили пять-шесть миль по волнистой, с крутыми склонами местности, определяя направление по солнцу и компасу. Когда мы нашли их, у них еще оставалось на день половинных рационов и немного керосина — наполнить примус один раз. Они решили в этот день дойти до Саут-Айса, сколько бы времени это ни заняло.

22, 23 и 25 марта были совершены три последних полета в Саут-Айс, всего их было 20. В первый полет Блейклок и Стивенсон возвратились в Саут-Айс, чтобы присоединиться к Листеру на зимовку. В последний полет, думая, что еще надо отправить, на базе набрали только три перышка для черчения карт, бутылочку чернил, бутылку проявителя и 12-дюймовую линейку в добавление к основному грузу — пяти бочкам с керосином. Теперь уже станция была полностью снабжена на восемь месяцев. Мы заложили достаточные запасы продовольствия, которых хватило до момента выхода с нее трансконтинентальной партии в ноябре.

## Глава 10

### Вторая зима

Последний полет в Саут-Айс состоялся 25 марта, но уже в начале месяца стало чувствоваться наступление зимней погоды. Наша деятельность в Шеклтоне была направлена на подготовку людей, собак и транспортных машин, чтобы во всеоружии встретить те неблагоприятные условия, которые, как мы знали, должны наступить. Питер Уэстон должен был обеспечить «Оттеру» возможность выдержать зиму. Прежде всего он снял высокий руль направления из хвостового узла и заделал все щели, через которые снег мог бы проникнуть в киль. Затем, законсервировав двигатель и защитив его брезентовым чехлом, изготовил и поставил деревянный щит впереди капота силовой установки за винтом. Выкопали широкую яму с наклонным дном, в которую трактор втащил самолет так, что лыжи и шасси стояли в самой глубокой ее части, а хвостовая лыжа оставалась на первоначальном уровне поверхности. Благодаря этому крылья самолета заняли горизонтальное положение вровень с поверхностью, чтобы избежать нежелательного действия подъемной силы при сильном южном ветре. Северный ветер тоже мог бы вызвать повреждение или усталость металла. Чтобы уменьшить эту опасность, Уэстон изготовил покатые деревянные ветрозащитные устройства высотой около фута вплотную позади задних кромок крыльев и горизонтального хвостового оперения. Эти устройства оказались весьма эффективными против воздушного потока и, таким образом, защитили самолет от ветра, скорость которого доходила впоследствии до 35 метров в секунду. Наконец с южной стороны впереди самолета близко к нему устроили перегородку — сетку

из толстой стальной проволоки, чтобы смягчить силу южного ветра, не позволяя этим образоваться снежному наносу, под которым самолет мог бы оказаться погребенным. Эта перегородка была подвешена на высоте двух футов над снегом, чтобы ветер мог обдувать снежную поверхность. В течение зимы и южный и северный ветры образовали наносы, но, время от времени разумно проводя откапывание, удалось сохранить «Оттер» незасыпанным до самой весны.

Защиту «Остеру» было не трудно придумать, так как размеры элеронов, руля высоты и руля направления позволяли застопорить их деревянными зажимами, а весь самолет настолько легок, что его свободно можно было поворачивать носом против ветра. На практике оказалось, что в этом нужды почти не было, и «Остер» перезимовал, требуя минимальных забот.

Большого труда стоила постройка мастерской для транспортных машин. Это был деревянный домик прочной конструкции, к которому Ральф Лентон добавил небольшую пристройку. С самой верхней части главной постройки свисал небольшой передвижной кран, который мог поднимать двигатели и даже приподнять один конец «Уизела». На верстаках и в пристройке стояли электрические сверлильные станки, шлифовальные станки, пресс и токарный станок, моторы которых питались от генераторов главного домика, находившегося ярдах в двухстах от мастерской.

Пока мастерская еще не была готова, наши механики в качестве временного укрытия пользовались надувным гаражом из прорезиненной ткани. Он складывался и при этом принимал форму большого чемодана, весившего около 120 фунтов. Небольшой электрический вентилятор за три-четыре минуты надувал эту оболочку, и она тогда принимала такие размеры: 30 футов в длину, 15 футов в ширину и 9 футов в высоту. Четыре человека могли легко поднимать ее. В условиях переменной

температуры у надувного гаража обнаружилась странная и жутковатая особенность. Пока солнце стояло высоко и его тепло разогревало воздух внутри оболочки, она стояла крепко, как жесткое тело, но, когда солнце опускалось, она съеживалась и медленно опадала, закутывая, как в саван, стоявшую в ней машину. Утром, когда делалось теплее, она опять поднималась во всю свою высоту, готовая к приему механиков для продолжения работы. Надувной гараж хорошо служил нам, пока не наступили по-настоящему низкие температуры. От мороза прорезиненная ткань стала хрупкой и изорвалась.

В течение нескольких недель все, сидя в теплом домике, смотрели на пишущий анемометр, отмечавший скорость ветра в 18, 22 или 27 метров в секунду, а термометр показывал все более и более низкие температуры. Мы представляли себе, как наши собаки, свернувшись калачиком, лежат на снегу, защищенные только шерстью и слоем жира. Ветер все время сдувал снег с твердой плотной поверхности, поэтому собаки были лишены даже обычной защиты, какую дает нанос. Иногда они неохотно вставали, чтобы встретить входивших к ним людей, но часто снег, на котором они лежали, подтаивал от их тепла, а потом снова замерзал, и, на ноги они вставали с трудом, вырывая примерзшую шерсть с боков и хвостов.

Чтобы облегчить условия жизни собакам, мы стали копать новые туннели и при этом решили сделать их очень высокими и просторными, чтобы можно было также пилить туши тюленей под кровом. В соответствии с этим решением прорыли траншею длиной 140 футов и шириной 4 фута и сделали туннели высотой 8 футов, выпиливая блоки из снега и укладывая их по бокам выемки, из которой их взяли. В стенах вырезали ниши в шахматном порядке, чтобы собаки не могли добраться друг до друга, даже натянув до конца свои цепи.

Наконец, всю траншейную систему покрыли тонкими досками и толем, чтобы получить закрытый туннель. Таким образом, мы создали просторное жилье для собак и обеспечили себе возможность стоять выпрямившись, когда ходили их кормить. Позже главная силовая станция стала давать в туннель свет около 12 часов в сутки, так что собаки не только были защищены от непогоды, но получили свет, которого снаружи у них не было бы.

29 марта температура упала до  $-45^{\circ}$  и первые собаки перешли в зимнее помещение. Мы отобрали тех, которые, видимо, больше других страдали от все ухудшавшейся погоды, и было очень приятно наблюдать, как они немедленно отреагировали на улучшенные условия. К середине апреля уже все собаки были под кровом и радовались покою и относительно теплу: даже при температуре снаружи в  $-50^{\circ}$  в туннеле она оставалась не ниже  $-16^{\circ}$ .

Наверху, в Саут-Айсе, Хэл Листер, Кен Блейклок и Ион Стивенсон принялись за установку оборудования для зимних работ. Они соорудили решетчатую мачту для метеорологического анемометра, но вскоре ее увесили гирляндами других приборов, включая анемометры и термометры, через каждые несколько футов, до самой поверхности. Эти приборы должны были дать Листеру профили скоростей ветра и температур над поверхностью, нужные ему для его гляциологических исследований. На верхнем конце мачты укрепили красную лампочку, которую можно было включать из домика, чтобы вызывать поглощенных работой ученых, когда поспевал ленч.

Начали также копать шурф для определения годовичных слоев осадков и для изучения кристаллической структуры снега. Работу эту должен был выполнять Ион Стивенсон; он надеялся, что ориентировка кристаллов может дать сведения о

движении поверхностных слоев снежного поля. Теперь мы проводили ежедневно по два сеанса радиосвязи между Шеклтоном и Саут-Айсом, прерываемых только плохими условиями.

В Шеклтоне у Аллана Роджерса были неполадки в работе его ИМП (интегрирующий механический пневмотахограф), который он применял для изучения энергии, расходуемой человеком при работе и в состоянии покоя. Однако к началу апреля после нескольких недель упорной работы он заставил два своих сложных прибора работать как требовалось, и вскоре можно было видеть членов нашей партии за приготовлением пищи или подметанием, таскающих сани или работающих на стройке в резиновой маске и со странным пакетом на спине. Это не считалось приятным развлечением, но многие подчинялись достаточно любезно. Главным страдальцем оказался Джоффри Пратт, который взялся носить ИМП день и ночь (за исключением времени приема пищи) в течение целой недели. Аллан все время находился при нем, чтобы сменять цилиндры и следить за работой приборов. Джоффри терпеливо сносил неудобства, даже приморозил лицо. Но Аллан тоже измучился, делая все, что делал его энергичный пациент, и сверх того бодрствовал ночью: он хотел быть уверенным, что маска не смещалась, пока Джоффри спал. Оба были рады, когда мучение окончилось.

У Аллана-доктора было мало клиентов: не считая порезов, ушибов и растяжения связок, мы были здоровой компанией; но, как всегда бывает на полярной базе, у многих болели зубы. Здесь тщательная работа Аллана была великим благом и спасла много зубов. Мы обнаружили, что его искусное умение работать над маленькими приборами может быть использовано и для других целей; в течение зимы его не раз уговаривали браться за всякий ремонт от починки карманных и

больших часов до изготовления новых частей для метеорологических приборов.

Раньше чем нас окончательно покинуло солнце, Джоффри Пратт оснастил сноу-кэт сейсмическим оборудованием и качал серию опытных определений мощности льда, продолжавшихся около трех недель. Он с Джорджем Лоу или Дэвидом Стреттоном исчезал на целый день, чтобы расставить геофоны и просверлить скважины для небольших зарядов взрывчатки или иногда чтобы выкопать шурф и заложить в нее заряды в 25 фунтов . В результате этих опытов сейсмическое оборудование было приведено в надлежащее рабочее состояние и была определена скорость распространения взрывной волны во льду. Эти измерения выявили, что толщина слоя шельфового льда на плаву, на котором мы жили, равна 1300 футам .

Время от времени обнаруживалась пропажа то одних, то других ящиков или частей оборудования. Нередко это происходило вследствие образования снежных наносов и потери шестов, служивших метками. После неудачных попыток найти пропавшее путем раскопок снега мы звали Дэвида Пратта, чтобы он пришел с миноискателем, очень ценным устройством, хотя не очень избирательным. Копая яму за ямой в указанных местах, чтобы найти там только крышку ящика с несколькими гвоздями или кусок проволоки для вязки грузов, люди высказывались об этом устройстве весьма язвительно. Однажды случилось даже, что миноискатель ухитрился найти — мы так никогда и не узнаем каким образом — одну доску без гвоздей или каких-нибудь металлических частей на ней. Может быть, это была случайность, но вся наша община с этих пор была склонна считать этот прибор скорее адским изделием, чем верным помощником в затруднительных случаях.

15 апреля база впервые связалась по радио с американской станцией на Южном полюсе, устроенной с помощью авиации и работающей под руководством доктора Поля А. Сипла. Условия для связи установились хорошие, и мы смогли долго обмениваться новостями наших баз и сведениями о ведущейся работе. Для нас было особенно интересно установить этот контакт, так как впоследствии нам предстояло идти на базу Скотт через Южный полюс и позже, когда отряд авиаторов полетит через континент, они будут рады получать сводки погоды на летной трассе.

Постепенно наше недельное расписание радиосеансов с другими станциями на Антарктиде удлинялось, а Тэффи Уильяме и Ральф Лентон приобрели много друзей-радиоловителей по всему свету. Наши регулярные официальные радиосеансы происходили дважды в день, когда мы связывались с Порт-Стенли на Фолклендских островах, и раз в неделю — с главным почтамтом в Лондоне, почти в 10 000 миль от нас. Принимая во внимание мощность нашего передатчика — всего 350 ватт, нужно отметить старательную работу операторов главного почтамта, благодаря которой в течение всей зимы наши передачи ни разу не сорвались. Позже, когда была создана возможность связываться по телефону с нашими родственниками и друзьями в Англии, очень редко случалось, что нам не удавалось говорить с ними.

Самой важной для нас была связь с базой Скотт, впервые установленная 18 февраля. С этого дня мы старались разговаривать с базой каждую неделю и не раз обменивались с ней полезной информацией, но условия не всегда были достаточно хорошими для телефонного разговора; в такие дни приходилось снова прибегать к передаче ключом.

16 апреля Би-Би-Си начала передавать серийную программу под названием «Вызываем Антарктиду»,

специально составленную для баз на территории Фолклендских островов, базы Королевского общества и для нас. Каждую неделю трое или четверо зимующих на различных станциях получали личные передачи от своих семейств. Программы включали свежую информацию, которая могла быть для зимующих особенно интересной. Мы нетерпеливо ждали этих передач и часто записывали их у себя на базе, чтобы можно было потом для отсутствовавших во время передачи проиграть ее запись снова.

После периода дурной погоды наступил тихий и холодный день страстной пятницы, позволивший закончить многие из затянувшихся работ. Для Дэвида Стреттона и его сейсмической партии такая погода была как раз ко времени, так как позволила им снять профиль от моря до верха шельфового ледника на высоте 150 футов, оттуда до Шеклтона, на высоте 195 футов, и дальше до участка, где они проводили опыты с отраженной и преломленной волной от взрыва, пока еще солнце не скрылось.

25 апреля солнце окончательно ушло от нас, и, хотя еще много дней по несколько часов продолжались сумерки, решено было отложить некоторые сейсмические работы на две недели до восхода луны. Мы поэтому удивились, когда через три дня, выйдя из домика, увидели всю базу, залитую солнцем! Это было вызвано рефракцией. Однако новорожденное солнце оставалось над горизонтом всего 20 минут. То же явление повторилось на следующий день.

В последний день месяца было ясно и тихо; облачное небо, слабо освещенное на севере, на юге было темно-синее, цвета индиго, и создавалось впечатление, что смотришь в глубину пространства или, как сказал Дэвид Пратт, «будто смотришь издалека на чье-то чужое ночное небо».

В начале мая Дэвид Стреттон начал регулярные наблюдения над климатом внутри помещения, требовавшие применения множества термометров, термографов и гигрографов на различных уровнях от пола до крыши, что заставляло Дэвида ползать по стропилам во все часы дня и ночи.

Результаты этих измерений выявили интересный температурный градиент. На уровне стопы температура могла быть чуть выше точки замерзания, на уровне груди —  $10^{\circ}$ , а у гребня крыши можно было ожидать температуру в —  $20$ — $26^{\circ}$ . Впоследствии Дэвид стал применять вентиляторы, чтобы усилить циркуляцию воздуха, но и при этих условиях температура на уровне пола оставалась ниже, чем в остальных частях домика.

С некоторых пор стало значительно труднее открывать двери: видимо, они основательно перекошились. Возникло предположение, что оседает домик. Тщательные измерения с помощью уровней позволили установить, что он действительно опустился по северной стене примерно на три дюйма. Конструкция домика была очень тяжелой, и, хотя восемь человек с трудом могли его построить и проект иногда критиковали за чрезмерные запасы прочности, сейчас мы с признательностью думали о них и верили, что домик выдержит любые напряжения, какие возникнут во время нашего пребывания в нем. Видимо, ростверк из балок и металлических решетчатых растянутых профилей, на котором был уложен фундамент, мог сослужить нам хорошую службу, помогая всей постройке перемещаться как единому целому. Нам так и не удалось выяснить причину осадки, но, вероятно, ее вызвала или большая снеговая нагрузка на северную сторону крыши, или же близость скрытой трещины, которая, как было известно по наблюдениям с воздуха, тянулась от кромки шельфового ледника к точке,

находящейся к югу от базы. Позже, зимой, установили, что эта трещина проходит в 30 футах от домика.

В начале мая я слышал, что Рой Хомард и Дэвид Пратт соорудили из проволочной сетки большую ловушку для рыб. Ее опустили в прорубленное в морском льду отверстие, но так как глубина в этом месте равнялась 3000 футов, то на донный лов рыбы нельзя было рассчитывать. На глубине 25 футов они ничего не поймали, кроме огромного количества красивых пластинчатых кристаллов, которые, видимо, несло течением подо льдом. Потом ловушку опустили на глубину 250 футов, и когда вытащили наверх, то оказалось, что две проволоки подвески перекручены и свернуты в петли в фантастическом беспорядке. Дэвид и Рой думают, что это сделал тюлень, запутавшийся в проволоках, пытаясь подняться подышать. Возможно, этим объяснялось, почему они и тут ничего не поймали.

Однажды вечером Джоффри, Лоу и я вместе с Дэвидом и Роем спустились на морской лед, чтобы осмотреть ловушку. Когда мы покинули Шеклтон, из-за свежего ветра и густо валившего снега трудно было находить в темноте дорогу по двухмильному маршруту, но с помощью вех и отрезков старой тропинки, еще не занесенных снегом, мы благополучно достигли кромки морского льда. Отверстие, через которое была спущена ловушка, покрылось льдом, и, когда его пробили, на поверхность всплыли бесчисленные куски ледяных кристаллов диаметром дюйм или больше. Наконец мы расчистили участок воды и при свете факелов увидели много розовых, похожих на креветок существ. Это был криль — основная пища многих видов китов. В ловушке не оказалось ничего, кроме криля и кристаллов льда. Не желая возвращаться с пустыми руками, мы набрали сколько могли этих розовых ракообразных, думая, что из них получится сюрприз — блюдо на завтрак ко дню рождения Дэвида Стреттона. Вдруг вода забурлила и

всплыл тюлень подышать. Он был поражен не меньше нас и мгновенно исчез. Через несколько секунд слышался своеобразный продолжительный звук вроде вибрирующего звонкого мурлыканья. Возможно, это было выражение неудовольствия тюленя или его предупреждение своим собратьям. Сначала звук шел с востока, потом с запада, непрерывно повторяясь. Было ли это одно животное, плававшее вокруг, или их было несколько и они перекликались? Звук, казалось, шел из-под льда, а сам лед отзывался, как дека инструмента.

Когда мы направились назад, в Шеклтон, на свет маяка, сиявшего сквозь снег метели, мне пришло в голову, что ведь наши близкие, оставшиеся дома, могли бы подумать, что мы малость свихнулись, отправившись ловить креветок в снежную бурю глубокой ночью в антарктическую зиму. А для нас оставить базу и делать что-нибудь несущественное и отличное от ежедневной рутины было отдыхом.

Наше специальное блюдо из морских продуктов было изготовлено в честь дня рождения Дэвида и, несомненно, выглядело весьма привлекательно. Он мужественно атаковал изысканную розовую грудку и обнаружил, что каждое тельце со многими ножками содержит всего лишь несколько капель розового жира. Разочарованный, он отодвинул миску в сторону. Но это было только временное, и притом единственное, разочарование за этот вечер, который нам запомнился как один из наиболее приятных вечеров, проведенных в Антарктике.

Дэвид Пратт затеял новую работу — измерение трения между различными типами материалов для санных полозьев и различными снежными поверхностями при разных температурах. Сначала он пользовался маленькими санками для ручной тяги с грузом на них, причем величина усилия, требующегося, чтобы «стронуть» сани или поддерживать их движение,

измерялась электрическим методом с помощью тензометров. На эту работу он вербовал разных людей, убеждая их, что нет никакой другой, более важной работы. Я знаю, что мне повезло и пришлось отрабатывать свой урок в 40 проходов с санями в хорошую погоду при температуре всего лишь  $-28^{\circ}$ . Несколькими днями позже Аллан Роджерс занимался тем же при  $-50^{\circ}$ . Работа Пратта навела Аллана на мысль совместить ту же операцию со своей работой на ИМП, и мгновенно Тэффи Уильяме оказался разлученным с теплой светлой комнатой радио и с ИМП на спине тащил за собой санки во мраке. Спотыкаясь от одного невидимого снежного сугроба до другого, он брел под команды, которые выкрикивали то Дэвид, то Аллан, пока наконец не запротестовал и был освобожден от этой работы, а исследователи стали искать другую жертву.

Из-за большой глубины моря нельзя было использовать ни один из нормальных методов измерения приливов, но, так как шельфовый ледник, на котором находилась база, лежал на воде, можно было заключить, что он должен подниматься и опускаться, несмотря на свою толщину. Джоффри Пратт решил, что гравиметр Уордена достаточно чувствителен, чтобы измерить такое движение ледника, и принялся придумывать автоматическое оборудование для этой цели. Сперва он выкопал шурф в 20 футов глубиной в нескольких сотнях ярдов от базы и в нем установил приборы. Затем построил сложный аппарат, который автоматически включался каждый час на 10 минут, когда производил фоторегистрацию шкалы гравиметра; во время съемок на шесте над поверхностью льда вспыхивал свет, предупреждавший водителей машин и тяжелообутых пешеходов, чтобы они не приближались. Вспышки света в домике тоже показывали, что аппарат работает, но, что еще интереснее, если что-нибудь в нем не ладилось, то прибор звал на помощь, регулярно

включая и выключая ночную лампочку над кроватью Джоффри.

Все решили, что сигнализация бесполезна: Джоффри спит изумительно крепко, и, чтобы его разбудить, нужно раз за разом перекачивать его по постели или сбросить на пол. Единственный раз, когда автоматическая сигнализация гравиметра заработала в 3 часа утра, я случайно был на ночном метеорологическом дежурстве. К моему удивлению, Джоффри проснулся сразу и вскоре уже был снаружи, налаживая аппаратуру. В результате работы Джоффри у нас есть записи за много недель приливов у южного берега моря Уэдделла, в районе, где такую информацию нельзя было бы получить никаким другим способом.

9 мая температура упала до  $-45^{\circ}$  при скорости ветра 18 метров в секунду, что делало наружные работы трудными и неприятными. На следующий день ветер ослабел до 5 метров в секунду, но температура была ниже  $50^{\circ}$ . В этот день я взял трактор «Маскег», чтобы доставить тюленьё мясо в собачий туннель, где при температуре  $-16^{\circ}$  можно было пилить туши с большим удобством. Вести трактор было удивительно трудно из-за облака конденсирующегося выхлопа, который заносило перед машиной, так что ничего нельзя было видеть, даже за несколько ярдов. Водя машину из стороны в сторону, пытаюсь хоть на мгновение увидеть, что впереди, я почувствовал, как холодный воздух обжигает мне колени: моя защитная одежда туго обтягивала их в моем положении водителя. Тут я вспомнил, что на мне короткие трусы, но, как только встал и начал двигаться, ощущение «ожога» исчезло; это доказывало эффективность защитного принципа одежды: слой воздуха у кожи — первое требование для сохранения тепла.

Уже некоторое время приходилось копать туннель от нижних снеговых ступенек, по которым выходили из

домика на поверхность. Делать это пришлось потому, что становилось все труднее держать вход свободным от снега и нужно было располагать еще одним выходом на всякий случай.

Длина нового туннеля была 12 ярдов , высота — 6 футов и 6 дюймов . По бокам были сделаны ниши и полки для различных надобностей, но самой важной особенностью его был колодец—«прорезь». В течение долгого времени мы терпеливо выполняли тягостную работу — таскали 12-галлонные ведра кухонной грязной воды вверх по снеговым ступеням лестницы на поверхность. Там чаще всего ветер выдувал содержимое на незадачливых носильщиков, в то время как они шатаясь брели в вихре снега. Теперь мы сделали глубокий колодец для слива грязной воды, выкопав в снегу небольшую ямку в 18 дюймов глубиной и вылив туда пинту бензина. Когда бензин впитался, его зажгли, и он стал медленно сгорать, вытапливая в снегу полость. Каждый раз, как пламя угасало, мы подлизали в углубляющуюся дыру постепенно увеличиваемые порции бензина и поджигали его. Через два часа, истратив четыре галлона бензина, мы получили колодец глубиной 24 фута и около двух футов в диаметре, которым пользовались до самого закрытия Шеклтона в ноябре.

Через несколько недель мы заметили, что когда опрокидываешь в сливной колодец ведро, то после паузы слышно отдаленное заглушённое журчание, показывавшее, что где-то внизу есть еще вторая полость. Впоследствии обнаружилось, что если сбросить в колодец комок зажженной бумаги, то он горит, как факел паяльной лампы, в потоке воздуха, поднимающемся со дна. Очевидно, постоянно выливаемые ведра теплой воды протаяли канал в какую-то трещину внизу.

Другим устройством, сэкономившим труд, было отверстие, прорезанное в полу, чтобы вода из ванной могла уходить в снег. Может показаться, что это очевидная и простая мера, но когда домик в Антарктиде построен на скале, то такая процедура неразумна, потому что вода замерзает на камне под полом, образуя там постепенно наледь, которая очень скоро прекращает выход воды. Зная это, мы намеревались воду из ванны вычерпывать и выливать снаружи домика. Теперь мы рассудили, что большая толщина слоя снега под нами поглотит сливную воду, но тут возникла проблема — в нашей ванне не было сливного отверстия.

Механики сделали нормальное сливное отверстие — работа нелегкая, когда нужно, чтобы не откололась эмаль и не треснул чугун. Но в конце концов после некоторого экспериментирования и недешево давшегося опыта механикам это удалось, и они придумали пробку для слива, которая не отказывала и не оставляла намывившегося человека неожиданно на сухом дне. Через две недели мы проверили глубину ямы в снегу под сливом, и она оказалась равной 22 футам. Еще через девять дней глубина ее увеличилась на 10 футов, но спустя еще две недели она возросла всего на несколько дюймов и затем оставалась постоянной.

К нашему удивлению, в паковом льде, движущемся под влиянием идущего на запад течения, сохранились разводья, все время менявшиеся. Иногда сильный южный ветер угонял паковый лед за пределы видимости, так что всю зиму бывали периоды, когда чистая вода простиралась на много миль к востоку и западу от Шеклтона.

Как только ветер утихал, низкая температура вызывала замерзание моря, и тогда паковый лед, возвращаясь под действием течения и северных ветров, трескался, коробился и наползал на тонкий молодой лед, образуя уменьшенные участки неровных,

складчатых ледяных полей. Таким образом, эти зимние участки чистой воды можно считать местами зарождения пакового льда, который потом будет вращаться в бесконечном круговороте моря Уэдделла, быть может, многие годы. Несколько раз, когда возникали такие участки чистой воды, мы бросали в лизавшие берег волны несколько бутылок. В каждую из них вкладывали записку, составленную Ханнесом Лагранжем, с указанием места и даты и инструкцией для нашедшего. Может быть, прокружившись много лет с паковым льдом, некоторые из бутылок выйдут в Южный океан и в конце концов будут найдены на далекой прибрежной полосе и покажут, сколько времени заняло их плавание от южного берега моря Уэдделла.

Наверху, в Саут-Айсе, погода почти всегда была суровее, чем в Шеклтоне, так как станция не только расположена южнее нашей базы и дальше от моря, но еще и на значительно большей высоте. Партия Саут-Айса сообщила, что средняя температура в мае была —39°, а средняя скорость ветра —15 метров в секунду, а самая низкая температура —55°. Так как в Шеклтоне мы могли похвастать только самой низкой температурой в —51°, то его стали называть «банановым поясом».

Любопытное явление часто сопровождало сильные морозы в Шеклтоне: в печной трубе комнаты радио течение воздуха происходило в обратном направлении. Это бывало, если маленькую печь, топившуюся углем, закрывали на ночь почти прогоревшую. Столб холодного воздуха, образовавшийся в верхней части трубы, постепенно преодолевал тягу, и поток воздуха вдруг устремлялся вниз, раздувая снова огонь, а из нижней дверцы печи вырывалось синее пламя с дымом и искрами. Вскоре комната наполнялась дымом, постепенно распространявшимся по остальным помещениям домика. Сначала было непонятно, что происходит, но вскоре установили, что единственный

способ исправить дело — это накрыть печную трубу сверху мешком и разогреть паяльными лампами металлическое колено печки. Когда колено как следует разогреется, сдергивали мешок, и наполняющий трубу воздух восстанавливал правильный цикл топки. Кроме того, что эти случаи обратной тяги были неприятны, они еще угрожали здоровью. Так, в первый раз, когда это произошло, мы установили, что содержание окиси углерода в воздухе комнаты радио делает опасным для жизни пребывание в помещении в течение часа. После этого в сильные холода ночной дежурный метеоролог тщательно следил за печкой.

В начале июня Ральф Лентон, которому помогало еще много народу, выбрал время, чтобы выкрасить стены большой общей комнаты в светлый кремовый цвет, а окна и двери в зеленый. В комнате значительно посветлело, и окраска создала гораздо лучший фон для украшений, которые зимовщики собирались сделать к празднику зимнего солнцестояния. Лентон также покрыл лаком длинную скамью под окнами, шедшую во всю длину комнаты, и изготовил обшитые подушки с элегантными белыми шнурами по краям. 19 июня база уже была поглощена наступающим днем зимнего солнцестояния, и почти все наши комнатные работы были направлены на подготовку к этому торжественному дню. Над единственной нашей полированной вещью — сервантом из красного дерева — висело главное украшение — портрет королевы, а на верху серванта — художественно расположенные искусственные цветы. Через всю комнату протянулись бумажные цепи с гроздьями разноцветных шаров, подвешенные к балкам.

Дэвид Стреттон заканчивал надписи на карточках с меню для каждого места, в то время как Джордж Лоу печатал фотографии, которые потом в них вставлялись. Ральф Лентон и Джон Льюис были заняты на кухне:

Джон готовил наши обычные блюда, а Ральф выпекал серию пирогов, булочек, пирожков с мясом и бесчисленные закуски к коктейлям. Дэвид Пратт и Рой Хомард убрали и украшали механическую мастерскую, в которую они пригласили нас на специальный завтрак на утро дня солнцестояния, а Гордон Хэслоп уже довольно давно был занят в одиночку секретными приготовлениями, в число которых входили выкапывание канав и подготовка различных осветительных ракет, хлопушек, сигнальных пистолетов и детонаторов.

Из нашей мясной кладовой — ямы в снегу недалеко от домика — принесли потрошеную индейку с заделанными под кожу крылышками и ножками, большой окорок, полбока корейки, специально отложенной для этого дня, и несколько фунтов свежей картошки. Картофелины так замерзли, что гремели в мешке, как камни; на вид и на ощупь они не отличались от крупной гальки с любого пляжа. Мы установили, что, если картошка лежит все время замороженная, а потом сразу оттаивает в процессе приготовления, она прекрасно сохраняет свои качества.

Накануне дня солнцестояния база с удовольствием побеседовала по радио с другой половиной нашей экспедиции на базе Скотт, в 2000 миль от нас, на другой стороне континента. Обменялись приветствиями и после веселой путаницы при обсуждении зонального времени, местного времени, среднего времени по Гринвичскому меридиану и времени начала праздника твердо установили, что они нас опередили и уже собираются пить предобеденные коктейли в канун дня солнцестояния.

21 июня, в день зимнего солнцестояния, мы встали поздно. Завтракали в 9 часов 30 минут, затем выполнили обычные домашние работы: подмели, убрали, внесли лед и уголь общими усилиями, потом оделись, чтобы

отправиться на коктейли к Пратту и Хомарду. Все вышли, чтобы

идти в мастерскую, облаченные, как всегда, в защитную одежду и перчатки, ожидая, что придется брести спотыкаясь через сугробы, но, к общему удивлению, с удовольствием увидели, что снег отражает колеблющийся свет керосиновых факелов, которыми была размечена 200-ярдовая дорожка. В дверях хозяева церемонно приветствовали гостей, а затем дали каждому входящему, жадно протягивавшему руку, по стаканчику. Внутри было замечательно тепло, так как в небольшой печке пристройки гудел огонь, и, несмотря на то что дверь была открыта, температура в мастерской поднялась до +2°. Мы могли снять с себя верхнюю одежду и стояли с полным комфортом, рассматривая новые фотографии и цветные плакаты, покрывавшие стены.

Если подумать о многих месяцах, проведенных зимовщиками в тесном общении, то странно было слышать шум оживленных разговоров, прерываемых только приветственными возгласами, которыми встречали каждого вновь прибывшего; атмосферу общего веселья усиливали ирландские джиги, которые играл патефон. Вдруг кто-то придумал присоединить большой метеорологический шар к выхлопной трубе «Уизела» и запустить двигатель. Сначала медленно, потом все быстрее шар стал раздуваться, достиг гигантских размеров и разорвался под одобрительные возгласы.

Вскоре гости уже толпились снаружи, чтобы видеть «фейерверк Хэслопа». Он начался со взрывов, означавших по азбуке Морзе «Т. А. Э.»<sup>[1]</sup>; за ними последовали вспышки и ракеты. На ярком свете вырисовывался темный силуэт Гордона, державшего в одной руке кружку с пивом, а другой пускавшего фейерверки. Красивое было зрелище!

Домой мы вернулись поздно и стали готовиться к праздничному обеду. Как раз когда садились за стол, Саут-Айс вызвал нас по радио, чтобы обменяться приветствиями и сообщить, что они только что окончили ленч, за которым ели ростбиф, а теперь ждут обеда с курицей. В 3 часа 30 минут дня мы сели за стол и начался великолепный обед, в меню которого входили: суп из зеленой черепахи, жареная индейка, плумпудинг и мороженое. Стол был украшен бумажными хлопушками и подарками, и через некоторое время бумажные шляпы и музыка усилили оживление. Позже, к вечеру, после перерыва, чтобы отдохнуть и переварить обед, мы ужинали а-ля фуршетт, причем ели даже бутерброды с кресс-салатом и горчицей. Это была первая свежая зелень со времени отхода «Магга-Дана».

Вот так прошел праздник зимнего солнцестояния, и теперь нам предстояла вторая половина полярной ночи; солнце вернется в Шеклтон только 18 августа.

На следующий день мы опять принялись за нашу обычную работу: уход за собаками, подготовка транспортных машин, откапывание засыпанных снегом саней и тысячи других дел, из-за которых время на подготовку к весне выходило слишком коротким. В начале июля я начал составлять сложную программу полевых работ. Я знал, что она неизбежно изменится из-за тех условий, в которых будет выполняться, так как погоду в период смены времен года, конечно, не удастся предсказать. Тем не менее эта программа давала довольно верное представление о том, что требуется, и ставила цели, для достижения которых люди могли работать.

Начало месяца было относительно теплым, но к концу первой недели температура упала до  $-40^{\circ}$ , потом к 13 числу — до  $-47^{\circ}$  при штормовом ветре. Слабый красноватый свет солнца стал виден на северном небе, но стена метели закрывала от нас горизонт. Шла

усиленная работа над лагерным оборудованием: чинили палатки, обвязывали палаточные шесты для укрепления лентой или шнуром шаров-зондов, проверяли и переупаковывали ящики с рационами — все это трудоемкие работы, отнимающие много часов. Сани, радио, да и прочее оборудование нужно было привести в отличное состояние, и очень часто вносились изменения. Инженеры наши все время перебирали одну транспортную машину за другой, снимали с них гусеницы, приваривали к машинам приспособления на случай спасательных работ и выполняли еще десятки всевозможных технических дел. К концу месяца температура опять упала ниже  $-45^{\circ}$ , 29 июня — до  $-53^{\circ}$  при ветре в 13 метров в секунду.

В Саут-Айсе, где высота теперь была принята равной 4450 футам, ветры дули не часто, но температура одно время упала до  $-57^{\circ}$ . Зимой люди там были чрезвычайно загружены выполнением весьма широкой гляциологической программы, и, кроме того, Блейклок вел регулярно метеорологические наблюдения, результаты которых дважды в день сообщались в Шеклтон. Глубина колодца для изучения стратиграфии снега достигла 50 футов. На этой глубине температура снега равнялась  $-30^{\circ}$ . На дне колодца они начали бурить отверстие диаметром три дюйма, чтобы пройти еще 100 футов. Джон Стивенсон выполнял такую работу в снежных туннелях вокруг домика, но Хэлу Листеру исследования микроклимата и снегопадов приходилось вести под открытым небом, нередко в незащищенные места — высоко на решетчатой мачте при низкой температуре и сильном ветре. Пожалуй, труднее всего было проводить научную работу, продолжая одновременно выполнять ежедневные домашние работы: готовить пищу, приносить топливо и лед и, кроме того, вести регулярные радиопередачи и обслуживать генератор и прочее оборудование.

С начала августа зарево от солнца, бывшего ниже горизонта, с каждым днем окрашивалось все ярче, отраженный свет усиливался, и наконец стало возможно передвигаться при ясной видимости снежной поверхности. 14 августа Питер Уэстон вбежал в домик с криком: «Солнце возвратилось!» Некоторые из нас, более доверчивые, чем другие, выбежали наружу на мороз в  $-49^{\circ}$  при ветре в 9 метров в секунду и увидели на северном горизонте только красное зарево. Затем краешек солнечного диска опять появился, мигнул и исчез. В течение некоторого времени солнце то появлялось, то пропадало; в высшей точке была видна примерно одна десятая диска. Иногда при его появлении красная вспышка, казалось, взлетала и пульсировала по горизонту. Это был волнующий момент не только потому, что солнце возвратилось, но еще и потому, что это произошло благодаря преломлению лучей на четыре дня раньше, чем ожидалось.

Дневной свет быстро возвращался, и наружные работы поэтому можно было ускорить; темп нашей подготовки к переходу возрос. Мы установили возможную дату нашего выхода — 1 сентября и решили, что этот день будет отмечать начало нашей весны.

## **Глава 11**

### **Зима на базе Скотт**

Базы Шеклтон и Скотт расположены почти на одной широте, и каждая стоит на южном берегу большого моря, глубоко врезавшегося в сушу в сторону центра Антарктиды. Обе базы находятся одинаково далеко на юге, и на них та же продолжительность зимы и лета, но в других отношениях базы очень непохожи. Базу Скотт организовали вблизи высокого горного хребта, тянувшегося на сотни миль к северу и югу; летом свободное ото льда море доходит до самой базы, сооруженной на скалистом грунте. В противоположность этому из Шеклтона можно видеть только низкие, покрытые снегом холмы, и между ними и чистой водой простирается на 700 миль морской лед, а сама база построена на плавающем на воде шельфовом леднике. Можно было ожидать, что эти факторы определяют некоторые климатические различия; кроме того, на жизнь базы Скотт оказывало влияние близкое соседство американцев, основавших на Хат-Пойнте, всего в двух милях от нашей базы. Ниже сэр Эдмунд Хиллари продолжает свой рассказ и описывает, как партия моря Росса провела зиму.

К началу мая у нас уже было мало дневного света; приходилось всерьез переходить на зимний распорядок. Наружные работы обычно ограничивались насущными нуждами: люди набирали снег, чтобы получать воду, доставали топливо и продовольствие из складов запасов и выносили мусор. Я старался держать очень близко от базы достаточно большой резерв всего, чтобы не испытывать недостатка в случае долгого периода плохой погоды. Хотя нам уже привелось переносить неприятные условия погоды с сильным ветром и

низкими температурами, но до сих пор еще не было ни одной настоящей бури. Вечером 12 мая с севера задул сильный ветер, нагнало тучи, несло клубы снега, хотя в небе все еще были видны звезды. Ночью скорость ветра достигла 21 метра в секунду, и мы подумали, не приближается ли наша первая буря. К общему удивлению, утром погода была гораздо более тихая, хотя днем налетали порывы ветра и погода сделалась неустойчивой, температура стала подозрительно мягкой.

Ночью все проснулись от того, что домики сотрясались. Дул крепкий южный ветер, и, так как наша база расположена на открытом месте, а постройки еще не были занесены снегом, на нас во всю мощь налетал ветер, со свистом срывавшийся с шельфового ледника Росса. Во время завтрака скорость мощных порывов уже дошла до 27, а к 10 часам 30 минутам — до 33, 5 метра в секунду. Это было первое настоящее испытание, которому подверглись наши домики, и нужно было очень внимательно следить, не обнаружатся ли слабые места. В полдень наш анемометр записывал скорости выше 35 метров в секунду, и все жили под гнетом непрерывного рева ветра. Ветер стегал наши домики снегом и мелкими частицами льда. Выходить наружу, во мрак, было неприятно и небезопасно. Спустя два часа скорость особенно жестокого порыва ветра дошла до 39, 5 метра в секунду.

Мы с беспокойством смотрели на два домика для генераторов. Под действием чудовищного подсоса, вызванного ветром, обдувавшим склон впереди базы, крыши этих домиков подымались и опускались с размахом в несколько дюймов. Хотя было известно, что они обладают некоторой способностью запасать энергию упругой деформации, но я все же тревожился. Однако, пока буря не прекратится, ничего нельзя было сделать. В конце дня ветер стал ослабевать, и все

вышли наружу с электрическими фонарями, чтобы выяснить, что повредилось, но с облегчением убедились, что все, по-видимому, в порядке. Буря продолжалась еще три дня; Ветер временами снова доходил до 35 метров в секунду, и был период, когда в продолжение трех часов средняя скорость ветра равнялась 27, 5 метра в секунду.

Но вот все кончилось, опять наступил покой; оказалось, что ничто на базе не пострадало, и наша уверенность в прочности построек основательно укрепилась. Для предосторожности мы все же притянули книзу проволочными связями обе дышавшие крыши и усилили соединения в крытом переходе. С подветренной стороны построек образовались огромные сугробы, которые сохранялись всю зиму.

Научная деятельность базы приобрела большее значение, когда прекратились полевые работы. Наша группа ученых совместно с сотнями станций во всех частях мира вела наряду с обычными метеорологическими исследованиями наблюдения в верхних слоях атмосферы за полярными сияниями, магнитными возмущениями и изменениями» в ионосфере. Хотя Международный геофизический год должен был начаться только 1 июля, но все наше оборудование работало, и полная серия наблюдений была сделана уже 1 апреля.

Т. Хэзертон, руководитель научной группы, не только интересовался всей этой деятельностью, но и сам занимался специально наблюдениями над полярными сияниями. В связи с этим он не ложился спать всю ночь, и, в то время как остальные члены экспедиции не жили на своих постелях, Хэзертон стоял, высунув голову в открытый люк, в лабораторной постройке и записывал онемевшими от холода пальцами фазы развертывавшейся перед ним картины. Кроме визуальных наблюдений, Хэзертон делал еще серии

снимков неба с помощью аппарата «Оллскай» (все небо), установленного на крыше лаборатории. В ясную погоду редко бывало, что сияния отсутствовали, и после ряда безоблачных ночей трудно было упрекнуть Хэзертон за то, что он с облегчением вздыхал, когда облачное небо или буря приносили ему желанный отдых. Дневные наблюдения сияний были распределены между другими членами научной группы. В общем все были разочарованы этим зрелищем, ибо сияния редко бывали такими яркими, какими мы ожидали их видеть после просмотра прекрасных картин д-ра Эдуарда Вильсона. Однако один раз сияние более интенсивное, чем обычно, вспыхнуло великолепным зеленым и красным цветом в зените и в течение полминуты создавало иллюзию висящего цветного занавеса, точно как на картинах Вильсона. В другой раз южная половина неба рдела разлитым красным светом, настолько ярким, что он вызвал поспешный запрос соседней американской базы, не горит ли база Скотт.

Джерард, выполнявший магнитные наблюдения, был одним из тех немногих членов экспедиции, которым приходилось выходить ежедневно. Маленький магнитный домик, построенный сплошь из немагнитных материалов, находился на порядочном расстоянии от лаборатории, а Джерард посещал его каждый день для проверки своих тонких приборов, записывавших вертикальную и горизонтальную составляющие магнитного поля земли. Сама запись показаний производилась магнитными вариометрами в лаборатории, соединенной с магнитным домиком кабелями. В плохую погоду Джерард в свой каждодневный поход в лабораторию легко мог сбиться с дороги; поэтому вдоль его маршрута был натянут леер, держась за который рукой он мог найти дорогу в самую плохую погоду. Джерард сделал одно очень полезное дело, не входившее в его основную программу, — он

обнаружил с помощью магнитных устройств несколько бочек с авиационным бензином, погребенных под пятифутовым слоем снега. Пользуясь переносным вариометром, он тщательно произвел несколько наблюдений на участке, где, как предполагалось, могли находиться бочки, и рекомендовал авиаторам копать в указанном им месте. Его предсказание оказалось точным, и бочки нашлись.

Лишь немногие из научных работ вызывали среди неученых членов экспедиции такой интерес, как сейсмограммы Р. Орра. Когда мы начали устраивать базу Скотт на острове Росса, высказывались сомнения в том, окажется ли этот вулканический остров подходящим для сейсмической станции. На практике результаты работы оказались вполне успешными. Сейсмографы были установлены на монолитном бетонном блоке, погруженном в землю, и давали непрерывную запись показаний на 35-миллиметровой пленке. Проявление и интерпретация этой пленки делались ежедневно. Было записано много случаев движений земли от сильных землетрясений на Алеутских островах до многочисленных местных толчков вблизи Антарктиды. Сейсмическая информация кодировалась и каждый день передавалась по радио, чтобы пополнить общий международный свод сейсмических наблюдений.

Наибольшее впечатление производил угол лаборатории, в котором помещались два очень хороших устройства — ионозонд и импульсный передатчик. Ионозонд представлял собой чрезвычайно сложный передатчик и приемник, производивший через определенные интервалы исследования ионизированных слоев атмосферы над поверхностью земли. Вся эта операция была целиком автоматизирована. В заранее заданный момент времени машина вдруг оживала: зажигались лампочки, гудели механизмы — и после короткого промежутка времени снова умолкала.

Импульсный передатчик, стоявший рядом, тоже работал по определенному расписанию. Он предназначался для испытания эффективности различной длины волн при передаче на разные расстояния. Ряд станций, расположенных на больших расстояниях друг от друга, были снабжены автоматическими приемниками, которые должны были записывать силу полученных сигналов на волнах различной длины. В ведении Сэндфорда, обслуживавшего эти сложные машины, были также две 84-футовые мачты. Во время снежной бури одна из антенн оборвалась, и, когда буря утихла, ему пришлось выполнить малоприятную работу — влезть до половины высоты мачты, чтобы захватить оборванный конец. В гладком стволе мачты имелись отверстия, в которые можно было вставлять стальные стержни, служившие опорой для ног, но и это устройство, и предохранительный пояс не вполне устраняли опасность выполнения подобной работы в совершенной темноте при чрезвычайно низкой температуре.

Пятым членом научной группы был Макдональд. Помимо помощи, которую он оказывал другим в лабораторных работах, он сам занимался солнечной радиацией и измерениями приливов у берега Антарктиды. Его измеритель приливов установили в скважине, пробуренной во льду залива как раз внизу, под базой Скотт. Исправной работе измерителя все время угрожало перемещение шельфового ледника Росса. Но самой главной заботой Макдональда был вопрос о влиянии сильного холода на часовой механизм привода измерителя приливов: механизм этот постоянно замерзал. Ни один из способов, применявшихся для устранения замерзания, не был вполне успешным, и позже, зимой, измеритель совсем перестал работать из-за возрастания толщины льда, образовавшегося на поверхности залива.

Соседняя станция американцев в Хат-Пойнте вела обширные наблюдения погоды, включая запуск двух шаров-зондов за день для исследования ветров в верхних слоях. Наши наблюдения погоды велись в более скромных масштабах. Р. Болхэм производил обычные синоптические наблюдения, записывая через каждые шесть часов температуру, давление, влажность, скорость и направление ветра и облачность. Большую часть этой работы можно было выполнять в его метеорологическом бюро по соседству с базой, но термометрические будки были установлены на некотором расстоянии от базы, и снятие показаний термометров в неблагоприятную погоду становилось нередко нелегкой задачей. В бурю бюро погоды было популярным уголком, так как наблюдатели-любители собирались вокруг барометра и указателя скорости ветра, высказывая ученые прогнозы вероятной продолжительности и интенсивности наступающей погоды.

Научная деятельность заняла теперь большое место в жизни базы, но членам полевых партий зимой оставалось еще много работы. Санное оборудование для езды на собаках доставили в санный домик и произвели его полный ремонт. Все шесть саней разобрали на составные части и затем снова собрали на ремнях, частично с небольшими переделками в соответствии со вкусами каюра. Тщательно просушили палатки, залатали дыры и починили слабые места. Срастили новые собачьи постромки и сшили сбрую из ламповых фитилей. Большинству из нас не нравилась еда, уложенная в ящики с полевыми рационами, и мы стали изменять содержимое ящиков: вынимали многие консервы, укладывали более разнообразную пищу и получали таким образом, по нашему мнению, более вкусную и одинаково питательную диету при том же общем весе. Электрические швейные машины редко простаивали.

Значительное число предметов нашей стандартной одежды вызвало критические замечания, и некоторые из зимовщиков проводили много времени, перешивая ее. Действительно, хотя со времен капитана Скотта качество изделий и материала улучшилось, но о покрое одежды во многих случаях этого нельзя было сказать. Очень часто обнаруживалось, что переделки, которые оказывались необходимыми, были рекомендованы еще в книгах об экспедициях Скотта и Шеклтона. Выходило, что многое из того, что узнали на опыте первые исследователи, не учитывалось в более поздних экспедициях.

Какая бы ни была погода, хорошая или с сильным ветром, собак все равно нужно было кормить. 60 собак было привязано снаружи, на снегу перед базой, и, пожалуй, самой нелюбимой обязанностью в лагере было нарезание тюленьего мяса. Осенью мы заготовили 160 тюленьих туш, и, так как замерзшие туши были теперь совершенно твердыми, единственный способ справиться с ними состоял в применении пилы. Тушу тюленя взваливали на кобылку с помощью тракторного подъемника с вильчатым захватом, а затем два человека большой двуручной поперечной пилой разрезали тюленя на ломти. Эти ломти разрубали топором и каждой собаке давали большой кусок. Если погода для такой работы была слишком плохой, то кормили собак специальным консервированным мясом, которое они глотали с большим удовольствием. Каждый месяц, когда всходила луна и можно было передвигаться без фонаря, собак запрягали в сани и совершали на них поездку. Быстрая езда по неровному морскому льду вызывала веселое возбуждение у собак и у людей. В лунном свете нельзя было различить препятствия и оставалось единственное — держаться за сани и надеяться, что все обойдется благополучно. Всю зиму каюры выводили собак на

пробежку, и, по-видимому, упряжки могли тащить сани при температуре — 40° без большого неудобства.

Комната радио всегда была местом оживленной деятельности. Дважды в день проводились сеансы радиотелеграфной связи с Новой Зеландией с большим объемом передачи. Каждый день передавались научная информация и сообщения личного характера. Самым популярным видом связи была, несомненно, радиотелефонная. Обычно по радиотелефону связывались с Новой Зеландией утром и вечером.

Поддерживалась связь и с другими экспедиционными базами Антарктиды, важнейшей из которых была база Шеклтон. По иронии судьбы связь с Шеклтоном оказалась самой неудовлетворительной, и условия ее редко бывали достаточно хорошими для легкого и спокойного обсуждения вопросов с нашими партнерами на другой стороне континента.

Радиослужба базы Скотт обеспечивала такую связь, которая превышала наши самые оптимистические надежды, чего нельзя было сказать о связи по радио с полевыми партиями прошлым летом. Маленькие приемно-передающие радиоустройства, которыми пользовались в полевых условиях, пришли в Новую Зеландию слишком поздно, и их не успели основательно опробовать до нашего отплытия на юг. Практически же они оказались почти совсем непригодными. Мы узнали, что они первоначально конструировались для работы в пустыне, поэтому удивляться неудаче, пожалуй, было нечего. Я считал связь с полевыми партиями жизненно необходимой, для экспедиции, в которой много маленьких передвигающихся отрядов, поддерживаемых самолетами. Когда партия находится в лагере в мороз при ветреной погоде или ее члены устали от длительного дневного перехода, то они не склонны пользоваться ненадежным радиопередатчиком или таким, при котором кто-то из них должен сидеть перед

палаткой и бешено крутить рукоятку, чтобы обеспечить нужную мощность. Я попросил радистов составить технические условия на новое полевое устройство, и они это сделали. Просьба была передана по радио в Веллингтон, и ранней весной американцы доставили заказанную для нас аппаратуру самолетом. Эта аппаратура оказалась исключительно удачной. Устройства питались от батарей, и, чтобы экономить энергию, передавали только ключом, но принимать могли и азбуку Морзе, и голос. Следствием этого было уменьшение «болтливости», неизбежной при связи с отрядами, но зато все члены полевой партии и авиаторы должны были хорошо знать азбуку Морзе. Организовали обучение, и каждое утро домик столовой наполнялся группой начинающих, напрягавших слух, пытаюсь принять безукоризненную передачу ключом инструктора Теда Гоуна. Тяжелее всего было в первые месяцы, но потом все приобрели удовлетворительные навыки. К концу зимы все мы могли передавать и принимать от 6 до 12 слов в минуту и знали, как обращаться с радио, чтобы обеспечивать передачу и прием.

Другим важным предметом обучения была навигация. Топографы экспедиции Миллер, Брук и Карлайон должны были в своих партиях выполнять навигационные расчеты, а я намеревался использовать свой опыт штурмана военно-воздушных сил, чтобы вести тракторный поезд. Однако на случай чрезвычайных событий каждый работник должен был владеть основами навигации в полярных условиях в степени достаточной, чтобы суметь найти дорогу домой, если что-нибудь случится со штурманом. Миллер вел несколько учебных групп, и слушатели проявляли интерес к занятиям. Он объяснял, как определять положение по компасу и пройденному расстоянию, как вести астрономические расчеты, и хотя сомнительно, чтобы каждый из обучавшихся смог определить свое

положение, наблюдая солнце, но все же в целом группа получила достаточную сумму знаний, чтобы продолжать путь, если штурман выйдет из строя.

Наши геологи Ганн и Уоррен также прочли курс лекций. Прослушав его, члены полевой партии получали знания, позволяющие понимать, какие образцы породы нужно отбирать для последующего их исследования экспертами.

Было собрано уже значительное количество образцов, особенно на леднике Скелтона, и геологи проводили многие часы за изготовлением шлифов породы и рассматривали их под микроскопом. Наши топографы обрабатывали свои полевые наблюдения, нанося результаты на карту, и в конце концов создали первую подробную карту системы ледника Скелтона, охватывающую сотни квадратных миль.

Одним из самых оживленных мест работы в лагере был гараж. Здесь шла большая работа по подготовке трех тракторов «Фергюсон» и одного «Уизела» для похода на юг. Вводилось множество изменений, и это заняло много времени. Над сиденьем водителя «Фергюсона» приварили мощный аварийный брус, он должен был в какой-то мере защитить водителя, если машина провалится в трещину или перевернется. Вокруг этого устройства сделали кабины или, скорее, ветрозащитные перегородки из брезента, чтобы немного прикрыться от антарктических ветров. Система гусениц подверглась усилению и была изменена, а над траками гусеничной цепи была проделана огромная работа: необходимо было улучшить их способность к сцеплению на мягком снегу. Двигатели полностью перебрали и заменили все изношенные детали. Систему электрической проводки упростили и все излишние части корпуса срезали. Эстетические соображения не имели значения; было сделано все, что можно, чтобы облегчить уход за тракторами в полярных условиях. Мы

изготовили из брезента легкий переносный гараж со складным каркасом из трубок диаметром три четверти дюйма. Гараж предназначался в основном для использования при серьезных поломках. Спереди к каждой из транспортных машин приварили прочный стержень для буксировки и нарезали 60-футовые куски буксирного каната из терилена с прочностью на разрыв в 8 тонн, нужные концы соединили.

Одной из наших главных забот были сани. Они сильно пострадали при выполнении тяжелой работы по разгрузке судов. Был произведен необходимый ремонт и усилены загнутые концы поврежденных полозьев. На трех санях «Модхейм» сняли стальные опорные плиты, специально предназначенные для разгрузки в местах с каменистым грунтом, и приклеили и закрепили болтами на полозьях полоски из тупноля — пластика с очень низким коэффициентом трения — для езды по снегу. На стальные полозья саней с сочлененной передней частью наварили уширительные полосы, чтобы уменьшить давление на снег. Трудно было временами не впасть в пессимизм от сознания, что наше оборудование во многих случаях уже изношено и никогда не предназначалось для работы, в которой мы собирались его использовать. Но я уверенно рассчитывал на находчивость двух моих механиков-любителей — Бейтса и Эллиса — и был убежден, что, выступив в поход, они сумеют выполнить все, что нужно.

Осенняя поездка на мыс Крозье преподала нам урок: те люди, которые не правят санями во время поездки, нуждаются в защите от непогоды. Во время поездки на Крозье эти люди сидели на санях, пока им не делалось слишком холодно, потом бежали рядом, пока не согревались или не начинали задыхаться. Это некудышный способ согрева, и при далекой поездке он не годится. Нужно также иметь защищенное место для радиопередатчика. Поэтому пришлось построить легкий,

но прочный закрытый кузов на задней половине одних саней. Внутренний каркас такого «фургона», как мы его называли, был сделан из труб диаметром полтора дюйма. К каркасу прикрепили болтами фанеру и все это обтянули толстым брезентом. Длина фургона равнялась 11 футам, ширина — всего 4, но мы ухитрились напихать в него множество вещей. В одном конце были установлены радиопередатчик, несколько шкафчиков, скамьи и стойки для двух примусов. Другой конец был занят целиком четырьмя койками в виде полок, на которых могли спать (как предполагалось) четыре человека.

Чтобы в фургоне было тепло в пути, Бэйтс изготовил простой обогреватель, извлекавший тепло из выхлопных газов трактора. Все это сооружение выглядело очень необычно, но оно было прочно и удовлетворяло своему назначению. Наши люди им гордились.

Самолет «Бивер» был поставлен на прикол, когда закончил полеты. Для этого понадобилось снять крылья и уложить их для сохранности в большой ящик. Фюзеляж отбуксировали на открытое место и тщательно привязали к анкерам. Мотор законсервировали и уплотнили все дверцы, окна и щели фюзеляжа против проникновения снега. Но полеты с наступлением темноты не прекратились. Решили оставить на всю зиму в эксплуатации «Остер» и поместить его открыто на летном поле за проволочной сеткой для защиты от ветра. Каждый месяц, когда светила луна и собак выводили на пробежку, на взлетной полосе обнаруживались признаки усиленной деятельности: поблескивали огни, ревели вентиляторы для подачи горячего воздуха, а Уолли Тарр занимался приведением самолета в состояние готовности. Для этого приходилось удалять большое количество снега, набившегося в отrostки крыльев и в фюзеляж, и привести в движение замерзший мотор. Вдоль взлетной

дорожки расставляли несколько ламп, и «Остер» с ревом поднимался в освещенное луной небо. Самолет не был оборудован для ночных полетов, и Тарр смонтировал на фюзеляже большую красную лампу — задний свет с трактора; когда самолет кружил над заливом Мак-Мердо, ее можно было отчетливо видеть на большом расстоянии.

Одновременно с этим велись наблюдения за ходом замерзания залива и внимательно регистрировалось появление тюленей и пингвинов.

Главную помеху в подготовке к эксплуатации самолета составляли огромные скопления снега, образующиеся вокруг «Остера» во время бури. После одной сильной бури «Остер» оказался совершенно погребенным под снегом, и только оранжевый хвост, выступавший над поверхностью на несколько дюймов, выдавал местоположение самолета. Откапывание его потребовало больших усилий, при этом на фюзеляже появилось много царапин и разрывов. Когда расчистили снег, самолет снова подняли на поверхность, и Тарр тщательно осмотрел его. Серьезных повреждений «Остер» не получил, но понадобилось много времени, чтобы привести его в порядок в темноте, на морозе, и мы потеряли из-за этого целый летный месяц.

К 21 июня, дню зимнего солнцестояния, жизнь на базе Скотт уже шла по весьма комфортабельному заведенному порядку. Завтракали в 8 часов 15 минут, ленч устраивали в 1 час, обедали в 6. Все члены экспедиции по очереди выполняли работы по столовой, причем на каждую неделю назначалось два дежурных. В их обязанности входили поддержание в чистоте столовой и домика душевой; погрузка снега, доставлявшегося трактором, и переброска его лопатами в снеготаялки для получения воды; доставка 10—12 бочек топлива в неделю, требовавшихся для отопления печей, для подогревателей и дизель-генераторов;

удаление всего мусора; доставка со складов продовольственных запасов; мытье горшков и кастрюль после каждой трапезы и мытье всей посуды вечером. По воскресеньям наш повар отдыхал, и приготовление еды в этот день тоже входило в обязанности дежурных по столовой; из-за этого мы несколько раз получали превосходные блюда. Но в воскресенье к вечеру эти двое бывали так измучены после недельной работы, что всегда с облегчением возвращались к несколько более легким обычным обязанностям.

Вечера в столовой отличались шумностью и веселым смехом. У нас имелось большое число пластинок для радиолы, и она редко молчала. Бридж, шахматы и разные азартные игры были весьма популярны, книги нашей библиотеки не залеживались на полках. Если кто предпочитал более спокойное времяпрепровождение, он мог удалиться в свой тихий спальный домик и писать письма у себя в комнатке или лежать на кровати, читать и дремать. В субботу вечером устраивались вечеринки, и домик сотрясался от лихого шотландского танца или дрожал от буйной свалки регби. Раз в неделю кто-нибудь из членов экспедиции читал нам лекцию. Лекции эти охватывали широкий круг тем — от «Боя быков в Мексике» до «Как сделать восьмидюймовый рефлектор». А в воскресенье утром все собирались на церковную службу; при этом обязанности священника выполнял обычно Миллер, и, хотя пианино у нас отсутствовало, гимны мы пели громко и с воодушевлением. Жизнь была приятной и комфортабельной, чувство отрезанности от внешнего мира, которое испытывали прошлые экспедиции, у нас было в значительной мере ослаблено.

Самое тяжелое — разлуку с семьей — смягчала возможность частых телефонных разговоров. Даже зимняя погода на базе Скотт приятно удивила нас. У нас было несколько периодов бурь с сильными ветрами и большими снегопадами, с метелями, но в общем условия

погоды нельзя считать неприятными. Передвижение в темноте скоро стало вполне привычным, по мере того как люди осваивались с местностью, хотя всегда, выходя, каждый брал с собой фонарь большой или маленький. Если ветра не было или дул слабый ветер, то даже при температуре — 40° выходы на улицу воспринимались как освежающая прогулка. Только когда что-нибудь не ладилось — ломался или застревал в сугробе трактор — жизнь становилась тяжелой, да если дул ветер, приходилось все время следить за тем, чтобы не обморозиться. Наивысшая скорость порыва ветра у нас была 42 метра в секунду, а самая низкая температура — 50°.

Я решил разделить предстоявшую летнюю работу на три основные части. Северная партия в составе Брука, Ганна, Уоррена и Дугласа должна направиться на север, вдоль берега Земли Виктории, исследовать ее и изучить геологию многочисленных оазисов, замеченных с воздуха. Затем они должны проложить себе дорогу по одному из ледников наверх, на полярное плато, и продолжить топографические и геологические работы по западной стороне горных хребтов. В заключение похода группа должна пройти по плато мимо истоков ледника Феррара на Скелтонское фирновое поле и закончить нанесение на карту этой обширной области. Эта партия отправится на двух собачьих упряжках и получит поддержку с воздуха. Их поход во многих отношениях должен оказаться самым интересным и, несомненно, даст наилучшие возможности для ведения топографических и геологических работ.

Южная партия — Миллер, Марш, Айрс и Карлайон — получит четыре собачьих упряжки. Ее перебросят по воздуху в начале лета к Скелтонскому складу, оттуда она пройдет вверх по леднику к складу «Плато», а затем дальше по полярному плато, чтобы устроить склады «480» и «700». Эту партию должен поддерживать

самолет «Бивер», и я считал, что она сыграет главную роль в закладке складов для трансполярной партии, ибо еще не знали, насколько успешно будут работать наши тракторы. Я надеялся, что, закончив устройство складов, южная партия разделится на две группы и проведет топографические съемки и исследования в горах между ледниками Скелтона и Бирдмора.

Третья партия — тракторная. Основное ее ядро состояло из Эллиса, Бейтса, Малгрю и меня; кроме того, я намеревался включить в нее других водителей, которых надеялся получить дополнительно. Партия должна взять три трактора «Фергюсон» и тягач «Уизел» и, покидая базу Скотт, забрать столько горючего, чтобы его хватило до склада «480». Если мы благополучно достигнем склада «Плато», то «Бивер» должен будет перебросить нам дополнительную порцию бензина и партия пойдет дальше по полярному плато, имея на машинах достаточно бензина не только для того, чтобы достигнуть склада «700», но и для того, чтобы оставить там запас горючего для трансполярной партии. Такой план придавал большую надежность устройству южных складов, так как были маловероятны случаи аварий и с самолетом и с тракторами. Я намеревался накопить на складе «700» много бензина и, если все пойдет хорошо, продолжить поход на нескольких тракторах, возможно, даже до самого полюса, хотя, по-видимому, вряд ли на последнее хватит времени, если Фуксу удастся выдержать свое расписание и он прибудет на полюс в день рождества.

В начале июля небо в полдень уже стало заметно светлее, и темп наших приготовлений резко возрос. По мере того как приближался конец месяца, горы Уэстерн становились снова видимыми, нежно-розового цвета, а на севере появилось розовое зарево — все это были признаки возвращения солнца. Но только 23 августа Кренфилд с летевшего высоко над заливом Мак-Мердо

самолета «Остер» увидел солнце. В течение нескольких предшествовавших дней стояла плохая погода, мешавшая нам увидеть солнце раньше. Базу Скотт все еще заслонял массив горы Обсервейшен, но солнечный свет был виден на морском льду, и все каюры запрягли свои собачьи упряжки и помчались наслаждаться солнцем. Поразительно, как улучшилось наше настроение и как яснее стало заметно чувство нетерпения — стремление выйти в поле и взяться за дело. В последовавшие затем две недели мы развили бурную деятельность, готовясь к весенним поездкам, которые намеревались совершить как предварительные до начала главных походов. Погода была довольно неустойчивой, и температура временами все еще спускалась до  $-45^{\circ}$ , но большая часть поездок должна была совершаться поблизости от залива Мак-Мердо, и я поэтому считал вполне безопасным приступить к ним в начале сентября.

## Глава 12

# Весенние походы из Шеклтона

Планируя нашу весеннюю деятельность, я поставил себе целью начать полевые работы 1 сентября. Из опыта передовой партии было известно, что предстоят еще холода и возможны снежные бураны, к тому же предстояло многое сделать. Тем не менее, исходя из того, что погода всегда может измениться к лучшему, срок этот был принят.

Первоначально намечалось организовать пять полевых партий. 1 сентября шесть человек и четыре транспортные машины должны были отправиться в путь, везя с собой добавочное топливо для склада в 50 милях от базы, устроенного Блейкломом и Голдсмитом. Этой же партии поручалось исследовать структуру большой трещины-ущелья к югу от Шеклтона. Предполагалось, что она возникла при движении шельфового ледника через возвышенный, покрытый снегом участок, тянувшийся на много миль на запад и на юг. Мы планировали сменить людей в Саут-Айсе с помощью самолета 10-го, а 13-го перебросить по воздуху двух человек и собачью упряжку к горам Терон для топографической и геологической работы. На 27-е был намечен вылет четырех участников экспедиции с двумя собачьими упряжками к западному концу хребта Шеклтона, где их предстояло высадить на шельфовый ледник, поближе к горам. Первая задача этой партии — найти и обозначить вехами дорогу от сильно изрезанного трещинами шельфового ледника наверх, по крутой изломанной «ледяной стене»; после этого они должны были произвести съемку гор. На 30 сентября планировался выход четырех человек и четырех машин в важнейший разведывательный поход к Саут-Айсу. Я

рассчитывал, что к 22 октября все они возвратятся в Шеклтон и будут готовиться к трансконтинентальному походу; его начало намечалось на 14 ноября. Как будет дальше видно, этот план пришлось сильно изменить.

Несмотря на то что солнце вернулось, в августе погода нас не баловала. Средняя температура была — 37°, а средняя скорость ветра — 9 метров в секунду. Хотя самая низкая температура равнялась — 55°, а наибольшая скорость ветра — 28 метров в секунду, но самым трудным испытанием была комбинация температуры — 51° и ветра со скоростью 17 метров в секунду. Выбирая периоды погоды получше, мы начали раскапывать большие сугробы, образовавшиеся вокруг «Остера», и 28-го он уже стоял очищенный от снега в широкой яме глубиной 8 футов. Дно ее выходило наклонно на поверхность, за пределы хвоста. После нескольких попыток самолет с большим трудом вытащили на поверхность с помощью сноу-кэта, а затем перевезли на подходящее ровное место около самолетной мастерской. Во время этой операции все время стояла температура от — 45° до — 47°, и отбрасывать снег лопатой было поэтому более приятным занятием, чем возиться с буксирными тросами и скобами.

1 сентября температура опять опустилась до — 52°, что не годилось для начала нашего первого похода на транспортных машинах. 4-го температура повысилась до — 40°, но ветер дул со скоростью 20 метров в секунду и весь район был охвачен метелью. Мы уже отставали на четыре дня от расписания, и было ясно, что предварительный семидневный поход к складу на 50-й миле придется отменить. Погода делала невозможными полеты Питера Уэстона на «Остере», и мы все более убеждались, что смена людей в Саут-Айсе может произойти не раньше октября.

Чтобы дать Питеру возможность подготовить маленький самолет «Остер», над двигателем соорудили палатку; в ней он мог работать независимо от погоды. Все остальные были заняты откапыванием саней, занесенных снегом, изготовлением из стальной проволоки и териленовых канатов буксирных тросов для транспортных машин, починкой палаток и изготовлением сбруи для собак, выкапыванием запасов на время до нашего отправления в ноябре и, что всего важнее, тренировкой собак, долгое время пребывавших в траншеях.

Вдруг 17 сентября по радио получили плохие известия. Джо Макдоуэлл, заместитель руководителя группы в Халли-Бей, сообщал, что их руководитель и одновременно врач экспедиции Робин Смарт упал и получил внутренние повреждения. Сперва он пытался сам себя лечить и отказывался запрашивать помощь, зная, что это может помешать выполнению нашей программы. Теперь Макдоуэлл решил сам просить совета у Аллана Роджерса. Так как Смарт нуждался в срочном врачебном уходе, а «Остер» был уже почти готов к полету, я решил послать Аллана в Халли-Бей, как только улучшится погода. Два дня спустя погода исправилась настолько, что можно было совершить пробный полет.

И 20-го Аллан предпринял с Гордоном Хэслопом при ярком солнце 2, 5-часовой рейс на базу Королевского общества.

Пять часов спустя Дэвид Стреттон и я вернулись из тренировочной поездки на собаках и узнали, что самолет не прибыл в Халли-Бей и все еще находится в воздухе. Джон Льюис разговаривал с Гордоном, который сообщил, что уже темнеет, но он не видит цветных сигнальных огней, выставленных базой Королевского общества. Полагая, что он пролетел дальше базы, Хэслоп повернул обратно и вот уже некоторое время

летит на юг. Гордон решил сделать посадку, пока еще достаточно светло, и мы сказали ему, чтобы он садился на шельфовый ледник возможно ближе к кромке льда; тогда, в случае если понадобится, можно было бы просто идти вдоль берега, чтобы найти его. Снижаясь, он сообщил, что у него хватит горючего еще на час полета, а затем самолет благополучно приземлился на гладкую поверхность. Прежде чем прервать разговор, чтобы сберечь энергию батареи, он подтвердил получение нашего сообщения, в котором было сказано, что база будет ловить его передачу каждый день начиная с 8 часов утра.

Теперь нужно было всерьез взяться за работу на «Оттере». В этот день вечером я разделил людей на дневную и ночную смены и одновременно сообщил капитану Ронну в Элсуэрт о происшедшем.

Он и его главный летчик Маккарти предложили помочь нам, как только будет приведен в готовность и опробован в полете их самолет. Но с этого момента изо дня в день или дул ветер, или господствовала белая тьма. Конечно, полеты были невозможны.

Работа велась круглосуточно, и 29-го «Оттер» был готов. Снег внутри крыльев вытаял, двигатель опробовали, руль поставили на место. Требовался только кратковременный период летной погоды. Утром этого дня Гордон связался с нами и сказал, что он и Аллан здоровы, но чувствуют, что им «не хватает пищи» (они жили на аварийных рационах — около 700 калорий в день); он хотел знать, какова погода в Халли-Бей. Нам пришлось ответить, что видимость слишком плоха для полетов, но, добавили мы, у нас все готово для их поиска, как только улучшатся погодные условия. Вечером «Оттер» совершил пробный полет, но низкая облачность ограничивала потолок 500 футами и дальность — двумя-тремя милями.

Сведения о погоде, переданные из Халли-Бей 30 сентября, побудили нас попытаться выслать самолет. Как раз в тот момент, когда «Оттер» был готов вылететь, из Элсуэрта, несмотря на плохую погоду, прибыл капитан Ронн и привез специальное лекарство для лечения больного на базе Королевского общества. Он и Маккарти еще были у нас, когда Джон Льюис и Дэвид Стреттон взлетели в темное мрачное небо, нависавшее надо льдом на северо-востоке. Вскоре они попали в условия обледенения, и подняться выше облака оказалось невозможным, к тому же видимость упала до нескольких сот ярдов. Снизившись из-за обледенения, не видя сквозь снежные шквалы, что впереди, они вскоре стали перелетать через айсберги на высоте 50 футов при максимальной скорости в 140 километров в час и полностью открытом дросселе; испуганные пингвины с тревогой смотрели вверх, на самолет. Когда условия полета совсем ухудшились, Джон повернул назад и полетел на запад над морем Уэдделла, чтобы избежать увеличения обледенения на обратном пути. На его срочный запрос об условиях погоды в Шеклтоне база могла дать вполне утешительный ответ: у нас было безоблачно, сиял такой золотой солнечный диск, какого здесь не видели уже много месяцев.

Чтобы обеспечить полные сведения о погоде до самого момента утреннего вылета, в эту ночь база несколько раз связывалась по радио с Халли-Бей. Утро в Шеклтоне было облачное, белая тьма и условия обледенения до высоты 2000 футов по всему маршруту, почти до Халли-Бей. Но ожидалось улучшение условий погоды, и поэтому Джон с Дэвидом снова поднялись, намереваясь лететь на высоте 5000 футов — выше области обледенения и ниже высокого слоя облаков. Через 2 часа 20 минут они уже делали круги над Халли-Бей. Перед посадкой они пролетели на 70 миль к югу в

поисках самолета, затем сели, чтобы заправиться перед вылетом на север, в район, где, по нашим расчетам, сделал посадку «Остер». За Халли-Бей «Оттер» держал радиосвязь с базой Королевского общества, но наша база тоже слышала их переговоры. Почти тотчас же Джон поймал сигнал радиомаяка на «Остере» и несколькими минутами позже увидел черное пятнышко на льду.

Вскоре Джон благополучно сел и занялся заправкой «Остера». Через 30 минут оба самолета были в воздухе и направились в Халли-Бей, где приземлились вечером, без четверти семь. Спустя несколько минут Джон и Дэвид рассказали нам, сидевшим в Шеклтоне, что и Гордон и Аллан, хотя и похудевшие, были в «хорошей форме для раунда».

Полностью рассказ о том, что произошло, мы выслушали, когда все они вернулись в Шеклтон.

Гордон и Аллан были одеты в толстую, подбитую пухом одежду, и у них имелись легкие одиночные спальные мешки, аварийные рационы на три недели и достаточный запас керосина, чтобы сварить себе чего-нибудь после сна и еще раз перед сном. Это давало им возможность получать только полторы пинты жидкой пищи в день, поэтому они испытывали жажду, а питание скудными рационами исключало усиленные движения, чтобы согреться. Вечером первого дня они выкопали в снегу яму «размером с двухместный гроб», как выразился Гордон; копали ножом и руками. Ушло на это почти шесть часов. Потом они накрыли яму чехлом от самолетного двигателя и улеглись спать; было тесно и неудобно, они дрожали от холода и часто просыпались. В последующие дни яму постепенно увеличивали, и наконец в ней можно было с удобством стоять. К концу недели вдоль каждой стороны ямы у них уже были выступы, на которых они спали, и еще один поперек — на нем стоял примус, — а в стенках вырезали еще полки

и ниши для вещей. Метель продолжалась, и приходилось все время раскапывать снежные наносы, очищая самолет, и ставить его все время против ветра. Чтобы помочь поисковой партии, Аллан и Гордон разметили посадочную полосу плитами льда и флуоресцирующей краской.

Тем временем сама природа чудом вылечила Робина Смарта, и, когда через 12 дней самолеты благополучно прибыли в Халли-Бей, Смарт отправился на посадочную полосу, думая, что, может быть, ему придется лечить двух пациентов. Когда Аллан вышел из «Остера», возникла некоторая неясность — кто кого должен лечить, но гости с внушающим уважением воздержанием сохранили нетронутой бутылку того, что хозяин назвал «препаратом, рассчитанным на ускорение выздоровления». Выпив бренди, согревшись доктора пришли к общему мнению, что оба они в отличном состоянии.

Погода помешала самолетам вернуться в Шеклтон раньше 4 октября, но с 4-го мы смогли снова обратить свое внимание на юг и начать окончательные приготовления к отправке разведывательной партии в Саут-Айс; в эту партию вошли Дэвид Пратт, Джоффри Пратт, Рой Хомард и я; мы взяли три «Уизела» и один сноу-кэт.

Из-за плохой погоды и потери времени на приведение в готовность «Оттера» мы теперь еще больше опаздывали в приготовлениях к главному ноябрьскому походу, и Робин Смарт любезно согласился прислать нам в помощь двух своих людей в Шеклтон на несколько недель. Поэтому 5 октября Джон Льюис и Ральф Лентон вылетели в Халли-Бей, забрали Айвора Бени и Фреда Морриса и в тот же день вернулись. Джоффри Пратт воспользовался представившейся возможностью и послал с ними гравиметр Уордена, чтобы установить погрешность показаний в той точке,

где в начале января было определено значение силы тяжести.

Наконец 8 октября «Оттер» вылетел, чтобы сменить партию Саут-Айса; это была первая непосредственная связь с нею после 25 марта. Аллан Роджерс и Фред Моррис сменили Кена Блейклока и Иона Стивенсона, Хэл Листер оставался еще на несколько дней, а потом и он должен был тоже прилететь в Шеклтон.

В этот же день наконец выступил в разведывательный поход в Саут-Айс отряд на машинах. Наши злоключения в этом длительном путешествии будут описаны в одной из следующих глав.

Пока мы медленно нащупывали дорогу по шельфовому леднику, продолжалась и другая работа. Всего лишь через два дня после нашего выхода в дальний путь была сделана первая попытка перебросить по воздуху собачьи упряжки к хребту Шеклтону, но она не удалась из-за «белой тьмы», господствовавшей вблизи гор, и самолету пришлось повернуть обратно. В состав партии входили Дэвид Стреттон, Кен Блейклок, Ион Стивенсон и Джордж Лоу с двумя собачьими упряжками — «черно-коричневыми» и «нелучшими» (по этим названиям мы их впоследствии различали).

Поход имел тройную цель. Во-первых, партия должна была найти дорогу вверх по ледяной стене, тянувшейся от западной оконечности хребта Шеклтону и закрывавшей путь на линии продвижения отряда на машинах, уже шедшего с севера по изрезанному трещинами шельфовому леднику. Во-вторых, группе топографов с одной собачьей упряжкой предстояло, производя съемки, пройти вдоль хребта до его восточной оконечности, которую видели осенью во время полета на «Оттере», и, если будет возможно, вернуться, следуя вдоль противоположной стороны гор. Наконец, Стивенсону поручалось определить наиболее

обещающий район для геологической работы и сосредоточить на нем свои усилия.

Участники этого весеннего похода на собачьих упряжках были взволнованны и полны надежд: поездка могла оказаться единственной возможностью для топографов и геологов поработать в не обследованной до сих пор области, где рельеф подобен альпийскому. Мы предполагали, что в случае если на полярном плато вглубь от Саут-Айса при переходе через континент отряд обнаружит горы, то они, вероятно, окажутся лишь нунатаками со сравнительно пологими снежными и ледяными склонами между выходами скал.

Правда, намеченный заранее трансантарктический маршрут привел бы нас на той стороне континента к горам Земли Виктории, но, вероятно, полевые партии Хиллари проведут в том районе гораздо более подробные обследования, чем мог бы провести наш отряд в отпущенное ему время.

В феврале 1957 года «Оттер» совершил два полета через хребет Шеклтона; в то время нашей главной заботой были поиски надежной дороги в глубь континента на полярное плато. По данным этих разведывательных полетов и многих других, связанных с устройством Саут-Айса, у нас уже составилось общее представление о форме и протяженности хребта. Горы тянулись примерно на 100 миль с запада на восток и доходили до точки, находившейся в 200 милях от Шеклтона. Они заметно группировались вокруг двух центральных массивов — на западной и восточной оконечностях. Несколько небольших ледников в долинах стекали с этих двух центральных возвышенностей, соединенных снежным перевалом, который, по оценке с самолета, находился на высоте между 4000 и 6000 футов. Большая часть северной стороны гор имела крутой скалистый склон; между ним и ледником Слессора, в стороне от хребта, возвышалось несколько

отдельных нунатаков. С южной стороны, которая получала меньше солнечного тепла, горы были покрыты более мощными льдами и охвачены широким ледником Рековери. Мы полагали, что самые высокие пики возвышаются примерно на 1000—2000 футов над высоким снежным перевалом между двумя горными массивами, а подошва западного конца гор граничит с шельфовым ледником Фильхнера на высоте около 500 футов .

Решение перебросить две собачьих упряжки по воздуху исходило из необходимости сэкономить время и избавить собак от непроизводительного пробега во много миль, прежде чем они достигнут района работ. Да если бы собаки и добрались до гор по земле, пришлось бы доставить им корм самолетом, чтобы они могли начать работу в горах. Из прежнего опыта было известно, что эффективность работы лаек и их выносливость в далеких походах страдали, если они тащили больше 120 фунтов на собаку. Исходя из такой нагрузки, неутомительная продолжительность похода партии из четырех человек на двух собачьих упряжках была определена примерно в 30 дней.

Неудавшийся полет 10 октября дал нам все же некоторый опыт погрузки на самолет 12-футовых нансеновских саней, десяти собак, оборудования и продовольствия для двух человек и собак на 30 дней. Люди были довольны тем, что собаки легко переносят воздушное путешествие, и если отделить друг от друга хотя бы лишь закоренелых врагов одним-двумя ящиками, то можно быть почти уверенным, что в большой кабине «Оттера» будет царить мир. Однако каюры видели слишком много драк, чтобы питать хоть слабые иллюзии; поэтому, чтобы быть вдвойне уверенным в сохранении мира, один «дежурный» уселся, нагнув голову под потолком, на санях, окруженный своими пассажирами. Затем обогреватель кабины

включили на полную мощность, чтобы собак, насколько возможно, охватила сонливость. Предосторожности эти оправдали себя, и, когда Джон Льюис примирился с тем, что собака-вожак Нанок будет все время дышать ему в затылок, в кабине стало тихо.

11 октября выдался отличный, безоблачный весенний день со слабым ветром и температурой —14°.

В 11 часов «Оттер» вылетел, имея на борту Джорджа Лоу, Дэвида Стреттона и упряжку «черно-коричневых». Милях в тридцати к югу от Шеклтона они пролетели над отрядом, следующим на машинах, вышедшим с базы 8 октября. Стреттон признается, что каюры на самолете ощутили некоторое превосходство с оттенком сочувствия к трудному положению пробивавшихся внизу на машинах, ибо видели, что одни из саней с «Уизелами» застряли в трещине.

Полет прошел без происшествий; дойдя до «ледяной стены», «Оттер» сделал круг над этим грозным препятствием, затем пролетел над ним к выходам скал на поверхность в западной части хребта Шеклтона, чтобы еще раз посмотреть, нет ли лучшей наземной дороги у самых утесов.

Затем они пролетели девять миль к северо-востоку и увидели более или менее подходящее место для посадки у основания пирамидальной вершины высотой 3000 футов, которая могла бы служить удобным ориентиром для будущих полетов.

Льюис направил «Оттер» на замерзшее озеро талой воды у основания этой вершины, сыгравшее роль хотя и неровной, но безопасной посадочной площадки.

Собаки сразу оживились и после неприличной схватки за честь первой сойти на землю разместились привязанные цепями к тросу. В этой операции бедный Джордж получил укус, и так как он до этого только два раза ездил на собаках и один раз уже был укушен, то разочаровался в лайках. При везении два укуса

считаются для большинства каюров примерно двухлетней нормой; такое случается редко, разве лишь когда каюр разнимает дерущихся собак.

За время часовой стоянки самолет разгрузили, и он тотчас же вылетел в Шеклтон. Если бы это оказалось возможным, второй полет с другой собачьей упряжкой и еще двумя людьми должен был состояться в тот же день, так как в этих широтах самолет может летать в любое время ночи при свете «полуночного солнца».

Подходящее место для лагеря нашлось в 800 ярдах от замерзшего озера и футов на 300 выше его, на небольшом ровном участке снега. Это место стало называться авиалагерем. Покормив собак, люди смогли пройти по моренам у основания скалистой вершины и насладиться тем, что ступают на твердую почву впервые с декабря прошлого года, когда они покинули Южную Георгию. К полуночи небо затянуло облаками, закрывшими верхушки наиболее высоких пиков; стало ясно, что второй полет отменили. Весь следующий день небо оставалось облачным, и только 13-го после полудня «Оттер», пилотируемый Гордоном Хэслопом, приземлился, доставив Кена Блейклока и Иона Стивенсона с упряжкой «нелучших». Четверо в авиалагере могли теперь упиваться самостоятельным существованием, имея запасы на 40 дней.

На следующий день партия разделилась на две, чтобы Блейлок и Стреттон направились к «ледяной стене», а Стивенсон и Лоу до их возвращения занялись на месте геологией. Отойдя 10 миль, топографы попали в область конических ледяных выступов, связанных с трещинами, но прошли через них без затруднения и ко времени разбивки лагеря покрыли в общем 16 миль, дойдя как раз до «ледяной стены», где впервые как будто появилась возможная дорога между двумя участками начинающегося ледопада.

Следующий день был облачным, установилась белая тьма, но топографы смогли подняться по ущелью на верх «ледяной стены», примерно на 700 футов выше шельфового ледника. В дневнике Стреттона есть запись:

«...доехали до „ледяной стены“ и вскоре начали подниматься, фактически в отсутствие видимости, по ущелью в стене. Местность довольно похожа на ледяной барьер на нашей базе, но трещина здесь перекрыта перемычками получше... заложили запас пеммикана для собак на самом верху и вернулись в лагерь, до которого было 9, 5 мили . Мы убедились, что для собак дорога легка, но необходимо улучшение видимости, чтобы расставить флажки по самой подходящей для машин линии. Я полагаю, что, соблюдая осторожность, они смогут пройти здесь без затруднений».

16-го поездки были невозможны из-за белой тьмы. Единственное, что они сделали, — провели измерение плотности слоев снега с помощью забивного зонда. Ночью периодическое потрескивание и гул под палаткой показывали, что лед движется. Когда 17-го небо прояснилось, они нашли лучшую дорогу и отметили ее флажками до верха «ледяной стены». Наиболее подозрительные на вид трещины отмечали флажками в белую и красную клетку.

Поверхность была твердой, крепкой, но, к сожалению, к тому времени, когда наконец прибыли машины, ее характер из-за недавнего снегопада несколько изменился. Углубленные снежные перемычки перекрывали большие трещины; мосты казались невероятно толстыми, и у партии появилось убеждение, что это наилучшая дорога в этом районе. С верха «ледяной стены» они несколько отклонились от прежнего курса, направляясь к скалистой стене хребта Шеклтона, поскольку воздушная разведка показала, что непосредственно к югу лежит непроходимый участок. Следующие четыре мили дорога была неприятной, так

как путь разведки шел в общем параллельно длинной линии трещин, следовавшей направлению «ледяной стены», но затем трещин становилось все меньше, и примерно в 19 милях от подошвы «ледяной стены» они смогли отметить конец маршрута большим снежным столбом, увенчанным флажком.

Блейклок и Стреттон вернулись в авиалагерь, проверив и отвергнув возможность более надежной дороги у самых скалистых утесов, где они собрали геологические образцы. В лагерь, где оставалось еще много работы, перебросили на самолете Тэффи Уильямса, чтобы сменить Джорджа Лоу, и, таким образом, Лоу мог теперь продолжать свою программу фотографирования в другом месте. Было решено, что все четверо пройдут вместе к началу ледника, тянущегося на восток от лагеря до западного массива хребта Шеклтона. Где-то на фирновом поле этого ледника они заложат склад, и обе партии — топографы и геологи — в назначенный день встретятся там, чтобы ждать прилета «Оттера», который доставит их всех в Саут-Айс. Чтобы застраховаться на случай возможной аварии самолета, они устроили склад на прямой дороге в Саут-Айс через ледник Рековери и нунатаки Уичавей; отсюда, если понадобится, выносливости собачьих упряжек хватит, чтобы самостоятельно добраться до Саут-Айса.

К концу дня они прошли 10 миль и поднялись на 1200 футов по леднику; собаки тянули хорошо, везя на двух санях полезный груз в одну тонну. Вечером 19 октября заложили склад в 25 милях вверх по леднику, в центре фирнового поля, от которого на две мили в любом направлении простиралась превосходная для посадки самолета поверхность. Здесь 30 октября, в полдень, должна была состояться встреча с самолетом. Выполнение плана работ зависело фактически от возможности поддерживать связь с базой, «Оттером» и

партией, следующей на машинах. Из-за отказа коротковолновых приемно-передающих устройств с ручным приводом связь прервалась и база должна была ограничиться передачей «вслепую», предназначенной для партий на санях с собачьими упряжками, в надежде, что эти передачи будут приняты маленькими батарейными приемниками, используемыми обычно для приема сигналов времени. Надежда эта оправдалась, и оказалось возможным отозвать партию топографов раньше, чем намечалось поначалу.

У склада, лежавшего на высоте 2800 футов, партии опять разделились: Стивенсон стремился изучить скалистые склоны ледниковых долин, в то время как топографы Блейклок и Стреттон хотели сделать возможно больше топографических съемок гор. 20-го маршрут партии топографов пролегал вверх по крутому снежному склону, по-видимому, без трещин, между нунатаком в начале ледника и ледопадом на южной стороне. Переход прошел без каких-либо происшествий, собаки хорошо тянули, каюры хорошо толкали. Когда пришла пора выпить желанную пинту какао и съесть четыре сухаря с маслом и дрожжевой пастой, сани уже стояли на снежном куполе, венчающем начало ледника, на высоте около 4500 футов.

С этого места они впервые со времени приземления в авиалагере могли видеть все вокруг без помех. Изумительный альпийский пейзаж, открывавшийся со всех сторон, производил потрясающее впечатление после многих месяцев, проведенных в Шеклтоне, окруженном плоским, однообразным шельфовым ледником. Солнце, поднимавшееся над горизонтом все еще ниже чем на 30°, выхватывало более ярко окрашенные жилы пород и утесы в темных стенах и бастионах скал далеко внизу, а волны и углубления ледника рельефно выступали, благодаря длинным теням. На северо-востоке перед их глазами расстилался

новый ледник, посередине которого шла широкая белая лента снега без складок, но по краям она морщилась и изгибалась из-за трещин, возникших там, где ленту отклоняли или задерживали ограничивающие ее каменные стены. В 60 милях к северу в свете опускающегося солнца сверкал снежный пик горы Фаравей, а ближе, на леднике Слессора, видна была каждая черточка ряда параллельных трещин и гребней сжатия. На востоке, в направлении предполагаемого пути экспедиции, скалы и льды казались более высокими и дикими; эта часть горной цепи обещала быть самой интересной, а к югу складчатая середина ледника Рековери не предвещала ничего хорошего для партии на машинах. За ледником Рековери нунатаки Уичавей указывали путь к Саут-Айсу. В бинокль между небольшими скалистыми вершинками был виден синий лед, отражающий солнечные лучи, и по обе стороны нунатаков, на восток и на запад, насколько хватал глаз, тянулась обрывистая, покрытая снегом стена — еще одна задача, стоящая перед тракторами.

Между 20 и 22 октября партия топографов прошла около 60 миль вдоль южной стороны хребта Шеклтона. Сначала они шли по волнистой равнине на средних участках склонов хребта, на высоте около 1000 футов над ледником Рековери, затем район стал интереснее: появились врезающиеся в склоны выемки, уходящие в горы. Иногда партия была вынуждена спускаться вниз, на ледник, чтобы обойти скалистые гребни; иногда оказывалось возможным пройти короче, напрямик, через снежные перевалы между ними. К радости собак, некоторые из этих коротких дорог приводили к более крутым и резким спускам, чем можно было ожидать, а собаки обладают свойственной и людям чертой находить какое-то удовольствие в остро критических ситуациях и наслаждались беспорядочной путаницей, получавшейся на таких спусках.

Погода для топографической съемки была превосходной ( $-20^{\circ}$  и  $-26^{\circ}$ ), попутно топографам удалось на некоторых участках скалистых стен собрать образцы пород. В это время и собаки и люди были в полной форме, и трудно было бы сказать, кто получал наибольшее удовольствие — собаки, когда они бежали, или люди, когда шли на лыжах по твердой, крепкой поверхности. Единственное, что раздражало путешественников, — это постоянная неудача в установлении радиосвязи с базой и партией на машинах и опасение, что у них не хватит времени на то, чтобы как следует обследовать горы.

Рано утром 22 октября они прошли мимо вертикальной скалистой стены, тянувшейся несколько миль и заканчивавшейся на востоке выступом, которому они дали название «Утес-таран», затем дальше, мимо снежного перевала, расположенного между восточной и западной частями хребта Шеклтона. Впереди лежал весьма внушительный сложный массив, несравнимо более значительный, чем западный. В этот вечер лагерь топографов был занят работой — измерением 1000-футового базиса и проведением угловых наблюдений с обоих его концов, чтобы засечь возможно большее число приметных точек в далеких горах.

Работу замедляли условия, в которых ее приходилось вести: температура упала до  $-40^{\circ}$ , и дул свежий ветер; наблюдения против ветра влекли за собой обмораживание щек и пальцев. Вернувшись в палатку, они сделали еще одну неудачную попытку связаться с нами по радио и против обыкновения не смогли на этот раз даже слушать передачу базы с помощью батарейного приемника.

В эту ночь было почти полное затмение солнца; ледник и склоны гор купались в прозрачном синем свете, но, как ни странно, собаки совершенно не

обратили внимания на неожиданное внезапное наступление темноты.

На следующее утро по моему требованию Шеклтон передал по радио общее распоряжение партиям на собаках направиться в авиалагерь, ввиду того что партию, следующую на машинах, основательно задержали трещины на шельфовом леднике Фильхнера и на базе требовались все имеющиеся у нас люди, чтобы подготовить оставшиеся тракторы и оборудование для главного похода.

В три часа, закончив наблюдение солнца и измерение плотности снега зондом, партия топографов повернула назад от восточных гор: им предстояло подняться на вершину перевала, лежащего между двумя массивами, на высоте 4750 футов . Они планировали пройти возможно быстрее вдоль северного склона гор назад, в авиалагерь, производя в то же время топографическую съемку и геологические работы в таком объеме, какой только позволит погода.

На следующий день при спуске с перевала перед ними открылась панорама гор. К счастью, потребовался только один неожиданный крюк, чтобы обойти очень крутой, изрезанный глубокими трещинами склон, так что главная их забота состояла в том, как заставить работать ведущих собак, которые неохотно шли прямо вперед, а иногда совсем не шли. Опасливое поведение собак было связано с частым характерным гулом при движении по склонам; при этом верхние слои снега оседали от колебаний, возникавших при приближении саней. Это хорошо известное явление возникает при определенных структурах снежного покрова и соответствующих температурах, но такое научное объяснение не могло успокоить собак. Нанок часто оборачивался и, глядя на нас с укоризной, отказывался выполнять большую часть команд каюра.

Вечером разбили лагерь около нунатака, примерно на 1500 футов ниже перевала. С вершины нунатака можно было грубо наметить маршрут на ближайшие два дня. Топографы решили идти по линии раздела каменной и ледяной стены на запад, пока не дойдут до того тянувшегося на северо-восток ледника, который они видели во время остановки на ленч 20-го. Тогда им казалось, что поверхность его не нарушена вдоль средней линии и он должен привести их обратно к складу — туда, откуда две партии разошлись.

За следующий день топографы продвинулись на 17 миль, иногда поднимаясь выше, иногда теряя высоту, петляя между множеством нунатаков в стороне от хребта и казавшимися наиболее опасными трещиноватыми склонами. 25-го они разбили лагерь под юго-западным краем столовой горы, которую во время полетов мы всегда называли Плоской вершиной. Эта квадратная гора лежала на слиянии трех ледников, ее крутые скалистые бока поднимались на 1000—3000 футов над долиной. Восхождение наверх от палатки заняло два часа, причем на коротком участке понадобилось вырубить ступени. Вершина оказалась слабоволнистой плоскостью, покрытой раздробленными морозом валунами. Удержавшись от соблазна наполнить карманы кусками породы, они спустились вниз по крутому ущелью за десять минут с большим ущербом для штанов защитной одежды.

В следующие два дня топографы достигли ледника, ведущего к складу, который они забрали, оставив в нем только рационы на пять дней, чтобы покрыть возможную экстренную потребность геологической партии. В авиалагере они застали Гордона Хэслопа и Джорджа Лоу, которых я вызвал с «Остером», чтобы оказать поддержку партии, следующей на машинах. Эти двое располагали массой новостей и были в курсе всех местных слухов; последние всегда очень интересуют

партии, работающие в поле и вынужденно сосредоточенные только на ведущейся ими работе.

От Хэслопа и Лоу топографы узнали, что накануне Ион Стивенсон таинственно явился с гор на лыжах. Приемник геологической партии перестал работать, и они не слышали ни слова из передачи, отзывавшей всех на базу. Не слышали они ничего и о прилете «Остера». И вот, работая у вершины пика, милях в десяти от авиалагеря, геологи с изумлением увидели, как далеко внизу по леднику взлетает «Остер». Тотчас же они решили расследовать, что бы это значило. Иона доставили на самолете назад, к Тэффи Уильямсу и собачьей упряжке в горах. Никто из них не знал, где находится партия топографов; геологи думали, что у нее тоже полностью отказало радио. Ион и Тэффи направились к месту встречи — складу у начала ледника, намереваясь оставить там записку.

Топографы узнали здесь от них о «прудовом сорняке», который обнаружили в замерзшем озере ниже лагеря. Это был большой лист, похожий на водоросль, вмёрзший а лед. Пришлось принять меры к сохранению кусков этого неизвестного растения, существование которого, как они думали, в Антарктиде раньше не отмечалось.

Утром 28 октября небо было затянуто низкими облаками, но к полудню основание облаков поднялось до уровня чуть ниже высоких вершин, и Дэвид Стреттон решил лететь вверх по леднику и завернуть назад геологическую партию, продолжавшую с трудом пробиваться к складу на высоте 2800 футов . Гордон с трудом поднялся со взлетной полосы, которую солнце основательно видоизменило за последние две недели: гладкая снежная поверхность замерзшего озера растаяла и обнажила мелкие ледяные гребешки. Спустя четверть часа самолет появился над Ионом и Тэффи, что оказалось для них весьма некстати: он отвлек их

внимание от дороги, и они вместе с собаками и санями сорвались с крутого снежного откоса высотой около 200 футов, шедшего от соседнего нунатака. Клубок собак и людей вместе с санями скатился вниз по склону и остановился в нескольких ярдах от его конца. В тот же момент рядом приземлился «Остер», и Дэвид Стреттон успел подбежать и помочь поставить сани на полозья. Оба прилетевшие на самолете нашли, что это, конечно, высшее спортивное достижение сезона.

Но партия на собаках сменялась последней. Через пять минут, сообщив Иону и Тэффи об отзыве всех партий, Гордон отрулил, чтобы взять разбег в сторону нунатаков. Это давало ему то преимущество, что он видел горизонт и избегал белой тьмы посередине ледника. Тэффи Уильяме стоял как вежа впереди в 50 ярдах. Но самолет шел вверх по склону, и притом с двумя людьми на борту, и не все получилось так, как надо. Об этом в дневнике Дэвида Стреттона записано:

«...скоро стало ясно, что „Остер“ не сможет набрать достаточную высоту, чтобы пройти над гребнем снега и льда рядом с нунатаком. Так и вышло: мы нанесли несколько сильных скользящих ударов по этому холму, а потом скользнули вниз, в ложбину, по ту сторону возвышения. К несчастью, ложбина эта была недостаточно глубокой и длинной, чтобы можно было набрать взлетную скорость и овладеть управлением. Самолет скакал по неровностям и зарывался в ложбину, образованную ветром рядом с нунатаком, на переднем конце которой вздымалась 200-футовая ледяная стена. Тут Гордон принял единственное возможное решение — выключить двигатель, и самолет запрыгал по голой ледяной поверхности, к счастью, на не очень крутом склоне на стороне ложбины, идущей параллельно скалистой стене. Нам казалось, что снижение скорости тянется бесконечно долгое время, и, когда она все же уменьшилась, прямо перед нами возник валун.

Повернуть круто влево значило спуститься на каменную осыпь в 10 ярдах от нас, повернуть круто вправо значило подняться по боку ложбинки от ветра. Гордон избрал последнее, и в тот момент, когда мы сделали резкий бросок вверх по склону, хвостовая лыжа заклинилась в маленькой трещине, прорытой талой водой, и оторвалась, сразу затормозив наше движение...»

К счастью, сидевшие в самолете не пострадали, ко находившиеся за гребнем позади них Ион Стивенсон и Тэффи Уильяме очень встревожились: они видели, как самолет ударился о гребень, а потом исчез, и ничего больше не было ни видно, ни слышно. Взбежав на верх склона, они с облегчением убедились, что самолет цел, но висит, как муха, в ненадежном положении на крутой стенке ложбинки.

Хорошо, что условия радиосвязи были благоприятные и, пользуясь передатчиком «Остера», Гордон смог переговорить с базой — и договориться о том, чтобы Питер Уэстон прилетел на «Оттере» с запасными частями. Раньше чем партия из четырех человек с собаками отправилась в авиалагерь, она надежно привязала «Остер» к кольям и разметила посадочную полосу для «Оттера». Погода стала портиться, и скоро видимость снизилась до нескольких ярдов, но через три часа группа прибыла в лагерь и успокоила Кена Блейклока и Джорджа Лоу, которые не имели никакой возможности узнать, что случилось.

На следующий день, 29 октября, Кен Блейлок и Дэвид Стреттон вышли с «черно-коричневыми», чтобы перехватить партию, следующую на машинах, у «ледяной стены» и обсудить дальнейшие действия. Кен с Роем Хомардом отправились назад, оставив нам Дэвида.

Когда «Остер» починили, авиалагерь закрылся, но сперва «Оттер» перебросил Иона и Кена с двумя

собачьими упряжками в Саут-Айс. Затем, вернувшись в авиалагерь с Алланом Роджерсом и Фредом Моррисом, он забрал из склада все запасы и значительный груз образцов породы, чтобы доставить их в Шеклтон. Когда будут окончательно оценены результаты проведенных топографических и геологических работ, они покажут, что совместная операция воздушной и наземной партий была успешной.

## Глава 13

# Маршрут Шеклтон — Саут-Айс

В то время как геологи и топографы, отправившиеся на собачьих упряжках, работали в горах хребта Шеклтона, партия, следовавшая на машинах, медленно, но упорно продвигалась на юг по тому участку, который, как потом оказалось, представлял собой самую худшую часть всего нашего трансконтинентального перехода. Я всегда предполагал, что взобраться из Шеклтона на ледяную поверхность внутреннего плато будет трудно, но практические задачи, которые пришлось решать, далеко превосходили по сложности все наши ожидания.

Выйдя из Шеклтона вечером 8 октября, мы прошли всего 6 миль, но базу-то во всяком случае уже покинули и наутро никакие дела, возникающие в последнюю минуту, не могли нас задержать. Надеждам на быстрое продвижение не суждено было сбыться: всего в полутора милях от лагеря произошли первые неполадки. Верхний направляющий ролик гусеничной цепи «Уквела» Рея Хомарда отломился и заклинился между цепью и звездочкой, согнув при этом ось последней. К 11 часам вечера мы почти окончили снятие и надевание гусеницы, но это был только временный ремонт, и к полудню следующего дня огорченный Рой уже находился в пути, направляясь назад, на базу. Он говорил, что выпрямит ось и потом догонит нас.

На третий день, продолжая двигаться по волнистой поверхности шельфового ледника, я въехал на необычно неровный, поднимающийся кверху склон и заподозрил, что здесь есть трещины. Вблизи вершины стало совершенно ясно, что моя машина, взбираясь вверх, пересекает целый ряд трещин, но мне оставалось только настойчиво продолжать путь в надежде, что я

достигну твердого снега у двух скрещенных флагов, которые стали видны над гребнем. Эти флаги были поставлены Кеном Блейклоком и Райно Голдсмитом, чтобы отметить первую группу широких, заполненных снегом трещин-ущелий, и мы стали обследовать открытые разрывы на краях каждой трещины, прежде чем решить, можно ли безопасно пускать через нее другие машины.

В то время никто из нас не имел представления о том, какой толщины должна быть снеговая перемычка, чтобы выдержать «Уизел», сноу-кэт или сани. В последующие недели это предстояло узнать, и если мы сначала несколько легкомысленно шли на риск, то потом, наоборот, стали проявлять бесконечное терпение и тщательно оценивать положение, основываясь на прежних ошибках.

Приближаясь к «Лагерю при угловом флаге», где партия на собачьих упряжках повернула на юг, наши машины вошли в пространную область небольших трещин, скрытых под снегом. Всего в четырех милях к востоку находился широкий пояс разломов вдоль подошвы южных холмов Тачдаун. Помня, что я видел с воздуха во время многих полетов, я подумал, что нам везет, поскольку мы пересекаем эту область со столь малыми затруднениями, так как по существу она состояла из серии трещин с перемычками и открытых дыр, прикрытых снежным ковром.

Машины шли на хорошей скорости — 8 миль в час, и «Уизелы» подскакивали на бугристой поверхности; черве каждые несколько ярдов появлялись узкие щели там, где гусеницы проламывали перемычки через небольшие трещины. Мы осматривали эти трещины периодически, и они всякий раз оказывались узкими и безвредными, но рост нашего чувства уверенности скоро приостановился. Видимость все ухудшалась, и я говорил себе, что по-настоящему следовало бы остановиться;

неожиданно ярдах в тридцати впереди и вправо появилась небольшая темная яма. Я смотрел на нее, пытаюсь определить, есть ли какая-нибудь связь между ямой и белым гребнем, видневшимся немного дальше впереди, как вдруг мой «Уизел» неприятно качнулся, опускаясь вниз, затем одно мгновение продолжал двигаться вперед и резко остановился, а буксируемые сани с грузом в 2, 5 тонны наклонились вбок над проломившейся перемычкой через трещину.

Всего за несколько минут до этого происшествия другие машины шли вплотную за мной, и я вылез, полагая, что они рядом и помогут мне, однако, оглядевшись, обнаружил, что они в четверти мили позади меня и тоже в трудном положении. Вернувшись назад на лыжах, я увидел, что перемычка, через которую моя машина проехала благополучно, под «Уизелом» Дэвида Пратта провалилась. К счастью, на большой скорости и «Уизел» и сани проскочили через трещину, оставив позади зияющее отверстие шириной 5 футов . После некоторой дискуссии Джоффри Пратт переехал через трещину на своем сноу-кэте со всем сейсмическим оборудованием, и обе машины пошли за мной к моему «Уизелу». К слову сказать, как-то вечером в начале сеанса радиосвязи с базой Джоффри представился так: «Алло, Шеклтон, говорит „Путаница“». С этого момента сейсмический сноу-кэт, который он провел через весь континент, всегда называли «Путаницей».

Здесь и там по ходу моих гусениц открылись небольшие отверстия, и, пока я их осматривал, «Уизел» Дэвида занесло в сторону, а одна его гусеница провалилась в трещину, которой я даже не заметил. К числу наших главных трудностей относилось и то, что невозможно было различить на поверхности, где проходят трещины, потому что слабые углубления,

обычно предупреждающие о них, были покрыты настом, придававшим всему участку гладкий, надежный вид.

Когда возникла наша первая спасательная проблема, мы помянули добрым словом Роя Хомарда, который, помня о своем гренландском опыте, заранее прикрепил металлические кронштейны с боков на всех «Уизелах». Мы пропустили трос от сноу-кэта через верх «Уизела» и закрепили его скобами на кронштейнах; затем с помощью троса придали «Уизелу» нормальное вертикальное положение, причем провалившаяся гусеница продолжала висеть над бездной. Наконец моя машина, которую уже вывели из ее менее трудного положения, отбуксировала передний конец «Уизела» немного в сторону, так что Дэвид мог переехать трещину на одной гусенице, покоившейся на твердом снегу. К часу ночи мы сумели извлечь мои опустившиеся в трещину сани и радировали Джону Льюису в Шеклтон просьбу прислать на следующий день «Остер». Ясно было, что после трех почти катастрофических происшествий на протяжении 300 ярдов пора выбираться из этого района, а чтобы это сделать в безопасных условиях, требовалась воздушная разведка. Экспедиция нуждалась в людях, и я просил также Роя снова присоединиться к нам.,

На следующий день в ожидании самолета я ушел на лыжах вперед по линии нашего курса и обнаружил непрерывный ряд больших и малых трещин, причем самыми опасными были те, что имели характерную овальную форму и были почти полностью прикрыты тонким слоем снега. Осмотр одной открытой скважины обнаружил громадную трещину-ущелье, образовавшуюся от соединения многих трещин, идущих в различных направлениях. Хотя ни у одной из них не было разрывов по краям, но тщательное обследование поверхности обнаружило бесчисленное множество

мелких чашеобразных углублений, оказавшихся перекрытиями над широкими отрезками трещин.

Утром к нам прибыли Джон Льюис и Рой Хомард. «Остер» ориентировался по нашему маяку и приземлился на отмеченной флажками полосе 100 ярдов длиной. Нам с трудом удалось найти надежный участок, и даже на такой короткой дорожке самолет при посадке пересек под прямым углом восемь трещин.

Летая над этим районом с Джоном, я увидел, что экспедиция направляется на очень плохой участок и что наш единственно возможный план действий состоит в отходе назад, к складу на 50-й миле, чтобы потом идти прямо на запад около четырех миль через самую узкую часть трещиноватого района и только потом снова повернуть на юг.

В нашем лагере все время был слышен шум от движения льда под нами. Из одной трещины слышалось металлическое стаккато ломающегося льда, заставившее нас сравнить его с шумом, какой производили бы два человека, сооружающие там, в темной глубине, металлическую будку. Другая трещина, примерно в пяти футах от наших палаток, была еще более шумной, как будто там работали котельщики. Мы заметили, что ночью лишь изредка вдруг раздавался треск; с восходом солнца грохот быстро усиливался, достигая в середине дня крещендо, затем постепенно уменьшался и прекращался к концу дня.

Теперь пришлось свернуть лагерь, повернуть сани кругом, соединить машины в цепочку, пользуясь для этого спасательными териленовыми канатами с крепостью на разрыв в 15 тонн, и отступить к складу. Так как нас со всех сторон окружали трещины, то задача эта требовала много времени и труда, связанного с бесконечным зондированием поверхности, чтобы определить надежные участки, где у машин было бы достаточно простора для маневрирования. Наконец

приготовления благополучно закончились, и мы приступили к нашей первой попытке вести машины связанными вместе наподобие альпинистов, совершающих восхождение на гору. От задка каждого «Уизела» двойной трос из стальной проволоки, пропущенный под прицепленные сзади сани, присоединялся к 65-футовому трехдюймовому териленовому канату, прикрепленному к передку следующей машины. Он служил спасательным канатом для трактора, если бы тот провалился в трещину, а также позволял ведущей машине помочь той, что позади, если у последней не хватало мощности выбраться из трудного места.

Езда сцепленных канатами машин связана со своими особыми проблемами: канат не должен быть настолько туго натянут, чтобы мешать быстрому набору скорости передней машиной, но и не должен провисать до поверхности, чтобы его не переехали и не перерезали гусеницы идущей сзади машины: канат может вызвать даже поломку гусеничной цепи. Впоследствии мы приобрели значительный навык в «сцепленной езде», но в первый раз наша максимальная скорость равнялась 3, 5 мили в час. Наконец без дальнейших происшествий партия прибыла обратно, к складу; ночью произвели заправку машин при температуре  $-38^{\circ}$ . Когда кончили заправляться, все были рады залезть в спальные мешки.

Из-за общей метели выехать новым курсом на следующий день было невозможно; двинулись в путь 15-го, и хотя была полная белая тьма, но метель кончилась. Несмотря на то что погода все еще была неустойчивой, мы, зная, что времени у нас мало, хотя и неохотно, все же выступили курсом  $300^{\circ}$  по магнитному меридиану, при котором машины пересекали бы большинство трещин под приемлемым углом. При этом мы должны были наверняка миновать с хорошим запасом огромную открытую пропасть, увиденную мною с воздуха. Когда

прошли две мили, я решил, что трещины уже позади, и повернул на курс  $270^\circ$ , которым партия шла четыре мили, прежде чем направиться снова на юг. К этому времени я уже был уверен, что район нарушенных льдов пройден; только во время главного похода в конце ноября я понял, как нам повезло, что мы избежали новых трудностей.

К вечеру, несмотря на плохую погоду и остановку для починки сломавшейся топливной трубки на «Уизеле» Дэвида, мы прошли 25 миль. На следующий день горизонта опять не было видно, но машины ползли вперед по несколько более западному курсу ( $150^\circ$ ), чтобы с уверенностью избежать нарушений поверхности шельфового ледника, вызванных тем, что в него с востока движется большой ледник Слессора. Через 10 миль пути легкое «постукивание», появившееся раньше в двигателе моего «Уизела», стало заметно усиливаться; оказалось, что выплавился подшипник большой шатунной головки в цилиндре № 2. Это было просто несчастье, так как мы не могли уже теперь возвращаться обратно, а ремонт даже в мастерской мог занять три дня: требовалось снять весь двигатель. После долгих размышлений и обсуждений решили закоротить свечу и продолжать вести машину, пока двигатель будет работать, а если он окончательно выйдет из строя, то обсудить вопрос о доставке самолетом запасного из Шеклтона. Нагрузку моей машины облегчили, перелив горючее во все баки и полупустые бочки на других санях, а также сгрузив три бочки с горючим, которые, кстати, послужат нам резервом при последующем походе. В это время наше местоположение на основании расчета по компасу и пройденному пути было  $79^\circ 00'$  южной широты и  $37^\circ 40'$  западной долготы.

Отправившись снова в путь с хромящим «Уизелом» впереди, партия прошла еще 30 миль, а всего за день

40 по поверхности, которая постепенно становилась все более неровной и волнистой. На следующий день прошли еще 37 миль ; увеличение среднего покрываемого расстояния несколько приободрило нас, но по-прежнему была плохая видимость, и только на третий вечер в отдалении показалась освещенная солнцем горная цепь Шеклтона.

Весь день «Уизелы» пробивались по мягкому снегу, скрывавшему твердые заструги, тянувшиеся поперек нашего курса. Наши машины и сани поднимались и опускались на них, как маленькие суда в море; из-под гусениц летели белые брызги. Сноу-кэт, напротив, величественно плыл, как броненосец, по волнистой поверхности, ибо его четыре гусеницы с независимой подвеской хорошо приспособлялись к гребням неровностей.

В этот день Гордон Хэслоп слетал на «Оттере» сначала в Саут-Айс, а затем к партиям на собачьих упряжках в горах хребта Шеклтона, где он забрал Джорджа Лоу, и прилетел к нам; Гордон привез более густое масло для моей машины, а для Роя Хомарда — дневник и зубную щетку.

На «Уизеле» Дэвида сломались два U-образных болта, и мы решили потратить следующий день на ремонт и работы по уходу за машинами. Как назло, наступила ясная, хорошая погода, но Дэвид и Рой находили, что работать над рессорами при температуре —32° не очень удобно.

В течение дня Джоффри и я расставили сейсмическое оборудование и произвели четыре отдельных взрыва для определения толщины льда шельфового ледника.

В это же утро мы разговаривали с Дэвидом Стреттоном и Кеном Блейклоком. Они закончили разведку маршрута через «ледяную стену» и смогли дать нам точные инструкции о курсе и расстояниях по

маршруту, который отметили флажками. В результате я теперь представлял себе, как держать курс относительно гор. Мы знали, что скоро войдем в сложную область трещин, но их положение по отношению к горам было известно из полетов, при том весьма неточно, а наше собственное положение в конце длинного перехода, рассчитанное по компасу и пройденному расстоянию, могло быть известно также лишь приблизительно. Поэтому я не знал твердо, когда встретятся первые трещины.

Внезапно 19-го, пройдя 35 миль, наши машины начали продавливать в поверхности множество небольших отверстий. Дэвид Пратт опять попал на самое большое и, перескочив через него, остановился со своим «Уизелом» на одной стороне, в то время как сани остались на другой. Отцепить сани, отбуксировать их от трещины и прицепить снова было несложным делом.

На протяжении девяти миль мы потихоньку спускались по постепенно улучшающейся поверхности к большей области гладкого снега, простиравшейся до «ледяной стены», преграждавшей нам путь милях в пятнадцати к югу отсюда. К сожалению, вместо того чтобы принести улучшение условий продвижения, это изменение поверхности означало приближение к трещинам. Наученные прежним опытом, мы отступили на пять миль по собственному следу и повернули на запад, пробуя пройти еще пять, прежде чем двинуться на юг, пытаясь таким способом избежать предательской зоны.

На этот раз, как только появилась первая трещина, машины связали в цепь канатами и продолжали осторожно идти вперед на скорости три мили в час. Если я чувствовал, что снежная перемычка под моим «Уизелом» оседает, я махал Дэвиду, шедшему позади, а он в свою очередь Джоффри, и каждый из них слегка

отклонялся в сторону, чтобы пересечь трещину в новом месте.

Я решил остановиться в 8 часов 15 минут вечера, но, когда осталось ехать одну минуту, «Уизел» внезапно качнулся назад, круто задрался кверху и остановился толчком. Выключить зажигание, оставив скорость включенной, стало уже автоматической реакцией. Затем я выглянул и обнаружил, что вишу над темной пропастью, которая книзу расширяется по всем направлениям. «Уизел» опирался на край трещины задним плавучим резервуаром и удерживался в этом положении сцепкой саней. Только передняя тележка и самый конец гусениц лежали на другой стороне. После того как были сделаны эффектные снимки, я без особого риска выбрался из машины.

Следующим делом было прощупать весь участок и определить форму и протяженность пропасти, в которую я угодил. Очень скоро выяснилось, что, хотя поверхность испещрена маленькими трещинами, но большую щель можно пересечь в 15 ярдах левее. Тогда Джоффри перевел через трещину «Путаницу» вместе с двумя санями, отцепил их и, пользуясь проволочным тросом, подтащил «Уизел» вперед, в то время как я, лежа позади, держал на весу сцепку саней, освободив от нее буксирный крюк «Уизела». Теперь передняя часть саней нависала над краем трещины; поэтому я отъехал назад, оттащил их от трещины, сманеврировал, чтобы прицепить их, и присоединился к Джоффри и Рою на другой стороне; к тому времени, когда к нам приблизился на своем «Уизеле» Дэвид, было уже 10 часов, и мы решили, что на сегодня нам всего этого хватит. Мы быстро потыкали шестами в снежную поверхность, отыскивая надежное место для палаток, и улеглись спать.

Очень часто много времени отнимали не спасательные работы над машиной, а обследование

окружающего участка, чтобы иметь свободу маневрирования. Особенно в случаях, когда все машины и сани нужно было повернуть кругом в местах, где трещины располагались так близко одна от другой, что гусеница непременно должна была идти вдоль трещины, а не под прямым углом к ней. Чтобы повернуть три машины с санями, уходило три-четыре часа, а само вытаскивание попавшей в беду машины занимало меньше получаса.

С предыдущего дня у нас установились плохие условия для работы радио, и нам не удалось передать в Шеклтон, что партия срочно нуждается в воздушной разведке. Можно было продолжать ощупывать пояс трещин через каждые несколько миль, но в то время, которым мы располагали, дорогу найти удалось бы только случайно. Единственной альтернативой было пойти на серьезный риск и, по всей вероятности, лишиться одной или нескольких машин.

Я не решался пуститься по дороге, которая могла бы оказаться невозможной без поддержки с воздуха, и провел весь день 21 октября в прощупывании шестом снега через каждый ярд пути на протяжении полутора миль, отмечая дорогу вокруг самых плохих мест, чтобы знать, как двигаться на другой день, если не прибудет самолет. Это была наша первая попытка проверять дорогу зондированием; позже этот метод был основательно развит и в конце концов привел нас благополучно в Саут-Айс.

22-го был прекрасный, солнечный день: чистое небо, видимость — 40 миль, а температура —31°. К несчастью, условия для радио оказались отвратительными, и мы не смогли связаться с базой. Я поэтому решил продолжать двигаться, но усилия наши привели лишь к малому успеху. Несмотря на тщательное прощупывание, мой ведущий «Уизел» провалился, пройдя 20 ярдов, но выбрался сам на другую сторону.

Затем в тот момент, когда Дэвид отклонился в сторону, чтобы обойти эту дыру, я глубоко засел в другой.

Теперь нужно было снова зондировать, чтобы сноукэт мог выдвинуться вперед и вытащить меня на буксире. Нас окружали бесконечные трещины, и все они были скрыты застругами на поверхности. Хотя втыкание шеста туда, где была трещина, производило звук, похожий на удар по барабану, но тот же звук получался во многих местах от твердых слоев ветровой корки, лежащих под поверхностью. У нас не хватало опыта в оценке этих условий, и казалось, что пробить себе дорогу по такой местности на протяжении многих миль — безнадежное дело. Поэтому мы почувствовали большое облегчение, когда вскоре после полудня установили связь с Шеклтоном и узнали, что погода достаточно хороша для Немедленного вылета «Остера».

Когда мой «Уизел» вытащили, мы оставили машины и сани там, где они стояли, до того Бремни, когда предстоящий полет покажет, нужно ли нам поворачивать назад или нет. Днем Джон Льюис, просидевший 200 миль от Шеклтоне в неотопливаемой кабине, прилетел совсем замерзший, так как наружная температура была  $-32^{\circ}$ . Попрыгав немного, чтобы восстановить кровообращение, он объявил, что готов лететь.

Делая с ним круги над машинами, я сейчас же увидел, что участок впереди нас очень плох и что единственное возможное решение — пытаться пройти в другом месте. Полетев на восток, мы нашли конец нашего прежнего следа и продолжали полет на юго-восток, где на протяжении нескольких миль виден был возможно свободный путь. Дальше большой пояс трещин тянулся плавной кривой от «ледяной стены» к сильно изломанной кромке льда, образующей северный край ледника Слессора, выдвинувшегося в шельфовый ледник.

Продолжая разведку, я увидел, что самое узкое место этого пояса трещин имело 10—11 миль в ширину; вечером я записал:

«Если удастся прорваться через этот пояс, то у нас появятся шансы успешно продвигаться за ним. Это, конечно, нелегкое и опасное предприятие, но если мы хотим совершить трансантарктический переход, то нужно сделать такую попытку и тем или иным путем добиться успеха».

Когда самолет летел назад, к машинам, я сказал Джону, что нам нужно будет устроить авиалагерь для близкой поддержки наземных групп и что, видимо, подходящим местом для такого лагеря будет площадка у подножия хребта Шеклтона, где высаживали партии с собачьими упряжками. Этот лагерь будет от нас милях в двадцати и, кроме того, достаточно близко к партиям на собаках, чтобы помогать и им, если понадобится. Когда самолет будет так близко, он сумеет работать в наших метеорологических условиях, а не зависеть от более изменчивой погоды у берега, в 200 милях отсюда.

Залив горючее в баки самолета, Джон Льюис вылетел на базу, а мы занялись выпутыванием машин и саней из их теперешнего неприятного положения. Эта работа закончилась в 9 часов, когда температура была  $-40^{\circ}$ , и все были рады поставить свои палатки почти на том же месте, что и прошлой ночью; утром мы продвинулись вперед на 50 ярдов, а вечером — назад на 100 ярдов.

На следующее утро начался обратный поход. На первые шесть миль все три машины соединили канатами. Температура повысилась до  $-35^{\circ}$ . Я не уверен, что проходить с гулом обратно по зияющим дырам, которые уже было остались позади, приятнее, чем идти по новым местам, гадая, когда следующее, вызывающее замирание сердца оседание машины возвестит о новом открытии. Дэвид Пратт сказал, что

это напоминает ощущение, с каким ведешь трактор по минному полю, только теперь ждешь, что вот-вот полетишь вниз!

Если не считать небольших, продавленных машинами дыр, езда назад, до соединения с нашей старой дорогой на юг, была легкой. Здесь машины повернули на курс  $110^\circ$  и продолжали идти уже не связанными в цепь, так как полеты предыдущего дня показали, что несколько миль маршрут пролегает в безопасных условиях.

Мы прошли уже пять миль, когда стало заметно какое-то неясное изменение поверхности, а еще через две мили в свете опускающегося солнца поперек нашего пути появилась серая полоса. Остановившись в нескольких ярдах от нее, я пошел вперед, чтобы позондировать поверхность, и обнаружил, видимо, хорошо заполненную трещину. Но определить толщину перемычки было невозможно, и, получив с базы сообщение, что намеченный авиалагерь будет устроен вечером этого дня, я решил не рисковать и ждать, пока полеты не подтвердят, что здесь самое лучшее место для нашего прохода. Я записал в дневнике:

«По моему мнению, следующие 10 миль решат успех или неуспех экспедиции, так как вполне возможно потерять какие-либо машины на местности, лежащей непосредственно перед нами. Мы примем все меры предосторожности, какие для нас возможны, — наденем защитные шлемы и пояса и свяжем канатами в цепь наши машины».

Перед установкой палаток мы осмотрели участок. Дэвид Пратт в одном месте продолбил дыру в кромке неглубокой трещины и довольно неразумно спустился в нее, оставив на снегу свой ярко-красный защитный шлем. В это время около него никого не было, так как велись переговоры по радио.

Обернувшись и увидев шлем, я воскликнул: «О господи, где Дэвид?!» «Ах, — сказал Рой, — несколько минут назад я заметил шлем около дыры и подумал, где же он? Хотел сказать об этом, но потом забыл».

Может показаться, что мы стали несколько небрежно относиться к трещинам, но, сидя в машине, все очень хорошо помнили об их существовании. Я облегченно вздохнул, когда, подбежав к дыре, увидел Дэвида, который смотрел на нас снизу, помахивая красивыми кристаллами льда, которые снял внизу со стенок. Среди льдинок были экземпляры необычных размеров — длина стороны шестиугольной пластины доходила до 2, 5 дюйма .

Ночью в палатке Дэвид и я слушали четырехсторонний разговор по радио между двумя самолетами, летевшими устраивать авиалагерь, Шеклтоном и Джоффри Праттом, который пользовался своим передатчиком на сноу-кэте. Утром на «Остере» прибыли Гордон Хэслоп и Джордж Лоу, и я отправился в полет, чтобы разведать с небольшой высоты окружающую местность, а затем полетел дальше осматривать выбранную отрядом с собаками дорогу, ведущую на «ледяную стену».

Поверхность участка впереди имела грозный вид: большие, открытые, похожие на траншеи кривые трещины тянулись навстречу друг другу от «ледяной стены» и ледника Слессора, а промежуточный ровный участок, по которому мы надеялись пройти, был иссечен бесчисленными скрытыми трещинами, заметными только по чашеобразным мелким углублениям, столь хорошо нам знакомым.

Пролетев еще 8—9 миль над гладким снегом, самолет достиг снежного столба, отмечавшего начало дороги, вдоль которой Стреттон и Блейклок расставили флажки. С высоты более 2000 футов я увидел потрясшее меня зрелище: дорога вела прямо вверх по

сравнительно пологому склону «ледяной стены», но пересекала сложную сеть заполненных трещин больших размеров. С меньшей высоты условия продвижения вперед показались не такими страшными, и после внимательного обследования единственно возможной другой дороги поближе к горам я решил, что нужно попытаться счастья, следуя линии красных и черных флажков, трепетавших на ветру внизу.

Ясно было, что ближайшие 10 миль будут трудными, и мы решили прощупывать дорогу через каждый ярд, чтобы быть уверенными, что обнаружены и исследованы все скрытые трещины. В дневнике нахожу запись:

«Работа наша шла медленно, но несколько чудовищных пропастей, обнаруженных нами под невинной поверхностью, конечно, оправдывают наши труды. В некоторые из трещин прошел бы двухэтажный автобус, и можно не сомневаться, что мы потеряли бы по меньшей мере один „Уизел“, **если** бы не потратили так много времени на этот участок... Когда машины проходят с гулом над гудящими внизу пустотами, то каждый водитель выходит на другую сторону с заметным облегчением».

Сперва стояла превосходная погода, и каждый день кто-нибудь из нас летал на «Остере» низко над участком, лежавшим непосредственно впереди, в то время как Джордж Лоу, сопровождавший Гордона Хэслопа в полете к нам из авиалагеря, присоединялся к наземной партии, участвуя в бесконечном зондировании поверхности.

27 октября стояла белая тьма и полеты были невозможны. Не могли мы в нашем медленном продвижении ориентироваться и по горам, которые теперь оказались закрыты облаками. Мы поэтому ставили вехи в линию по компасу и шли к каждой из них по двое. Каждая пара работала на расстоянии друг от друга немного больше, чем ширина колеи, оставляемой

гусеницами. Шаркая по снегу, каждый из людей погружал свой деревянный или алюминиевый шест через один ярд на глубину в пять футов; если были основания считать участок подозрительным, то расстояние уменьшали с ярда до одного фута или шести дюймов. Если обнаруживалась трещина, то разрывы по ее краям раскрывали в одном или нескольких местах, чтобы можно было видеть, каков характер заполняющей перемычки. Если переход казался небезопасным, то машины шли в объезд, избегая опасного места, и затем возвращались к первоначальной линии движения. К счастью, странный характер трещин — широких, но коротких — делал такие обходы довольно легкими, и все же часто бывало необходимо прощупать дорогу в трех-четырех направлениях, чтобы найти надежное для прохода место.

Объезды отмечались стрелами, проведенными на снегу на некотором расстоянии до места поворота, либо втыкались шесты, флажки или лыжные палки, чтобы привлечь внимание к нужным точкам. Мы разработали правила движения: «водитель должен был всегда оставлять стрелы или флажки по левую руку от себя» — все машины были устроены для левостороннего управления — и проезжать так, чтобы гусеница проходила в одном футае от отметок.

Мы должны были прибыть в Саут-Айс не позже 28 октября, но 28-го еще находились среди трещин на шельфовом леднике, не менее чем в 150 милях от цели. В этот день партия продвинулась на две с четвертью мили, и похоже было, что уже почти вышла из плохого участка. Все испытывали огромное искушение влезть в машины и ехать, надеясь, что все будет хорошо, но после всех трудов, затраченных на переход через участок, который, по нашему мнению, был хуже всех, какие когда-либо мы пробовали пересечь на машинах, было бы очень жаль ошибиться на последнем этапе.

Вечером с базы сообщили, что «Остер» потерпел аварию в горах Шеклтон, и теперь мы знали, что некоторое время у нас не будет поддержки с воздуха. К счастью, она оказалась ненужной, так как на следующий день мы обошли последнюю трещину и спокойно проехали 12 миль по гладкой поверхности до снежного столба, отмечавшего начало подъема на «ледяную стену».

Выйдя на дорогу в полумиле к западу от снежного столба, машины поехали по флажкам через волнистую поверхность у подножия крутого главного склона. Перед тем как попытаться совершить главный подъем, мы на лыжах прошли вверх примерно 600 футов, чтобы оценить в свете нашего недавнего опыта прочность перемычек. За исключением нескольких мягких пятен, дорога казалась исключительно хорошей, и мы вернулись к машинам, уже связанным в цепь для подъема.

Сначала все шло хорошо, потом мой «Уизел» погрузился в мягкий снег настолько, что корпус машины лег на поверхность, а гусеницы перестали захватывать. Сначала мы долго копали снег и сделали несколько бесполезных попыток выбраться, но потом Джоффри пришлось вывести вперед свой сноу-кэт, чтобы вытащить меня. Немедленно вслед за этим то же самое произошло с «Уизелом» Дэвида. Склон тяжело давался моему поврежденному двигателю, издававшему все более и более подозрительные звуки; поэтому, прицепив свои сани третьими к сноу-кэту, я поехал отдельно от цепи, пересек широкую трещину, которая, видимо, отмечала вершину «ледяной стены», и стал ждать подхода остальных людей.

Поднявшись по склону на лыжах, я заметил тонкую белую линию, постепенно протягивающуюся к нам с востока, потом разглядел, что впереди нее движется маленькая черная точка; она напоминала самолет со

следом его выхлопа, но находилась далеко внизу, под нами. Я решил, что это должна быть собачья упряжка, едущая к нам из авиалагерь, расположенного в 19 милях отсюда.

Стоя в ожидании наверху, на «ледяной стене», и разговаривая по радио с базой, я услышал шум, идущий снизу от еще невидимых пока собак, и понял, что они нагнали нас. Скоро вся колонна: «Уизел», сноу-кэт и собаки — показалась из-за гребня, и мы решили тут же, на месте, разбить лагерь. Вечером Дэвид Стреттон и Кен Блейклок рассказали нам всю историю аварии «Остера» и о своем 230-мильном путешествии в горах.

Меня начинало беспокоить то обстоятельство, что на базе остается выполнить еще большой объем работ. Ральф Лентон и другие были заняты там подготовкой запасов и материальной части для главного похода, который по плану должен был начаться 14 ноября. Особенно важной была работа по профилактике находившихся еще на базе машин, и было необходимо, чтобы один из инженеров туда вернулся. На следующий день Рой Хомард и Кен Блейклок выехали с собачьей упряжкой в авиалагерь, откуда Рею следовало полететь в Шеклтон. Дэвид Стреттон остался с партией на машинах, чтобы вести нас по остальной части выбранного маршрута, пополнить собой рабочую силу и получить опыт путешествия на машинах в полевых условиях.

Два события сделали 30 сентября плохим днем. Пройдя полмили, мой бедный «Уизел» окончательно заглох с поломанной передачей к кулачковому валу. Это значило, что его придется здесь бросить вместе с санями и кое-какими ненужными вещами, а это было связано с перегрузкой и новой укладкой на санях необходимых нам предметов, которые мы не могли оставить.

Когда машины снова двинулись, дорога наша шла на восток вдоль ряда очень больших трещин с солидными перемычками. Одна из них, футов 40 шириной, была отмечена флагом в красную и белую клетку; это означало, что партии на собаках она показалась опасной. Но после осмотра перемычки решили переехать через нее. «Уизел» Дэвида — теперь ведущая машина — погрузился в мягкий снег перемычки, Джоффри переехал через трещину, отцепил свои сани и вернулся назад, чтобы вытащить «Уизел» с его грузом.

«Пока производилась эта операция, — записал я, — Дэвид Стреттон стоял на той стороне трещины, я на этой, а Джоффри и Дэвид Пратт вели машины. В то время как машины переезжали через трещину, слышался громкий гул и снег подо мной затрясся, так что мне захотелось поскорее перебраться на другое место, но у меня не было ни малейшего представления о том, откуда идет шум, и я остался стоять там, где был. Машины продолжали медленно двигаться, и тут я увидел светлое облако, поднявшееся в воздух из громадного кратера, возникшего всего в шести футах влево от „Уизела“. Кратер имел 20 футов в поперечнике, и до дна его было 40 футов ; в нем просматривались темные пустоты, уходившие вниз на неведомую глубину. Долгое время тучи снежной пыли поднимались из него и уносились в сторону; все это выглядело так, как будто упала бомба. Кратер был достаточно велик, чтобы проглотить сноу-кэт, „Уизел“ и сани со всем, что на них было, но, к счастью, перемычка провалилась не под машинами, а левее! Сделав фотоснимки, мы двинулись дальше, потрясенные...»

Ночью температура была низкой (-36°); наш ужин подкрепил «Оттер», направлявшийся в Саут-Айс и пролетевший над нами; он угостил нас четырьмя жареными бифштексами, очень кстати заменившими бесконечно повторяющийся пеммикан. Джон сбросил

пакет с великолепной точностью: он упал, мелькая красными лентами, в 10 ярдах от сноу-кэта.

Утром, миновав последний участок с трещинами на «ледяной стене», партия подошла к концу отмеченной флажками дороги, обозначенному еще одним снежным столбом. Теперь мы находились всего в четырех милях от ближайших скал. Горы были красивы — гладкие снежные склоны прерывались скалистыми гребнями; здесь и там виднелись обрывы, почти вертикальные, так что зимний снег не мог удержаться на них.

Мы направились к юго-западному углу горной цепи и двигались несколько миль, не связывая машины; вдруг обнаружилось, что наш путь пересекают очень широкие, ясно заметные трещины. Глядя на запад, я обнаружил, что партия находится слишком близко к сильно изломанным участкам большого ледника Рековери, там, где он поворачивает на север. К востоку еще одно предупреждение — громадная открытая дыра в одной из трещин, через которую машины уже переехали. Очень осторожно мы продвинулись к горам; ясно было, что нужно идти именно так, ибо неизвестно, насколько опасна лежащая впереди местность.

Вскоре машины уже шли в полумиле от скальных отрогов; поверхность все время круто поднималась к югу, и они ползли на первой скорости. Когда мы приблизились к излому, где скалы поворачивали на восток, подъем сделался еще круче и нам стали встречаться заступы, выступавшие на четыре-пять футов над общим уровнем поверхности. К вечеру, обогнув выступ горной цепи, колонна пошла, взрывая снег, вдоль южной ее стороны на высоте около 3000 футов при температуре — 37°.

Следующий день был днем профилактического осмотра машин. Большую часть времени мы провели за подтягиванием гусеничных цепей на «Уизеле», в смазывании частей консистентной смазкой и смене

масла во всех системах. Работали на холоде при ветре 5 метров в секунду. Только около 5 часов все было готово к выступлению.

Пройдя несколько миль на юго-восток, партия повернула на юг прямо поперек ледника по направлению к нунатакам Уичавей; их появление на горизонте ожидалось каждую минуту. Мы все шли вперед, взбираясь на верх одного склона за другим, однако каждый раз горизонт нас обманывал. Из воздушной разведки было известно, что где-то впереди вдоль ледника тянется большой пояс трещин, но я заметил в полете несколько участков, где трещины были покрыты снегом, и к одному из таких участков мы стали нащупывать дорогу.

2 ноября партия продвинулась еще на четыре мили к югу и тут, пройдя 25 миль по леднику, остановилась перед лабиринтом из нагромождений льда. В поисках прохода несколько человек прошли вперед на лыжах и оказались окруженными настоящим ледяным лесом, напоминающим скопище торосов высотой до 15 футов ; между ними во все стороны расходилась сеть трещин. Все это вместе производило странное впечатление «мертвого мира», как будто экспедиция внезапно забрела в какую-то область на луне.

Зная, что «Оттер», вероятно, собирается лететь в Саут-Айс, я связался с Шеклтоном, попросил Джона произвести разведку нашей местности и указать, в какую сторону нам следует повернуть, чтобы найти «просвет», который я видел с воздуха в прошлом году. Я также высказал соображение, что это, может быть, подходящий случай для дальнего полета на юг, который планировался, чтобы исследовать область за Саут-Айсом до 84° южной широты. Затем мы временно поставили палатки и стали ждать самолета. Он прибыл вечером, около половины седьмого, и Джон, раньше чем улететь в Саут-Айс, посоветовал нам взять на пять миль к востоку,

где, по-видимому, можно будет продвинуться дальше. Позже он сообщил, что погода достаточно хороша, чтобы лететь далеко на юг, и что самолет, возвращаясь, будет снова над нами около часу ночи и тогда, если понадобится, можно произвести еще одну короткую разведку.

Мы быстро свернули палатки и направились к указанному участку; тщательное обследование его на лыжах показало, что и там вся местность изрезана большими трещинами и совершенно не годится для новой попытки продвинуться. Решили дожидаться возвращения самолета, а пока никуда дальше не идти, и мы разбили лагерь. Дэвид Стреттон и я заправляли машины, когда над нами в десять минут второго появился самолет. Делая круги над нашим участком, Кен Блейклок, который находился на самолете с Джоном Льюисом и Джорджем Лоу, сообщил нам по радио, что они видели гораздо лучшее место еще на пять миль дальше к востоку. Вскоре после этого Джон приземлился, и мы, не теряя времени, обсудили положение. Кен передал мне набросок схемы трещиноватых участков, которые нам, вероятно, встретятся. Так как температура была ниже — 40°, то они были рады забраться в теплый самолет не меньше, чем мы залезть наконец в свои палатки.

Когда на следующее утро машины прибыли к указанному участку, он показался нам гораздо лучше, чем прежние, и мы быстро пошли на лыжах вперед, чтобы исследовать ситуацию. Здесь вместо гребня, усеянного хаотической массой льда, похожей на гигантское вспаханное поле, тянулась продолговатая ложбина шириной около 2, 5 мили и длиной несколько миль. На первый взгляд гладкая поверхность казалась довольно легкой дорогой, но вскоре я с разочарованием обнаружил хорошо знакомые «чаши», или углубления, имеющие форму головастика, в изобилии разбросанные

по всему участку. «Чаши» грозили большим объемом работ. Так и вышло: потребовалось пять дней, чтобы проложить себе дорогу через эту узкую полосу.

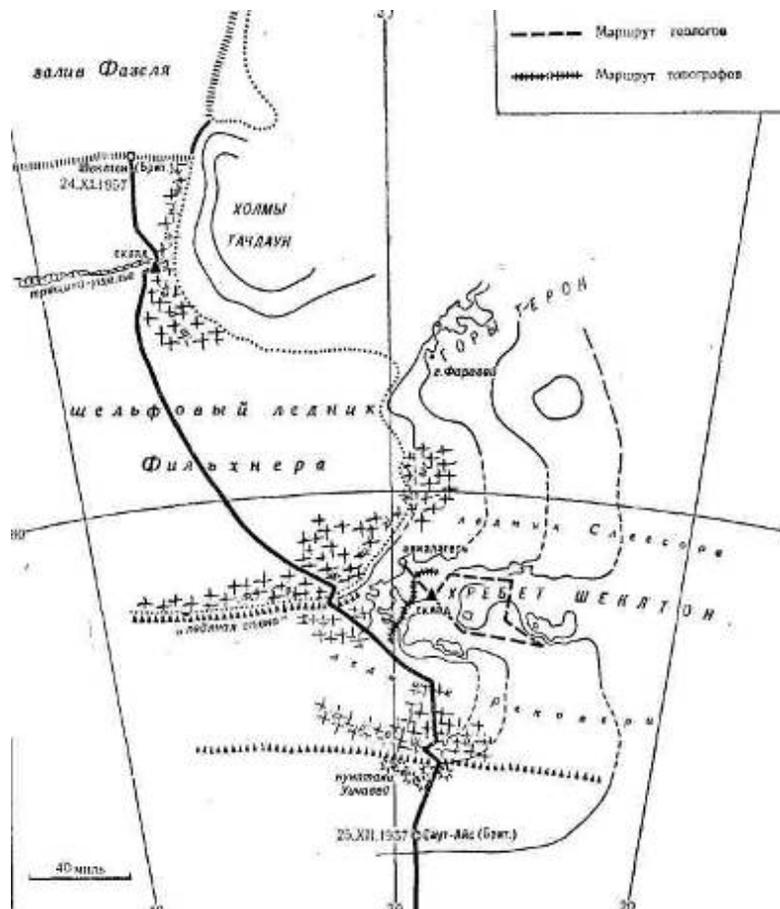
Теперь, когда у нас осталось только две машины, необходимо было проявлять еще большую осторожность, потому что потеря одной из них поставила бы нас в очень опасное положение; хотя сноукэт мог бы вытащить «Уизел», но мало было надежды на то, что «Уизел» поможет «кэту» выбраться из ямы.

На второй день партия продвинулась еще на полмили, ко «Уизел» на протяжении 100 ярдов проваливался дважды, причем во второй раз мы чуть не потеряли его совсем, так как он навис над трещиной в опасном положении, стоя во всю свою длину на перемычке, уже обвалившейся с одного бока. Вытащить «Уизел» можно было, только двигая его вдоль перемычки, и я был уверен, что машина полетит вниз. Поэтому, прежде чем сделать эту попытку, осторожно сгрузили все самые нужные предметы. Когда в конце концов попытка оказалась успешной, то стоило поглядеть на сияющее лицо Дэвида Пратта: это был его «Уизел», а он был убежден, что спасти машину не удастся.

Машины продвигались теперь так медленно, что дата нашего прибытия в Саут-Айс становилась все более неопределенной. Из-за предательской поверхности самолет не мог приземлиться нигде на нашем участке, и я попросил, чтобы в следующем полете нам сбросили еще пищи. Вечером 5-го «Оттер» сделал над лагерем три круга, каждый раз сбрасывая по две упаковки рационов, — так у нас накопился вполне достаточный запас продовольствия. Низкая температура на нашей высоте держалась устойчиво; каждый вечер, когда кончалась работа, было от  $-37^{\circ}$  до  $-40^{\circ}$ . Иногда дул свежий ветер, делавший погоду особенно неприятной для нас, медленно прощупывавших дорогу вперед.

Когда люди вечером раздевались, то снимали чулки, гетры из шерстяной ткани, три пары шерстяных носков и толстые фетровые и пластиковые стельки, превратившиеся в сплошную массу, пронизанную инеем и льдом, примерзшую изнутри к обуви — меховым чулкам.

За долгий утомительный день зондирования дороги партия продвигалась всего на полмили. Мы протыкали слои снега и льда тонкими алюминиевыми трубками длиной шесть футов и считали, что участок надежен, если при втыкании трубки на полную длину она все еще встречает сопротивление. Пешни применялись иначе. При погружении пешни тупым концом перемычка над трещиной издавала громкий звук. Такие перемычки назывались у нас гулками. Затем, пользуясь пешней, выдалбливали и расширяли отверстие, пока не становилось возможным просунуть голову, а иногда и плечи достаточно глубоко, чтобы увидеть, каковы ширина и направление трещины. Когда висишь головой вниз над бездонной пропастью, наклонные бело-голубые стены которой исчезают в глубине, то кажется, что смотришь в глубокую воду, и невольно испытываешь тревогу, зная, что очень скоро будешь вести двух — или трехтонную машину и тяжелые сани по ненадежному снеговому мосту. Вполне естественно, что к результатам чужого, да и собственного зондирования относишься с повышенным интересом.



### Схема начала трансантарктического перехода

6 ноября к концу дня мы подготовили еще полмили дороги и начали выводить вперед машины на казавшийся нам относительно свободным от препятствий участок, как вдруг раздался перекатывающийся гул, похожий на подземный гром; одновременно вся снежная поверхность содрогнулась и плавно опустилась, так что шедшим на лыжах впереди машин захотелось очутиться где-нибудь в другом месте. Затем на наших глазах впереди по обе стороны дороги, в непосредственной близости от машин появились два огромных отверстия длиной 30—40 и шириной 12 футов. Машины остановились! Вызванные ими вибрации заставили провалиться снежную перемычку через трещины впереди нас; но вдоль опробованной шестами

дороги перемычка устояла. После дополнительного осмотра Дэвид Пратт осторожно пошел вперед со своим «Уизелом», за ним последовал сноу-кэт; однако, пройдя 50 ярдов, «Уизел» внезапно провалился на снеговой перемычке толщиной 6 футов и повис в опасном положении, удерживаясь на самой передней части корпуса и коротком куске гусеницы сзади. Будь трещина на шесть дюймов шире, «Уизел» полетел бы стремглав вниз и повис бы на канате, связывающем его с идущим позади сноу-кэтом.

К полуночи, когда «кэт» вытащил машину Дэвида назад, была неполная белая тьма, и все очень устали. Поэтому лагерь разбили тут же, среди зияющих открытых трещин, возникших от прохода наших машин.

На следующий день партия наконец вышла из этого неприятного участка, но 8-го, днем, пробившись через поля с высокими застругами, внезапно оказалась на участке с широкими трещинами-ущельями. Хотя некоторые из них имели в ширину до 100 футов, но они, видимо, были хорошо заполнены снегом, и мы успели пересечь несколько таких ущелий раньше, чем осознали, что они здесь существуют. Разбили лагерь, чтобы исследовать местность впереди. Вдали видна была странная линия снеговых холмов; из воздушной разведки я знал, что это гигантские сугробы снега в поясе разломов, который у нас назывался «выстроившимися в порядок трещинами». Утром Дэвид Стреттон и я ушли вперед на лыжах на поиски наилучшего прохода, а Дэвида Пратта и Джоффри Пратта оставили искать свободную дорогу через оставшиеся трещины вблизи лагеря.

Пройдя 3, 5 мили, мы достигли весьма внушительного ряда снежных холмов, выступающих на 80 футов над окружающей поверхностью. К нашему удивлению, через немногие видимые щели можно было легко переехать, а взобравшись на один из холмов, мы

увидели проход на ту сторону ряда. Между всеми холмами были громадные, казавшиеся бездонными ямы. Многие из них имели 20—30 ярдов в поперечнике, что указывало на размеры трещин, скрытых под большими сугробами. Дэвид и я быстро вернулись на лыжах к машинам, пройдя туда и обратно 8 миль, и люди связали машины в цепь, чтобы спокойно преодолеть первые четверть мили, пока трещины, зияющие близ лагеря, останутся позади. Затем машины порознь поехали по лыжному следу через зону холмиков и разрывов и опять связались канатами, чтобы пересечь несколько заполненных снегом трещин-ущелий шириной около 50 футов.

Миновав все эти рискованные места, колонна свободно проехала четыре мили и подошла к первым трещинам зоны больших разломов, лежащей у нунатаков Уичавей. Уже несколько дней были видны эти скалы, выступавшие над горизонтом, затем они стали отдельными горами, а теперь приковывали к себе наше внимание, так как загромождали дорогу на юг. Лагерь разбили всего в двух милях от скал, но между нами и крутыми склонами ледников, по которым нам еще предстояло отыскивать дорогу, лежала устрашающая масса трещин и беспорядочных нагромождений льда.

Единственно приемлемый уклон был, по-видимому, у склона, лежащего между двумя самыми восточными нунатаками, и к этому леднику мы и начали искать дорогу.

Вместе с Дэвидом Стреттоном под порывами холодного ветра я отправился на лыжах к самому восточному из нунатаков, а Дэвид Пратт и Джоффри пошли дальше, на запад. Сначала казалось, что дорога будет легче, чем мы предполагали, ибо «торосы» шли как будто рядами, а трещины между ними были старые, хорошо заполненные. Но к несчастью, такая картина сохранялась недолго, и, оставив лыжи, Дэвид и я стали

блуждать в фантастическом лабиринте «торосов» обнаженного синего льда, но все возможные проходы для машин упирались в путаницу гребней и трещин. Стало ясно, что этот участок необходимо увидеть сверху, чтобы судить о том, куда лучше направиться.

Намереваясь подняться на ближайший нунатак, мы направились прямо к нему, но у его подножия, не дойдя до морены, увидели, что нам нужно спуститься на 100 футов по обрывистому участку синего льда, по которому, очевидно, никакая машина не смогла бы двигаться. Спуститься вниз пешком было довольно легко, и, в то время как я осматривал морены и обломки пород, Дэвид, взобрался на верхушку нунатака, чтобы изучить сверху проблему трещин. Когда он возвратился и сообщил, что в нескольких милях к западу есть, по-видимому, свободный промежуток, подошли оба Пратта и сказали, что им не удалось найти дорогу. Вместе мы вскарабкались по склонам осыпи, потом пошли по леднику между нунатаками, направляясь к нашему «промежутку», и увидели, что здесь есть дорога, но, конечно, не легкая, и придется перевести машины на 5 миль к западу, чтобы сделать заход с этого направления.

Вечером этого дня наша партия разбила лагерь среди первых трещин у входа в «промежуток», но утром ветер, порывы которого доходили до 20 метров в секунду, закутал всю местность общей метелью, сделал совершенно невозможной разведку маршрута и заставил нас весь день сидеть в палатках. На следующее утро пришлось снова заняться хорошо знакомым нам процессом зондирования и к половине четвертого был установлен приемлемый маршрут к подножию ледника, идущего вверх между нунатаками. Хотя мы и считали, что некоторые места явно «рисковые», но выбора у нас не было. К счастью, вся эта область состояла из очень твердого льда, на поверхности которого ясно была

видна большая часть трещин, и, что еще важнее, вместо привычных для нас мягких стенок трещин здесь был настоящий сплошной лед.

Когда связанные в цепь машины двинулись, я ушел вперед на лыжах: надо было удостовериться, что «Уизел» Дэвида направляется как надо и будет проходить через плохие места под прямым углом, а Дэвид Стреттон шел на лыжах впереди меня ярдов на тридцать, следя за нашими стрелами и другими отметками, сделанными на снегу, чтобы обозначить выбранный днем курс. Продвигаясь на скорости две мили в час, мы были очень довольны, что наш маршрут оказался безопасным, и, проехав полторы мили, благополучно подошли к торчащему вверх массиву льда, который называли Обелиском. От этого места оставалось лишь несколько сот ярдов до подножия ледника, идущего вверх к нунатакам, но даже этот участок и первые полмили самого ледника были испещрены трещинами. Тут, как будто с неохотой выпуская нас, перекрытие последней трещины на леднике Рековери провалилось, и в первый раз сноу-кэт захватило так, что один понтон с гусеничной цепью повис над дырой.

Оба Дэвида стали на понтон и повернули его в нормальное положение, после чего Джоффри смог, подвигаясь вперед дюйм за дюймом, снова выехать на твердый снег.

Спустя полчаса машина, перейдя последнюю трещину, спокойно ехала по сплошной поверхности между возвышающимися над ней нунатаками. Какое облегчение все чувствовали, снова двигаясь по твердой почве, уверенные, что впереди 30 миль свободной дороги до Саут-Айса.

В этот вечер лагерь разбили на высоте 4000 футов, менее чем в одной миле от ближайших скал, но у меня не было времени побывать на них. Несмотря на заступы высотой до 2 футов 6 дюймов, тянувшиеся поперек

дороги и ограничивавшие нашу скорость двумя — четырьмя милями в час, я рассчитывал закончить поход на следующий день, 13 ноября.

Приближаясь к Саут-Айсу, мы поговорили с ним по радио, и Хэл Листер вышел на лыжах нам навстречу. Вскоре мы увидели на горизонте черную точку, то появляющуюся, то исчезающую, когда мы опускались в ложбины или поднимались на вершины гребней. И вдруг Хэл показался перед нами совсем близко из-за верхушек гребней. Но этот великолепный момент встречи был несколько испорчен тем, что на «Уизеле» Дэвида кончилось горючее, а Хэл упал и барахтался, размахивая руками, так как его лыжи зацепились за заструг. Когда все пришло в порядок, машины загромыхали по последним 3, 5 милям к Саут-Айсу, где нам навстречу поспешил другой житель станции — Ханнес Лагранж под возбужденный визг двух собачьих упряжек, привязанных неподалеку от засыпанного снегом домика.

Нам понадобилось 37 дней, чтобы пройти 400 миль и добраться до Саут-Айса. Назад, в Шеклтон, мы долетели за 2, 5 часа! Через девять дней мы начали все сначала!

## **Глава 14**

# **Весенние и летние походы с базы Скотт**

В то время как в Шеклтоне весь сентябрь плохая погода не давала нам начать походы, а выйти в разведывательный поход в Саут-Айс и начать исследования хребта Шеклтона удалось только в октябре и ноябре, партия моря Росса смогла предпринять санные поездки в сентябре, а более далекие летние походы — уже в октябре. Сэр Эдмунд Хиллари дает ниже описание деятельности партии моря Росса.

Весенние походы начались в первых числах сентября. Первыми отправились Марш и Уоррен с одной собачьей упряжкой; их путь лежал на мыс Ройдс, где Уоррен собирался наняться геологическими изысканиями. Партия выехала с базы Скотт 9 сентября и закончила свою 25-мильную поездку по морскому льду в тот же день. Это было весьма успешное предприятие, показавшее, как хорошо перенесли зиму собаки. На следующий день я выехал с базы с тракторным поездом — три трактора «Фергюсон» тянули за собой новый груз — «фургон», или «камбуз», как мы его называли, и еще четверо саней, нагруженных продовольствием и горючим; общий вес груза равнялся шести с половиной тоннам. Поход должен был стать испытанием в естественных условиях зимней работы на транспортных машинах.

Мы пересекли залив Мак-Мердо по морскому льду и заночевали в лагере, разбитом у подножия островов Дейли. Перейдя через самый большой из островов, я с интересом отметил наличие плоской прибрежной

полосы на его северном берегу, вероятно достаточно широкой, чтобы поставить на ней один-два домика. В нескольких ярдах от этой прибрежной полосы можно было ехать на тракторе по гладкому льду. В условиях начала сезона казалось, что острова Дейли предоставляют определенные возможности для устройства базы, да нам и рекомендовали использовать их. Но было также очевидно, что лучи теплого летнего солнца, отражаясь от окружающих черных скал, создадут такое же непроходимое болото, о каком наши наблюдатели сообщали в прошлом году. После неудобной ночи в тесном «камбузе» утром все охотно двинулись дальше, хотя было сыро и холодно. Невозможно было не мерзнуть, проезжая мимо высоких ледяных утесов ледника Блу и по морскому льду вдоль ледника Бауэрс к конечному пункту — мысу Баттер. Осмотрев склад, оставленный нами здесь прошлой осенью, я нашел его нетронутым и почти свободным от снега; добавив еще полторы тонны из запасов на санях, мы разбили лагерь на гладком морском льду. Погода, временами облачная, с ночными температурами около — 35°, теперь изменилась к лучшему, дни стали ясными, солнечными.

Я хотел еще раз побывать на леднике Феррара и убедиться, что решение отказаться от маршрута по этому леднику, принятое мной, когда он был покрыт зимним снегом, верно и сейчас. Я все еще был готов изменить свой план похода на юг и воспользоваться более коротким маршрутом по леднику Феррара, если бы выяснилось, что сейчас это осуществимо. От мыса Баттер наши тракторы ехали по нетронутым участкам льда, перерезанного полудюжиной приливных трещин, и без затруднений достигли конца ледникового языка. Разбив лагерь, мы оставили там тракторы и дальше пошли пешком, чтобы обследовать подходы к леднику; они оказались довольно тяжелыми со всех сторон.

Пройдя 6 миль вверх по леднику, на обнаженной поверхности которого нигде не было скоплений снега, я окончательно убедился, что для наших целей этот маршрут неприемлем. На леднике Феррара к нам присоединились Миллер, Марш, Карлайон и Уоррен со своими собачьими упряжками; эти люди произвели независимо от нас исследование возможностей ледника как дороги для езды на собаках. Они тоже решили, что он для этой цели не годится. Мы пришли к общему выводу, что нельзя считать этот маршрут невозможным для собак или очень прочных транспортных машин, но что затраты времени и повреждения оборудования сделают использование этого пути дорогим и бесполезным предприятием. Ну а когда пригреет летнее солнце и ледник покроется лужами талой воды и бегущими по поверхности потоками, он станет практически непроходимым.

Тракторы и собачьи упряжки двинулись на север вдоль берега отдельными группами. У мыса Гнейскопф тракторная партия устроила основательный склад собачьего пеммикана и людских рационов для использования их впоследствии нашей северной партией. Затем повернули обратно и, так как нагрузка стала легкой, набили тюленей на корм собакам и возвратились на базу Скотт, пройдя в этом походе 150 миль. Собачьи упряжки Миллера прошли берегом дальше, за мыс Гнейскопф. Они попали в сильную снежную бурю, но переждали ее с полным удобством в палатках и возвратились на базу, закончив поход отличным для одного дня пробегом в 32 мили за 7 часов.

За это же время наши люди совершили еще два похода. Брук и Ганн давно хотели побывать в неисследованном районе начала ледника Блу. На прочных гренландских санях они проехали со своей собачьей упряжкой по очень неровному льду в нижней части этого ледника и пробились к верхним участкам его

течения. Плохая погода мешала им работать, но они смогли провести некоторые нужные топографические и геологические работы и очень удачно заполнили небольшое белое пятно на карте. Интересы нашего биолога д-ра Болхэма были направлены в другую сторону. Он хотел посетить колонию императорских пингвинов на мысе Крозье, чтобы исследовать, как она изменилась со времени посещения ее д-ром Вильсоном в 1911 году. Айрс и Дуглас на двух собачьих упряжках, сопровождаемые Сэндфордом, одним из ученых группы Международного географического года, отвезли Болхэма по шельфовому леднику Росса на мыс Крозье. Их преследовали плохая погода и свирепые ветры, но в конце концов они добрались до назначенного места. Из последнего лагеря они отправились дальше пешком, и, следуя по опасной дороге у подножия скалистых утесов, им удалось перебраться через торосы и достигнуть колонии. Болхэм нашел ее в процветающем состоянии и сильно разросшейся по сравнению с той, какая была 46 лет назад.

Во всех этих походах полевые партии поддерживали постоянную связь по радио с базой Скотт и получали поддержку от наших самолетов, приземлявшихся около них всегда, когда это было возможно.

На последней неделе сентября все наши полевые партии возвратились на базу. Они приобрели бесценный опыт и выполнили много полезной работы. Собачьи упряжки и каюры были теперь в самой лучшей форме, готовые к главным походам. Мы научились многому в эксплуатации наших модифицированных тракторов и решили внести существенные изменения во внутреннее расположение и тепловую изоляцию «камбуза». Пожалуй, самым важным была разработанная нами техника путешествий, сводившая к минимуму затраты времени на выход утром и на остановку на ночь, что

могло позволить сэкономить ценные дни во время дальнего похода на юг.

Последние дни сентября и первые дни октября работа шла лихорадочно: заканчивались приготовления. 1 октября нашу оторванность от внешнего мира нарушил прилет трех американских самолетов с лыжными шасси, совершивших дальний перелет из Новой Зеландии, и все наслаждались первой за много месяцев почтой. Брук совершил долгий полет с Клейдоном на «Остере» вдоль берега Земли Виктории, чтобы исследовать возможность подъема на полярное плато по одному из северных ледников. Он сообщил, что и ледник Моусона, и ледник Фрая, по-видимому, слишком изрезаны трещинами, чтобы можно было надеяться на успешный проход по ним, однако ледник Маккая обещал хотя и извилистый, но возможный маршрут. Поэтому наши планы строились исходя из того, что Северная партия воспользуется ледником Маккая.

В пятницу 4 октября был довольно противный день с сильным ветром и температурой — 30° — неприятные условия для езды на собаках. Но Северная партия Брука торопилась начать поход, и в 11 часов утра они запрягли собак в нагруженные сани, попрощались и двинулись во мглу. Км повезло, они вовремя покинули базу: там начался период, когда в последнюю минуту все не ладится, возникают неприятные заботы, внезапные неожиданные затруднения, одолевающие Всякую партию как раз перед отправлением. Одно время казалось, что придется отложить походы на несколько недель, так как не готовы машины, не нагружены сани и во всяком случае некого посадить водителем на последний трактор. Но все стало на свое место в последнюю минуту. Не хватало только рабочей силы. Бейтса пришлось оставить на несколько дней на базе, чтобы генераторы продолжали работать, и вместо него

должен был пойти с нами Болхэм. В понедельник 14 октября, днем, в половине шестого, Эллис, Малгрю, Болхэм и я завели свои четыре машины, прицепили тяжело нагруженные сани, помахали на прощание товарищам и медленно выехали из базы Скотт. Все знали, что коллеги от души желают нам успеха, но в действительности мало верят в то, что мы уйдем далеко; и на базе Скотт, и у наших соседей-американцев сложилось мнение, что нам не удастся проникнуть на шельфовый ледник Росса дальше чем на 50 миль. Конечно, наши переделанные и потрепанные «Фергюсоны» не внушали доверия случайному наблюдателю, но я думал, что надежность этих машин и простота ухода за ними в какой-то степени уравновесят их неспособность работать на мягком снегу так, как работают сноу-кэты и «Уизелы».

Начало похода не сулило успеха. Тракторы с трудом преодолели район торосов, образовавшихся там, где шельфовый ледник Росса впадает во льды залива, затем вышли на поверхность самого ледника. Но с общим грузом в 10, 5 тонны наше движение по мягкому снегу не ладилось. Всего в пяти милях от базы мой трактор резко остановился. Оглянувшись, я увидел, что одни сани провалились в трещину и наклонились под угрожающим углом. Это была неприятная неожиданность: я не ожидал встретить трещины на столь раннем этапе. Сдвинуть нагруженные сани было невозможно, и пришлось снять по одной все 12 бочек с горючим, поддерживая в то же время натяжение сцепки саней с помощью трактора, чтобы не дать им завалиться дальше. Лишь через несколько часов мы были готовы снова двигаться. В первый день лагерь разбили на ночь всего в шести с половиной милях от базы Скотт, считая по прямой линии.

На следующее утро была мягкая погода с температурой всего — 25°. Мы выехали, надеясь на

хороший дневной переход, но немедленно начались неполадки: сначала один трактор, потом другой глубоко погрузились в мягкий снег. За первые два часа машины прошли всего одну милю. Пора было принять решительные меры, так как мы не могли себе позволить слишком большую задержку на этой ранней стадии похода. Я решил свалить с саней восемь бочек горючего и оставить их на снегу. Это уменьшение нашего груза на полторы тонны составило как раз такую разницу, которая позволяла нам продолжать путь, и к концу трудного дня езды наши тракторы прошли 23 мили. Главной нашей заботой были большие области трещин, расходящиеся от оконечностей возвышенности Уайт и утеса Минна. Обе эти области, хорошо известные со времен Скотта, всегда причиняли нам большие неприятности. Уже первая разведка на собаках оказалась в трудном положении среди этих трещин, и даже Миллер и Карлайон в своей поездке к Скелтонскому складу пересекли несколько таких участков, хотя предприняли далекий объезд, пытаясь избежать их. Я решил сделать еще больший крюк на тракторах, помня о том, что нам нельзя все же заходить слишком далеко, чтобы не попасть в район трещин, идущих от мыса Крозье.

В течение нескольких последующих дней держалась температура около  $-35^{\circ}$ , но было тихо и солнечно, так что езда была очень приятной. Поверхность улучшилась, и, несмотря на довольно частые механические неполадки на «Уизеле», нам удавалось проходить ежедневно более 30 миль. Два ведущих трактора шли связанные канатами (предосторожность, принятая из-за трещин), и я, делая далекий объезд сначала на юг, а потом на запад, тщательно следил за их движением. Около утеса Минна машины попали в область высоких заструг, но поверхность снега была довольно твердой; модифицированные «Фергюсоны» всю пользовались улучшенной тягой, и «Уизелу» приходилось очень

стараться, чтобы не отстать от них. Мы обогнули утес Минна с облегчением: это значило, что нам удалось благополучно избежать все трещиноватые участки и можно хотя бы короткое время отдохнуть.

В «Уизеле» все время приходилось устранять неполадки; очевидно, требовался ремонт важных частей. Я сожалел, что недостаток времени не позволил нам произвести капитальный ремонт двигателя зимой. Находясь теперь примерно в 50 милях от Скелтонского склада, мы решили попробовать сделать бросок к нему, предполагая произвести там ремонт. В течение 13 часов машины непрерывно шли вперед, к высоким вершинам гор Уэстерн и выводу ледника Скелтона. Мы шли всю ночь, и полуночное солнце, которое теперь было как раз над горизонтом, светом и тенью выпукло обрисовывало волны заструг. Уши наши привыкли к монотонному гудению двигателей, мороз проникал сквозь теплую одежду на пуху, а мы сидели согнувшись над рулем в наших нетопленных кабинах. После трех часов такой езды чувствуешь себя слишком измученным, чтобы продолжать путь; сидя в теплом «камбузе», все четверо наскоро варили себе чашку горячего какао и еду, чтобы подкрепиться. А потом опять гнали вперед. Я настороженно следил, не появились ли уже две группы больших трещин, охранявших с обеих сторон вход в ледник Скелтона, и сделал большой зигзаг, чтобы обеспечить проезд прямо между ними.

20 октября в 6 часов утра машины уже ехали, подпрыгивая по твердой бугристой поверхности, под утесами острова Тилл, находящегося у южной стороны ледника. Впереди, на белом пространстве ледника, появилась крохотная черная точка. Накануне на ледник были переброшены по воздуху Миллер, Марш и Бэйтс с двумя собачьими упряжками, и ясно было, что эта точка — их лагерь. Тракторы прогремели последние несколько миль на максимальной скорости, и вскоре послышался

вой собак, почуявших наше приближение. В 7 часов машины подъехали к Скелтонскому складу, и я с удовлетворением констатировал, что за нами первые 180 миль. Это была счастливая минута. Поздоровавшись с товарищами, мы согревались чашками горячего чая, которые они совали нам в руки.

Два дня Бэйтс и Эллис возились с «Уизелем». Они обнаружили, что сломался валик привода распределителя, и казалось просто чудом, что удалось пройти последние 50 миль. Над машиной водрузили грубо сколоченную треногу из деревянных балок, которые были взяты с базы на случай,

если потребуются операции по извлечению машины из трещин. На треногу повесили блок с цепью, и, когда двигатель отсоединили, его снесли с рамы, чтобы добраться до сломавшейся части. Вынули поломанный валик, и Бэйтс починил его. Затем снова поставили двигатель на место. Нам повезло, что эта большая операция производилась в сравнительно мягкую погоду, иначе работа была бы мучительной. Пробная поездка на «Уизеле» показала, что двигатель работает удовлетворительно, но обнаружилось несколько второстепенных неисправностей, в том числе поломка пружины; поэтому необходимо было еще задержаться.

Утром 22 октября Миллер и Марш нагрузили свои сани, запрягли собак и отправились вверх по леднику. Поздно днем мы закончили ремонт и около 5 часов тоже выехали. Впереди постепенно повышался шедший широкой дугой ледник, и, хотя было известно, что у подножия высоких скалистых обрывов тянутся вдоль обеих сторон долины непрерывные трещины, я рассчитывал на основании сообщений осенней партии, что середина ледника, по крайней мере первые 25 миль, от трещин свободна. Поверхность оказалась очень твердой и крайне неровной. Транспортные машины и сани ломались и корежились, но «Фергюсоны» были

здесь в своей стихии, и каши машины покрыли за четыре с половиной часа 18 миль до лагеря отряда с собачьими упряжками. У Миллера и Марша был горячий день: несколько раз они скатывались с саней, вылетали из них от толчка на скользкую поверхность и влезли наконец в спальные мешки до предела усталыми. Когда мы разбили лагерь рядом с ними, нас настигла непогода, и очень сильный ветер, гнавший снег, закрыл от нас все вокруг.

24 октября было днем отдыха, так как туман, снег и внезапные свирепые порывы ветра со скоростью до 25 метров в секунду делали всякую езду невозможной. Из-за полной белой тьмы ходить вокруг лагеря было рискованно: это приводило несколько раз людей к падению из-за невидимых заструг. Следующее утро оказалось уже не столь плохим, но ветер продолжал дуть. Однако к полудню погода значительно улучшилась, и я решил свернуть лагерь и двинуться дальше. В час дня выехали собачьи упряжки и скоро скрылись в облаках возобновившейся метели. Тракторы вышли на полчаса позже и тоже, едва пройдя 100 ярдов, оказались окутанными слепящей пеленой снега. Поверхность была крайне неровной, мы плохо разбирали, куда идем, но упорно продолжали ехать и в первый час покрыли пять миль. Пройдя это расстояние, машины вышли на чистый лед в средней части ледника Скелтона, и здесь на нас во всю мощь навалился ветер. Устоять на скользкой поверхности, если не держаться крепко за трактор или сани, было невозможно, но силу этого ветра искупала та особенность, что метель стала уже не столь густой и время от времени на короткий миг открывались вершины.

Мы не видели Миллера и Марша, и я несколько беспокоился, все ли у них благополучно. Я проехал немного назад, чтобы поискать их, но скоро убедился, что шансы найти их ничтожны. Я решил, что они,

должно быть, сделали остановку и разбили лагерь где-то позади нас. Ветер дул вниз по леднику, наш маршрут пролегал прямо против ветра, но это была единственная дорога, по которой было возможно двигаться по ледяной поверхности. Мои спутники согласились продолжать путь в этих крайне неприятных условиях. Два часа мы боролись с пургой. Вершины вокруг виднелись настолько, что можно было ориентироваться по ним. Ветер стал умереннее, и это, к счастью, совпало с моментом, когда мы вошли в область трещин. Они были ясно видны на твердой поверхности, но ширина их редко превышала два или три фута. объезжать их оказалось невозможным, и машины продолжали двигаться извилистым путем, пересекая трещины в самом узком месте. Иногда перемычки выдерживали тяжесть наших тракторов, ко обычно водитель чувствовал сильнейший толчок и благополучно оказывался на той стороне, оставив позади себя зияющую дыру. Хотя было ясно, что трещины не в состоянии поглотить трактор, но все-таки такая езда порядком изводила нас, и все обрадовались, когда, пройдя несколько миль, оставили трещины позади и начали спокойно подниматься кверху. Лагерь разбили в 8 часов на твердом снегу, покрыв 19, 5 мили . Ветер к этому времени упал до свежего бриза, и мы могли оценить великолепие картины окружающих гор.

Впереди простиралась самая крутая часть ледника. Главный поток льда спускался огромным ледопадом налево от нас, а справа, следуя кружной дорогой, можно было подниматься по гораздо более пологой его части. Ледник высился двумя громадными ступенями, которые мы назвали Нижним и Верхним маршами лестницы, а в середине лежал довольно плоский участок, и его назвали Площадкой. Я знал, что если снег на крутых участках окажется очень мягким, то он сильно задержит нас, хотя я твердо решил добираться доверху и если понадобится, то с помощью лебедки. Утром наш выход

запоздал из-за сильного ветра и густой метели, но в 1 час 30 минут дня машины двинулись и начали с трудом взбираться наверх. К нашей радости, поверхность оказалась не слишком мягкой и давала машинам возможность развить удовлетворительную тягу. Объезжая трещиноватые участки, тракторы устойчиво набирали высоту, и только на самых крутых склонах пришлось перевозить грузы «челноком». Яркое солнце, чистое небо, легкий ветер и великолепный вид — счастливое сочетание, и, несмотря на напряженность, неизбежную при езде на машинах по изрезанной трещинами местности, мы по-настоящему наслаждались всем этим. К концу дня машины прошли Нижний марш. Лагерь разбили на Площадке, на высоте 2680 футов . За день машины покрыли расстояние 12 миль .

Я все еще несколько беспокоился о Миллере и Марше и о их собачьих упряжках, так как большую часть рационов везли мы. Поэтому я решил подождать на Площадке, пока они нас не догонят. Остановка дала нам превосходную возможность выполнить те бесчисленные малые работы и на машинах, и на санях, которые всегда откладывались.

Все же я почувствовал громадное облегчение, когда во второй половине дня услышал веселые крики каюров, медленно въезжавших в лагерь. Как я и подозревал, они были вынуждены разбить лагерь вскоре после того, как расстались с нами во время бури. К их крайнему огорчению, наши тракторы прошли мимо в 30 футах от них, но мы их не заметили, а затем машины исчезли в метели. Они двое с трудом поставили палатку в завывавшей кругом снежной буре, и прошло много часов, пока они оказались хорошо укрытыми от нее. Когда непогода утихла, упряжки очень быстро догнали нас.

Наше настойчивое стремление быстро идти вперед еще раз потерпело неудачу. Резкое повышение

температуры до  $-18^{\circ}$  сопровождалось снегопадом и влажным туманом в течение целого дня. 28 октября я поставил будильник на 4 часа 15 минут утра, чтобы выйти рано, но стоял еще густой туман. В течение следующего часа погода немного улучшилась, и мы стали готовиться к выходу. Условия погоды были невыносимые: сплошная облачность и полная белая тьма. К тому же отрезок пути впереди нас был самым трудным из всех и требовал искусного маневрирования, чтобы избежать частых и обширных трещиноватых участков. Но мы уже и так задержались, и я считал, что с идущими впереди собачьими упряжками при общей осторожности люди не подвергаются большой опасности.

Собаки выехали в восемь, а тракторы часом позже. Весь день мы неуверенно ползли по невидимой поверхности: скалистые обрывы появлялись и исчезали, дорога все время держала нас в напряжении и тревоге. Миллер и Марш великолепно работали на собаках, и хотя они скоро исчезли из виду, но машины шли по их надежным следам много миль; впрочем, из-за белой тьмы приходилось часто слезать с трактора и приглядываться к снегу, чтобы различить колею. Мы потеряли их след около горы Степасайд-Спер и двинулись дальше на собственный страх. В тумане по обе стороны пути виднелись участки трещин, но наши машины продолжали осторожно продвигаться. Видимость еще ухудшилась, и я уже было решил разбить лагерь, когда заметил флаг, оставленный партией на собаках. Мы пошли дальше, перевозя грузы «челноком» на более крутых участках, и наконец вышли из Верхнего марша на склон, переходящий далее в фирновое поле ледника Скелтона. Впереди показалась черная точка, и через час наши машины уже стояли рядом с палаткой каюров на высоте 5000 футов. День был трудным, но самое худшее осталось позади, и я

чувствовал удовлетворение, зная, что маршрут оказался вполне годным для тракторов.

Ночью ветер опять посвежел, к тому же стоял жестокий мороз. Утром условия погоды делали невозможной езду на собаках, и я решил выехать на тракторах, так как считал, что на некоторое время мы избавились от трещин. Езда прямо против ветра и при густо падающем снеге, уничтожавшем всякую видимость, была неприятным делом, особенно при температуре около  $-35^{\circ}$ . За три часа машины взобрались наверх по последнему из крутых склонов и шли быстро по слабому уклону фирнового поля. Ветер значительно ослабел, и снова светило солнце. В половине третьего в небе послышался рев — это Клейдон на «Бивере» пролетел над нами. В следующее мгновение сверху упал мешок, и все ринулись подбирать почту. Клейдон сообщал, что он только что высадил Айрса и Карлайона около «слада „Плато“ и что они там разбили лагерь, в котором у них несколько собак. Остальные собаки и оборудование будут доставлены по воздуху, когда позволит погода. Это были великолепные новости. Клейдон с ревом пронесся назад, направляясь на базу Скотт, а наши машины поехали дальше, к краю фирнового поля.

В течение еще двух дней мы испили полную чашу сильных ветров, метелей и морозов, втаскивая наверх грузы по твердому неровному склону, ведущему от фирнового поля ледника Скелтона на полярное плато.

30 октября при температуре  $-36^{\circ}$  и порывах ветра, достигающих 25 метров в секунду, удалось пройти только две с половиной мили, борясь за каждый дюйм продвижения. Но утро 31 октября было хорошее и солнечное, а термометр поднялся до  $-30^{\circ}$ . Нам пришлось проделать трудную работу, чтобы привести в движение наши машины после плохой ночи с ветром и снегом, но в 11 часов они уже были в пути. Я

воспользовался тем, что небо очистилось, чтобы определить наше положение по окружающим вершинам и солнцу. Хорошо, что я успел это сделать, так как после короткого пробега тракторы попали в неприятный туман при ветре, однако все же могли продолжать езду по неровностям заструг. Трудно было держаться правильного курса, но я знал, что машины быстро приближаются к лагерю Айрса и Карлайона. Когда туман рассеялся, я с удовлетворением увидел впереди, в нескольких милях, их палатку. Вскоре наша партия уже ставила палатки рядом с ними; первый большой этап нашего похода закончился. Мы находились в 290 милях от базы Скотт, на полярном плато, на высоте 8200 футов, и все наши машины были пока в полном порядке. Тракторы не обманули наших надежд и более чем оправдали наши зимние труды. Редко бывало, чтобы я испытывал большее ощущение успеха.

Хотя мы покрыли расстояние почти 300 миль, но все еще были всего на 10 миль ближе к Южному полюсу, чем база Скотт, так как двигались на запад. Однако машины доставили к складу «Плато» 18 бочек бензина и достаточное количество продовольствия и керосина, чтобы обеспечить все летние операции. Машины прошли так хорошо, что я, не колеблясь, решил идти на них дальше на юг; наше положение было теперь прочным, потому что, случись авария с «Бивером», у нас уже сейчас имелось достаточно горючего с собой, чтобы доехать по меньшей мере до склада «480» и оборудовать его, снабдив всем, что требуется.

Я решил выехать из склада «Плато» с полным грузом на прицепных санях тракторов. Поэтому Клейдон и Крелфилд начали перебрасывать сюда по воздуху груз за грузом: бензин, масло, пищевые рационы для людей, собачий корм для партии Фукса и для нашей. Плохая погода постоянно мешала полетам; сильная облачность означала большой риск, так как при каждом полете

самолет должен был пройти над горами Уэстерн высотой 13 000 футов . В моей тракторной партии произошло неприятное событие — двух ее членов постигли несчастные случаи, правда не очень серьезные: Малгрю сломал несколько ребер, а Эллис растянул связки на спине. Пришлось эвакуировать их обоих на базу. Должен был вернуться также и Болхем, чтобы продолжать свои биологические исследования. Вместо них прибыли Гоун и Райт, но и с ними мы имели лишь самый минимум людей — четырех водителей для четырех машин.

8 ноября четыре собачьих упряжки, которыми правили Миллер, Марш, Айрс и Карлайон выехали из склада «Плато». Как потом оказалось, они были очень тяжело нагружены, слишком тяжело. Чтобы продвигаться по мягкому снегу, они были вынуждены свалить большую часть своих грузов и оставить их на снегу — там их подберут тракторы. Каждый день они сообщали по радио о своем продвижении, которое шло медленно и требовало больших усилий. Несмотря на легкую нагрузку, езда по глубокому мягкому снегу была очень трудной; тяготы эти усугублялись ветром и температурой около — 40°. Вечером пятого дня партия разбила лагерь в 47 милях от склада, то есть проходила в среднем меньше 10 миль в день. В этот же вечер выехала и наша партия на тракторах. Мы тащили за собой общий груз в 11 тонн и едва могли с ним двигаться. Тракторы проползли 4, 5 мили , а затем засели на склоне, ставшем более крутым. Ничего не оставалось, как переправлять груз «челноком». К 15 ноября было пройдено всего 35 миль , и, чтобы покрыть даже это расстояние, машины сожгли большое количество бензина. Мягкий снег плюс потеря мощности, вызванная высотой местности, оказывались почти непреодолимыми для «Фергюсона». «Уизел» нес теперь большую нагрузку. На одном этапе «Уизел» тянул за собой пять тонн, в то время как три «Фергюсона»,

связанные в цепь канатами, тянули общий груз в 6 тонн. Наше потребление бензина было таким высоким, а продвижение столь медленным, что одно время казалось, будто поход на юг окончится позором. Но к нашему облегчению, когда машины повернули на юго-запад, поверхность удивительно улучшилась и тракторы «зажили новой жизнью».

Теперь мы, видимо, шли вдоль края большого бассейна с очень постепенным уклоном на восток к шельфовому леднику Росса. Следуя совету отряда на собачьих упряжках, я отклонился немного к западу от их маршрута и с успехом избежал нескольких тяжелых участков с трещинами. Поверхность была преимущественно твердая, обдута ветрами, с бугристыми застругами, и нас непрерывно терзали сильный западный ветер и густой поземок. Температура при этом все время держалась ниже — 30°, и езда на наших плохо защищенных тракторах — нелегкое дело. Твердая поверхность была удобна, и тракторы начали проходить по 30 миль в день, но тяжело нагруженные сани ломались на неровностях.

19 ноября мы прошли в нескольких милях к западу от отряда, следующего на собачьих упряжках (плохая погода задержала его даже больше, чем нас), и продолжали быстро идти вперед. В течение нескольких дней наша партия пробиралась вперед при отвратительной погоде и по чрезвычайно неровной дороге, большую часть времени вслепую; однако нас очень подбодрило то, что удалось избежать всех участков, наиболее изрезанных трещинами. Но надеяться, что мы избежали их совсем, значило бы питать чрезмерные надежды. Ранним утром в воскресенье 24 ноября два наших трактора проломали перемычки над огромными трещинами и избежали катастрофы только по необычайно счастливой случайности. Мы обнаружили, что находимся в центре

очень неприятного района, и отступили с большой осторожностью.

Никаких происшествий больше не случилось, машины только проломили перекрытия многих менее эффектных трещин. Мы направились на запад, пытаюсь найти безопасный объезд, но освещение совершенно не давало контрастов, и наша партия застряла в другой группе трещин; две машины оказались на одной стороне 10-футовой щели, а две — на другой; между ними была очень ненадежная перемычка. Так как все основательно устали, то заночевали тут же, где стояли. На следующее утро видимость улучшилась, и, освеженные отдыхом, мы без труда разметили флажками дорогу через широкую полосу трещин. Ведя машины по этому маршруту, водители испытали несколько неприятных толчков, продавливая отверстия в некоторых перемычках, но все обошлось без серьезных последствий, и вскоре тракторы уже опять ехали по превосходной поверхности и, по нашим расчетам, быстро приближались к месту, где, как было намечено, должен будет находиться склад «480».

25 ноября, в 6 часов 30 минут вечера, мы достигли участка, подходившего для посадки самолетов, и решили, что это место нас устраивает. Участок этот находился в 210 милях от склада «Плато», на  $79^{\circ}00'$  южной широты и  $148^{\circ}00'$  восточной долготы.

Время пребывания у склада «480» партия провела с пользой. Основательно осмотрели и проверили тракторы, отремонтировали поломанные сани. В течение нескольких первых дней неблагоприятная погода не давала «Виверу» летать к нам, хотя грузы перебрасывались по воздуху на промежуточный склад, устроенный на шельфовом леднике Росса, у подножия ледника Дарвина. 28 ноября прибыли четыре собачьих упряжки. Теперь они двигались гораздо лучше и за предыдущие 8 дней проходили в среднем 16 миль в день. За ними во второй половине следующего дня

прибыл на «Бивере» Клейдон, который нашел нас без труда, ориентируясь по сигналам нашего маленького пеленгаторного радиопередатчика. Наше авиасоединение переживало период бурной деятельности. Оно не только забрасывало запасы на южные склады, находившиеся на значительном расстоянии от базы Скотт, но доставляло также много продовольствия Северной партии.

Отряд Брука весьма успешно выполнил программу топографических и геологических работ в долинах вдоль морского берега Земли Виктории, пройдя на север до ледника Моусона, а затем приступил к поискам нового пути на полярное плато. На двух собачьих упряжках отряд взошел на ледник Дебенема, оттуда на ледник Миллера и, наконец, преодолевая большие трудности, взобрался вверх по леднику Маккая на плато. Хотя значительная часть похода была трудной, но они прибыли на плато в отличном состоянии. Теперь они ждали, пока «Бивер» доставит им еще продовольствие, чтобы продолжить выполнение второй половины программы — исследование горной цепи с западной стороны.

1 декабря Миллер и Марш выехали из склада «480» с легким грузом и начали разведку дороги к складу «700». Теперь уже было очевидно, что тяжесть похода на юг ляжет на тракторы, и стало возможно выделить две собачьих упряжки на дополнительные топографические работы. Айрс и Карлайон направились на восток, в горы вокруг ледника Дарвина. Клейдон с помощью самолета создал для них вспомогательный склад, и они планировали нанести на карту большой район между ледниками Мьюлока и Варна. Они намеревались закончить свою работу спуском с ледника Дарвина, а затем самолет должен был забрать их с шельфового ледника Росса. Тракторная группа оставалась у склада «480» для приемки грузов, доставляемых воздушным

путем. В общем туда, на склад, доставили для Фукса 11 бочек бензина по 44 галлона и, кроме того, большое количество продовольствия и керосина. Эллис и Малгрю оправились от болезней и снова присоединились к моей партии, а Гоун вернулся на базу. Прибавление еще одного человека из летней партии — Маккензи — довело общую численность моей партии до шести — самая высокая цифра за все время, — и я рассчитывал, что нагрузка водителей машин очень облегчится.

6 декабря «Бивер» доставил последний груз, завершавший укомплектование склада, и в тот же вечер наша партия направилась на тракторах на юг. Твердо решив попытаться увеличить ежедневный пробег, мы вели машины по многу часов в день, и нам удалось за первые два дня покрыть 93 мили. Но такое напряжение оказалось слишком большим для «Уизела», и неприятный, скребущий шум в сцеплении и дифференциале заставил нас ожидать самого худшего. Ценой многочасовой усиленной работы над машиной Байте и Эллис ухитрились держать ее на ходу, но было очевидно, что развязка приближается, а запасные части у нас отсутствовали. Стремясь уменьшить наши нагрузки, я решил ввести промежуточный склад, и на торосистом участке на  $81^{\circ}30'$  южной широты устроил склад «Полдороги» с шестью бочками горючего. Мы находились в 130 милях от склада «480».

Ограничив груз «Уизела» только «камбузом», наша партия устремилась вперед. 10 миль тракторы гремели по твердым ледяным буграм и гребням, и, чем дальше мы шли, тем более убеждались, что находимся в районе, изрезанном трещинами. Несмотря на эти подозрения, провал ведущего трактора через первую снежную перемышку был, как обычно, неприятной неожиданностью; цепляясь за край трещины, машина вылезла на другую сторону, оставив за собой зияющую дыру, ведущую в бездонную глубь. Участок оказался

неприятным, и хотя лишь немногие трещины имели ширину, значительно превосходившую четыре фута, но они были достаточно широкими, чтобы причинять нам большие неудобства и беспокойство. В связке с несколькими товарищами по походу я пошел пешком вперед, отмечая дорогу флажками; чтобы обойти широкие места трещин, нам пришлось идти извилистым путем. Затем мы вернулись и провели машины через этот участок; несмотря на то что я тщательно выбирал перемычки, к моменту, когда последняя машина прошла пояс трещин, позади нас осталась цепь открытых отверстий. Мы затратили восемь с половиной часов на проход через трехмильный участок, и когда в нескольких милях от него снова попали на линию огромных трещин, то решили, что на сегодня хватит, и разбили лагерь.

Бэйтс и Эллис сделали еще одну последнюю попытку восстановить «Уизел». Упорный подшипник в дифференциале развалился, а запасного у нас не было. Бэйтс изготовил временный подшипник из медного электрода для сварки, но, несмотря на всякие остроумные способы его охлаждения, подшипник быстро нагревался и оказался непригодным. Больше ничего нельзя было сделать. «Уизел» оставили, а всю его нагрузку разложили на прицепные сани «Фергюсонов». Жаль было бросать «Уизел»: хотя он и заставил нас возиться с механическими неполадками, но в районах мягкого снега был незаменим.

На протяжении следующих 90 миль нам пришлось очень тяжело. На дне каждого широкого чашеобразного углубления лежал глубокий мягкий снег, и партия вынуждена была медленно и с трудом перевозить по нему грузы «челноком»; я горько сожалел об отсутствии «Уизела». Твердая поверхность гребней очень часто бывала рассечена трещинами, заставившими нас пережить немало неприятных минут. Не доезжая семи

миль до склада «700», мы чуть не потеряли трактор, провалившийся сквозь перемычку, но защитная аварийная балочка над водителем застряла в трещине и удержала машину. Днем 15 декабря мы покрыли несколько последних миль, чтобы достигнуть склада «700» и соединиться с Миллером и Маршем. Какое это было облегчение — отдохнуть и не думать о мягком снеге и трещинах!

Теперь партия находилась за пределами радиуса действия «Бивера», летавшего с базы Скотт. Поэтому, чтобы снабжать нас, авиаторы заложили вспомогательный склад у подножия залива Шеклтона и перебрасывали нам грузы оттуда «челноком». Вообще авиагруппа на маленьком одномоторном самолете выполняла просто поразительную работу. Значительная часть полетов проходила над горами и ледниками, где вероятность помощи в случае аварии была чрезвычайно мала. Но регулярно, как только позволяла погода, «Бивер» появлялся из-за восточного горизонта и садился на нашей неровной полосе, чтобы выгрузить все необходимое для склада. 20 декабря в конце дня прибыл последний груз; склад был укомплектован. Мы выполнили свои обязательства; позади нас до самой базы Скотт расположился ряд складов, полных запасами.

Главная задача была завершена, но я не намеревался пребывать в бездействии. Миллер и Марш уже отбыли на собаках, чтобы произвести общую съемку гор и ледников к востоку от ледника Бирдмора. Нужно было принять решение о будущей роли тракторов. Я сумел накопить 20 бочек горючего и находился всего в 500 милях от полюса. Наши тракторы работали вполне удовлетворительно, а все наши люди к этому времени стали уже опытными путешественниками. Партия все еще пребывала среди участков, изрезанных трещинами, и бросить работу здесь значило бы выполнить ее только

наполовину. Я решил направиться на юго-запад, чтобы попытаться выйти совсем из зоны трещин, а затем, если запас горючего и состояние машин позволят, а транспортная партия не будет больше нуждаться в помощи, идти к полюсу или встретиться с Фуксом настолько близко от полюса, насколько удастся. Фукс известил меня 20 ноября, то есть за четыре дня до выхода из Шеклтона, что он все еще надеется достигнуть полюса до Нового года, и хотя трудно было понять, как это может быть выполнено, но если он выдержит этот срок, то мы встретим его, вероятно, милях в ста от полюса на нашей стороне.

20 декабря, в 8 часов 30 минут вечера, Эллис, Бэйтс, Малгрю, Райт и я покинули склад «700». Наши грузы были сведены к минимуму — три трактора тянули за собой только шесть тонн. Мы знали, что с этого момента можем рассчитывать только на свои средства и не можем позволить себе потерять ни одной машины. Наш маршрут на юго-запад позволил вполне удовлетворительно проехать 27 миль, и я уже поздравлял себя с благополучным объездом всех трещин, как ведущий трактор провалился в трещину и еле-еле выкарабкался на другую сторону. Мы потратили несколько часов на отыскание надежной дороги через этот участок и отметили все перемычки снежными столбами для партии Фукса. Еще 30 миль хорошей езды возродили наши надежды, но они снова оказались разбитыми, когда тракторы вошли в район огромных трещин. На всех этих трещинах имелись хорошие перемычки, но у нас произошло несколько неприятных происшествий, и мы чуть не лишились «камбуза», когда рухнула одна широкая перемычка.

Эта группа трещин оказалась последней, и, выйдя из нее, машины направились на юг. В течение следующих шести дней мы вели машины по многу часов, проходя в среднем свыше 40 миль в день. Наши тракторы

постепенно поднимались все выше и дошли до высоты более 10 000 футов ; здесь их мощность упала до вызывающего тревогу уровня. Но пока поверхность оставалась твердой, с ней все же можно было справиться.

30 декабря партия находилась менее чем в 200 милях от Южного полюса. Наше продвижение затруднилось, когда машина опять вошла в область глубокого мягкого снега. Больше всего вызывало тревогу то, что резко возрос темп расходования нашего скудного остаточного запаса бензина. Временами мы двигались с трудом, хотя везли чрезвычайно легкий груз; один раз машины затратили шесть часов с лишним, чтобы покрыть расстояние всего в шесть миль. Требовались видимо, отчаянные меры; мы сбросили с саней все, без чего могли обойтись: продовольствие, керосин, запасные части для тракторов и даже запасные сани — все это было оставлено в виде склада, и партия продолжала идти безо всяких резервов. 2 января мы все еще были в 70 с лишним милях от полюса, и у нас на все три трактора оставалось ровно 180 галлонов горючего. Это достаточно как раз для того, чтобы туда добраться, если не потерять времени на его отыскание. А я не был вполне свободен от сомнений насчет наших навигационных расчетов! Мой довольно примитивный секстант с пузырьковым уровнем вряд ли можно было считать точным прибором, и он иногда немного капризничал.

Я решил сделать резкий бросок к полюсу. В течение следующих двадцати часов машины упорно шли вперед, лишь изредка проходя более трех миль в час. Каждые шесть часов я делал наблюдения солнца с помощью своего секстанта и наносил линию наших положений. К 8 часам утра 3 января мы покрыли 60 миль и напрягли зрение, отыскивая какие-нибудь признаки пребывания людей. Только что тракторы остановились для заправки

горючим, как я вдруг заметил впереди темнеющую точку. Я свернул к ней и тут понял, что это флажок — веха. С облегчением я махнул остальным, чтобы они остановились, и выключил зажигание. Все очень устали, и, прежде чем двигаться дальше, необходимо было поспать.

4 января, вскоре после полудня, мы, проехав последние несколько миль по мягкому снегу, въехали на американскую станцию Южный полюс. Очень приятно было видеть дружеские лица, слышать приветствия и чувствовать, что можно отдохнуть. Наши тракторы, учитывая их ограниченные возможности, проделали путь замечательно, и все же мы были рады выкарабкаться из холодных сидений, зная, что наш 1250-мильный поход окончился.

## **Глава 15**

# **Два похода топографов из базы Скотт**

Два санных похода из базы Скотт, предпринятые для топографических и геологических работ, замечательны среди прочих своей протяженностью. Обе партии путешествовали на собаках, и эта глава составлена по материалам, предоставленным мне (Фуксу) лейтенантом Ричардом Бруком, который руководил Северной партией, и доктором Джорданом Маршем, сопровождавшим Боба Миллера южнее склада «700», когда Хиллари выехал на тракторах к Южному полюсу.

4 октября Северная партия Ричарда Брука выступила в поход на двух собачьих упряжках. Брук — в роли каюра на одной, а Маррей Дуглас — на другой; с ними были два геолога — Берни Ганн и Гай Уоррен. Цель похода — проведение топографических и геологических работ в возможно более обширном районе. По первоначальному плану партии должны были двигаться на север вдоль края плато от склада «Плато».

За зиму этот план изменили, так как считали, что можно будет гораздо больше сделать, если идти на север вдоль берега, попутно заходя в долины, проложить себе дорогу на плато по доступному леднику, а затем направиться на юг вдоль края плато, к складу на леднике Скелтона. Выбирать можно было из нескольких ледников, и после разведывательного полета осенью 1956 года остановились на леднике Фрая.

Когда 10 сентября Ричард Брук полетел с Джоном Клейдоном на «Остере» вдоль ледника Фрая, он вскоре понял, что прежний беглый осмотр ледника с воздуха

ввел его в заблуждение. В нижней части ледника имелся громадный ледопад; казавшаяся возможной для преодоления дальняя северная сторона была бесснежной, с сетью неприятных трещин на краю и с крутым падением склонов. «Остер» полетел дальше, к леднику Маккая. Верхняя часть на первый взгляд была доступной, и, хотя Райту и Дебенему в 1911 году не удалось подняться на нижнюю часть на собаках, Брук понимал, что трудный участок ледника Маккая можно обойти, двигаясь вверх по леднику Дебенема и вдоль ледника Миллера, лежащего в глубокой долине, соединяющей ледник Дебенема с ледником Маккая.

Требовалась воздушная разведка еще одного ледника — Моусона. Снова Брук с Джоном Клейдоном полетели на «Остере». Хотя видимость была неважной, они увидели, что поверхность сильно изрезана трещинами, и стало ясно, что грузы придется перевозить «челноком» по часто встречающимся участкам морен и изломанного льда. На легко нагруженных санях стоило бы попытаться идти по леднику Моусона, однако партии предстояло везти с собой достаточный запас продовольствия, чтобы она могла достигнуть плато, произвести топографическую съемку, а затем, если самолет не сможет вновь снабдить их запасами, сделать в аварийных условиях бросок к складу «Плато». Перевозка грузов «челноком» вверх по леднику Моусона или Фрая потребовала бы слишком большой затраты времени, и Брук высказался за ледник Маккая.

Выход партии назначили на следующий день, 4 октября, а в этот вечер нужно было спешно произвести реорганизацию. Подробный план предусматривал установление тригонометрического знака на горе Ньюолл, к югу от долины Райта, а затем к 15 октября выход к мысу Роберте, чтобы там принять продовольствие, доставленное самолетом. Следующие

две недели должны были пойти на топографические съемки как к северу вдоль берега, так и на обратном пути к мысу Роберте. В ноябре они намеревались проложить себе дорогу вверх по леднику Маккая, пройдя через ледник Дебенема, попутно побывать в районе оазиса Сухая долина, чтобы выйти к концу месяца на плато, где они получают продовольствие еще на 30 дней. После этого партия становилась независимой от самолета до конца похода. В декабре Северная партия намечала продвинуться возможно дальше на север и затем в конце года вернуться к складу «Плато». В январе они надеялись закончить съемку ледника Скелтона. В начале февраля топографы и геологи планировали либо вылететь на самолете из склада на леднике Скелтона, либо, может быть, выехать оттуда на собачьих упряжках.

Для съемки таких сравнительно однообразных в природном отношении областей, как Антарктида, можно применять различные методы. Один из простейших и самых быстрых — это определять географическое положение, пользуясь компасом и измерением пройденного расстояния одомером, корректируя всю съемку с помощью периодических астрономических наблюдений; способ этот не самый точный. Одомер — это просто велосипедное колесо со счетчиком миль, влекомое за санями. Самый медленный, самый сложный, но и самый точный способ — триангуляция, теодолитная съемка. Метод, применяемый Северной партией, представлял собой нечто промежуточное между этими двумя крайностями. Брук решил пользоваться теодолитом с установленным над ним фотоаппаратом с дальномерными делениями. Он отказался от измерения пройденного расстояния одомером отчасти потому — как Ричард сам с грустью признает в своих заметках, — что он «специалист по поломке этих колес на неровной местности», отчасти потому, что им предстояло

работать в области, где следовало больше принаравливаться к условиям местности, а не к курсу по компасу, отчасти же и потому, что значительный отрезок береговой территории — от Скелтона до Моусона — состоит из узких долин, разделенных крутыми скалистыми гребнями. С уровня, на котором будут пребывать сани в долине, мало что можно увидеть, и, значит, съемки пришлось бы вести с вершин. Нужно было учитывать еще одно обстоятельство. Два больших района на краю плато (один из них — известная Сухая долина между ледниками Тэйлора и Маккая) представляли собой участки с обнаженной коренной породой и потому непроходимы для саней, так что работа топографической партии, пока она не достигнет плато, должна была походить скорее на съемки в горах, чем на полярных равнинах.

Выйдя из базы Скотт 4 октября, Северная партия через два дня достигла мыса Гнейскопф; там был склад, заложенный для нее тракторной группой. В течение нескольких следующих дней они вели съемки и геологические работы на горе Ньюолл; здесь, высоко вверху, на леднике и далеко от моря, они сделали замечательную находку — обнаружили мертвого тюленя. 14 октября партия достигла мыса Роберте, куда двумя днями позже «Остер» перебросил с базы Скотт припасы для их склада, устроенного на 800 футов выше — на снежном предгорье над мысом. В течение недели они исследовали северо-западный угол бухты Гранит и нашли ледник, который Брук раньше видел с воздуха. Для этого потребовался долгий день восхождения, к концу которого Гай Уоррен и Брук оказались на высоте 6000 футов и провели съемки из двух точек.

В последние дни октября партия разделилась на две. Уоррен и Брук продолжали геологические изыскания и топографические съемки: один — в районе нижней части ледника Фрая, другой — на мысе Росс и острове

Грегори. Ганн и Дуглас отправились на север, к леднику Моусона, взошли на гору Гауссберг, сделали фотоснимки и определили углы по буссоли. Обе пары соединились 1 ноября на острове Грегори и вернулись на санях к мысу Роберте. Отдохнув один день, они двинулись вверх, к складу, и провели больше недели за перевозкой грузов «челноком» на ледник Дебенема и прокладыванием дороги к его истоку. Брук и Уоррен проникли в долину, к югу от ледника Дебенема, и им удалось провести ряд измерений.

Тем временем Ганн и Дуглас нашли дорогу на ледник Миллера, которую, впрочем, преграждала зубчатая ледяная стенка высотой три фута. Они точно наметили маршрут и срубили зубцы ледорубами. Днем теперь бывало сравнительно тепло; собаки грелись и дремали, а люди перетаскивали «челноком» два груза по 500 фунтов в каждом на двух санях вниз, к морене под хребтом Киллер. Это было довольно рискованным путешествием по очень тяжелой дороге, и, как впоследствии сказал Брук, ему «повезло, что сломался только тормоз».

12 ноября, пока Уоррен чинил сани, Брук и Ганн утром произвели съемку с хребта Киллер, а днем свезли последние грузы вниз по морене. Весь груз пришлось переносить на руках по камням на расстояние 10 ярдов, а затем половину его тянули на санях 6 миль вниз по леднику Миллера до площадки у самой горы Куир. Брук и Ганн взобрались с санями обратно на ледник и перетаскивали вниз остальные грузы; с востока хмурились скалы хребта Киллер, на западе высился крутой, изломанный склон горы. Около полуночи они разбили лагерь и в 3 часа после долгого трудного дня легли спать.

В течение второй половины ноября партия перевозила «челноком» грузы вверх по леднику Маккая, держась вплотную к южной стороне, пока не вышла на

него выше главных ледопадов. В эти же дни они провели съемку горы Сьюэсс, а геологи продолжали собирать образцы пород. Поначалу улов геологов был довольно однообразным — коллекция состояла главным образом из гранитных обломков, но потом она пополнилась ископаемыми остатками, о которых сообщал когда-то Дебенем, но, к сожалению, среди них не было ни одного автохтонного.

Партия отметила на водоразделе между ледниками Маккая и Моусона подходящее место для взлетно-посадочной полосы; 1 и 2 декабря Билл Кренфилд доставил на самолете грузы для партии. Брук и Ганн ухватились за возможность совершить короткий разведочный полет на север. Они огорчились, увидев, что вдоль края плато идут ледяные выступы, которые неизбежно осложнят их поход. Ганн обратил внимание на участок, показавшийся ему многообещающим объектом подробных геологических исследований. На следующий день он и Уоррен отправились туда на собачьей упряжке Брука и нашли несколько угленосных горизонтов довольно большой протяженности, но содержащих низкосортные угли.

В течение следующих десяти дней партия шла на север и на восток, останавливаясь через день для топографических съемок; путь их пролегал вдоль южной стороны ледника Моусона, откуда Брук смог засечь теодолитом положение нескольких хорошо приметных точек на северной стороне. Они открыли, что верхняя часть ледника Фрая образована перелившимся через водораздел ледником Моусона. В сочельник партия подошла на санях к высокому пику вблизи начала долины Райта, обойдя по широкой дуге фирн ледника Маккая, чтобы избежать множества трещин. Один раз она приблизилась к области гигантских заструг, по словам Брука, «в четыре фута высотой и имевших форму торпед на пьедесталах». Заструги представляли собой

непреодолимый барьер; путешественникам пришлось далеко отклониться от своего маршрута и ехать на санях вдоль гребней.

В последнюю неделю декабря съемки велись вдоль края ледника Тэйлора, около горы Хорсшу и в нескольких милях к востоку от нее, над долиной Райта. Партия пересекла начало ледника Тэйлора, а затем спустилась на ледник между горами Лашли и горой Фезер. Здесь геологи остались, а Брук и Дуглас уехали на обеих упряжках к складу «Плато», забрали по дороге грузы и вернулись на базу под Новый год.

Так шла работа к югу от гор Лашли, на южном краю фирна ледника Скелтона, а в середине января — к востоку от горы Фезер и на южном рукаве ледника Феррара. 20 января партия разделилась: Уоррен и Дуглас, которые должны были возвращаться в Новую Зеландию на американском судне «Гринвилл виктори», улетели обратно на базу Скотт. Самая интересная в геологическом отношении область уже была пройдена, а чтобы держать четырех человек на топографических съемках, было слишком мало приборов.

На следующий день Брук и Ганн наметили начало наступления на гору Хиггинс, которая видела столько партий, вышедших с базы Скотт и с трудом преодолевавших подъем на ледник Скелтона. Гора Хиггинс — соблазнительная цель для альпинистов; кроме того, восхождение на нее весьма полезно, так как фотографирование с ее вершины — единственный способ зафиксировать не поддававшийся наблюдениям водораздел ледник Кетлица — ледник Скелтона, на участке между горами Кемп и Кокс. 24 января Брук и Ганн исследовали гору с отрога Степасайд-Спер и затем разбили лагерь у подножия ледника Тренча на северной стороне. Они несли на себе до истока ледника легкое оборудование для лагеря и 27 января совершили восхождение на вершину горы Хиггинс; восхождение

заняло восемь часов, а возвращение в лагерь — тринадцать часов.

Начался сильный снегопад, задерживавший путешественников, а у них кончалось продовольствие. Вечером 29 января они двинулись вниз по долине ледника; футовый слой снега, выпавший на и без того мягкую поверхность, делал продвижение собачьих упряжек медленным и трудным; приходилось то одному, то другому из людей идти впереди, прокладывая дорогу. Спускаясь с ледника Скелтона на остров Тилл, они по дороге нашли маленький склад, оставленный Бруком в предыдущем сезоне. Выкопав его и отметив, что за год накопился слой снега в пять футов, они двинулись дальше, к острову Тилл. Здесь топографы установили последний тригонометрический знак, а к вечеру достигли склада на леднике Скелтона. Глядя на шельфовый ледник Росса, они почувствовали, что ехать на санях по этой плоской поверхности 180 миль до базы — потеря времени, и решили лететь. 6 февраля их забрал самолет.

Пока еще рано давать оценку научным результатам этого длительного похода, но некоторые факты уже можно отметить. Путешественники за 126 дней прошли на санях свыше 1000 миль. Они произвели съемки из 29 точек наблюдения на горных вершинах и из 16 — в равнинных условиях. Топографы охватили почти всю область между ледниками Мьюлока и Моусона и совершили два восхождения — на гору Хиггинс ( 12 870 футов ) и пик пониже на южном конце фирна ледника Скелтона. Таким образом, удалось уничтожить еще несколько «белых пятен» на карте Антарктиды.

Боб Миллер и Джордж Марш с двумя собачьими упряжками 19 октября были доставлены самолетом с базы Скотт к складу на леднике Скелтон. Затем они сопровождали партию на тракторах Эда Хиллари, устраивавшую склады вдоль нашего маршрута. 15

декабря их упряжки прибыли в точку, выбранную для склада «700», опередив на 30 миль тракторы. Стоял серый, пасмурный день, и им было трудно выбрать подходящую площадку для посадки самолета. Вечером они связались с базой и сообщили, что готовы принимать грузы.

Расстояние от базы Скотт до этого склада превышает радиус действия «Бивера». Поэтому, пока партия находилась в пути, Джон Клейдон перебрасывал по воздуху запасы в промежуточный склад, устроенный у залива Шеклтона. Было условлено, что дальше, на склад «700», он перебросит припасы, как только будет подходящая погода.

В полдень 17-го ничего еще не было видно, но все собаки вдруг заволновались и стали смотреть на север. Действительно, через три четверти часа из-за гребня холма появились тракторы, а спустя полчаса партия Хиллари уже разбивала лагерь на площадке склада. В партии теперь насчитывалось восемь человек, но погода была плохая, и самолеты не могли летать. В 8 часов вечера 19 декабря Джон Клейдон доставил первую порцию грузов, и люди быстро выгрузили бочки с горючим и ящики с рационами. Чтобы помочь каюрам, Джон взял их с собой в часовой разведывательный полет по маршруту, по которому они предполагали идти на юго-восток, затем полетел обратно на базу Скотт, заправившись по пути в заливе Шеклтона.

Тракторная партия осталась строить склад, но Боб Миллер и Джордж Марш на следующее утро выехали на двух собачьих упряжках курсом 130°, чтобы избежать трещин, которые видели накануне вечером во время полета. Их отъезд засняли; при этом собаки проявили большой интерес к кинокамерам.

Утро выдалось скверное, с общей метелью, но накануне договорились, что Билл Кренфилд перебросит для них вечером следующего дня по воздуху запасы для

склада. Поэтому, чтобы избежать излишне длительной езды с такой большой нагрузкой, они стремились успеть покрыть возможно большее расстояние. В первый вечер путешественники заночевали, пройдя 18, 5 мили , а 29-го они выехали рано и покрыли еще 17, 5 мили к половине четвертого, когда им пришлось поставить палатку, чтобы в 4 часа, как было условлено, провести сеанс радиосвязи со складом «700». Они узнали, что самолет прибудет в шесть, и, так как поверхность была очень бугристая, занялись установкой меток вдоль наиболее подходящей посадочной полосы. Билл Кренфилд прибыл с 25-дневным запасом горючего и рационов для людей и собак, двумя консервными банками свинины, одной банкой перченой колбасы и двумя фунтами табаку для Джорджа. Получение табака успокоило Боба: понимая, как себя будет вести Джордж в случае разлуки с трубкой, Боб грозил немедленно вернуться на базу, если самолет не обеспечит снабжение отряда табаком. Через полчаса, разгрузив самолет и выпив с каюрами чашку чаю, летчик уже следовал назад, на базу.

Вечером Боб и Джордж подготовили сани, чтобы выехать пораньше. Каждая упряжка шла по очереди ведущей в течение трех дней подряд; была очередь Боба, и они нагрузили 750 фунтов на его сани, а упряжка Джорджа тащила остальные 1150 фунтов . Они теперь уже хорошо знали своих собак и могли почти точно оценить, какую долю груза нужно положить на те или другие сани, чтобы обеспечить сохранение постоянного расстояния между упряжками в движении. В то время как каюры готовили сани, вокруг лагеря полчаса летал поморник, потом исчез в северо-западном направлении. Исследователи в прошлом видели поморников в глубине континента и считали, что эти птицы, должно быть, следуют за перемещающимися лагерными стоянками, чтобы подбирать остатки.

Следующие два дня плохая погода не дала возможности им двигаться, впрочем, у обоих был гастроэнтерит, возможно, из-за консервированной свинины, которой они угощались накануне вечером; поэтому каюры были рады вынужденному отдыху. Вечером второго дня Джордж вышел кормить собак; погода стала проясняться, и он увидел гору Маркема ( 15 000 футов ), самую высокую из известных гор Антарктиды.

23 декабря наши путешественники снова были в состоянии продолжать путь и в течение трех дней продвигались хорошо, несмотря на то что местами путь преграждали громадные заступы высотой пять-шесть футов. В половине пятого в прекрасный, солнечный канун рождества они разбили лагерь в 90 милях от склада «700». Собаки, видимо, инстинктивно чувствовали, когда кончается рабочий день, и, если ведущие сани останавливались, бежавшая сзади упряжка автоматически сворачивала с дороги и выстраивалась в стороне, ожидая, чтобы ее привязали ярдах в двадцати от передней.

Собаки выжидательно смотрели на людей, развязывавших груз на санях, и появление ящиков с рационами служило сигналом к началу буйной сцены. Каюрам приходилось поворачиваться возможно быстрее, потому что собаки в нетерпении часто вытаскивали колья из снега и тогда наступал полный хаос. Каждая собака получала в день от одного до полутора фунтов пеммикана.

Затем, следуя обычной процедуре разбивки лагеря, Боб и Джордж ставили палатку, сгружали спальные мешки, начатый ящик рационов, ящик с горшками и кастрюлями и

примус, а бидон с керосином помещали между двумя слоями своей треугольной палатки. Затем «внутренний» каюр исчезал в палатке, чтобы уложить палаточный пол,

а «наружный» наваливал лопатой глыбы снега на края полотнищ. Как только «внутренний» кричал: «Готово», ему подавались внутрь спальные мешки и прочее оборудование, и он зажигал примус, чтобы приготовить горячий чай или какао. Тем временем его товарищ закреплял все снаружи и отмечал, где что находится, на случай бури, которая может засыпать все снегом. Затем он подавал внутрь карты — на них позже будет наноситься пройденный днем путь — и вносил термос и мешок для еды: необходимо было приготовить все к утреннему завтраку. К этому времени поспевал желанный горячий чай.

Через день Боб устанавливал теодолит и определял свое местоположение по солнцу; Джордж записывал его отсчеты. Два раза в неделю они проводили сеансы радиосвязи с базой Скотт; прием шел по телефону, но при передаче приходилось возиться с азбукой Морзе. Раз в две недели они примешивали витамин в рагу из собачьего пеммикана и давали каждой лайке по две ложки.

В лагере, разбитом на рождество, путешественники намеревались оставить две банки собачьего пеммикана, пол ящика рационов для людей и два галлона керосина; этого было достаточно для обратного путешествия к складу «700». Перед ужином они снова вышли и построили снежный столб, чтобы отметить место склада, конечно получившего название Рождественского. Ужин был особый, дополненный перченой колбасой и глотком бренди, взятого с собой специально для этого случая, а спать легли после полуночи.

Теперь Миллер и Марш повернули прямо на восток, к замеченной ими горной цепи и нунатакам к северу от нее. На следующий день после рождества они сделали остановку ко времени ленча и выбрали свою первую точку наблюдения для топографической съемки.

Топографы замерили ряд углов и сделали серию фотоснимков. После двухчасовой съемки они поехали дальше и прошли в этот день 18, 5 мили . 27-го начались неприятности с трещинами. Сани Боба Миллера провалились сквозь скрытую снежную перемычку и опрокинулись. Закрепив их с помощью ледорубов и веревки для связывания при восхождениях, каюры вынуждены были разгрузить сани полностью, чтобы получить возможность вытащить их. После этого Боб и Джордж решили сделать крюк на северо-восток, в сторону нунатаков. Это дало бы им возможность перейти через зону трещин в гораздо более безопасных условиях, пересекая их под прямым углом. Во время остановки для ленча они расположились на таком маленьком участке между трещинами, что обе упряжки пришлось привязать рядом, чтобы не дать собакам забрести на опасное место, хотя животные могли отойти только на длину постромок. Через четыре мили упряжки вышли из зоны трещин и поехали вниз по слабому уклону; обнаружилось, что нунатаки — это в действительности вершины непрерывной горной цепи.

В этот вечер путешественники разбили лагерь на леднике, а так как у Джорджа Марша выпала из зуба пломба, то Боб попробовал заняться зубоврачебным делом. Вечер был прекрасный; после ужина они поднялись на 1000 футов , на вершину самого южного пика новой, открытой ими горной цепи. С вершины виднелась вся цепь, тянущаяся на север, к заливу Шеклтона. На востоке высилась гора Маркема, а между ней и той, на которой они стояли, протекал широкий ледник; по их оценке, его ширина составляет миль тридцать. За цепью горы Маркема Боб и Джордж видели высокие пики, относящиеся, как они сообразили, к хребту Куин-Александры. Определив пункт наблюдения для топографической съемки на вершине, где они

находились, Миллер и Марш назвали открытые ими горы Западной цепью.

В течение двух следующих дней была плохая погода; постоянная метель вынудила путешественников сидеть в палатке, но на третий день они положили еду в свои мешки для ленча и, оставив собак в лагере, отправились вдоль Западной цепи. Боб и Джордж потратили 18 часов, чтобы достигнуть заранее намеченного ими места, установить точку наблюдений, измерить углы и вернуться в лагерь. Когда они прибыли в лагерь, их организмы были до того обезвожены, что за горячей едой каждый из них выпил больше галлона жидкости.

Миллер и Марш теперь составили такой план: перейти через ледник, на котором пребывали, и попытаться достигнуть снежного перевала в цепи горы Маркема, откуда, как они надеялись, будет видна область, примыкающая на западе и северо-западе к леднику Бирдмора. На Новый год они сделали великолепный переход, покрыв 25 миль, и разбили лагерь в точке, откуда была видна, как им казалось, хорошая дорога, ведущая наверх, на перевал.

2 января Боб и Джордж начали подъем на снежные склоны цепи горы Маркема и 3-го достигли своей цели. К сожалению, хотя место, где теперь находился их лагерь, лежало на высоте 2000 футов над ледником, видимость была всего 100 ярдов, и к востоку они ничего не видели, кроме слоя облаков.

На следующий день видимость была также ограниченной, но путешественники все же смогли произвести кое-какие съемки.

Затем 5 января им удалось установить точку наблюдения на вершине пика к югу от перевала, а там перед ними открылся поистине грандиозный вид. На запад от цепи горы Маркема три больших ледника стекали вниз, к барьеру Росса: один из них впадал в залив Шеклтона, а два других располагались между

заливом и ледником Бирдмора. На небе почти не было облаков, и они глядели вниз с высоты 10 500 футов на Барьер, а к востоку и юго-востоку громадные ледяные стены вздымались к пикам хребта Куин-Александры, который Скотт и Шеклтон видели с другой стороны, во время восхождения на ледник Бирдмора. На севере господствовала гора Маркема; туда стекал ледник, расположенный на 4000 футов ниже их. На востоке почти на 8000 футов над ледником поднималась гора Миллера, а на юге они видели гору Киркпатрик.

Теперь Боб и Джордж намеревались направиться на санях к югу вдоль снежных полей цепи горы Маркема, надеясь определить местоположение южного конца цепи; за два дня они прошли в этом направлении 37, 5 мили . Из своего лагеря путешественники опять смогли наблюдать горы, ограничивающие с западной стороны ледник Бирдмора. Отсюда под крутой ледяной стеной, в которой местами выступали скалистые бастионы, они видели внизу обширный фирн ледника, стекавшего, как они установили раньше, в сторону горы Асквит, а на юге шли пики гор Маршалла. Чтобы достигнуть намеченного пункта на ледяной стене, им пришлось спускаться на санях по очень крутому склону, и в добавление к нормальному торможению ногами они должны были пристроить тормозные веревки под полозьями.

Спуск был покрыт настом, и во время езды внезапно раздавались резкие звуки, похожие на пистолетные выстрелы; при этом поверхность в несколько сотен квадратных ярдов оседала на несколько дюймов. Это наводило ужас на собак; один раз упряжка Джорджа Марша повернула на 180° и помчалась по своему старому следу. Джордж опрокинулся и потерял возможность править. После некоторого замешательства за провинившимися собаками пустили в погоню вторую упряжку; через милю их поймали и заставили тащить сани в нужном направлении.

В этот день, 7 января, вечером у Боба и Джорджа состоялся сеанс радиосвязи с базой; они узнали, что тракторная партия Хиллари успешно достигла полюса и улетела обратно на самолетах, что английские авиаторы прилетели из Саут-Айса на базу Скотт, что мы (партия Фукса) еще в 250 милях от полюса. Но я<sup>[2]</sup> просил Эда Хиллари пополнить запасы топлива на складе «700», и он отозвал из похода Боба Миллера и Джорджа Марша к складу, чтобы они там ввели в действие радиомаяк, на который смогут ориентироваться самолеты, доставляющие добавочные припасы. Поворачивая назад, Миллер и Марш сообщили, что предполагают прибыть к складу «700» 16 января.

8 января погода заставила путешественников сидеть в палатке, но 9-го Боб и Джордж провели последние топографические съемки. Они прошли 25 миль и снова разбили лагерь на западном леднике, преодолев со времени выхода от склада на леднике Скелтона 800 миль. На следующий день, в 4 часа пополудни, они отыскали склад Рождественский, забрали припасы и быстро двинулись дальше; лагерь разбили в 6 часов, пройдя 22, 5 мили.

Пятый день подряд дул ветер, гнавший поземку; езда была в высшей степени неприятной. Разговаривая вечером с базой, каюры узнали, что Северная партия уже покрыла 900 миль, пробыв в поле 100 дней.

Последняя неделя у склада «700» прошла без особых событий. Временами Марш и Миллер ходили на лыжах по следам, расходившимся от склада; поверхность была повсюду очень неровной, и они частенько ломали концы лыж на застругах. Наконец дошло до того, что у них осталась одна пара лыж на двоих и пользоваться ими приходилось поочередно по часу; тот, кто был без лыж, бежал рысью рядом с упряжкой. Позже самолет доставил им новые лыжи.

Вечером 15 января Миллер и Марш разбили лагерь в 20 ярдах от склада «700», покрыв в этот день 30 миль, и, связавшись с базой, сообщили, что они на месте и готовы принимать запасы. Договорились, что следующий сеанс связи состоится на другой день утром, пораньше, чтобы дать летчику сведения о погоде. В этот вечер собаки с удовольствием ели тюленьё мясо со склада.

На следующий день, во второй половине, прилетели «Оттер» и «Бивер». С Джоном Льюисом на «Оттере» пассажиром летел фотограф из «Таймса». Трудно было представить себе, что снятые им фотографии будут переданы в Лондон по радио и появятся на другой день вечером в газетах. После отлета «Бивера» и «Оттера» они снова нагрузили сани припасами из склада и приготовились утром выехать домой.

На обратном пути собаки находились в отличной форме и бежали быстро — не было дня, чтобы упряжки прошли меньше 20 миль. За четыре дня они достигли склада «Полдороги», где погрузили на сани три банки собачьего пеммикана и один ящик пищевых рационов для людей. С 23-го по 26-е их задерживали сильные ветры со снегом; к этому времени наша партия (партия Фукса) уже прошла 80 миль от полюса, и я принял от них запрос: «Можете ли вы нас догнать?» Мы ответили: «Похоже, что догнать придется долго и гонки будут напряженные».

Затем ветер, бывший их врагом, стал союзником. Он дул в спину со скоростью 9—10 метров в секунду и отлично помогал езде. К 30-му путешественники прошли за месяц 612 миль и прибыли к складу «480» в полдень с несколькими минутами. Теперь Марш и Миллер могли позволить себе «погулять»; они запаслись тюленьим мясом и пеммиканом для собак, а для себя устроили экзотический ленч из анчоусов и консервированных персиков. Полдник состоял из консервированного пирога и кофе, а за ужином главным блюдом были две банки

копченой трески и на закуску банка консервированных ананасов.

8 февраля, когда партия, выехавшая на собачьих упряжках, прибыла к складу «Плато», мы были уже у склада «700». Вечером у нас впервые установилась прямая связь по радио. Передача велась по радиотелефону, и многие из нашей партии разговаривали с Миллером и Маршем. Ответы поступали азбукой Морзе медленно, с запинкой, и они чуть-чуть огорчились, услышав, как Дэвид Стреттон бросил реплику: «Это, должно быть, Джордж — передает левой ногой».

Миллер и Марш уже пробыли на плато 101 день, все время на высоте не ниже 7000 футов, пора было начинать долгое путешествие вниз — спуск на базу. Со снижением высоты стала быстро повышаться температура. 10-го в 8 часов утра было  $-30^{\circ}$ , днем в 3 часа  $-15^{\circ}$ . Спустя два часа стало уже  $-14^{\circ}$  и даже в 9 часов вечера термометр показывал еще  $-15^{\circ}$  — слишком тепло, по их мнению.

11 февраля оказалось грустным днем. Хемп, одна из собак упряжки Джорджа, уже некоторое время болела, и каюры не могли поставить диагноз. У нее раздулось брюхо, она стала двигаться медленно, хромала и, очевидно, очень страдала. Не было никакой возможности остановиться и полечить ее, даже если бы они распознали это странное заболевание. Джорджу Маршу пришлось принять трудное решение — пристрелить друга, который на протяжении стольких миль тащил его сани. Хемп умер сразу, но смерть его омрачила радость возвращения домой.

14 февраля, в полдень, обе упряжки достигли склада на леднике Скелтона, а через 18 минут прилетел Билл Кренфилд, доставивший им еще продовольствие и пачку корреспонденции.

Утром 21-го путешественники были всего в 60 милях от базы Скотт и стал приближаться знакомый ориентир — гора Эребус. Когда они, сделав остановку, принялись за ленч, неожиданно послышалось гудение самолета и приземлился «Оттер» Джона Льюиса, из которого вышли газетный корреспондент и майор Джим Адаме, физиолог Совета медицинских исследований, работавший в заливе Мак-Мердо и теперь пожелавший проехать с ними последние несколько миль, проводя при этом свои исследования.

Вечером Боб и Джордж разбили лагерь в 30 милях от базы. Их прибытия ожидали на базе Скотт на другой день, и в 7 часов вечера все новозеландцы пошли через торосы им навстречу, чтобы сопровождать до дома. Когда накормили и привязали собак, в честь Боба и Джорджа дали специальный обед, а затем представили куче газетных корреспондентов, явившихся с американской базы послушать их рассказ о путешествии. В этот вечер они с наслаждением выкупались в первый раз за 4, 5 месяца.

Как в описании деятельности Северной партии, здесь можно было дать только самый общий очерк очень длинного похода в 1670 миль, проделанного Южной партией. Вся экспедиция справедливо гордится выдержкой людей, пройденным ими расстоянием и топографическими работами, которые им удалось выполнить. То, что склады устраивались с помощью самолетов, а не предварительными санными походами, ни в какой мере не умаляет значения того факта, что крохотный отряд в продолжение пяти месяцев непрерывно находился в пути. Это обстоятельство доказывает, что наилучшего использования собак можно добиться при поддержке их с воздуха, позволяющей совершить на собачьих упряжках далекий поход в течение одного сезона; без такой поддержки подобный поход пришлось бы растянуть на два сезона.

## Глава 16

### Поход начинается

Хотя мы достигли Саут-Айса 13 ноября, но погода помешала нам вылететь в Шеклтон раньше 15-го. Это значило, что мы уже опаздываем на один день с началом трансконтинентального похода. На базе я убедился, что там все активно готовятся к главному походу; в то же время их беспокоило наше медленное продвижение к Саут-Айсу. Естественно, нелегко им было представить себе все наши трудности по тем кратким сообщениям, какие можно передавать по радио, да еще при наличии многих помех. Теперь, когда была доказана возможность вести машины по выбранному маршруту и все снова трудились вместе, чувство уныния, какое начало было замечаться, исчезло, и дело двинулось вперед ускоренным темпом.

Была назначена новая дата отправления — 24-е; я надеялся во время похода возместить потерянное время. Зная теперь маршрут, мы полагали, что сможем укоротить расстояние примерно на 70 миль, а следы похода и оставленные нами вехи ускорят наше движение, хотя снова придется зондировать дорогу через трещины.

Проходили последние дни перед отправлением. Темп нашей работы держался на самом высоком уровне, а комната радио была завалена последними сообщениями и телефонными вызовами Лондонского управления экспедиции, наших родственников, других антарктических станций, Би-Би-Си и прессы.

В это время я направил последнее послание из Шеклтона Эдмунду Хиллари, который вышел в поход с другой стороны континента. Я давал краткую оценку положения на нашей стороне и при этом оказался

слишком пессимистично настроенным, так как впоследствии мы прибыли на базу Скотт на семь дней раньше намеченной даты.

«Хиллари.

Из-за потери 39 дней на пробивание дороги к Саут-Айсу наш выход откладывается на десять дней; пропали 200 миль, которые нужно набрать, чтобы выдержать темп 20 миль в день. Будем пытаться. Пробег до Саут-Айса 400 миль, следующий раз будет 330. Сейсмический сноу-кэт, один «Уизел» в Саут-Айсе, один «Уизел» бросили, один вернулся в Шеклтон в начале похода. Выходим 24-го тремя сноу-кэтами, двумя «Уизелами», одним «Маскегом». Воздушная разведка — до 84° южной широты, видимость — до 85° южной широты показывают до полюса самый трудный этап Шеклтон — Саут-Айс. Не уверен, что можно будет держать 20 миль в день до Саут-Айса, предполагаю свыше 20 миль в день после. Можем опоздать до двух недель прибытием на базу Скотт, будем стараться уменьшить опоздание, но, возможно, прибудем только 9 марта. Надеюсь улучшить пессимистическую оценку перехода. Если ваши условия трудные, можем согласиться на склад «700» на 600-й миле, но будем благодарны за горючее, сэкономленное в добавление к 12 бочкам. Выгаданное время пригодится! вашей работе в горах. Видимо, вряд ли встретимся в складе «700», поэтому хорошо бы, если можно, получить проводника от склада «Плато». Рад, что ваши машины на плато так хорошо двигаются. Все поздравляют.

Банни»

Начались сборы. Дело осложнялось необходимостью сортировать то, что упаковывалось, в зависимости от назначения предмета: отдельно то, что нужно для главного похода; отдельно то, что будет отправляться в последнем полете в Халли-Бей: оттуда некоторые предметы заберут американские самолеты из Элсуэрта (капитан Ронн любезно предложил помочь нам

отправить кое-что из ценного оборудования и личных вещей); наконец, отдельно все те вещи, которые мы были вынуждены оставить на базе. 22-го началась погрузка на сани 20 тонн продовольствия, горючего и материальной части.

Вечером стало ясно, что если погода удержится, то мы выедем в назначенный день; поэтому Джон Льюис приготовил специальный прощальный ужин — наш последний праздник в Шеклтоне. На следующий день закончили погрузку всего тяжелого, но работа продолжалась до глубокой ночи, и многие из нас легли спать только в 5 часов утра. Не удивительно поэтому, что, несмотря на намерение выехать 24-го ночью в половине третьего, мы выехали только в 6 часов 40 минут утра. Как раз в момент выхода прибыла партия с аргентинской станции, расположенной в 20 милях от нашей базы, и они вместе с нашими авиаторами и Джоффри Праттом стояли и махали нам руками на прощание. Джоффри предстояло лететь в Саут-Айс и сменить там Хэла

Листера, который должен был присоединиться к нам в поле.

Ко времени нашего отбытия все машины уже получили от водителей прозвища. Выехали мы в следующем порядке: сноу-кэт «Рок-н-ролл» — характеристика, верная для всех машин этого рода, затем сноу-кэт «Эйбл» — это имя дал машине Дэвид Пратт, за ним два «Уизела» Аллана Роджерса и Джорджа Лоу — «Грохот» и «Крушение», за ними шел трактор «Маскег» — «Прыгун» с эмблемой в виде прыгающего кенгуру, названный так нашим австралийцем Ионом Стивенсоном; колонну замыкал сноу-кэт «Графство Кент» — имя было дано ему Роем Хомардом, родившимся в этом графстве.

Несмотря на поздний отъезд, мы все же прошли 15 миль, прежде чем начать ставить палатки. Партия

также нашла и забрала с собой сани с двенадцатью бочками горючего, оставленные на дороге, когда «Уизел» Роя на второй день разведывательного похода в Саут-Айс вернулся в Шеклтон. 25-го мы благополучно пересекли заполненные снегом трещины-ущелья и, пройдя 14 миль, решили, что уже вступили в период больших переходов. И тут в мгновение ока под сноу-кэтом «Рок-н-ролл» провалилась снежная перемычка, а Дэвид Стреттон и я повисли в воздухе над внушительной трещиной-ущельем. Ширина сделанной нами дыры была около 15 футов, а глубина до первого уступа на стене трещины под нами равнялась 60 футам. Выглянув на правую сторону, я увидел, что положение более чем неприятное: невозможно было решить, насколько прочно машина заклинилась между краями трещины, и во всяком случае не на что было ступить, чтобы выйти из нее. Однако на своей левой стороне Дэвид обнаружил, что он может добраться до заднего понтона, и я последовал за ним ползком наружу по висевшей в пространстве гусеничной цепи, похожей на лестницу.

Сперва спасение машины казалось почти невозможным, и первой нашей реакцией на происшедшее было намерение все снять с машины. Затем Дэвид Пратт и Рой подвели два других сноу-кэта и, поставив вездеходы бок-о-бок позади «Рок-н-ролла», присоединили их к его заднему буксирному крюку. Затем, тщательно обследовав трещину по длине, нашли точку, где Джордж и Аллан смогут перевести свои «Уизелы» на ту сторону трещины и поставить впереди «Рок-н-ролла». Здесь их соединили, а тандем привязали стальным канатом к передней оси сноу-кэта. Этим способом был устроен анкер, который не даст передку машины упасть вертикально в трещину при попытке вытащить «Рок-н-ролл» за задний буксирный крюк. На сноу-кэте каждый понтон может свободно

поворачиваться вокруг своей оси. Это чрезвычайно затрудняло нам поворот левого переднего понтона в такое положение, чтобы он возвышался над краем трещины при вытаскивании нашей машины.

Для выполнения этой работы Дэвида Стреттона спустили на веревке в трещину, где он вырубил подходящую полку; затем, используя «Маскег» в качестве пятой спасательной машины, мы подтянули непокорный понтон в нужное положение и медленно вытянули «Рок-н-ролл» назад.

Из-за необходимости одновременного движения пяти спасательных машин маневр получился сложным. Сомнительно, удалось ли бы нам добиться успеха, если бы в нашем распоряжении не было огромных мощностей двух остальных сноу-кэтов, работавших на аварийной низшей скорости, той, которая у нас называлась «бабушкой». На этот раз «бабушка» показала нам, на что она способна: ведь по окончании спасательной операции обнаружили, что на «Рок-н-ролле» все время оставалась включенной скорость переднего хода!

Как только Дэвид и я уложили на нашего «кэта» обратно все оборудование, партия отправилась в лагерь, разбитый на другой стороне трещины остальными путешественниками. Операция по спасению «Рок-н-ролла» потребовала пяти часов тяжелой работы, и мы были рады отдохнуть.

Продолжая двигаться дальше, к лагерю углового флага, колонна пересекла еще много трещин. Прежний опыт говорил нам, что трещины эти совсем малы и легко преодолимы, однако вскоре получили еще одно грозное предупреждение: перед машиной «Графство Кент» провалился мост над трещиной шириной 15 футов, после того как остальные пять машин прошли уже на ту сторону.

Когда Рой Хомард остановил свою машину, ее гусеницы оказались всего в трех футах от края

трещины; пришлось ему и Ральфу Лентону порядком потрудиться, так как двое тяжело нагруженных саней позади машины нельзя было толкать назад и Рой мог давать задний ход только по нескольку футов за маневр. После этого происшествия мы двинулись вперед по маршруту, прощупывая шестами, нет ли трещин, и обнаруживая их во множестве. А ведь это происходило в районе, который в первом походе нас ничем не беспокоил. Несомненно, за предшествовавшие шесть недель солнце ослабило перемычки трещин, и теперь приходилось обследовать дорогу еще тщательнее, чем раньше. Несколько раз казалось, что область трещин уже позади, но, как только мы начинали успокаиваться, под поверхностью снега обнаруживалась новая серия чудовищных черных каверн.

Вечером 29-го машины прибыли к складу на 50-й миле; температура была  $-4^{\circ}$ , а когда мы находились там 14 октября, она составляла  $-29^{\circ}$ .

В пути нас преследовали мелкие неполадки, и Дэвид с Роем постоянно сменяли радиаторы, разыскивали течи в весьма сложных системах охлаждения двигателей или пытались исправить упорные дефекты зажигания. Особенно нас беспокоило появление значительного износа на катках передней левой гусеницы «Рок-н-ролла». Это, по-видимому, началось после того, как машина провалилась в трещину, но нам не удавалось найти причину. По-видимому, мало было надежды на то, что вездеход теперь далеко уйдет, поэтому необходимо будет попросить прислать нам из Шеклтона самолетом совершенно новый понтон и катки.

Стало заметно, что кое-кто в партии подавлен медленностью продвижения, но ведь большинство участников похода не получили закалки в предыдущих предварительных вылазках. Однако мы были в пути только шестой день и было слишком рано беспокоиться о нашем расписании или рисковать погубить все

предприятие попыткой идти вперед, невзирая на скрытые ловушки.

По выходе из склада на 50-й миле все немного повеселели: в этот день мы не только вышли из района трещин, но еще и покрыли расстояние в 27 миль. 1 декабря отряд продвинулся еще на 41 милю, но вечером машина «Графство Кент» въехала в лагерь, работая все время с пропусками зажигания, несмотря на все усилия Роя подремонтировать машину в предшествовавшие дни. В этот же вечер мы начали демонтаж поврежденного понтона «Рок-н-ролла» и осмотр подшипников. Эта и другие работы по уходу задержали нас до 3-го. Но 3-го машины за 13 часов покрыли 65 миль, идя по широким волнам на поверхности шельфового ледника. Волны эти имели форму как бы множества «куполов» и «бассейнов», образовавшихся, вероятно, от столкновения льдов, движущихся от подножия «ледяной стены» к северу, и большого ледника Слессора, направленного на запад (он входит в шельфовый ледник с востока). Размах этих волн от вершины до дна впадины был порядка 30—40 футов, а длина — около полутора миль, в целом же поверхность понижалась с востока на запад.

Мы были теперь всего в семи милях от 11-мильного пояса трещин, протянувшегося перед «ледяной стеной», и уверенно приступили к поискам клетчатого флага, который поставили в октябре, отметив первую из трещин. Вскоре он показался впереди, и только я хотел сказать Дэвиду Стреттону: «Я бы остановился не доходя флага», как у нас возникло ужасное ощущение оседания. Капот поднимался перед нами все выше и выше, потом мы почувствовали толчок, и наступила пауза; она была достаточно длительной, чтобы успеть подумать: «Все кончилось»; но тут же последовало еще одно движение, при котором задок опять опустился, и сразу в наших головах замелькали мысли: «Каковы же

возможные причины и последствия этого второго движения?» Мы осторожно выползли из машины и выкарабкались на поверхность твердого снега; тут обнаружилось, что передние понтоны цепляются за другой край трещины-ущелья, а задок «кэта» опустился почти вровень с поверхностью твердого снега. Подошедшие вскоре остальные участники экспедиции рассказали, что наш вездеход оставлял позади себя много небольших отверстий, проломов и что попытки привлечь наше внимание оказались безрезультатными. Здесь тоже обнаружился участок, на котором теплый сезон обнажил опасные места, не замеченные нами в первом походе.

Когда началась работа по извлечению машины, выяснилось, что причиной вторичного ее оседания был обрыв четырех болтов, крепящих буксирный крюк, который оказался оторванным от «кэта»; это и дало возможность задку опуститься еще ниже. Спасательные работы заняли меньше времени, чем раньше, но, когда «Рок-н-ролл» снова стоял на поверхности, мы увидели, что большая алюминиевая платформа управления задними понтонами лопнула с обеих сторон. К счастью, Дэвид Пратт взял с собой запасную платформу, и мы немедленно приступили к ремонту. Работа шла в тот вечер допоздна и в продолжение следующего дня, а все остальные занялись бесконечным зондированием дороги через 11-мильный пояс трещин. Мы использовали наши старые следы, которые были видны почти по всему маршруту; кроме того, то там, то здесь стояли вехи, оставленные нами, чтобы отметить самые опасные ямы. Эти вспомогательные знаки плюс возросшая численность помогли нам двигаться немного быстрее, чем в октябре, но все же зондирование шло медленно.

Из-за недостатка времени механики не смогли изготовить еще три буксирных приспособления для передков машин, какие они сделали для сейсмического

сноу-кэта «Путаница» перед разведывательным походом. Поэтому наши три вездехода нельзя было связывать в цепь канатами, и они оставались более уязвимыми при встрече с трещинами. По этой причине и потому, что потеря «Уизела» имела меньшее значение, чем потеря сноу-кэта, мы теперь отправили вперед два «Уизела» и «Маскег», связанные в единую цепь, причем ведущий «Уизел» должен был играть роль искателя трещин.

9-го машины двигались в этом новом порядке по отрезку прозондированной штангами дороги, как вдруг Дэвид Стреттон, шедший впереди на лыжах, чтобы направлять мой ведущий «Уизел» по подготовленному маршруту, остановился и указал на что-то позади нас. Оглянувшись, я увидел двое груженных саней, но третьего сноу-кэта не было. Сначала я испугался, подумав, что Дэвид Пратт провалился в трещину, но потом еле разглядел, что машина чуть-чуть выступает над поверхностью впереди саней. Ясно было, что Дэвид Пратт в трудном положении; вокруг него двигались и жестикулировали фигурки, вероятно подающие нам знаки вернуться. Когда мы пошли на лыжах назад, нас встретил Хэл Листер и сказал, что для спасательных работ потребуются все машины. Мы отцепили «Уизел» от саней, прощупали шестами участки для поворота вокруг каждой машины и направились зигзагами обратно по той же дороге мимо многочисленных опустившихся или проломившихся небольших перемычек. Прибыв на место, я увидел «Эйбл», стоящий в трещине так, что передние понтоны опирались на поверхность только самыми концами, а основной вес машины приходился на заднюю часть корпуса; задние же понтоны висели в воздухе.

Спасательная задача здесь была другая, непохожая на прежнюю. Необходимо было поддержать задние понтоны снизу, когда машину будут вытаскивать вперед, так как вытянуть ее назад не было никакой

возможности. К счастью, примерно на глубине 25 футов , стенки трещины смыкались. После обсуждения положения все взялись за лопаты, чтобы заполнить снегом трещину под «кэтом» до такой степени, пока не станет возможным для людей, стоя на этом снегу, устанавливать металлические мостики под понтонами. В стенках трещины вырубили полки, на которые смогли опереться алюминиевые фермы, расположенные под некоторым углом под гусеницами. Это были специально изготовленные фермы длиной 14 футов и весом 125 фунтов каждая; при расчетных напряжениях ферма могла нести нагрузку в 4 тонны.

Установить мостики под одинаковым углом с обеих сторон было невозможно, и поэтому вся конструкция казалась не очень надежной; нас особенно беспокоила прочность полок на нижнем конце. Когда задок соскользнет с края трещины, на них обязательно должен будет сразу передаться полностью вес корпуса. Поэтому, чтобы сделать конструкцию более устойчивой, на концы ферм надели петли из стального троса и закрепили тросы в анкерах, вкопанных в снег наверху. Когда все было готово, два сноу-кэта начали медленно тянуть вперед, а сзади два «Уизела», служившие как бы якорями, постепенно поддавались перемещению. «Эйбл» начал двигаться, все затаили дыхание; послышался громкий треск поддавшихся полок под мостиками, машина качнулась на бок и на мгновение опустилась ниже, но анкеры устояли; затем подобно чудовищу, всплывающему из глубины, она, барахтаясь, вынырнула на поверхность и наконец благополучно вышла из трещины.

Заново погрузив оборудование на «Эйбл» и вернув на остальные машины инструмент, стальные тросы, скобы, доски, фермы, канаты и все прочее, мы в третий раз двинулись через поломанные и проседающие перемычки по уже пройденной дороге. Несколько раз

отклонившись от нее и очень осторожно ведя машины, мы добрались до саней, прицепили их и благополучно проехали до конца разведанного нами маршрута.

На другой день после этих событий Джон Льюис вместе с Фредом Моррисом прилетели на «Оттере» и начали делать круги над нашим участком, отыскивая место для посадки. Все рассыпались по льду далеко от машин, и к тому времени, когда некоторые из нас добежали на лыжах обратно, самолет уже благополучно приземлился, сделав замечательный по краткости (хотя и вынужденный) пробег при посадке — около 100 ярдов. Джон доставил нам запасной понтон для сноу-кэта, четыре дюжины стальных пальцев и катки для гусениц, не считая большого числа мелких запасных частей, инструмента и кое-каких вкусных вещей, чтобы разнообразить наши санные рационы. Час спустя он совершил великолепный взлет на самолете без груза после разбега чуть больше 60 ярдов и полетел назад, в Шеклтон, где «Оттер» немедленно нагрузили припасами, ожидавшими переброски в Халли-Бей.

10 декабря машины наконец вышли из области трещин и, уверенно повысив скорость до постоянной в 8 миль в час после 16, 5 часа езды, благополучно прибыли к подножию «ледяной стены». Ожидая встретить на «ледяной стене» и над широкими трещинами-ущельями наверху осевшие и ослабленные перемычки, я решил перейти на езду ночью, когда более низкая температура прибавит немного прочности перемычкам и, может быть, появится на поверхности смерзшийся снег. Мы также воспользовались случаем и перешли с местного времени на среднее время по Гринвичскому меридиану. Для этого требовалось перевести стрелки на три часа вперед, проспав весь следующий день и начать свой рабочий «день» в ночь с 11-го на 12 декабря. Это давало еще один добавочный выигрыш: наше время теперь совпадало с временем партии Хиллари по ту сторону

полюса, а ведь 26-го наша партия должна будет установить с ними прямую связь.

Снова двое прошли вперед на лыжах до верха «ледяной стены»; там виднелись те же пятна мягкого снега, что и раньше, но теперь мы разглядели еще и несколько широких трещин, вполне обнаженных, хотя прежде они были незаметными. Здесь солнце успело пригреть по-настоящему, и широкие перемычки у верха стены явно осели, а самая большая, через трещину шириной 30 футов, в одном месте провалилась — в 15 ярдах была видна колоссальная дыра. Тщательное обследование показало, что толщина слоя, заполняющего трещину, составляет от 20 до 30 футов, и это давало нам уверенность в возможности перехода даже поезда из шести тяжелых транспортных машин. Вернувшись к ним, мы запустили двигатели. Снова «Уизелы» оказывались в трудном положении на пятнах глубокого мягкого снега, но, после того как люди покопались в снегу, эти машины взобрались наверх сами, без чьей бы то ни было помощи. Перейдя через трещины наверху, мы с чувством облегчения поехали прямо к брошенному в полумиле отсюда «Уизелу».

Мы в то время тщательно обдумали вопрос о доставке самолетом нового двигателя, но было небезопасно совершать посадку на «ледяной стене». Поскольку работу пришлось бы выполнять до прибытия главной партии, а средств для перевозки тяжелого двигателя на верх стены не было, пришлось эту мысль оставить. Пока часть людей занялась откапыванием саней, оставленных здесь вместе с «Уизелом», и приведением в порядок погруженных на них припасов, инженеры принялись за раздевание брошенной машины, снимая с нее все нужные предметы. Забрали буксирный крюк, радиомаяк, стартер, аккумуляторы, гусеничные цепи, даже выкачали антифриз и бензин. Все это заняло несколько часов. В то время как добытые цепи

монтировали на «Грохот», я ушел на лыжах на милю вперед, чтобы разведать новый маршрут через большую трещину, напугавшую нас в предыдущий поход, когда перемишка разрушилась рядом с машинами.

Огромный провал был там, где и раньше, но он немного увеличился, так как снег потом еще осыпался, а края отверстия украсились снежным карнизом, навешанным ветрами. Поскольку эта трещина тянулась от сильно изломанного участка на юг, к ледопаду на краю «ледяной стены», то ничего другого не оставалось, как искать новое место для перехода. Через полчаса я убедился, что нашел приемлемый путь, и повернул лыжи назад. Я увидел машины, медленно поднимавшиеся ко мне по склону; Аллан Роджерс правил ведущим «Уизелем» — «Грохотом». Машина приблизилась, и я заметил, что на крыше сидит Хэл Листер; внезапно машина накренилась, поползла боком и погрузилась в снег, а сброшенный с нее Хэл упал плашмя на оледенелую поверхность.

Мне потом рассказали, что он пытался играть роль наблюдающего за появлением трещин, но позорный полет с «Грохота», порванные штормовка и штаны и большая ссадина на ноге теперь вполне могли отпугнуть кого угодно от новой попытки столь опасного метода наблюдения. С помощью «Рок-н-ролла» и «Крушения» мы скоро вызволили «Грохот». Появление новой трещины в районе, который считался свободным от них, показывало, что нам придется снова начать зондирование дороги: ведь эта коварная трещина шла вдоль линии нашего движения и под прямым углом к тем трещинам, которые ждали нас впереди.

На следующий день партия успешно перешла через большую трещину по той дороге, какую я отыскал, и продолжала идти еще 10 миль, связав в цепь два «Уизела» и «Маскег». Рассчитывая двигаться быстрее, мы сняли канаты, но через две мили четыре трещины

заставили нас остановиться. Широкие, с тонкими перемычками, они были крайне опасны, и невозможно было понять, как это нам без затруднений удалось перейти через них в предыдущем походе; в конце концов выяснилось, что в тот раз нам просто чрезвычайно повезло: машины попали на эти щели в 100 ярдах к западу от нашего теперешнего пути, а там через них были надежные перемычки. Колонна продолжала идти при ухудшающейся видимости. Дэвид Стреттон шел впереди на лыжах на случай появления новых опасностей, и вскоре машины достигли более надежного района у самых скал западной оконечности хребта Шеклтона. Тут в 9 часов мы разбили лагерь.

Близ наших палаток ледник стекал с востока в широкую бухту между горами; хотя Ион Стивенсон уже сделал общее геологическое обследование этого района во время санного похода на собаках, я все же решил поглядеть на скалы: ведь я так долго был лишен подобной возможности. Расставив палатки и задержавшись немного, чтобы выпить по чашке чаю, Ион, Хэл, Дэвид Стреттон и я взяли «Маскег» и поехали вверх по крутому склону ледника между горами; проехав около трех миль, трактор остановился в нескольких ярдах от осыпей. Взобравшись на 1500 футов по пластам сланцев и кварцитов, мы достигли плоской вершины горы; здесь все было покрыто многоугольными плитами. С вершины открылся широкий вид на окружающие горы и бесконечную ледяную поверхность на западе. К полудню после этого короткого отдыха среди скал мы вернулись в лагерь, легли спать и спали до вечера, пока не настало время отправиться в дальний путь.

За ночь машины прошли 31 милю и достигли первой зоны трещин посередине ледника Рековери. В следующую ночь мы начали зондировать участок, на пересечение которого в начале ноября потратили пять

дней. Теперь с помощью оставленных нами отметок и благодаря большому числу людей наш отряд прошел весь этот путь за 14 часов. В одном только месте мы почувствовали действительную опасность. Многочасовое прощупывание дороги, проведенное Алланом Роджерсом и Джорджем Лоу, обнаружило, что лед под нами сильно изломан. Заглядывая в темные каверны под поверхностью, мы видели ледяные стены, прислоненные друг к другу. Нам было трудно судить о том, как идет линия, вдоль которой эти стены доходят до поверхности так, чтобы выдержать вес наших машин, но наконец мы наметили извилистый путь двумя рядами флажков. Затем медленно и очень осторожно я провел «Грохот» через этот участок, в то время как «Крушение» и «Прыгун» держали канаты под натяжением на случай неприятностей. К общему удивлению, все шло хорошо, никаких происшествий ни с одной машиной не случилось, и партия смогла разбить лагерь в полумиле отсюда, оставив позади всю зону трещин. Мы пересекли этот участок за одну пятую того времени, которое потребовалось раньше, затратив на девять дней меньше, чем в октябрьско-ноябрьском походе.

Хотя теперь можно было идти вперед, к следующей зоне трещин, однако три ночи непрерывной белой тьмы, уничтожившей всякую видимость на поверхности, делали неразумным подход к этой зоне ближе чем на милю. Наконец 19-го небо очистилось. Машины легко пересекли второй пояс трещин и расположенные в строгом порядке гребни, но белая тьма снова заставила нас разбить лагерь, еще не доходя до хорошего участка — «Просвета», который мы ранее обнаружили среди трещин у подножия нунатаков Уичавей. Ввиду того что в ноябре нам удалось затратить только полдня, чтобы найти дорогу через этот участок, я очень надеялся достигнуть Саут-Айса спустя два дня, но теплый сезон вызвал большие изменения поверхности. Зондирование

показало, что этот участок гораздо хуже, чем он был в прошлый раз, и, продвигаясь по нему, мы часто поражались своей удаче в предыдущий поход. Старый след все время вел нас через перемычки над трещинами, столь обширными, что они могли бы легко поглотить все наши машины, и дважды в течение одного дня мы чуть не лишились Кена Блейклока.

В первый раз перемычка проломилась под его лыжами. Лыжи упали на глубину 80 футов и пропали навсегда, но, к счастью, трещина была узкой, и Кен спасся. Ему принесли новые лыжи, так как ходить без них по такому участку было бы глупым риском. Через несколько часов, когда Кен, стоя на коленях на лыжах, заглядывал в отверстие, прорезанное им в перемычке, к нему приблизился Ральф Лентон. Пока Ральф, стоя рядом, разговаривал с ним, перемычка под Кеном рухнула, и он остался стоять на коленях на своих лыжах над серединой щели четыре фута шириной! Наконец, последнее происшествие этой ночи: когда уже перестали зондировать дорогу и все пошли к своим палаткам у машин, снег под Ионом Стивенсоном, около моих задних саней, провалился, и он повис на одном локте над глубокой темной щелью, из которой вряд ли удалось бы извлечь человека, если бы даже он остался жив при падении.

Еще за одну ночь зондирования поверхности удалось обследовать и разметить полторы мили дороги и добраться таким образом до нашего старого знакомого «Обелиска». Последняя миля далась труднее всех, но извивы пути были расцвечены яркими флажками, отмечены вехами и лыжными палками — 98 штук на протяжении одной мили, — и каждая из них обозначала особенно опасное место, ну а маленькие трещины мы теперь пересекали не задумываясь. При ярком солнечном свете подобное зрелище вызывало представление о дорожке, подготовленной для каких-то

кошмарных «бегов по зигзагам». Дэвид Стреттон, Дэвид Пратт и я с трудом могли поверить, что это именно то место, где мы раньше нашли дорогу за несколько часов; на сей раз десять человек потратили два дня, прокладывая путь среди темных каверн и трещин, через которые мы тогда прошли в блаженном неведении. Перед тем как повести за собой машины, я ушел вперед на разведку той части сложного пути, по которому колонна должна была двигаться и где мне пришлось бы проходить в нескольких дюймах от каждой отметки — все-таки лучше знать, с чем имеешь дело. Совершенно случайно я воткнул шест в гладкий участок ближе к концу этого отрезка пути и обнаружил, что середину уже проверенной дороги образует слой снега толщиной всего два фута! По несчастливой случайности те, кто проходили здесь раньше, обнаружили под поверхностью только твердую, непроницаемую ветровую корку и не заметили узкого мягкого участка посередине. Мы потратили еще час, отыскивая путь мимо четырех заходящих одна за другую трещин, довольно узких и разделенных стенками достаточной прочности, чтобы выдержать вес машины.

Когда наконец машины начали пересечение этого участка, немногие из нас, я думаю, считали, что удастся обойтись без работ по спасению хотя бы одной из машин; однако теперь нам везло; когда я остановил свою машину у «Обелиска» и весь остальной транспорт благополучно остановился позади меня, все стали поздравлять друг друга с переходами через последнюю, как мы надеялись, зону трещин между достигнутой точкой и полюсом.

Оставалось лишь несколько трещин между нами и нунатаками Уичавей, но колонна быстро пересекла их и вскоре достигла площадки нашего старого лагеря недалеко от скал, высившихся перед нами. Позже мы вчетвером — Ион, Ральф, Рой и я — решили подняться на

ближайший нунатак и, может быть, собрать некоторое количество ископаемых, какие Ион уже находил здесь во время памятного посещения этих мест в марте. После бесконечного снега и льда (и перед перспективой не видеть впредь ничего, кроме того же снега, пока не прибудем на другую сторону континента) какое мы испытывали удовольствие, карабкаясь по осыпям, чувствуя под ногами, обутыми по этому случаю в башмаки, твердый камень, подбирая изредка ископаемые обломки древней растительности!

Поспав шесть часов, мы выехали в последний дневной переход к Саут-Айсу. Продефилировав мимо различных нунатаков, колонна въехала на бугристые заструги, все еще пересекавшие наш путь, и снизила скорость до 3—4 миль в час. Местами крутые ледяные горбы указывали на сильно изрезанные трещинами участки, но их было легко избежать, и когда, взобравшись на верх последнего гребня, я увидел прямо перед собой станцию, то мог поздравить Дэвида Стреттона с прекрасной навигационной работой.

На Саут-Айсе нас встретил Ханнес Лагранж, который вел здесь метеорологические наблюдения, а Джофри Пратт занимался сейсмическими исследованиями для определения скорости взрывной волны во льду и в коренных породах под ним. Поставив на стоянку машины и сани, все отправились в домик пить чай, но домик этот строился в расчете на четверых, а нас было 12. Всем, кроме двух старожилов, предстояло спать в палатках. Нам сообщили, что майор Ласситер намеревается прилететь сюда вместе с капитаном Финном Ронном, чтобы встретиться с нами; я предложил им воспользоваться Саут-Айсом, если это может помочь в выполнении их летной программы. Любопытно, что при последней моей встрече с майором на Земле Грейама в 1948 году он был там тоже с капитаном Ронном. Теперь они должны были взять с собой в гости к нам Джона

Льюиса и весьма любезно предложили пополнить груз своего самолета дополнительно десятью бочками бензина из Шеклтона, что позволяло нам сэкономить два полета «Оттера».

Мы были теперь на высоте значительно большей 4000 футов , и температура соответственно стала ниже; решено было поэтому при выходе из Саут-Айса вернуться к дневной езде. Американский самолет должен был прибыть днем, в половине третьего, а так как каждый участник экспедиции, прилегший вздремнуть, несомненно, не захочет пропустить встречу с ним, то мы сочли этот час удобным временем для перехода от ночной деятельности к дневной; всё отправились на боковую, надеясь проспать возможно больше часов до прилета американцев. Когда прибыл американский двухмоторный самолет, все вышли из домика и выгрузили доставленные нам бочки с горючим. После этого прибывшим показали станцию. Час спустя они улетели в Элсуэрт, а мы продолжали готовить все необходимое к выходу в день рождества.

Прежде всего нужно было оснастить две собачьи упряжки, отправлявшиеся 22 декабря на разведку дороги для машин. На следующий день они выехали, взяв с собой рационы на 20 дней. Первые сведения о себе они намеревались передать в 8 часов вечера, а следующие сообщения должны были передаваться в часы, кратные трем.

22 декабря я отправил Хиллари радиogramму с кратким изложением положения вещей:

«Лично для Хиллари. Прибыли 21 декабря Саут-Айс после больших трудностей из-за трещин и трех операций спасения сноу-кэтов. За 29 дней пройдено 349 миль . Однако считаю этот отрезок тяжелейшим этапом, рассчитываю теперь на быстрое продвижение. Спасибо за информацию, предложенную разведку трещин. Надеюсь, сможете отметить маршрут или границу

области снежными столбами или вехами. Выходим четырьмя сноу-кэтами, тремя „Уизелами“, одним „Маскегом“, вероятно, придем к вам четырьмя кэтами, одним „Уизелом“. Две собачьи упряжки уйдут вперед. Предполагаем выйти из Саут-Айса 25-го, затем четверо авиаторов прилетят сюда на „Оттере“ ждать подходящего дня вылета на базу Скотт. Надеюсь радиосвязь с вами, как условлено, установить с 26-го. Поздравляю всех с рождеством.

Банни».

После отправки собачьих упряжек люди занялись развязыванием и переупаковкой саней. Здесь находилось восемь машин, считая две раньше пришедшие в Саут-Айс, 12 больших саней и множество маленьких. Всюду лежали груды предметов материальной части, десятки бочек с горючим, бидоны, штабели ящиков, масса канатов, сотни других вещей, которые нужно было рассортировать, уложить на сани и привязать ремнями, перед тем как продолжить поход к полюсу.

Тем временем Дэвид Пратти и Рой Хомард усиленно готовили машины к предстоящему далекому походу. Они полагали, что едва ли не наиболее сложной у них будет замена поврежденного понтона на «Рок-н-ролле». Эту работу откладывали уже несколько раз исходя из тех соображений, что, чем большее число миль удастся выжать из старого понтона, тем дальше можно будет продвинуться после установки нового. И на сей раз мы опять решили продолжать путь, везя с собой запасные части до тех пор, пока старые еще могут служить.

24 декабря, когда люди пошли к своим спальным мешкам, в баки всех восьми машин было уже залито 320 галлонов бензина, на санях лежало еще 109 бочек, что составляло в целом 5200 галлонов и весило приблизительно 21 тонну. Кроме того, мы везли полтонны смазочных масел и полторы тонны

инструмента и запасных частей. Остальные 9 тонн полезной нагрузки включали полтонны взрывчатых веществ для сейсмических работ, полторы тонны продовольствия и полтонны керосина, то есть объемную часть грузов; и, наконец, остаток экипировки складывался из научного оборудования, веревок, лыж, ледорубов и всех прочих предметов, возможно и второстепенных, но совершенно необходимых экспедиционному отряду, который должен быть полностью самостоятельным в течение трех или четырех месяцев.

## **Глава 17**

# **От Саут-Айса до Южного полюса**

В сочельник вечером, без двадцати минут восемь, мы покинули Саут-Айс и направились к полюсу, отстоящему ровно в 555 милях от этой станции. В последнюю минуту нужно было сделать много разных дел: Дэвид Стреттон пронивелировал на снегу линию колышков длиной 3, 5 километра для сейсмических взрывов, которые Джоффри Пратт производил с целью изучения отраженных волн, а также другую линию из 50 вех длиной больше мили для гляциологических исследований Хэла Листера. Пока шли эти работы, Ральф Лентон взял передатчик из домика станции и установил его на машине «Графство Кент», оставив взамен менее мощное оборудование, которое удовлетворило бы нужды партии авиаторов во время их краткого пребывания в Саут-Айсе перед полетом на базу Скотт. Другой большой работой занялись Ханнес, Джоффри и Ральф: они вымыли и убрали домик, чтобы все было в порядке к приходу новых жильцов. Все остальные трудились снаружи: очистили участок, откопали в снегу авиационное горючее для «Оттера» и после всего привязали поверх грузов на санях палатки, лыжи, флажки для обозначения границ трещин, шесты для зондирования и прочие предметы, которые в походе должны быть всегда под рукой.

В последнюю минуту, как всегда, обнаружилось недоделки, но, по мере того как на каждой машине и каждых санях заканчивались работы, водители украшали их в рождественском духе. Кроме английских флагов и флагов Британского Содружества наций

появился белый морской флаг и флаг воздушных сил. Картину оживляли десятки развевающихся черных и красных дорожных вымпелов и флагов в белую и красную клетку для отметки трещин. Здесь и там на ветру полоскались цветные ленты, а низко сидящий «Маскег» Ральфа Лентона, разукрашенный маленькими китайскими фонариками, походил скорее на карнавальную колесницу. Длинная отъезжающая колонна представляла собой веселое, красочное зрелище. Машины двинулись по дороге, огибающей холм, который скрыл от нас покинутый домик, и повернули на юг, следуя по пути, проложенному собачьими упряжками.

Блейклок и Стивенсон уже сообщили нам, что первые 32 мили они прошли без происшествий, хотя поверхность и состоит из пятен твердых, как железо, заструг, между которыми находятся участки очень мягкого снега. В этот первый вечер колонна двигалась медленно; машины и сани подпрыгивали и гремели, переезжая через гребни, но продолжали идти три часа, и лагерь разбили у второго 6-футового снежного столба, построенного партией, выехавшей на собачьих упряжках. Столбы эти сооружались из снежных блоков, выпиленных и уложенных друг на друга; они ясно видны на расстоянии в две-три мили и походили на блестящие белые колонны.

Утром из-за белой тьмы нельзя было разглядеть поверхность. Двигаться дальше без риска повредить машины было невозможно. Мы поэтому воспользовались случаем и провели сейсмическое зондирование ледяного покрова и некоторые гляциологические работы. Условия для радиосвязи были очень плохие, и мы совсем не слышали ни Шеклтона, ни Халли-Бей, ни станции Южный полюс. И очень жаль: в этот день планировалась первая попытка связаться непосредственно с полевой партией Хиллари и складом «480».

Без четверти шесть небо начало проясняться, и уже можно было частично видеть поверхность. Поэтому машины выехали, однако сразу же попали на большие и чудовищно твердые заструги. Путь пролегал прямо на юг по волнистой поверхности. Размах волн, тянувшихся поперек линии нашего движения, колебался от 80 до 280 футов, а длина волны составляла приблизительно четыре мили. Мы обнаружили, что самые тяжелые заструги встречаются на склонах, обращенных к северу, вершины гребней относительно гладкие, а южные склоны изрезаны в меньшей степени. Пройдя за день 25 миль, мы уже вечером остановились у снежного столба, сооруженного партией на собачьих упряжках на 35-й миле. Днем у нас имели место периодические неполадки из-за течей в системе охлаждения на «Уизеле» Хэла Листера, а Дэвид Пратт на «Эйбле» составил ему компанию. Когда пришло время разбивать лагерь, ни того ни другого еще не было видно. На следующее утро они тоже не появились, и Рой Хомард с Алланом Роджерсом отправились назад на «Маскеге», который мог ехать по застругам легко и быстро. В половине четвертого я послал вперед на «Путанице» Джоффри Пратта и Ханнеса Лагранжа, поручив им загодя установить следующую точку для сейсмических наблюдений в 30 милях отсюда, чтобы не задерживать наше продвижение к полюсу.

Во время долгого ожидания отставших Ральф Лентон установил связь по радио с базой Скотт; слышимость оказалась настолько хорошей, что я смог поговорить с Джоном Клейдоном и обсудить с ним вопрос о влиянии метеорологических условий на предстоящий трансполярный перелет Джона Льюиса. Прямая телефонная связь с базой Скотт на таком расстоянии была радостным событием, но нам все еще не удавалось наладить связь ни с Хиллари, который, как нам сообщили, находится в 290 милях от полюса, ни со

складом «480», где установили постоянный радиопередатчик.

Наконец за несколько минут до девяти бедствовавшая группа въехала в лагерь; неисправности в системе охлаждения были устранены установкой на «Уизеле» нового радиатора. Мы выехали вечером в двадцать минут одиннадцатого, и снова начались неполадки: «Крушение» Джорджа потеряло мощность и могло только ползти. Рой Хомард быстро исправил положение, и к утру машины прошли 15 миль и без четверти четыре остановились у столба на 55-й миле. Так разворачивались события, которые нам суждено было переживать почти в течение всего похода: долгие часы медленного карабкания по твердым застругам или по глубокому мягкому снегу; частые мелкие неисправности то на одной, то на другой машине, отнимавшие много времени; остановки через каждые три часа для проведения метеорологических и гравиметрических наблюдений; периодическое бурение скважин для сейсмических взрывов; разбивку же лагерей, еду, уход за машинами и сон — все это приходилось втискивать в оставшиеся свободные часы. В результате для сна обычно оставалось мало времени, и я уверен, что к концу похода все считали самой главной его тяготой — недосыпание.

29 декабря колонна подошла к столбу, который отмечал конец сотой мили от Саут-Айса. Здесь мы застали Кена и Иона с их собачьими упряжками, а также Джоффри и Ханнеса с «Путаницей». Столб стоял в ложбине, шедшей с востока на запад и соединявшейся с другой глубокой, странной на вид впадиной, простиравшейся почти точно с севера на юг. К сожалению, у нас не было времени на исследования, но гравиметр Джоффри показал, что ледяной покров стал здесь внезапно тоньше, и я подумал, что нарушение характера поверхности, вероятно, связано именно с

этим. По наблюдениям Дэвида Стреттона, наша экспедиция в это время находилась на  $83^{\circ}33'$  южной широты и  $29^{\circ}02'$  западной долготы; высота равнялась приблизительно 5800 футам .

Наступил срок общих работ по уходу за машинами: их профилактика производилась через каждые 200 миль ; кроме того, нужно было провести электросварку нескольких санных буксирных сцепок, сломавшихся от езды по тяжелой дороге. Мы знали поэтому, что остановка будет дольше обычной, а это позволяло собакам снова уйти далеко вперед. Теперь из-за возросшей высоты перегревались сноу-кэты, тащившие на второй или третьей скорости 6-тонные грузы. Я воспользовался представившимся случаем и заменил на «Рок-н-ролле» четырехлопастный вентилятор другим, шестилопастным.

31 декабря, несмотря на отличную, ясную погоду, не было для нас хорошим днем. Неполадки следовали одна за другой: во-первых, оказалось, что сварка санных буксирных сцепок — работа гораздо более продолжительная, чем предполагалось; затем возникли трудности на двух «Уизелах», а когда в семь часов вечера мы наконец уже собирались тронуться в путь, забивной зонд Хэла застрял на глубине трех метров, и нам пришлось выкопать на эту глубину яму, чтобы извлечь прибор. В половине девятого колонна выехала, но ушла недалеко: сперва на санях у Джорджа Лоу сломался полоз, а затем на «Грохоте» сломался трак и машину пришлось оставить, так как у нас с собой не было запасного. К счастью, на последней лагерной стоянке, всего в шести милях позади, стоял брошенный нами трактор «Маскег». То была первая машина, оставленная в соответствии с планом: мы должны были бросать их постепенно, по мере того как расход горючего достаточно облегчит наши грузы. Теперь

можно было вернуться за «Маскегом» и заменить им «Грохот».

Из-за всех неполадок партия заночевала там, где остановилась, и я снова послал вперед Ханнеса и Джоффри на «Путанице» на поиски удобной позиции для проведения следующего сейсмического взрыва. В полдень я обошел лагерь, наливая всем по глотку бренди для встречи Нового года.

На Новый год погода нас настолько баловала, что я надеялся покрыть 50 миль, однако поверхность была слишком мягкой для «Маскега», тащившего двое тяжелых саней, и он не мог идти со скоростью более 2—3 миль в час. Всем очень нравился этот наш «Прыгун», который так далеко прошел с нами и так хорошо вез свой тяжелый груз безо всяких неполадок. Все огорчились, когда решено было его оставить, но затем обрадовались, когда он снова присоединился к нам; однако ведь речь шла об эффективности работы партии, и чувствам не было места, а так как запасные части для «Маскега» отсутствовали, все же именно он должен был оказаться следующей оставленной машиной. В сложившихся обстоятельствах его заставляли работать с возможно большей нагрузкой, чтобы облегчить участь «Уизелов»: ведь им еще предстоял тяжелый дальний путь.

Вместе с тем, чтобы увеличить скорость «Прыгуна», от него отцепили вторые сани и прицепили их третьими к «Графству Кент», который, по-видимому, легко воспринял эту нагрузку. Теперь «Прыгун» мог держаться при пяти милях в час на третьей скорости; это было уже приемлемо: ведь он ни разу не шел с более высокой скоростью на всем 550-мильном пробеге от Шеклтона. В этот день мы покрыли в общем 39 миль, из которых последние 9 шли по крайне тяжелым застругам; из-за них машины настолько растянулись, что я вынужден был разбить лагерь: надо было всем собраться. Так начался

трудный для перехода участок пути. На следующий день, 2 января, я записал:

«Сегодня прошли еще 30 миль, но с каким трудом! Все машины шли на первой или второй скорости всю дорогу по сильноскладчатым полям из сплошных заструг. Напряжения, под которыми работают машины и сани, огромны; меня особенно беспокоят коробки скоростей, так как непрерывная тяжелая работа на низких скоростях должна обязательно сказаться на них. Промежуточный валик на „Рок-н-ролле“ работает уже с гораздо большим шумом, чем раньше. Единственное утешение — это то, что шестилопастный вентилятор поддерживает температуру в рубашке двигателя на уровне 71°, даже когда жалюзи радиатора наполовину прикрыты».

Впереди нас тянулись следы собачьей упряжки, и навигационные вычисления были не нужны. Джоффри и Ханнес продолжали идти впереди, за ними шли два «Уизела» и «Маскег», продвигавшиеся по убийственным застругам медленнее, чем «кэты». Объезжать эти высокие твердые, как лед, гребни было невозможно, так как они покрывали громадное поле, тянувшееся во все стороны за пределы видимости! Лучшее, что можно было сделать, — это предоставить каждому водителю самому выбирать путь для своей машины, и часто оказывалось, что они шли рассыпавшись на расстоянии мили или двух друг от друга, с трудом пробираясь среди гребней высотой четыре или пять футов. Иногда, при наличии вертикальных уступов, если не было более легкого пути, приходилось вести машины с санями со скоростью полмили в час или меньше. Прокладывая извилистую дорогу, выкручиваясь и поворачиваясь зачастую под прямым углом к курсу, мы старались держаться на приемлемом расстоянии от следов саней с собачьими упряжками, шедших по довольно устойчивому направлению и избавлявших нас от

большого излишнего пробега. Если были видны снежные столбы (обычно на расстоянии около двух миль), то по ним можно было превосходно ориентироваться. Иногда след собачьих упряжек значительно отклонялся от намеченного курса, то тут, то там борозды на снегу указывали, что опрокинулись сани; когда два лыжных следа внезапно кончались у гребня, было ясно, что кто-то здесь пострадал.

На этой местности сноу-кэты вели себя гораздо лучше, чем «Уизелы», так как их шарнирно подвешенные гусеницы легче приспособлялись к поверхности, а их большая мощность при пяти передних скоростях обеспечивала лучшее управление. Все же и у водителя «кэта» были свои трудности: вторые и третьи прицепные сани имели тенденцию более свободно отклоняться в сторону, а будучи привязаны буксирным тросом, иногда нагоняли машину и ударялись о нее или о передние сани. «Уизелы» не имели боковой качки, но сильно галопировали. Взбираясь на вершину гребня с острым верхом, они задирали передок все выше, потом внезапно резко наклонялись вниз, а за ними ныряли 2, 5-тонные сани. У некоторых машин за главным грузом на буксире следовали еще и раздражавшие водителей и пассажиров сани для собачьей упряжки; они все время мотались из стороны в сторону, часто переворачивались, и их нет-нет да и приходилось поднимать какому-нибудь кипевшему негодованием путешественнику. Тем не менее у нас были основательные причины брать с собой эти добавочные сани. Если бы машины сломались, пришлось бы по необходимости идти пешком оставшееся расстояние — нам нужно было иметь что-нибудь, на чем можно тащить груз вручную.

Милю за милей тянулось это испытание характеров и оборудования. «Кончится ли оно когда-нибудь?» — думал я. Ведь мы полагали к этому времени быть уже далеко, на полярном плато, где относительно легко идти вперед

и где не было бесконечных заструг, направленных к тому же под прямым углом к маршруту. По-видимому, постоянные восточные ветры, год за годом обдувая поверхность, прорезают в ней эти ложбины.

Позже мы с Дэвидом Стреттоном сперва нагнали Аллана Роджерса, у которого стальная буксирная сцепка застряла в снежном гребне и отогнулась прямо назад, под сани. Сцепку развинтили и заменили буксирным тросом. Затем мы нагнали Джоффри и Ханнеса. С ними оказались еще Хэл и Джордж. Сейсмическое оборудование было уже ими расставлено, но требовалось обязательно дождаться, пока в колонне остановится последняя машина, так как чрезвычайно чувствительные приборы записали бы создаваемые ею вибрации, будь она даже на расстоянии одной или двух миль. Пока они ждали, Хэл решил забить свой зонд в дно ямы, приготовленной для заряда взрывчатого вещества. Зонд застрял в твердом слое льда на глубине нескольких метров, и пришлось снова бурить скважину, чтобы можно было произвести сейсмический взрыв.

Когда все исследования были выполнены, машины поспешили нагнать группу на собачьих упряжках и, пройдя за день 30 миль, соединились с ней, когда они уже разбили лагерь.

Вечером удалось поговорить с Хиллари. Он сообщил, что предполагает прибыть на полюс на следующий день. Для него это значило 4 января, так как он находился по другую сторону линии перемены дат.

Весь день 3 января мы шли по самым зловерным застругам; машины преодолевали их с большим трудом, сани ломались. Все чаще жесткие буксирные сцепки выходили из строя, так что буксировка велась теперь в основном с помощью тросов из стальной проволоки. Я надеялся пройти за весь этот день 25 миль. Это дало бы нам средний пробег, начиная от Саут-Айса, 20 миль в день, но нам удалось покрыть только 18; тут синее небо

затянуло облаками и видимость настолько ухудшилась, что пришлось остановиться.

Мы теперь определяли путь по солнечному компасу, так как магнитная стрелка стала несколько менее подвижна. Поэтому пришлось поставить два солнечных компаса на «Рок-н-ролл», по одному с каждой стороны, и если у водителя прибор оказывался в тени машины, то курс через короткие промежутки времени называл его напарник.

Высота, на которой лежал наш маршрут, возрастала, и с 4000 футов необходимо было для улучшения КПД двигателей и экономии бензина сменять жиклеры в карбюраторах всех машин. Меняли их через каждые 2000 футов не для того, конечно, чтобы увеличить как-то мощность двигателей, а для экономии бензина. Действительно, по мере того как машины набирали высоту, наши двигатели, не имевшие наддува, все время теряли мощность; впрочем, запас ее у них был такой, что пока эта потеря не была заметна, и сноу-кэты продолжали тащить свои максимальные грузы без затруднений. Кроме того, последние 57 миль машины шли на первой и на второй скоростях, но средний пробег на один галлон горючего по всему пройденному расстоянию был 1, 25 мили , то есть лучше, чем ожидалось.

Вечером этого дня я получил сообщение от Хиллари. Учитывая, что мы задерживаемся в пути, он предложил, чтобы я обдумал, не лучше ли мне остановиться на Южном полюсе и отправить наш отряд на самолетах с помощью американцев. На это я согласиться не мог и ответил ему объяснением создавшегося положения. Вот телеграммы, которыми мы обменялись:

«Дорогой Банни, я очень озабочен серьезной задержкой выполнения ваших планов. От полюса до базы Скотт около 1250 миль , причем продвижение к северу от склада „700“ идет довольно медленно и

трудно, по неровным и твердым застругам. Выйдя с полюса в конце января, вы будете идти навстречу все ухудшающейся погоде и при зимних температурах, вдобавок на машинах, проявляющих признаки того, что они на пределе возможного. Оба мои механика считают такой поздний поход неоправданным риском и не готовы к тому, чтобы ждать вас и потом идти с вашей партией. Я согласен с их точкой зрения и думаю, что следует серьезно обдумать рассрочку вашего похода на два года. Вероятно, вам еще предстоит большой переход, чтобы достигнуть полюса. Почему бы не оставить ваши машины зимовать на полюсе, самим перелететь на базу Скотт на американских самолетах, на зиму вернуться в цивилизованную обстановку, а затем прилететь обратно на полярную станцию в ноябре и тогда заканчивать поход? Такой план позволит вам гораздо успешнее выполнить сейсмические работы, и я почти уверен, что адмирал Дюфек поможет обеспечить полеты по такой программе. Лично я чувствую потребность в отдыхе после почти четырехмесячного путешествия на тракторе по плато, ведь у меня впереди масса работы. Я предпочитаю не ждать на станции Южный полюс и эвакуируюсь на базу Скотт, как только будет возможно. Если вы решите продолжать идти за полюс, то я присоединюсь к вам у склада „700“. Извините, что я поднял такой невеселый вопрос, но было бы несчастьем, если огромный труд, который вы вложили в переход через Саут Айс и полюс, оказался бы напрасным из-за того, что партия потерпит крушение где-нибудь на 1250-мильном пути до базы Скотт. Я буду продолжать забрасывать припасы на склад „700“ и оставляю на полярной станции подробные сведения о пути и карты от базы Скотт до полюса.

Хиллари».

«Хиллари. Полярная станция. Понимаю вашу озабоченность, но о прекращении похода на нынешнем

этапе не может быть и речи. Многие причины делают неосуществимой задачей снова организовать экспедицию после зимовки вне Антарктиды. Наши машины могут работать и работали при минус 50°, но таких температур в марте не ожидаю. Главной нашей заботой остаются белая тьма и метели. Я понимаю, что ваши механики не имеют большого желания участвовать в дальнейших походах, и, ввиду того что, по вашему мнению, путешествие в конце сезона представляет собой неоправданный риск, я не чувствую себя вправе просить вас присоединиться к нам у склада „700“, несмотря на то что вы обладаете ценным знанием местных условий. Нам поэтому придется идти, используя карту перехода, которую вы оставите на полюсе. То поле гигантских заструг, по которому мы идем, тянется вот уже 57 миль и простирается дальше, с гребнями до четырех футов. Ожидают ли нас подобные поля к северу от склада „700“ и приблизительно на сколько миль они тянутся? Главные повреждения получили жесткие сцепки саней; нам приходится ремонтировать их электросваркой, что вызывает задержки. В ближайшие дни, как планировалось, брошу вторую машину. У нас останется четыре кэта, два „Уизела“. Максимальный промежуток между сейсмическими станциями — 30 миль, между гравиметрическими — 15 миль, зондирование забивным зондом один или два раза в день, метеорологические наблюдения включают регистрацию потока частиц и измерение радиации. Нынешнее положение — 84°43' южной широты. Высота — 7000 футов.

Банни».

К сожалению, этот обмен телеграммами стал известен публике, и, хотя мы спокойно продолжали заниматься своим делом, печать превратила этот вопрос в «громкое дело». Только когда наша колонна достигла станции Южный полюс, я начал понимать, какое

обширное освещение получила деятельность экспедиции. В течение двух недель газеты и журналы всего мира обсуждали ее и спорили и члены Комитета на родине получали много советов от доброжелателей; наш маленький штат Управления экспедиции выдержал главный удар печати, да еще такой, какой нам никогда и не мог присниться.

Тем временем я получил ободрившую меня поддержку Комитета, сообщившего, что я должен принимать любые решения, которые могут оказаться необходимыми в свете ситуации, создавшейся в поле. Поскольку я и весь мой отряд были вполне уверены в том, что в состоянии довести поход до конца, и были крайне удивлены оборотом событий, то по существу никакого решения принимать не требовалось. Мы продолжали работать и, когда это было возможно, шли с нормальной скоростью около 30 миль в день, намереваясь в будущем увеличить эту скорость, делая сейсмические определения мощности льда через большие интервалы.

4 января Хиллари прибыл на полюс, пробыл там несколько дней и улетел обратно, на базу Скотт. По моей просьбе он занялся накоплением запасов горючего на складе «700». Это была, по-видимому, разумная предосторожность, так как у нас не было никакого способа определить возможный расход бензина при езде по мягкому снегу, который, по сообщению Хиллари, лежал на нашем пути.

Наконец 5 января Блейклок и Стивенсон сообщили, что они уже выходят из тяжелых заструг и, по-видимому, мы сможем продвигаться быстрее. Так и вышло, и в этот день партия прошла 32 мили. С чувством огромного облегчения мы наконец могли ехать по две-три мили подряд на высшей скорости. До этого времени машины тащились почти всю дорогу от

Шеклтону на низких скоростях. Я подсчитал, что из 575 миль «на прямой» пройдено что-нибудь около 45.

Наступило время бросить нашу вторую машину. Мы опять с сожалением готовились оставить «Маскег», а вместе с ним и одни из больших саней, которые нечем было бы буксировать. Эти сани и 14 пустых бочек из-под горючего образовали могильный холм «Прыгуна», работающего и еще бодрого друга, жизнь которого оборвалась на  $85^{\circ}15'$  южной широты.

Начиная с 6 января собачьи упряжки шли вместе с тягачами. Собаки бежали бойко, радуясь новизне передвижения — по чужому следу и в обществе машин.

Дорога в этот день пролежала по почти непрерывным низким твердым застругам, которые, хотя и меньше вредили машинам, чем встречавшиеся раньше высокие гребни, тем не менее трепали и машины и сани. По общему характеру поверхность была по-прежнему волнистой; длинные подъемы и спуски были круче к северу. Здесь и там в пути появлялись изогнутые дугой снежные образования значительных размеров, поднимавшиеся над поверхностью футов на тридцать и более. Вследствие общего характера местности трудно было решить, являются ли эти образования частью нормальных плавных смежных гребней или нет, но в некоторых случаях создавалось впечатление, что мы видим «снежные дюны», возникшие тем же путем, что и песчаные.

Пройдя еще 30 миль 8-го, мы обнаружили, что на «Уизеле» Хэла сломался U-образный болт, а на «Крушении» Джорджа стала выгорать пинта масла на 5 миль, и расход бензина составлял уже галлон на полторы мили. Скоро придется решать, с какой из двух машин нужно будет расстаться в следующий раз. 9-го был день ухода за машинами. Произвели ремонтные работы, на «Путанице» заменили вентилятор на шестилопастный. Сейсмический взрыв, произведенный в

скважине глубиной 36 футов , показал, что толщина ледяного покрова здесь около 6500 футов . Поскольку мы в это время находились на высоте около 7850 футов , то подстилающая порода под площадкой лагеря должна была возвышаться над уровнем моря на 1350 футов . Конечно, эти цифры требуют еще проверки подробными расчетами, но и сейчас они показывают, что в той точке, где мы находились ( $86^{\circ}31'$  южной широты), в 240 милях от полюса, поверхность коренного ложа ниже, чем вблизи Саут-Айса, расположенного гораздо ближе к берегу.

По окончании всех работ партия сделала короткий переход в 20 миль , чтобы поддержать среднюю величину дневного пробега, которая наконец поднялась выше этой цифры. При этом мы догнали партию на собаках; она ушла вперед, пока велась работа по уходу за машинами. Люди спали в палатках, поставленных невдалеке от начала очень нехорошего пояса гигантских заструг. Его ширина оказалась равной 10 милям ; вероятно, это был «вал Гордона»: перелетая через континент, Гордон сообщил, что около  $87^{\circ}$  южной широты есть крутой склон с сильно изрезанной поверхностью, который может создать для нас массу затруднений. Мы увидели, что на коротком отрезке склона, у его низа, идут очень высокие гребни, но весь остальной склон при высоте всего около 200 футов был не хуже многих других участков. Закончив дневной 30-мильный пробег, партия оказалась в 192 милях от полюса, и если сообщение о виденном с воздуха было правильным, то можно было ожидать улучшения условий на остающейся части пути. К сожалению, эти надежды нас обманули; в следующие два дня заструг было все больше и больше, а непрекращающаяся белая тьма свела наши дневные пробеги к 15 и 16 милям.

13-го машины продолжали путь по застругам, но случилась неприятность, задержавшая наше движение.

Оба каюра, Кен Блейклок и Ион Стивенсон, вынуждены были остановиться из-за серьезного желудочного заболевания с тошнотой и температурой 38, 3°. Мы быстро расставили палатку и устроили их как можно удобнее в спальных мешках.

Подобное странное заболевание поражало нас уже не в первый раз, но в этом случае болезнь казалась гораздо серьезнее, чем у других участников экспедиции. За последние дни Рой Хомард, Хэл Листер, Джордж Лоу и Дэвид Пратт перенесли ту же болезнь, но в разной степени; похоже было, что всю партию треплет какая-то инфекция. Трудно было найти источник ее. Во всяком случае инфекционное заболевание в Антарктиде вещь чрезвычайно редкая и у людей, давно изолированных от внешних групп населения, практически не встречается. Позже все остальные члены экспедиции, за исключением Ральфа Лентона и меня, переболели той же болезнью.

Следующие два дня двумя собачьими упряжками правили Дэвид Стреттон и Джордж Лоу, чтобы дать время Кену и Иону оправиться от болезни и слабости после нее. На 88°03' южной широты мы бросили «Уизел» Хэла Листера. К этому времени на «Уизеле» сломалось четыре U-образных болта и усилилось подтекание масла. Течи нельзя было устранить без съема двигателя (это три дня работы), и я не очень удивился, когда машина наконец вышла из строя с выплавленным подшипником большой головки шатуна. Не зная, который из двух оставшихся «Уизелов» продержится дольше, мы, чтобы сэкономить горючее, провели оба на 100 миль дальше той точки, где должны были оставить один из них. Теперь все были довольны, что так поступили. Гляциологическое оборудование Хэла сняли с «Уизела» и перенесли на «Рок-н-ролл», на котором он должен был впредь путешествовать. Нам пришлось также бросить еще одни большие сани, разделив

остававшийся на них груз между остальными. Когда мы снова двинулись дальше, пять оставшихся машин в общей сложности все еще везли 22 тонны.

Теперь колонна двигалась с довольно устойчивой скоростью по поверхности, все еще волнистой, с очень неровными застругами на северных склонах, и мы ждали, когда же наконец дойдем до гладкой, ровной поверхности, какой, по нашим предположениям, должно было оказаться плато. Максимальный дневной пробег пришлось ограничить 30-ю милями; это было сделано из-за необходимости проводить сейсмические работы, а также из-за того, что собачьи упряжки не выдерживали большого напряжения. 13-го я попросил Хиллари по радио (он был на базе Скотт) узнать у американцев, нет ли возможности перебросить наших собак по воздуху, так как они слишком устали, тем более что за полюсом предполагалось удлинить дневные пробеги. На следующий день Хиллари известил меня, что адмирал Дюфек очень любезно согласился нам помочь. Это сняло с моей души большую тяжесть, так как, конечно, было невозможно взять с собой собак на предстоящий переход в 1250 миль.

Все это время наша связь с базой Скотт поддерживалась или непосредственно, или через Питера Малгрю, которого Хиллари оставил на станции Южный полюс. Там Малгрю мог пользоваться радиоустановкой в фургоне, который поставили на стоянку вместе с тремя тракторами, со всеми санями и прочим оборудованием партии с базы Скотт. Это освободило радио станции Южный полюс от значительной нагрузки в момент, когда она была чрезвычайно занята, заканчивая выполнение своих собственных задач, до того как снабжавшие ее самолеты покинут Антарктиду.

Утром 17 января наш отряд стоял лагерем на 88°45' южной широты. Люди еще лежали в своих спальнях

мешках, когда над нами пролетели два американских самолета. Ральф спешно выкарабкался наружу, чтобы поговорить с ними с «Графства Кент». Он узнал, что у них на борту адмирал Дюфек, Эд Хиллари, Джон Льюис и, к нашему удивлению, группа из девяти корреспондентов. Выяснилось также, что сейчас вечер их дня недели. Снова машины прошли 30 миль по застругам и волнистой местности, и только утром 18-го, когда мы начали свой дневной пробег, находясь всего лишь в 55 милях от полюса, поверхность наконец стала гладкой и мягкой. Вечером этого дня наше местоположение было  $89^{\circ}37'$  южной широты, то есть мы находились чуть дальше чем в 26 милях от полюса. Сейсмический взрыв, произведенный Джоффри Праттом, показал, что уровень коренного ложа под нами резко поднялся и теперь лежит ниже поверхности льда примерно на 2000 футов . В воскресенье 19 января, в начале нашего последнего перехода к Южному полюсу, поверхность снова была гладкой и мягкой, как весь день накануне, но через несколько миль опять появились ледяные волны.

И тут мы его увидели! На верху снежного гребня, спускавшегося вниз длинным очень пологим склоном, мы остановились и, взобравшись на крыши машин, стали искать на горизонте знаки, которые, как нам было сказано, должны были увидеть. Вдруг в поле зрения возникло что-то похожее на кучку домиков и радиомачты. Невооруженным глазом едва можно было все это различить, но, казалось, цель так близка, что первым инстинктивным желанием было ехать прямо к манившему нас черному пятнышку на белом пространстве. Однако, помня о переданной нам по радио просьбе научного начальника станции майора Могессона — избегать езды по тем участкам снега, которые они изучают, и двигаться вдоль меридиана  $24^{\circ}$ , мы повернули на юго-восток и поехали вдоль верха гребня,

пока не дошли до цепи флажков, указывавших правильную дорогу. В конце дня я кратко описал в дневнике наше прибытие:

«Сегодня прибыли к полюсу, пройдя не 26 миль, как рассчитывали, а 32, так как нас попросили совершить въезд на станцию Южный полюс по меридиану  $24^{\circ}$ , чтобы обогнуть изучаемые участки снежной поверхности. Это заняло у нас некоторое время, и пришлось проехать семь миль, пока нашли бочку и цепь флажков, отмечающих дорогу к полюсу. Когда стала видна полярная станция, до нее было около семи миль; можно было различить, что она находится на гребне, а между ней и нами была ложбина.

К моменту, когда машины повернули на юг вдоль линии флажков, собаки уже начали уставать, и колонна замедлила движение, чтобы они не отстали и пришли одновременно с машинами. День был сияющий, без единого облачка, и дул лишь легкий ветерок приблизительно по меридиану  $80^{\circ}$  восточной долготы. Партия шла к полюсу, и я, оглянувшись, подумал, что колонна наша — славное зрелище: шли оранжевые «кэты» и «Уизел» с нагруженными санями, над всем этим развевались флаги разных цветов. Кроме флагов наций Британского Содружества здесь был флаг города Бристоль, флаг Трансантарктической экспедиции, вышитый Ральфом, клетчатые флаги для отметки трещин, дорожные вымпелы и особый зеленый флаг, вышитый Ханнесом, с газелью-прыгуном на одной стороне и цветущим кустом протеа — на другой. И надо всем струились большие хвосты конденсирующихся паров из высоких открытых выхлопных труб сноу-кэтов.

Впереди я увидел два «Уизела», двигавшиеся к нам от станции, но они остановились, не дойдя до нас двух миль. Приблизившись, мы увидели целую толпу, больше 30 человек, и все они были вооружены фотоаппаратами и кинокамерами. Здесь были адмирал Дюфек, Эд

Хиллари, Грифф Пал, Питер Малгрю, корреспонденты и весь персонал базы, Среди последних находились Берн Хук, лейтенант медицинской службы США, начальник администрации базы, и майор Могессон («Моги»), руководитель научных работ.

Выскочив из «кэта», я сначала пожал руку Эда, затем Джорджа Дюфека и руководителей базы.

Нас обступила такая толпа фотографов и магнитофонщиков, что трудно было повернуться. Когда «толкучка» несколько успокоилась, Хук и Дюфек забрались в мой «кэт», и я повез их на базу, где Хук показал мне дорогу на стоянку.

Следующим делом было помыться и поесть; затем состоялась пресс-конференция и радиозапись для Би-Би-Си, передававшаяся через станцию Мак-Мердо.

Нам оказали самый теплый прием и пригласили спать и есть на базе, а не в наших палатках. Это сделало пребывание здесь приятным, без официальностей и создало нам полный отдых.

Так как мы не пересекали линии перемены дат, то у нас было еще 19-е, однако американцы живут по новозеландскому времени, и у них уже 20 января. Их время — среднее время по Гринвичскому меридиану плюс 12 часов. Поэтому мы прибыли по нашему счету ночью, а по их счету — в полдень. Я решил, что наша партия сейчас же перейдет на их время, превратив нашу ночь в день, а если кому-то захочется спать, он может лечь рано. В действительности, я думаю, большинство из нас полностью провели одну ночь без сна».

Этой ночью адмирал Дюфек должен был вернуться в залив Мак-Мердо. Он улетел на самолете «Нептун», взяв с собой сэра Эдмунда Хиллари, Джона Льюиса и всех корреспондентов. Тут только я понял, какие трудности пришлось преодолевать американцам, устраивая полярную станцию с помощью самолетов: на этой высоте нагруженный самолет при двух реактивных двигателях

и двух поршневых, использовав 16 баллонов горючего для взлета с помощью стартовых реактивных ускорителей, даже в безветренную погоду не смог оторваться. После нескольких попыток полет пришлось отложить, пока другой самолет не доставил еще несколько баллонов для реактивных ускорителей. Тогда, удалив часть нагрузки, летчик взлетел в клубящихся облаках снега, поднятого реактивными струями с мягкой поверхности.

В дни, проведенные на станции Южный полюс, все были очень заняты, так как нужно было успеть сделать много дел. Прежде всего требовалось развязать и переложить все грузы — это избавило нас от 19 пустых бочек. «Путаницу» перевели в мастерскую станции и поставили на нее наш электросварочный агрегат. Там шла работа по починке поломанных буксирных сцепок и оборудования для подогрева аккумуляторов. Джоффри Пратт произвел несколько сейсмических взрывов, но первые оказались неудачными, так как записи приборов были испорчены статическими электрическими помехами, вызванными сильным ветром и метелью, пронесившейся над станцией.

22-го на вечеринке каждому из нас поднесли отлично выполненные в цвете шуточные свидетельства вроде «Удостоверений в пересечении линии перемены дат». Свидетельства удостоверяли, что мы пешком совершили кругосветное путешествие. Это было очень несложно: для этого нам пришлось пройти лишь несколько ярдов вокруг флагов, отмечающих положение полюса. Флаги эти — Объединенных Наций и Соединенных Штатов — развевались рядом на двух высоких мачтах, окруженных большим кольцом пустых бочек из-под горючего. На вечеринке мы в свою очередь поднесли станции вымпел экспедиции в память о нашем пребывании. Мы также развернули флаг Шотландской национальной антарктической экспедиции 1901— 1903

годов. Уильям Спирс Брюс брал его с собой в путешествие на корабле «Скотия», когда он открыл Землю Котса на восточной стороне моря Уэдделла. Этот флаг мне вручил в Эдинбурге президент Шотландского географического общества с просьбой взять его с собой на Землю Котса и пронести через континент. Другую интересную реликвию — часы капитана Скотта — я носил на ремешке на шее с момента выхода в поход. Часы эти были взяты Смитами из их музея в Криклвуде и доверены мне, чтобы я доставил их снова на Южный полюс, а затем дальше, на базу Скотт. Мы надеялись выехать 23-го, но сильный ветер и общая метель все еще мешали закончить сейсмические работы, а завершить их было необходимо. Американцы доставили на самолетах сейсмическое оборудование и произвели на полюсе зондирование, и теперь появилась единственная возможность проверить приборы, сравнивая их между собой. Поэтому в 6 часов вечера я решил задержаться на станции еще на одну ночь и утром закончить эту работу.

## Глава 18

# Трансполярный перелет

Пока мы еще были на пути от Саут-Айса к полюсу, группа авиаторов выполняла поручение закрыть базу Шеклтон. По плану они должны были затем перелететь через континент на базу Скотт, присоединиться там к «Биверу» и обеспечить нам поддержку с воздуха на последних этапах похода.

Это была первая попытка трансантарктического перелета на маленьком одномоторном самолете. Ниже рассказывается история его успешного осуществления.

В конце сезона «Тоттан» должен был снова прибыть на юг, чтобы доставить смену на базу Королевского общества, и нам любезно предложили отправить в Англию наш самолет «Остер» и оборудование, научные образцы и записи, которые мы сможем доставить в Халли-Бей. Ввиду этого авиаторы, оставшиеся в Шеклтоне, пока мы повторно с трудом тащились в Саут-Айс, проводили долгие часы за сортировкой и упаковкой оставшихся припасов.

В то же время Тэффи проводил регулярно сеансы радиосвязи с нашей партией в поле, а «Оттер» стоял всегда наготове, чтобы удовлетворять наши требования. И действительно, они совершили три полета, снабжая нас запасными частями, а один раз доставили жареные бифштексы, разнообразя нашу монотонную диету. В Элсуэрт из США должен был прилететь американский самолет, и капитан Ронн позаботился о нас: он договорился, что летчик доставит нам личную почту, скопившуюся в Лондоне. Когда почта дошла до Шеклтона, наши пилоты сразу же вылетели к нам в лагерь у подножия «ледяной стены». По иронии судьбы в Управлении личную почту для авиаторов упаковали в

ящик с запасными частями «Уизела». Когда это обнаружилось, «Оттер» уже перестал быть даже точкой в небе, и для получения своей доли писем летчикам пришлось ждать нашего прибытия в Саут-Айс.

9 декабря «Оттер» с «Остером» полетели в Халли-Бей и вернули туда Айвора Бени и Фреда Морриса, которые так много помогли нам в последние недели лихорадочных приготовлений. В Халли-Бей доставили еще Питера Уэстона, чтобы он разобрал и подготовил к отправке «Остер», когда прибудет «Тоттан». Тэффи Уильяме остался на базе для поддержания с нами связи по радио.

Джон, Гордон и Питер провели четыре дня в Халли-Бей, упаковывая в ящики припасы, затем вернулись на «Оттере» в Шеклтон, чтобы приступить к работе по закрытию базы. Они спустили воду из баков, заколотили досками окна, закупорили печные трубы и подмели в домике. Помимо того что они хотели оставить домик в том виде, в каком они его нашли, у них еще таилась крамольная мысль: а что, если дело пойдет не так, как планировалось, и наземной партии, быть может, придется вернуться на базу!

Питер Уэстон все это время тщательно осматривал и ремонтировал «Оттер», готовя его к долгому безостановочному перелету на базу Скотт: одномоторный самолет не может позволить себе механические неисправности в воздухе над негостеприимной Антарктидой. В фюзеляже Питер установил специальный дополнительный бак, удваивающий длительность беспосадочного полета. Общий запас горючего в 336 галлонов обеспечивал при отсутствии ветра дальность в 1600 миль, а расстояние от Саут-Айса до базы Скотт — несколько больше 1400 миль. Уже одно это должно было служить стимулом к точности в навигации.

Партия собрала все свое аварийное имущество: палатки, продовольствие на 40 дней, составленное из обычных санных рационов и неприкосновенного запаса, каким Гордон уже раз пользовался во время своего 11-дневного пребывания на шельфовом леднике, кастрюли и сковородки, примусы, спальные мешки, пиротехнику, лопаты, ледорубы, канаты — все это нужно было проверить, упаковать и уложить в самолет.

Теперь предстояло решать проблему веса. Максимальная полезная нагрузка «Оттера» — одна тонна, и наши летчики всегда летали с такой предельной или чуть большей нагрузкой. Но с установкой дополнительного бака значительная часть грузоподъемности уходила на горючее, тогда как четыре человека, в том числе два тяжеловеса — Джон Льюис и Питер Уэстон, — одетые в громоздкую летную одежду для холодной погоды, весили все вместе 1000 фунтов. Значение имели даже унции, поэтому все рационы и оборудование вынули из их деревянной или металлической упаковки и переупаковали в полиэтиленовые мешки, которые взяли из склада, где Аллан Роджерс держал свои медицинские принадлежности. Каждый предмет перед упаковкой в самолет взвешивался.

Мы вышли из Саут-Айса в день рождества и теперь, находясь уже на 50 миль с лишним ближе к полюсу, больше не нуждались в самолете. Авиаторы могли теперь серьезно готовиться к перелету на базу Скотт. 27 декабря, после ленча, сборы закончились. Самолет нагрузили в точности так, как он будет нагружен при перелете, и, следовательно, пробный взлет должен был сыграть роль полезного предварительного опыта перед окончательным стартом из Саут-Айса. Но Шеклтон расположен только в 200 футах над уровнем моря, поэтому они, естественно, несколько беспокоились,

удастся ли благополучно оторвать самолет от земли в Саут-Айсе, на высоте 4450 футов .

День выдался прекрасный, солнечный, дул легкий бриз — отличная летная погода, и этот короткий полет давал им возможность проверить самый самолет, навигационное оборудование и радио в действительных летных условиях.

Так как навигация в их полете должна была иметь первостепенное значение, то я привожу сделанное самим Джорджем описание оборудования и методов, какими они намеревались пользоваться:

«На панели в кабине перед местом второго пилота смонтировали астрокомпас, с помощью которого можно было по солнцу проверить действительный курс. В это время года такую проверку сделать было легко, так как солнце находилось над горизонтом круглосуточно.

Гиродатчик полярной трассы применялся в качестве главного указателя направления полета. Каждые 20 минут его проверяли по астрокомпасу на прецессию направления полета. Обычный гирокомпас, откалиброванный на 80° южной широты, служил запасным; указатель сноса, смонтированный на внутренней стороне дверцы кабины, используемый вместе с радиоальтиметром, позволял определять снос и путевую скорость. Истинный курс, снос и путевая скорость — это все, что нужно для навигации, но определение их зависит от погоды. Существенно необходимы чистое небо и видимость, чтобы выбрать предметы, по которым измеряешь снос самолета и путевую скорость».

Полет в Саут-Айс прошел без всяких происшествий и занял чуть меньше трех часов. «Оттер» приземлился в 5 часов дня. Пилоты и Питер Уэстон сразу начали выгружать спальные мешки, заправлять самолет и готовить обед, а Теффи — проводить сеансы радиосвязи сперва с нами, потом с американской станцией Южный

полюс. За несколько дней до этого американские радисты согласились связываться с нашими ежевечерне в 7 часов; они должны были передавать сведения о погоде, полученные ими от базы Скотт, и одновременно свой прогноз. Во время обычного сеанса радиосвязи с нашим отрядом в 6 часов пилоты узнавали бы о состоянии погоды между базой Скотт и Южным полюсом, и Джон, объединяя эти три сообщения, имел бы некоторое представление о погоде по всей линии полета. Однако необходимо отметить, что сведения о погоде с базы Скотт имели бы уже 12-часовую давность, а в Антарктиде погода может резко изменяться за гораздо меньший срок.

Тэффи ежедневно связывался также по радио с базой Халли-Бей, служившей теперь звеном, через которое Шеклтон сообщался с нашим Управлением в Лондоне; — он сообщил им, что «Оттер» готов к полету и ждет подходящего дня. Вечером 28-го прогноз погоды по маршруту был плохой; в нашем районе небо затянуло облаками, шел небольшой снег, и о полете нечего было и думать. 29-го авиаторы провели долгий солнечный день при безоблачном небе в ожидании вечернего сеанса, но в 6 часов, когда Тэффи вышел в эфир, он не смог получить от нас ответа из-за плохих условий для передачи. Все четверо просидели еще час вокруг радиоприемника, нетерпеливо ожидая, пока начнет передавать полярная станция Южный полюс, если ей удастся пробиться. Точно в назначенный час связь была установлена, и они узнали, что над полюсом ожидаются отдельные кучевые облака, а в заливе Мак-Мердо тонкие слоистые. Условия были не идеальные, но могло бы быть и хуже. Авиаторы решили попробовать и попросили станцию Южный полюс сообщить базе Скотт, что они собираются вылететь.

Вылет из Саут-Айса раньше планировался на поздний вечер: в этом случае солнце в продолжение

предполагаемых 12 часов полета будет впереди и самолету не нужно делать круг, чтобы произвести наблюдение. Теперь летчики поспешно скатали постели, упаковали вещи, наполнили термосы и в последний раз проверили, все ли в порядке на самолете. Гордон Хэслоп должен был лететь в роли пилота, а Джон — штурманом. Гордон открыл дроссель и стал слегка поворачивать руль направления из стороны в сторону, чтобы освободить лыжи от липкого снега. Настала решительная минута — оторвется ли тяжело нагруженный самолет на такой высоте от, поверхности, которую яркое солнце сделало липкой, и притом без ветра. Самолет толчками пошел вперед, сначала медленно, потом постепенно движение стало ускоряться, хвост поднялся. Скорость доползла до 105 километров в час, Гордон опустил закрылки во взлетное положение, самолет подскочил один раз, потом оторвался. Ясно были слышны четыре вдоха облегчения. Понадобился разбег больше полумили, чтобы маленький самолет оторвался от земли. Было 10 часов 27 минут вечера, и солнце светило еще ярко.

Они сделали круг над Саут-Айсом, чтобы взглянуть на него, как они думали, в последний раз, и легли на курс к полюсу по меридиану  $29^{\circ}$  западной долготы. До полюса было 550 миль, около пяти часов полета. «Оттер» медленно, с постоянной скоростью набирал высоту, по мере того как расходовалось горючее и самолет становился легче. Полюс расположен на высоте немного меньше 10 000 футов, а по ту сторону от него предстояло пересечь местность, как им было известно, с высотой до 11 000 футов. Даже если бы удалось выжать из самолета потолок в 12 000 футов, запас по высоте над Землей оставался очень небольшим.

Первый час все шло хорошо, и, увидев нашу партию в двух милях слева, авиаторы получили подтверждение точности своих навигационных расчетов. Тэффи пытался

связаться с нами по радио, но мы провели долгий день в пути, и Ральф Лентон уже уютно устроился в своем спальном мешке. Они набрали несколько большую высоту и, пролетев еще 90 миль, увидели далеко на горизонте облака. В 1 час 52 минуты ночи «Оттер» летел над тонким слоем облаков; условия полета ухудшились. Впереди облачный слой был толще, и через полчаса самолет уже летел в густом облаке, которое, видимо, простиралось по меньшей мере до 14 000 футов. Самолет летел теперь на высоте 10 000 футов, а набор высоты происходил очень медленно; поверхность под ними лежала на уровне 8000 футов, впереди была невидимая, незнакомая им местность.

Одна из целей полета — составление для нас отчета о характере поверхности между  $84^{\circ}$  южной широты и полюсом. Если горный хребет или какое-то другое нарушение поверхности под ледяным щитом лежит поперек нашего пути, то хотя бы примерное представление о протяженности препятствия и трудностях, которые оно может создать, имело бы исключительную ценность. Но в 2 часа «Оттер» все еще летел в густом облаке на  $87^{\circ}40'$  южной широты; на передней кромке крыльев начал намерзать лед, и потеря высоты становилась опасной. Облака все еще окутывали самолет, и рисковать лететь дальше в расчете на улучшение погоды значило затевать азартную игру. Они посоветовались несколько минут и очень неохотно приняли решение возвратиться в Саут-Айс.

Теперь у них возникла новая проблема. Лететь в точку на карте, расположенную приблизительно в тысяче миль от них, было рискованно, а лететь обратно 400 миль и поймать маленькое черное пятнышко посреди многих миль пустого пространства после семичасового полета было почти столь же трудно. Больше всего они надеялись на то, что нунатаки Уичавей

и хребет Шеклтона, расположенные к северу от Саут-Айса, послужат им указателями положения покинутой станции. Теперь самолет повел Джон Льюис. В 2 часа 45 минут «Оттер» вышел из облака и около двух часов летел на север. Вдруг лица четырех авиаторов одновременно озарили улыбки: прямо впереди показалась наша партия! Но тревоги их еще не кончились.

В 5 часов впереди появилось грозное темное пятно — толстое слоистое облако, пришедшее с севера. Когда самолет приблизился к отчетливо обозначенному краю облака, стало видно, что оно доходит внизу до самой поверхности. Что же им делать? Джон снизился, но скоро выяснилось, что, попав в этот сумрачный слой, он должен будет совершать слепой полет. Они сделали круг и стали обсуждать, что сейчас предпринять. Внезапно прямо под ними показался след машины на снегу. Они помнили, что когда летели из Саут-Айса, то видели только одно место примерно в четверти мили от Саут-Айса, где машины маневрировали, меняя курс. «Полеты по Брэдшоу», или определение своего положения, пользуясь линией железной дороги, помогло в Англии многим самолетам благополучно добраться до своей базы, и благодарный Джон воспользовался представившимся случаем. Не колеблясь, он снизился до высоты 10 футов над землей и понесся над самой «железнодорожной линией», которая через 40 миль привела его в Саут-Айс. Видимость была 100 ярдов, и там, где след машин круто повернул направо, Джон закрыл дроссель, опустил закрылки и приземлился; самолет остановился меньше чем в 10 ярдах от места, откуда он взлетел более семи часов назад.

Четверка вылезла, разочарованная возвращением в исходную точку; самолет закрепили на стоянке и перенесли обратно в домик спальные мешки. Попив

горячего, они с удовольствием легли и спали почти до вечера кануна Нового года. Затем снова начали с беспокойством ждать сведений о погоде.

На поверхности со скоростью 10 метров в секунду дул ветер, вздымая густые потоки снега. День был пасмурный, с жестоким морозом, они не смогли даже заправить «Оттер». Поэтому с чистой совестью все занялись подготовкой к встрече Нового года; приготовили обед из четырех блюд: суп, жареное рыбье филе, рагу и фрукты, а после всего кофе. Пили за здоровье королевы, Трансантарктической партии и друг за друга, затем легли спать, намереваясь потом ждать целый день и надеяться, что буря утихнет.

Но следующие три дня продолжал дуть сильный ветер. Они нервничали, а сообщение с базы Скотт, что там такая же плохая погода, было слабым утешением. 4 января ветер стих и погода настолько улучшилась, что заправили самолет, и Питер Уэстон проверил, все ли там в порядке.

Когда весь запас топлива вылили в баки «Оттера», то оказалось, что самолету не хватает еще 25 галлонов, то есть на час полета. Запас на всякий случай, с самого начала очень небольшой, теперь совсем отсутствовал. Четыре 40-галлонные бочки авиационного бензина — все, что оставалось от первоначального запаса в 9000 галлонов, привезенного на «Магга-Дане», — были оставлены в Шеклтоне, когда эвакуировали базу. Тэффи Уильяме поговорил по радио с Элсуэртом. Узнав о создавшейся трудности, майор Джим Ласситер, пилот того самого самолета, который доставил нам почту, вызвался отправиться в Шеклтон, забрать там топливо и перебросить его в Саут-Айс. Это очень любезное предложение было с благодарностью принято, а утром 6 января бочки были доставлены и баки «Оттера» долиты полностью.

Непогода кончилась. Наконец стало похоже на то, что можно будет снова лететь. Надеюсь на благоприятный вечерний прогноз погоды, они нагрузили самолет и опять приготовились к взлету. Во время сеанса, в 6 часов, Ральф Лентон смог сообщить им, что над ними чистое небо, и мы едем почти без ветра при хорошей видимости. Через час после этого они говорили со станцией Южный полюс. Ее прогноз тоже был хорошим, и Тэффи передал, что «Оттер» вылетит около половины двенадцатого и они предполагают, что перелет на базу Скотт займет 12 часов.

Снова начались лихорадочные приготовления. Еще раз проверили все аварийное оборудование, наполнили термосы, выкопали лыжи из-под снега. К счастью, подул легкий бриз и понижение температуры улучшило поверхность. В 11 часов 48 минут, на этот раз после более короткого разбега, «Оттер» снова взлетел.

Легли на курс, и, переговорив со станцией Южный полюс,

Тэффи условился, что будет связываться с ней каждые 30 минут, пока самолет не достигнет начала ледника Бирдмора, после этого радиоуправление перейдет в руки базы Скотт. Самолет медленно, но непрерывно набирал высоту, и почти через два часа они увидели наши машины в трех милях слева. Тэффи опять попытался установить с нами связь, и снова Ральф спал, а так как мы не получили сведений от станции Южный полюс, что «Оттер» полетит именно этой ночью, то привет Тэффи никто не услышал.

Попутный ветер помогал пилотам экономить горючее, и в 4 часа четыре пары глаз жадно всматривались вперед, чтобы увидеть первые признаки полюса, которого они рассчитывали достигнуть через полчаса. Но поверхность начала затемняться ледяными кристаллами, образовавшими густую дымку, несколько похожую на шапку из смеси тумана и дыма, повисающую

над промышленными городами. В 4 часа 23 минуты утра рамочная антенна «Оттера» приняла сигналы на средней волне от радиомаяка на полюсе, и через пять минут сквозь дымку показались прямо под ними стационарные здания. Самый полюс отмечали звездно-полосатый флаг и флаг Объединенных Наций, и, делая круги над станцией и «перелетая из вторника в среду и обратно во вторник», как выразился Джон, они поговорили с лейтенантом Хуком и майором Могессоном. Гордон был в восторге, что снова очутился в «надлежащей четверти земного шара» и принял с базы Скотт приветствие на маори от своего товарища Кивиса. Затем они взяли курс на ледник Бирдмора.

Авиаторы закончили первый этап своего перелета, и теперь их маршрут почти точно совпадал с тем, по которому 47 лет назад шел капитан Скотт. Если все будет хорошо, то за несколько часов они пролетят тот трагический путь, по которому он и его товарищи шли с таким напряжением в течение многих недель.

Через 1 час 40 минут справа возник, как они определили, хребт Доминион. Теперь в поле их зрения стали входить отличительные признаки местности. Впереди на горизонте показались вершины хребта Куин-Александры. В 7 часов самолет летел над истоком ледника Бирдмора, и авиаторы с изумлением глядели на эту странную реку льда, стекавшую извилами с высоты 8000 футов между грозными горами к шельфовому леднику Росса, отстоящему отсюда почти на 150 миль. В Управлении на родине беспокоились об этом полете, и, вспомнив, что все телеграммы оттуда подписывались «Трансполярная» (их телеграфный адрес), Джон послал восторженную каблогранму Комитету с указанием своего положения, которую закончил так: «Все время под гору. Да здравствует Трансполярная».

При чистом небе и ярком солнце «Оттер» снизился, и пилоты любовались великолепным зрелищем, пролетая

вдоль ледника. Налево гора Клаудмейкер (делатель облаков) вполне отвечала своему имени: вокруг ее вершины, словно легкий ореол, лежало небольшое облако; были видны гора Хоуп и шельфовый ледник Росса, простиравшийся до горизонта подобно громадному замерзшему озеру.

Теперь в эфире звучали дружеские голоса: база Скотт готовилась к приему. Гордон был в восторге, что он снова на новозеландской территории; попутный ветер позволил им пересмотреть время прибытия и назначить его на 11 часов. Передавая это сообщение, Тэффи воспользовался случаем и заказал «четыре бутылки очень холодного пива».

Самолет гудел и с каждой минутой приближался к концу этого исключительного полета. В половине десятого сквозь легкую дымку прорезалась гора Дисковери, а потом показалась низкая темная черта утеса Минна. Они уже были почти на базе. Миновав конец утеса, самолет пересек залив между возвышенностями Блэк и Уайт, и впереди проступил остров Росса с его двумя вулканами — Эребусом и Террором.

Два американских «Оттера» с базы у залива Мак-Мердо вылетели, чтобы приветствовать их. Оба были до отказа набиты американцами и новозеландцами, которые сидели, по словам Гордона, «так густо, как иглы на дикобразе, и у каждого фотоаппарат, нацеленный на нас». Множество людей махали руками и что-то показывали жестами, но так как самолеты вело на посадку радио двух баз в заливе Мак-Мердо, работавших на разных частотах, то нескромные замечания, которыми летчики спешили обменяться, приходилось транслировать через базу Скотт, и при этой операции оригинальность их выражений несколько потускнела.

При приближении к базе Скотт эскортирующие самолеты пристроились по обе стороны от нашего «Оттера». Радист Тед Гон, не в состоянии вынести то, что придется пропустить встречу авиаторов, в момент приземления возбужденно крикнул в микрофон: «Вот вы уже видите посадочную полосу» — и, оборвав вдруг передачу, понесся на площадку.

Когда наш «Оттер» стал делать круг над базой, новые встречающие американские самолеты — «Дакоты» и «Оттеры» поднялись в воздух, выделявая восторженные приветственные петли. Два американских самолета, ведя наш «Оттер», держались немного впереди, и он снизился почти до земли. Потом, когда «Оттер» с триумфом сел, эскортирующие самолеты с ревом взмыли кверху и присоединились в воздухе к своим, к глубокому огорчению фотографов-энтузиастов, которые оказались за пределами возможностей съемки.

Пробыв в воздухе ровно 11 часов и покрыв расстояние 1430 миль, маленький самолет справился со своей задачей. Когда наши авиаторы выкарабкались на плохо гнущихся ногах, их поглотила дружеская толпа американцев и новозеландцев; все, кто был в заливе Мак-Мердо, явились приветствовать их. Во главе поздравляющих был Эд Хиллари, сам только что прилетевший с полюса; но особенно горячо поздравляли наших Джон Клейдон и Билл Кренфилд, два новозеландских пилота, которые, пожалуй, лучше всех остальных присутствовавших могли оценить трудности этого перелета.

Веселым эпизодом была история с «кружкой Тэффи». В зимние месяцы в Шеклтоне наши регулярные сеансы радиосвязи со станцией Южный полюс создали прочную дружбу между Тэффи и Ральфом, с одной стороны, и радистом станции — с другой. Тэффи знал, что американца должны сменить, и они часто болтали об этом и, между прочим, заключили пари: кто первый,

американец или Тэффи, прибудет в залив Мак-Мердо, тот по условиям пари встретит другого стаканом пива. Когда наши четыре авиатора стояли выстроившись, чтобы их фотографировали со всех сторон, из толпы выступил какой-то незнакомый человек, осторожно несший кружку пива, и передал ее Тэффи. Обещание было выполнено.

Наконец «Оттер» благополучно закрепили на стоянке, и наши авиаторы, сопровождаемые всеми американскими и новозеландскими доброжелателями, влезли во все машины или взобрались на них снаружи и двинулись на базу Скотт, где их ждало «очень холодное пиво», заказанное в полете.

Вечером мы (партия, следующая на машинах) узнали от радистов станции Южный полюс, что перелет прошел успешно. Джон Льюис славился своей присказкой, которой он неизменно сопровождал любое хорошее известие. «Здорово, — говорил он, — здорово, чертовски здорово, первый сорт». Мы все были в восторге, что наши летчики добились успеха и наше поздравление было просто и ясно:

«Здорово, чертовски здорово, первый сорт!» И действительно, так оно и было.

## **Глава 19**

# **От Южного полюса до базы Скотт**

24 января 1958 года, ровно через два месяца после нашего выхода из Шеклтона, наш отряд покинул Южный полюс, направляясь на север по другой стороне континента. Расстояние до базы Скотт было 1250 миль, позади нас немного более чем в 900 милях лежал Шеклтон. Мы далеко еще не достигли средней точки нашего похода, но знали, что теперь у нас есть ряд преимуществ: нам нужно было заботиться об уходе за меньшим числом машин, и так как мы бросили последний «Уизел», то были в состоянии увеличить скорость движения; собаки больше не будут ограничивать наш дневной переход 30 милями: их перебрасывали самолетами на базу Скотт; расстояние между пунктами сейсмического зондирования теперь увеличится, а на последних 290 милях от склада «Плато» в зондированиях уже не будет надобности. Наконец, и это было очень важно, Эд Хиллари и его отряды разведали и проложили маршрут и обеспечили все наши нужды в продовольствии и горючем. На протяжении последних 700 миль мы будем в пределах дальности полетов и «Бивера» и «Оттера», которые смогут прилететь с базы Скотт и сбросить все, что нам может понадобиться.

Что касается погоды, то я не ждал температур ниже  $-40^{\circ}$  примерно до середины марта, а наши машины уже эксплуатировались при  $-50^{\circ}$ . Сами мы, судя по опыту зимовки рекогносцировочной партии в Шеклтоне, можем выносить низкую температуру в палатках, как бы ни было это неудобно. Нашей главной заботой поэтому

были постоянные сильные ветры и метели или длительные периоды белой тьмы. Они могли нас задержать, и если залив Мак-Мердо замерзнет рано и вынудит судно «Индевр» уйти, то экспедиция должна будет еще раз зимовать на Антарктиде. Мы знали это даже еще до отплытия из Англии, и для Шеклтона и базы Скотт были завезены запасы продовольствия и топлива на добавочный год. Никто из нас не хотел опять здесь зимовать, и уж, конечно, не хотели те, кто провел в Антарктиде два года подряд, но, как Блейклок и я уже раз убедились, это риск, которому подвергается каждый, кто отправляется на этот континент. Если в конце концов лишнюю зимовку можно перенести (и уже переносили), а кости выпали не в вашу пользу, ну что ж, значит, не повезло!

Утром наконец сварка всех сцепок была закончена. Дэвид Пратт и Рой Хомард работали всю ночь напролет. «Путаницу» — единственный сноу-кэт, который мог служить приводом электросварочной машины, — освободили, чтобы Джоффри Пратт мог закончить свою сейсмическую работу. Сначала у него что-то не ладилось с электрическим оборудованием, но вторая попытка оказалась успешной, и выяснилось, что толщина ледяного щита немного меньше 8000 футов. Когда результаты будут надлежащим образом обработаны, то, по-видимому, получится приемлемое совпадение со значением толщины покрова по данным американского сейсмозондирования. Мы были удивлены тем, что на расстоянии в 25 миль толщина льда увеличилась более чем на 500 футов; это указывало на существование какого-то скрытого подо льдами горного хребта.

В пять минут шестого днем мы окончательно распрощались с лейтенантом Хуком и майором Могессоном. Температура была  $-25^{\circ}$  и скорость ветра 11 метров в секунду, когда машины выехали по меридиану  $156^{\circ}$  восточной долготы в легкую, но общую

метель. Проезжая мимо двух мачт с флагами, обозначающих самый полюс, и кольца из бочек вокруг него, машины медленно сделали круг вдоль этого кольца, держась вплотную к бочкам, и потом снова вернулись на свой курс. За две минуты, затраченные на это, мы прошли 24 часа поясного времени и вернулись к тому же часу. Все это время все точки земли, за исключением нескольких ярдов снега около машин, лежали прямо на север от нас.

Интересно было, хотя и немного путало нас, то, что, когда мы повернули на север и легли на свой курс, наши магнитные компасы продолжали показывать, будто машины идут на юг, и водитель должен был помнить: всякое отклонение к востоку на самом деле является отклонением к западу! К нашему удивлению, магнитные компасы продолжали работать довольно хорошо, но мы знали, что по мере продвижения на север с уменьшением расстояния между нами и магнитным полюсом, до которого еще было 1250 миль, наступит время, когда компас фактически станет бесполезным.

На протяжении первых 18 миль через каждую десятую часть мили стояли дорожные флажки, воткнутые в снег американцами, и машины могли следовать по пути, которым пользовались они, а не пахать глубокие колеи по девственному снегу. Сейчас эти флажки очень нам помогали, хотя видимость была настолько ограничена, что, пройдя флаг, лишь немного спустя можно было увидеть следующий. В конце этой линии флажков, отмеченной несколькими бочками из-под топлива, мы изменили курс на  $15^\circ$  и таким образом перешли на меридиан  $140^\circ$  восточной долготы, по которому намеревались идти, чтобы найти след машины Эда Хиллари.

К вечеру этого дня колонна за семь часов покрыла 25 миль, идя вверх по очень мягкой пологой поверхности, и поднялась на 130 футов выше станции Южный полюс.

Мощность наших двигателей из-за высоты уменьшилась теперь до половины номинальной в 200 лошадиных сил на уровне моря, и расход горючего повысился. На 25 миль , пройденные от полюса, «Рок-н-ролл» израсходовал 27 галлонов , подобное же изменение наблюдалось и на других машинах. На все пять машин расход бензина теперь составлял около двух тонн на 100 миль ; «Крушение» продолжало действовать, но, когда понадобится, его можно будет бросить, и я не очень беспокоился.

Утром мы произвели сейсмический взрыв, который показал, что толщина ледяного покрова много меньше 2000 футов . Это доказывало, что мы опять достигли высокой горной области, покрытой относительно тонким льдом. Таким образом, географический полюс, по-видимому, находится на большом, заполненном льдом бассейне шириной миль 50 и расположенном между двумя горными массивами. Эти наблюдения подтверждаются гравиметрическими наблюдениями, производившимися приблизительно через 15 миль .

25-го и 26-го мы прошли соответственно 35 и 40 миль , что дало в общем за три дня 100 миль . Все время машины шли при непрекращающейся белой тьме и довольно сильном ветре, иногда с метелью, но на следующий день видимость улучшилась, и 27-го, пройдя 20 миль , мы вдруг увидели слева, на расстоянии немного меньше мили, какие-то темные предметы. Я знал, что это должны быть сани с продовольствием, керосином, баллонами с газом для сварки, просмоленной парусиной, старыми палатками и другими ненужными вещами, которые Хиллари оставил здесь, когда большая высота и мягкий снег задерживали движение его тракторов. Мы забрали четыре коробки рационов для людей, так как жалко было их здесь оставлять, и продолжали свой путь. В этот день машины прошли 42 мили . К тому времени, когда пробурили скважину для

завтрашнего утреннего сейсмического взрыва и Хэл установил в ней свои термометры, было уже около четырех часов, но все уже давно примирились с работой допоздна и старались выкроить время для сна, где могли, если только не сидели за рулем.

В 10 часов началось сейсмическое зондирование, но впервые заряд не взорвался. Почти немедленно вслед за этим пришел Дэвид Стреттон и сказал, что нашел Джоффри Пратта лежащим без сознания на полу сноу-кэта «Путаница». Лицо Джоффри было нездорового красного цвета, глаза закрыты, руки и ноги подергивались, вид у него был пугающий. Дэвид тотчас позвал Аллана Роджерса, который сразу поставил диагноз — отравление окисью углерода; быстро достали баллон кислорода из газосварочного оборудования, и Аллан, наскоро соорудив газовую маску из носового платка, дал Джоффри достаточно кислорода, чтобы привести его в чувство. Затем Джоффри перенесли в палатку, где дали ему еще кислороду, но нашего запаса могло хватить максимум на пять часов, а этого было недостаточно, чтобы обеспечить больному полное выздоровление. Мы были на высоте 10000 футов, где разреженная атмосфера затрудняла дыхание, и необходимо было поскорее быстро спустить Джоффри с плато вниз, ближе к уровню моря.

Обсуждая, какие меры лучше всего принять, мы выяснили, что Джоффри и Ханнес Лагранж держали окна сноу-кэта закрытыми. Выхлопные газы, просачивавшиеся в отделение двигателя, подавались вентилятором системы обогрева в промежуток между двумя передними стеклами кабины, чтобы оттаивать лед, а оттуда попадали в кабину. В течение многих дней кровь Джоффри все более страдала от воздействия газа, и наконец жизни его стала угрожать опасность, вследствие того что разрушилось очень много кровяных телец. Хотя Аллан считал, что больной поправится, но

ясно было: если не переправить его на базу или не обеспечить большим количеством кислорода (а его у нас было недостаточно), ему грозит сердечное заболевание. Приходилось думать и о трудности перевозки больного в продолжение десяти дней в условиях, малоподходящих для выздоровления: ведь нужно было продолжать поход. Мы были на пределе дальности полета нашего «Оттера» с базы Скотт, и даже если бы самолет прилетел, то на нашей высоте он, вероятно, не смог бы потом взлететь. Поэтому я вызвал по радио Эда Хиллари и попросил его обратиться к адмиралу Дюфеку и выяснить, не может ли один из «Нептунов» прилететь к нам и доставить больного вниз, на базу Скотт.

Пока Ральф Лентон пытался подключиться к какому-либо сеансу радиосвязи, партия продолжала заниматься сейсмическим взрывом; Аллан Роджерс, хорошо знакомый с электронным оборудованием по своей работе в области электрофизиологии, взялся обслуживать записывающую аппаратуру. Чтобы помочь Аллану, Джоффри перенесли на носилках в «Путаницу» и положили на пол; здесь он мог, не двигаясь, давать указания Аллану относительно правильной последовательности операций. После взрыва Джордж Лоу успешно проявил записи. Затем Хэл сделал отсчеты по гравиметру, и вся работа Джоффри была выполнена. Мы находились на  $87^{\circ}59'$  южной широты и двинулись дальше по меридиану  $141^{\circ}$  восточной долготы. Больной лежал в задней части кабины «Графства Кент», где было больше места, чем на «Путанице».

В 8 часов вечера два самолета «Нептун» вылетели из залива Мак-Мердо, имея на борту доктора Пага из Британского совета медицинских исследований; доктор Паг выполнял здесь летнюю программу работ. Оказалось, что доктор Паг специализировался по вопросам отравления окисью углерода и прибыл на случай, если Аллану понадобится экстренная

консультация. Самолеты имели на борту также два больших кислородных баллона и собирались сбросить их на парашютах, считая, что посадка сопряжена с большим риском, на который можно пойти, только если состояние Джоффри все еще признают опасным.

Когда самолеты прилетели, колонна уже успела продвинуться вперед на 10 миль. Ясное синее небо совсем затянуло облаками, шедшими на высоте всего в 800 футов над поверхностью снега. Принимая во внимание эти условия, пилоты — капитан Колли и лейтенант Кук — показали блестящее владение навигацией, попав к нам с первого захода. Пока доктор Паг и Аллан обсуждали по радио состояние Джоффри, самолеты делали над нами круги, а затем сбросили на парашютах кислородные баллоны и аппаратуру для вдыхания. Подождав, чтобы убедиться, что мы выбрали сброшенное и что ничто в нем не было повреждено, они направились в обратный 800-мильный полет к заливу Мак-Мердо.

Вскоре Джоффри стал получать трехчасовую дозу чистого кислорода, после этого он в течение многих часов дышал воздухом с содержанием кислорода, соответствующим атмосферному на уровне моря. Теперь мы уже не тревожились о Джоффри и были уверены, что через короткое время он вернется к своим обязанностям. И действительно, Аллан разрешил ему возобновить работу 30 января.

Весь следующий день машины ехали по застругам, к счастью направленным вдоль нашего пути; это была приятная перемена: многие сотни миль они располагались поперек нашей дороги. Всего за день партия сделала 60 миль; первые 40 вестей машины было трудно из-за полной белой тьмы. После 55 миль в двигателе «Крушения» появились неполадки, и машину пришлось довести до лагеря на буксире.

Мы могли бы отремонтировать двигатель, но на теперешней большой высоте «Уизел» часто страдал от паровых пробок, и сейчас, когда наши грузы уже значительно уменьшились, он нам, собственно, больше не был нужен. Мы бросили его на  $87^{\circ}01'$  южной широты и  $141^{\circ}00'$  восточной долготы.

30 января было отведено работам по профилактике машин. Кроме того, нужно было сделать два «сейсмических взрыва» и переложить грузы «Крушения» на другие сани. Джордж Лоу перенес все свое фотографическое оборудование на «Путаницу», на которой он должен был впредь ехать вместе с Джоффри Праттом и Ханнесом Лагранжем.

На следующий день машины проехали 70 миль, покрыв, таким образом, недобор за предыдущий день. Это был рекордный пробег за все время похода. Несомненно, поверхность по ту сторону полюса была гораздо лучше, чем та, какую мы встречали до сих пор. После первых пяти миль стал заметен подъем местности, но постепенно уровень ее снова понизился приблизительно до 9600 футов. Этот спуск, начавшийся 29-го, устойчиво продолжался в течение нескольких дней.

Пройдя 51 милю, Рой Хомард сообщил, что на одном из его понтонов развалился внешний главный подшипник и его нужно заменить. Поломка эта была первой из множества различных неисправностей на сноу-кэте, которые начали нас преследовать. Пожалуй, это было не так уж удивительно, поскольку все машины прошли от Шеклтона свыше 1200 миль. 1 февраля колонна спустилась по ряду невысоких длинных ступеней с очень твердой поверхностью, и хотя на них встречались кое-где заступы, но они были ориентированы в направлении нашего курса. Мы катили по 8—10 миль в час и к четверти девятого покрыли расстояние в 45 миль, затем остановились, чтобы

произвести определение координат по солнцу, к концу дня показавшемуся сквозь тонкий слой облаков.

К вечеру 4-го мы прошли еще 108 миль, но в гусеничных цепях сноу-кэтов начались неисправности. Гусеницы одна за другой постепенно ослабли, и наконец дошло до того что цепи стали выскакивать за нижний направляющий рельс и заклиниваться намертво с противным скрежетом. Чтобы натянуть все четыре цепи, нужно было специальным инструментом согнуть 592 стальных звена — длительная работа, отнимающая по часу на каждую цепь. Здесь требуется значительное умение, так как существенно важно сделать на глаз изгиб одинаковым по всем звеньям и при этом в конце получить правильную степень натяжения. Разогнуть звено обратно, если его перегнешь, не было возможности; естественно, это вело к слишком осторожному сгибанию звеньев, и работавший, закончив всю операцию, часто убеждался, что цепь натянута слишком слабо. Тогда всю работу нужно было повторять сначала.

Четвертого был день профилактического осмотра машин, и мы произвели натяжение почти всех цепей. Кроме того, смазали тавотом по 296 точек на цепях каждого «кэта» и пополнили смазку в двух коробках скоростей и двух дифференциалах. Все это помимо других работ по смазке и уходу при температуре  $-29^{\circ}$  и скорости ветра 11 метров в секунду было неприятной операцией. Большинство из нас уже давно отложили себе для этой работы старые перчатки и комбинезон. Заполнение шприцев тавотом — грязная, скользкая работа, а излишек смазки, вылезавший из ниппелей тонкими червячками, подхватывался ветром, смешивался со снегом и наконец налипал на несчастного сгорбившегося ремонтника, который пролезал взад-вперед, как тюлень, между гусеничными цепями.

К тяготам дня осмотра на этот раз прибавилась необходимость ликвидировать обнаруженную слабинку в креплении главного устройства для управления передними понтонами на трех «кэтах». Нужно было изготовить металлические контрольные шайбы вроде тех, что уже поставили на «Рок-н-ролл». Из-за всех этих работ мы выехали в этот вечер только в половине девятого, но я твердо решил в подходящую погоду покрывать за день возможно большее расстояние, так как у нас будет достаточно неполадок, исправлением которых мы займемся в плохую погоду. 33 мили машины ехали по твердым застругам, к счастью довольно низким; кроме того, можно было легко объезжать отдельные группы более высоких гребней и более глубоких ложбинок. В эту ночь спать улеглись опять в 4 часа утра.

В течение всех этих дней относительно хорошей езды удельный расход горючего все уменьшался, и от очень низкой цифры пробега в 0,9 мили на галлон он дошел до 1,75 мили на галлон. При наличии всего четырех машин я уже не беспокоился о нашем запасе горючего.

5 февраля Кен Блейклок и Дэвид Стреттон независимо друг от друга произвели наблюдения полуденной высоты солнца. Они пришли к общему выводу, что мы уже прошли

пояс трещин, о существовании которого в этом районе сообщал Эд Хиллари. Это была хорошая новость, и было вполне возможно, что трещины, через которые ему пришлось переходить, составляли местное пятно, не простиравшееся далеко в каком-либо направлении. На всякий случай решили проехать еще три мили, прежде чем повернуть к складу «700».

Только мы проехали три мили по новому курсу и поздравляли себя с тем, что избежали хотя бы одного участка, вызывающего неполадки, как Дэвид Стреттон,

который вел «Рок-н-ролл», внезапно остановился: его передние понтоны оказались как раз перед провалившейся перемычкой через трещину шириной 12 футов . Часы показывали половину девятого. До того времени, когда нужно поставить палатки и залезать в спальные мешки, оставалось еще несколько часов.

Пройдя вперед на лыжах четверть мили, чтобы взобраться на высокий ледяной холмик, я пересек по пути еще девять широких трещин. С вершины холмика по крайней мере еще на две мили были видны трещины, тянувшиеся под прямым углом к нашей дороге. На запад и на восток они простирались на неопределенное расстояние, и поэтому было, видимо, невыгодно отклоняться от нашего пути вправо или влево. Далеко справа я видел изрезанный трещинами склон и подумал, что это, должно быть, тот склон, через который переходил Хиллари, потому что от этого склона к нам шли правильные ряды острых белых холмиков, ясно отмечавших линии многочисленных трещин. На высоком холмике ко мне присоединился Дэвид Стреттон, который затем отправился дальше обследовать участок впереди, а я вернулся сказать остальным, что мы будем разбивать лагерь и готовиться к утренним сейсмическим исследованиям. Позже я прошел еще две мили на лыжах по более южному курсу в надежде найти лучшую дорогу через этот участок, но без всякого результата. Потом, когда Стреттон и я сопоставляли наши наблюдения, мы пришли к выводу, что лучше всего пытаться преодолеть трещины и трещины-ущелья, идя вперед по маршруту, и что отклонение от курса не дает нам никаких преимуществ.

На следующее утро несколько человек начали прощупывать дорогу через трещины, но, пройдя несколько сот ярдов, Рой Хомард и я вернулись за сноу-кэтами; остальные машины остались на месте, чтобы

потом пойти по разведанной дороге, когда закончатся сейсмические работы.

Только я начал прогревать двигатель, как прозвонил колокол, и я должен был выключить зажигание. Это звонил судовой колокол, привезенный Джоффри Праттом, который с его помощью предупреждал всех, что они должны стоять не двигаясь и выключить свои двигатели, перед тем как будет произведен взрыв или сделан отсчет по гравиметру. Оба прибора настолько чувствительны, что могут записывать любое движение на значительном расстоянии. На этот раз было взорвано 10 фунтов взрывчатого вещества в трех неглубоких скважинах, так как отсчеты по гравиметру показали, что коренное ложе под нами сравнительно близко от поверхности, как и следовало ожидать на участке со столь многими трещинами. Когда заряды взорвали, три гигантских, но совершенно правильных дымовых кольца со свистом взлетели вверх на несколько сот футов. После этого взрыва Ханнес, который копал для зарядов шурфы, забавлялся тем, что придумывал большие и лучшие шурфы с единственной целью получить дымовые кольца большего размера и еще более совершенной формы.

Только я опять запустил двигатель, чтобы разогреть его, как Ханнес подошел ко мне, настойчиво приглашая осмотреть перекрытия трещин; он утверждал, что взрыв их сместил. В каждой трещине я обнаружил некоторое оседание перемычки вдоль обоих ее краев; это не очень-то вдохновляло человека, собирающегося впервые проложить дорогу через множество неприятного вида трещин-ущелий.

Партия из шести человек далеко впереди прощупывала края больших расщелин, ширина которых колебалась от 12 до 75 футов. Перемычки на них настолько осели, а края их шли так параллельно, что расщелины походили на ряд параллельных каналов.

Сначала, медленно переезжая по этим перемычкам, я испытывал знакомое неприятное чувство, ожидая, что сейчас все это провалится, но вскоре меня начало больше беспокоить влияние из стороны в сторону прицепных саней, чем прочность перемычек, по которым я ехал, так как у многих широких перемычек были крутые склоны, спускавшиеся на четыре-пять футов от края к уровню осевшего снежного моста.

Когда мы наконец прибыли на ту сторону полосы этих препятствий, за нами было 50 больших трещин, пройденных на протяжении 3, 5 мили, и ни на одной из них мы не потерпели неприятностей. Все время я ожидал увидеть остальные машины, следующие за нами, но никаких признаков их приближения не было. После долгого ожидания Ион Стивенсон отправился на лыжах назад сказать им, чтобы они сообщили по радио, в чем дело. Через некоторое время нам сообщили, что у Дэвида Пратта обнаружилось неполадки — замерзла гидравлическая система рулевого управления, но сейчас они — уже на пути к нам. Поэтому партия двинулась дальше по неровной поверхности к более гладкому волнистому участку.

Через 25 миль я вдруг заметил маленькую трещину шириной на вид 2—3 фута, идущую поперек нашей дороги. Не считая ее опасной, я поехал прямо через нее, намереваясь остановиться на той стороне и обследовать, что впереди. Передние понтоны пересекли перемычку без затруднений, но два задних проломили ее со страшным треском, затем медленно выбрались на другую сторону, а за ними последовали и двое тяжело нагруженных саней. Выкарабкавшись из кабины, чтобы посмотреть, что случилось, я увидел отверстие шириной 8 футов, так как в глубине трещина была шире, чем казалось на поверхности.

Сзади подходила машина «Графство Кент», и Стреттон и я стали искать участок получше и поуже, где

бы можно было переехать. Думая, что мы нашли превосходное место, я подал знак Рою переезжать, но у него переезд получился не лучше нашего; он проломил мост совершенно так же, как «Рок-н-ролл», и едва избежал застревания задних понтонов в трещине. К несчастью, ему не так повезло, как нам на «Рок-н-ролле»: осмотр показал, что большая задняя платформа управления — алюминиевая отливка — основательно треснула. Рой и Ральф провели несколько часов за ремонтом. Тем временем Дэвид Стреттон, Хэл Листер и я ушли на лыжах по разным направлениям на обследование ближайших двух-трех миль. Поперек нашего пути одна за другой шли параллельные трещины, и хотя не было ни одной шире 15 футов, но перемычки на всех были тонкие и переезжать через щели было невозможно. На расстоянии около двух миль от машин я обнаружил ложбину, в которой трещины кончились, но это был район, состоявший из холмиков и коротких щелей неправильной формы с ненадежными мостами, и было бы разумнее избегать его.

В конце концов я решил, что лучше пойти на юго-восток по краю участка трещин в надежде отыскать дорогу Эда Хиллари. Он сообщил, что пересек в этом районе несколько маленьких трещин, которые отметил снежными столбами. К этому времени подошли и остальные две машины, но, делая крутой поворот, «Эйбл» срезала штырь, сочленяющий передний рычаг управления с платформой управления, и нужно было поставить новую деталь. Чтобы не терять времени, «Рок-н-ролл» и «Графство Кент» пошли дальше на разведку дороги, оставив «Путаницу» составлять компанию «Эйблу».

Мы осторожно поехали вдоль первой трещины, внимательно следя, не появятся ли следы машин или снежные столбы. Раза два мы ошиблись, принимая выступающие белые заступы за искусственные холмики

снега, и, пройдя шесть миль, еще ничего не нашли. Рядом с нами все тянулась казавшаяся бесконечной трещина. К половине второго ночи стало ясно, что колонна проскочила след машин Хиллари, и я решил разбить лагерь, считая, что утро вечера мудренее. Обычно Хэл Листер спал в палатке с Джорджем Лоу, который на этот раз остался с ремонтной партией. Эту ночь Хэл, поев пеммикану со мной и Дэвидом, лег спать в задней части кабины «Рок-н-ролла».

Утром, как только мы начали искать дорогу, обнаружилось, что здесь перемычки гораздо прочнее, и, используя места, где трещину перекрывали более толстые гребни наносов снега, можно было безопасно через нее переехать. Две пары ушли вперед искать подходящие места, а Рой и я медленно последовали за ними на «кэтах», пробираясь то вверх, то вниз между трещинами. Время от времени в течение дня Лентон разговаривал с ремонтной партией, и наконец они сообщили, что выехали по нашему следу. Мы оставили ряд флажков в сомнительных местах, и, кроме того, они могли идти по сложному, извивающемуся следу наших машин. Я поэтому мало беспокоился о них, и машины продолжали ехать по направлению к складу «700». Перейдя через 17 трещин, они наконец вышли на чистое место.

Местность постепенно становилась все более волнистой; наши машины стали подниматься и спускаться по гребням, окружавшим чашеобразные углубления в несколько миль в поперечнике. Склоны, обращенные к северу, были очень твердыми и неровными, с большими застругами, южные же — относительно мягкими и гладкими. Казалось, что здесь ледяной покров уже собрался в складки, образовавшиеся от его движения на восток, к горам, или, может быть, под влиянием топографии

подстилающих гор постепенно вливается в каналы, по которым ледники пойдут через горы.

Вечером 7 февраля, без двадцати минут девять, в трех милях впереди и на несколько градусов вправо от нас я заметил склад. Через 35 минут машины остановились около высокой мачты с развевающимся флагом, опоясанной бочками с горючим и ящиками с рационами. В этот момент я действительно ощутил, что мы чего-то достигли, так как на  $82^{\circ}58'$  южной широты и  $146^{\circ}02'$  восточной долготы, на высоте 8370 футов мы стоим у конца линии снабжения, проложенной навстречу нам с другой стороны континента. Мы прошли за 15 дней 521 милю от полюса, в среднем по 34, 5 мили в день. На всем расстоянии в 1427 миль от Шеклтона средний дневной пробег составлял около 19 миль .

Незадолго до прихода к складу Ральф Лентон разговаривал с базой Скотт и сказал им, что колонна прибудет туда меньше чем через час. Ральф сообщил, что у нас прекрасная погода и синее небо, а ему ответили, что там, внизу на базе, все небо затянуто облаками, белая тьма и идет снег, так что о полетах не может быть и речи. Таким образом, Эд Хиллари не мог, как я надеялся, присоединиться к нам немедленно. Позже я говорил с Эдом и сказал ему, что мы должны ждать здесь, у склада, два остальных сноу-кэта. Но мы договорились, что если после воссоединения нашей партии на базе Скотт по-прежнему будет плохая погода, то мы двинемся дальше, а он присоединится к нам где-нибудь в пути.

Поздно ночью прибыли Дэвид Пратт и Аллан Роджерс, чтобы забрать еще один запасной штырь для рулевого управления «Путаницы», на которой произошла точно такая поломка, как на «Эйбле» за несколько миль до этого. Весь следующий день мы их прождали. Ремонт на «Путанице» еще продолжался, а погода на базе Скотт оставалась нелетной. Дэвид Пратт



## Схема конечного отрезка трансантарктического перехода

9-е мы тоже провели у склада «700». К концу дня положение наше улучшилось: вечером, в половине одиннадцатого, наконец прибыли два сноу-кэта, «Эйбл» и «Путаница», а через три четверти часа «Бивер», пилотируемый Джоном Клейдоном и с пассажирами Эдом Хиллари и Райтом, уже делал круг над складом. Самолет вылетел с базы Скотт почти шесть часов назад. Погода была настолько плохая, что Клейдон в обычной ситуации повернул бы обратно, но, приняв сообщение, что на нашей стороне за горами погода отличная, Джон, решивший доставить к нам Эда, если это только в человеческих силах, продолжал лететь вверх по леднику, идущему к ледниковому заливу Варна, сквозь облако, лежавшее на горах, и дальше к складу. Это был вообще первый полет по маршруту через ледниковый залив Варна, и они рассказали, что ледник изрезан громадными трещинами.

Перед тем как приземлиться, Джон облетел с Эдом район трещин в семи милях к северу от склада. Эд надеялся найти дорогу, идя по которой мы могли бы избежать трещин, когда выедем на следующий день.

После обмена приветствиями и разгрузки самолета началась заправка недавно прибывших «кэтов» и «Вивера». Самолет пришлось закрепить, так как погода была слишком плоха, чтобы пытаться в эту же ночь совершить далекий обратный рейс. Кроме почты они привезли нам яйца и фрукты, которые вскоре замерзли и стали как камни. Яйцам это не могло повредить, но оттаять яблоки и апельсины до съедобного состояния будет, конечно, трудно.

Наутро «посторонних» пришлось поднять в 8 часов после 4—5 часов сна. Без двадцати десять Клейдон и Райт вылетели на «Бивере», и мы позже узнали, что они

благополучно достигли базы Скотт, хотя Клейдон вынужден был приземляться при плохой видимости. Ровно в 10 машины тронулись в путь. Эд сел с Дэвидом Стреттоном, а Хэл Листер и я ехали на «Рок-н-ролле». После 10 миль спокойной езды мы полагали, что уже миновали пояс трещин, и изменили курс, чтобы выйти на старый след Эда, тянувшийся дальше к западу, но, пройдя всего одну милю, проломили перекрытие трещины шириной 6 футов. Сани перешли через открывшееся отверстие вполне благополучно, но стало ясно, что пора опять заняться предварительным обследованием дороги. Дэвид вел машину, а Эд, Хэл и я шли на лыжах впереди, прощупывая шестами бесчисленные трещины, встречавшиеся нам. Ширина многих из них достигала 20—30 футов, и мы не раз отклонялись в сторону, но перемычки на них на всех казались приемлемыми, и машины выбрались из участка трещин через 2, 5 мили, не испытав серьезных затруднений.

Тем временем на шедшем позади «Эйбле» опять появились неисправности: сломалась одна задняя рессора — единственная такая поломка за весь поход. Однако Дэвид сумел заменить ее меньше чем за час, а остальные люди продолжали медленно двигаться, и партия не задержалась.

Вскоре после выхода из зоны трещин мы обнаружили старый след тракторов Эда, проступавший на поверхности. Машины шли по этому следу милю за милей с одной волны на другую и достигли снежного столба, поставленного одной из партий на санях с собачьей упряжкой в 52 милях от склада «700».

11 февраля партия проехала 53 мили, чтобы достигнуть склада «Полдороги» на  $81^{\circ}30'$  южной широты и  $146^{\circ}09'$  восточной долготы, где высота оказалась равной 7600 футам. Сначала видимость была плохой, но мало-помалу улучшилась, и след тракторов

все время бросался в глаза и это очень облегчало водителю езду. Пройдя 20 миль, мы услышали по радио, что у «Эйбла» сломалась по сварному шву главная поперечина рулевого управления, и, значит, Рой Хомард и Ральф Лентон должны туда отправиться на «Графстве Кент» с запасной частью, которая у них была. Через три часа, когда все, ожидая их, все больше замерзали, по радио передали, что ремонт идет хорошо; Дэвид Пратт настаивая, чтобы партия продолжила путь.

Продолжая двигаться по становившейся все более неровной и твердой поверхности в довольно холмистой местности, мы достигли широкой долины, шедшей с востока на запад. На дне ее на протяжении полумили с лишним трещин не было, но по обеим сторонам на много миль были видны большие трещины-ущелья. Ширина их доходила до 15 ярдов; они шли параллельно друг другу по направлению к центру долины и на запад. Мы осматривали подряд эти не сулящие ничего хорошего места, но все трещины были очень плотно заполнены, и машины прошли через них без неполадок. Можно было не сомневаться, что эта долина представляет собой верхние участки русла одного из ледников, текущего на восток через горы, отстоящие отсюда почти на 110 миль, и впадающего, может быть, в Ледниковый залив Шеклтона.

У дна долины колонна наткнулась на «Уизел», который Эд бросил, когда шел на юг. Мы везли с собой запасную часть для него, и если бы один из наших сноукэтов сломался непоправимо, можно было отремонтировать «Уизел» и взять его с собой. Но я был доволен состоянием «кэтов» и не хотел снижать скорость продвижения экспедиции до уровня, на котором она держалась, пока мы не бросили «Крушение». Поэтому «Уизел» остался там, где он стоял, а машины выбрались из долины наверх с северной стороны.

На следующем склоне была трехмильная полоса трещин шириной 2—5 футов, переход через которые занял полтора часа, причем Дэвид, Хэл и Эд все время шли впереди. Это были последние трещины, задержавшие нас. Начиная от этого места, сведения, добытые Эдом, позволили нам избегать всех плохих участков. Когда через 15 миль езды по твердым и все более бугристым застругам мы вышли к складу «Полдороги», было двадцать минут пятого утра.

На следующий день опять настал черед ухода за машинами, но работы задержались из-за отсутствия «Эйбла» и «Графства Кент»: часть нужного нам оборудования была на них. Мы узнали по радио, что, когда они отошли на пять миль от места, где чинили рулевое управление, у «Эйбла» сломалась главная коробка передач и им пришлось ставить запасную — еще одна долгая и трудная работа при температуре около — 29°. Когда сейсмические исследования и нужные операции по уходу закончились, все получили редкую возможность добрать часть потерянного сна. 13-го, во второй половине дня, сквозь слабую метель, затемнявшую окружающее, показались остальные машины.

Наконец 14-го машины снова тронулись в дорогу, но надежды на легкий путь не сбылись: из-за господствовавшей белой тьмы нельзя было разглядеть старый след тракторов. Позже видимость улучшилась, и, пройдя 16 миль, мы заметили впереди, в нескольких ярдах в стороне от нашего курса, какие-то черные точки. Это были четыре пустые бочки из-под горючего, брошенные Эдом, когда он шел на юг. Они вселили в нас некоторую уверенность, так как доказывали, что партия идет правильным курсом и сейчас минует участок трещин, которые тянутся параллельно маршруту, и поэтому могли бы создать очень неприятный для нас риск. Вскоре я обратил внимание на то, что волны на

поверхности направлены по линии север — юг, а не восток — запад, как было до сих пор. В течение дня наш отряд опять поднялся до высоты 7685 футов .

На следующее утро мы выступили, надеясь за день достигнуть склада «480», находившегося ровно в 80 милях к северу от нас. Погода была ясная, синее небо все более открывалось, и машины могли снова идти по следу. Как ни удивительно, но после 50 миль езды накануне при плохой видимости мы обнаружили след тракторов всего в 20 ярдах от наших палаток; впрочем, он вился к западу от них, мы же были настолько уверены, что след этот проходит к востоку, что Эд Хиллари прошел мили две в этом направлении и очень огорчился, увидев, что зря покидал лагерь.

Во время езды по крайне неровной, бугристой поверхности мне становилось все труднее править сноукэтом, и я приписал это тому, что сани, соскальзывая с ледяных холмиков, тянут машину вбок. Затем, спустя 13 миль , «Рок-н-ролл» вдруг самостоятельно описал S-образную кривую, причем она не зависела от моего управления. Ясно, что были какие-то нелады. Я вылез и увидел: передние и задние понтоны смотрят в разные стороны. Оказалось, что те же сварные швы, что и на «Эйбле», поломаны. Запасных частей у нас не было, и приходилось снова сваривать сломанные части. Когда остальные машины присоединились к нам и партия занялась устройством лагеря и разборкой управления, Дэвид Пратт и Рой Хомард осмотрели сварные швы на других «кэтах» и обнаружили, что трещина на «Путанице» зашла почти так же далеко, хотя это еще не сказалося на управлении машиной.

Наша специальная териленовая палатка для работ над «кэтами», которой и раньше часто пользовались, теперь по-настоящему показала, насколько она нужна, потому что свежий бриз и температура —39° делали необходимым укрытие для предварительного нагрева и

медленного охлаждения толстых металлических частей, не говоря уже о самой электрической сварке. Этот предварительный нагрев и медленное охлаждение после сварки паяльными лампами велись в течение нескольких часов, и оба Дэвида, Рой и Ион залезли в свои спальные мешки только утром, в половине шестого. Но работа все еще не была окончена, и весь следующий день ушел на сварку и сборку обоих «кэтов».

Наконец 17 февраля колонна опять выехала, чтобы покрыть остающиеся 63 мили до склада «480» (79°51' южной широты и 148 00' восточной долготы) на высоте 7950 футов. По твердой волнистой поверхности машины могли двигаться со скоростью от 8 до 10 миль в час. Некоторые склоны были здесь значительно длиннее и круче, чем встречавшиеся раньше, и машины, шедшие сзади на расстоянии около шести миль, казались нам маленькими темными предметами, находящимися на гораздо более высоком уровне, чем мы. Экспедиция приближалась к складу: он стал ясно виден за четыре мили, а белые снежные столбы по обе его стороны сверкали на солнце с расстояния в 2, 5 мили. Там мы нашли горючее, смазочное масло, масло для зубчаток, консистентную смазку и продовольствие — все, что могло бы потребоваться.

До этого момента мы для целей навигации полагались на солнечный компас, а если небо было пасмурное, то обращались к магнитному. Здесь, у склада «480», когда партия 18-го выехала при полной белой тьме, магнитный компас перестал работать. Видимо, двигаясь на протяжении последних 80 миль по старому следу тракторов, колонна вошла в район, где компасы так плохо действовали, что пользование ими стало невозможным. Не видя ничего из-за белой тьмы, я вел машину, не отрывая глаз от компаса, и тут Дэвид Стреттон привлек мое внимание к тому, что было впереди. Я увидел три сноу-кэта, направлявшихся ко

мне! Я, оказывается, повернул кругом и ехал прямо назад по той же дороге. Остановив другие машины, мы провели несколько экспериментов. Они дали тот же результат. Выяснив, что таким манером продвигаться по маршруту невозможно, мы начали искать другие способы держать правильный курс.

Первая испробованная идея состояла в том, что четыре лыжника шли впереди со связками дорожных флажков. Тщательно сориентировав по прямой с помощью призматических буссолей три палки и дождавшись, пока их показания станут устойчивыми, мы могли в дальнейшем втыкать флаг за флагом по той же линии через промежутки около 200 ярдов . Затем машины шли по флагам, а человек на последних санях подбирал их для дальнейшего использования. Пройдя так несколько миль, мы нашли, что это и медленный и трудный способ ориентировки. Поэтому был придуман другой метод: два человека, едущие на санях ведущей машины, ставили флажки поочередно. Проблема заключалась теперь в том, как сделать, чтобы водитель держал более или менее прямой курс, так как видеть, что у него сзади, он не мог. Решили эту задачу так: Эд стоял на переднем сиденье «Рок-н-ролла» лицом назад, просунув голову и плечи в аварийный верхний люк, и командовал водителю «левее» или «правее». Таким способом мы проехали в нужном направлении 15 миль , но этого было явно недостаточно.

Белая тьма держалась и на следующий день, и установку флажков нужно было продолжить, однако метод ориентировки чуть видоизменили: теперь водитель выглядывал из открытой дверцы и смотрел назад, а правил он, держа правую руку позади себя. Смотрел же вперед и нажимал педаль акселератора пассажир. Это, несомненно, ускорило дело, но у водителя были очень напряжены руки и шея, в особенности из-за того, что приходилось все время

держаться левой рукой за раму окна, чтобы тебя не выбросило через открытую дверцу под задние гусеницы при толчке. Меняя водителей каждые два часа, мы добились того, что прошли за день 42 мили , и почувствовали, что нашли способ, пользуясь которым можем удовлетворительно продвигаться в белой тьме.

Так и продолжалось наше продвижение; 20-го после работ по уходу за машинами колонна прошла 25 миль , ставя дорожные флажки; 21-го, пользуясь флажками, прошла еще 39 миль ; на следующий день стало легче, так как слабая видимость все же позволяла видеть неровности поверхности, и машины ехали прыгая по застругам, то есть шли от одного намеченного заструга к следующему, выдерживая этим способом приемлемый курс.

Когда партия накануне вечером разбивала лагерь, на востоке над снежным горизонтом чуть-чуть виднелись далекие горные скалы — первые, что мы видели с момента ухода от нунатаков Уичавей, до которых было 1450 миль . Теперь мы шли вперед при быстро улучшающейся видимости, и, по мере того как подходили все ближе к краю плато, все больше покрытых снегом массивов с отдельными темными пятнами скал стали появляться перед нами. К концу дня было пройдено 52 мили , и, когда машины остановились, гора Фезер с маленьким облачным султанчиком стала ясно видна на фоне синего неба. «Это, — сказал Эд, — хороший ориентир для выхода к складу „Плато“]. И весь последний час пути в этот день мы высматривали, не появится ли снежный столб, отмечающий точку, где нам надлежит изменить курс, но столба не обнаружили. К счастью, мы раньше произвели наблюдение солнца и, зная, что не можем быть в стороне от столба более чем на полторы мили, расположились лагерем там, где остановились, очень довольные, что можем залезть в

палатки и укрыться от резкого ветра и температуры — 34°.

23-го, продолжая идти через ряд снежных гребней, отмечающих край плато, машины поднимались все выше на протяжении 29 миль, а потом начали круто спускаться вниз. Здесь впервые прицепные сани стали проявлять склонность нагонять сноу-кэты. Затем еще две мили, и показались сперва снежные столбы, а затем и сам склад «Плато». Спустя 20 минут мы подошли к складу, но не всей партией, потому что через два часа после отправления конец переднего рычага рулевого управления «Путаницы» оторвался и рычаг, опустившись, застрял в снегу, загнулся назад под машину и сломался. Установка нового запасного рычага должна была занять час или два, и они сумеют добраться сюда лишь через порядочный отрезок времени после нас. Мы находились на высоте 8275 футов на 78°01' южной широты, 158°25' восточной долготы.

Ральф днем сообщил на базу Скотт приблизительное время нашего прихода к складу, и «Оттер» и «Бивер», хотя мы об этом не знали, уже летели к нам. Поэтому легко представить себе наше удивление, когда вскоре после того, как закончилась раскопка бочек с горючим и ящиков с рационами и люди занялись установкой палаток, послышался рев двигателей и два самолета, пролетев низко над складом, сделали круг и приземлились в нескольких ярдах от нас. Мы поздоровались с Джоном Льюисом, Джоном Клейдоном, Уилли Таром и Баззом Бэрроузом — членом сменной партии для группы Международного геофизического года на базе Скотт, который прилетел к складу, чтобы произвести магнитные наблюдения. Температура была —35°, и поэтому оба двигателя продолжали работать.

В самолеты погрузили со склада некоторое количество лишних предметов материальной части и

нансеновские сани для езды на собаках. Пока шла погрузка, подтянулись остальные наши машины, и в фюзеляже «Оттера» состоялась кратковременная «встреча друзей», во время которой 14 человек, собравшиеся, чтобы распить несколько бутылок пива, захваченного с собой Джоном Льюисом, обменивались криками сквозь шум двигателей.

Вскоре самолеты взлетели, захватив Кена Блейклока и Иона Стивенсона. Им предстояло произвести заготовку тюленьего мяса на зиму для двух собачьих упряжек, которые должны были остаться с ними на следующий сезон, когда они собирались проводить небольшую собственную работу.

В этот вечер мы в последний раз установили сейсмическую аппаратуру. Когда эта работа заканчивалась, солнце скрылось за южным горизонтом, напоминая, что сезон кончается и скоро пора будет покинуть плато, где мы все еще находились на высоте 8000 футов .

Скрывшееся солнце освещало облака красным светом; снег в полутенях был светло-фиолетовым, но все впадины казались пятнами более темных цветов; мы шли к своим палаткам, зная, что завтра перевалим вниз через край плато и наш путь будет виться по незнакомым скалистым горам среди возвышающихся вокруг утесов.

24-го по окончании сейсмического «взрыва» колонна вступила в обширную область, которую партия Хиллари назвала «Воротами», и начала долгий спуск по леднику Скелтона. Через несколько миль пути небо покрылось облаками, скалы, по которым водители ориентировались, скрылись из виду в метели, и мы снова начали отмечать дорогу флажками — высокая фигура Эда втыкала эти знаки один за другим в невидимую поверхность. Вскоре попутный ветер начал заполнять кабину «Рок-н-ролла» снегом и мороз стал слишком

силен, чтобы можно было выносить пребывание в стесненном и согнутом положении водителя. Когда, пройдя 15 миль, колонна остановилась, чтобы разбить лагерь, оказалось, что скорость ветра равна 15,5 метра в секунду, а температура  $-39^{\circ}$ .

Зная, что этот ветер почти наверное является местным стоковым ветром, мы встали на следующее утро с твердым намерением продолжать настойчиво идти вперед в надежде, что в нескольких милях дальше вниз по леднику найдем лучшие условия погоды. Наша надежда вскоре оправдалась, ветер упал, небо очистилось, и на протяжении 52 миль, пока машины спускались по Верхнему маршу, Площадке лестницы и Нижнему маршу, погода была великолепная. В конце дня снова поднялся ветер, и мы не успели еще разбить лагерь, как порывы ветра стали доходить до 27 метров в секунду. Используя машины как защиту от ветра, люди без особого труда поставили палатки, но всю ночь шесты угрожающе гнулись, слышно было непрерывное громкое хлопанье полотнищ.

На следующий день пришлось только подождать, пока Эд отыскал в метели свои отметки, затем, несмотря на то, что ветер дул еще со скоростью 18 метров в секунду, партия свернула лагерь и снова пошла вниз по леднику. Через милю, когда машины спускались по крутому склону, ветер стих, метель прекратилась, и мы снова наслаждались превосходной погодой. А позади, казалось, стояла сплошная стена непроницаемых гор, над которыми господствует пик Хиггинс высотой 12100 футов. Не было никаких признаков верхних участков ледника, скрытых от нас скалистыми выступами.

Спускаясь вниз по очень крутым склонам, мы с досадой убедились, что они настолько гладки и тверды, что сани скользят и вертятся из стороны в сторону и управлять ими невозможно. С санями, связанными со сноу-кэтами жесткими стальными сцепками, ничего

худого не случилось, а вот у Роя сани были привязаны стальными буксирными тросами, они нагнали «кэта», врезались в задние понтоны и опять повредили и без того поломанную платформу управления. Одновременно большая деревянная балка, привязанная сверху на передних санях, пробила заднюю дверь «Графства Кент» и чуть не пронзила сидевших в кабине. После такого счастливого исхода и проведения ремонта Рой продолжал путь к нижней части склона, пользуясь могучим тормозом из каната, подложенного под полозья саней.

Нижние участки ледника Скелтона были совершенно оголены, и сноу-кэтам и саням трудно приходилось на неровном синем льду. На протяжении нескольких миль поверхность льда пересекали бесчисленные трещины, но мы легко выбрали путь, где щели были настолько малы, что не служили препятствиями. И здесь, как и на всем спуске по леднику, знание Эдом местности избавило нас от многочасовых поисков дороги и возможных трудностей. Пройдя 15 миль по чистому льду, машины снова попали на покрытую снегом поверхность, которая по мере приближения к острову Тилл становилась все более испещренной гребнями. Гребни эти образовались от ветра и по форме были похожи на маленькие песчаные дюны высотой два-три фута, и все шли поперек нашего курса. Мы разглядели как следует эти гребни только на следующий день, так как ночью опять ехали в условиях белой тьмы, и только по ощущениям, испытываемым водителем машины, можно было понять характер поверхности.

И вот далеко впереди стали видны темные пятнышки; мы знали, что это должен быть Скелтонский склад (79°05' южной широты и 162°15' восточной долготы) на шельфовом леднике Росса. Это был последний склад; теперь до базы Скотт оставалось только 180 миль езды по плоскому шельфовому леднику.

Этой ночью мы залезли в спальные мешки в четверть пятого и встали в десять.

Наступил последний из Дней ухода за машинами. Все с удовольствием думали о том, что нескоро еще придется опять наполнять шприцы тавотом или ходить вымазанными в смесь масла со снегом. Мы откопали все припасы склада и отобрали те, которые надеялись переправить самолетами обратно, на базу Скотт: жалко было оставлять их в поле, где они, несомненно, потеряются. К сожалению, невозможно было найти ровный участок для безопасной посадки самолетов. Пришлось наваливать ящики поверх наших грузов и везти их с собой до той поры, пока не будет найдено место для посадочной полосы.

Выехав наконец вечером, машины сперва шли 10 миль курсом  $110^\circ$ , чтобы обойти трещины, которые тянутся сбоку ледника Скелтона — там, где он входит в шельфовый ледник; потом изменили курс, взяв севернее на  $35^\circ$ , и так шли еще 10 миль. Лагерь на этот раз разбили на мягкой ровной поверхности.

Утром прилетели оба наши самолета, на которых прибыл доктор Адаме, еще один британский физиолог, работающий с доктором Пагом в заливе Мак-Мердо. Он должен был сопровождать нас до базы Скотт, проводя совместно с Алланом Роджерсом испытания с помощью ИМП в течение трех последних дней пути.

Самолеты забрали все, что партия захватила для них со склада, и еще некоторые предметы в придачу. В этот день партия проехала 65 миль и разбила лагерь несколько восточнее низкого скалистого языка утеса Минна и сильно изрезанного трещинами участка вокруг него.

Утром 1 марта перед самым нашим выходом появился американский «Оттер»; когда он делал круг над нашими машинами, мы запустили красную «с двумя звездами» ракету — выражение нашего отличного

настроения. Следствием этой акции был ряд событий, едва не приведших к серьезным авариям на трансантарктическом транспорте. Нам не пришло в голову, что американцы поймут наш сигнал в том смысле, будто мы в чем-то нуждаемся; сделав круг, они приземлились.

Выглянув из кабины «Рок-н-ролла», я увидел, что они сели, и сказал Стреттону, который сидел за рулем, что нам нужно остановиться. В то же мгновение шедший за нами «кэт», водитель которого тоже смотрел назад, начал взбираться на наши задние сани. Когда пошли выяснять, какие повреждения нанесли нам чужие понтоны, покоившиеся на нашем грузе, то обнаружилось, что не только сильно искорежено колесо одометра, но разбит в щепки ящик со многими сотнями коробок детонаторов, а металлические коробки тоже раздавлены почти в лепешку и множество детонаторов обнажено. Если бы они взорвались, то это, конечно, было бы концом взобравшегося на сани сноу-кэта; к счастью, ничего не случилось, и удалось потихоньку стащить его назад с саней.

В возникшем переполохе мы забыли про самолет, который подрулил к нам по снегу и тут же, не останавливаясь, взлетел!

Конец дня обошелся без всяких происшествий. В этот день мы совершили самый длинный пробег за весь наш переход через континент — 75 миль. От того места, где партия разбила лагерь, до цели путешествия оставалось еще 22 мили — расстояние, не требующее спешки: мы должны были пройти его к двум часам дня 2 марта — время прибытия, намеченное еще несколько дней назад. Перед последним этапом мы украсили сноу-кэты всеми имевшимися у нас флагами и затем направились к скале Касл; там, как нам сказали, будут стоять бочки из-под горючего, отмечающие начало линии флажков, которая приведет к подготовленной для

нас дороге через гребни сжатия. Эта дорога была проложена с помощью бульдозеров американской станцией Мак-Мердо, отстоящей всего в двух милях от базы Скотт.

При подходе к острову мы стали различать домики базы Скотт на фоне темных скал мыса Прэм; затем увидели поток «Уизелов», тракторов «Фергюсон» и танкеток, идущих по дороге нам навстречу. Вскоре мы сошлись, и сноу-кэты с грохотом пошли по извивам между гребнями, эскортируемые спереди и сзади всевозможными машинами. Десятки людей с аппаратами в руках стояли на всех выгодных для съемки местах. Ровно без трех минут два 2 марта 1958 года мы закончили наш долгий путь. Экспедиция прошла 2158 миль от Шеклтона до базы Скотт через Южный полюс. Предполагалось, что переход займет 100 дней и наша средняя скорость составит около 20 миль в день. Оказалось, что мы закончили поход за 99 дней (98, если вспомнить, что мы пересекли линию перемены дат на полюсе) со средней скоростью 22 мили в день.

Я знал, что один человек будет особенно рад нашему приходу— капитан Генри Кирквуд, командир судна «Индевр», ожидающий нас, чтобы отвезти в Новую Зеландию раньше, чем замерзнет залив Мак-Мердо.

Позже он сообщил мне, что, по его расчетам, мы опоздали на один день!

Перед базой Скотт «кэты» собрались на морском льду, где царил хаос, так как десятки фотографов распорядились как хотели с несколько удивленными новоприбывшими. Затем все столпились вокруг флагштока и стояли, слушая приветственные речи наших и американцев.



## Путь трансантарктической экспедиции

Импровизированный оркестр американской базы старался как можно хуже исполнить наши национальные песни и закончил, как нам разъяснили, гимном. Оркестр сформировали накануне вечером, пригласив в него всех, кто думал, что умеет на чем-либо играть. Им было заявлено: «Неважно, умеете ли вы играть, но вы должны уметь играть громко». И правда, это у них получалось.

Наконец прибывшие удалились в домик базы, чтобы продолжать разговоры, есть, мыться, но не отдыхать. Всякое чувство усталости исчезло, и была уже глубокая ночь, когда последние из нас отправились спать.

Через три дня, 5 марта 1958 года, экспедиция отплыла на север по чистой воде залива Мак-Мердо, направляясь в Новую Зеландию. И хотя Антарктида отпустила нас в то время, когда не было видно ни единой льдины, Южный океан взял свое, и «Индевр» подвергся килевой и бортовой качке на высоких волнах.

Через 12 дней, в сияющий, солнечный день, «Индевр» вошел в гавань Веллингтона. Случилось так, что «Магга-Дан» прибыл туда за несколько дней до нас, и мы были очень рады увидеть его красный корпус, когда он вышел рано утром нам навстречу, имея на борту наши семьи и наших друзей. Нас громко приветствовало множество кораблей, стоявших в гавани, а над головой с ревом пронеслись самолеты. Народ Новой Зеландии оказал нам незабываемый прием.

Это было окончанием экспедиции с точки зрения публики, но для нас это стало началом новой работы: теперь мы должны выдать результаты, которые — мы верим — оправдают доверие всех тех, кто, умея предвидеть, поддержал нас в самом начале и поддерживал до конца.

## Таблица перевода английских мер в метрические

Миля морская = 1,8 км

Узел — 1 морская миля в час

Миля уставная = 1,6 км

Галлон = 4,5 л

Ярд = 3 футам = 91,4 см

Пинта = 0,6 л

Фут = 12 дюймам = 30,5 см

Фунт = 16 унциям = 453,6 г

Дюйм « = 2,5 см

Унция = 28,3 г

## **Впервые через Антарктиду**

Не сомневаюсь, что у прочитавших книгу В. Фукса и Э. Хиллари «Через Антарктиду» о Британской трансантарктической экспедиции 1955—1958 годов обязательно сохранится глубокое впечатление о замечательном мужестве, настойчивости и уверенности, с которыми коллектив экспедиции во главе с Вивианом Фуксом преодолел самые разнообразные и бесчисленные трудности и выполнил основную свою задачу — первым пересек наземным путем весь Антарктический материк — от берега моря Уэдделла через Южный полюс до берега моря Росса. Таким образом, было впервые пройдено на бездорожном механическом транспорте (на гусеничных вездеходах) на один летний антарктический сезон 1957/58 года около 3500 километров очень трудного и во многих местах весьма опасного пути по ледяной поверхности еще малоизученного шестого континента нашей планеты. Особо подчеркнем, что первое наземное пересечение Антарктиды — это крупная научная экспедиция, входившая в программу исследований Международного геофизического года. Намеченная программа научных исследований была полностью выполнена, несмотря на неожиданно встретившиеся очень большие трудности. Главная заслуга в этом принадлежит, несомненно, руководителю экспедиции Вивиану Фуксу. Первый трансантарктический переход никак нельзя рассматривать только как одно своеобразное спортивное выдающееся достижение, хотя сразу после экспедиции в Англии, Новой Зеландии и Австралии огромную сенсацию вызвал именно сам факт пересечения Антарктического континента в один полевой сезон (за 98 дней). Возможно, что в этой

сенсационности и было нечто от желания подчеркнуть успехи Великобритании в изучении Антарктиды. Ведь всем известно, что Руал Амундсен (Норвегия) выиграл состязание в беге к полюсу, достигнув его 15 декабря 1911 года, на месяц раньше, чем Роберт Скотт (Англия), который пришел на полюс вторым (16 января 1912 года). Через 46 лет после Амундсена и Скотта экспедиция Фукса — Хиллари третьей достигла Южного полюса наземным путем, причем завершила свою деятельность пересечением всего континента, что еще никем до того не было сделано.

Широкой известности и сенсационности основного похода Трансантарктической экспедиции в большой степени способствовала пресса: в течение всего периода работы экспедиции она освещала именно спортивную сторону ее деятельности. Корреспонденты некоторых газет находились в Антарктике — на базе Скотт, летали из Мак-Мердо на американских самолетах к станции Южный полюс для встречи там группы В. Фукса, а один из журналистов даже принимал непосредственное участие в работах вспомогательного отряда экспедиции.

В какой-то мере в этом несколько одностороннем восприятии успеха Трансантарктической экспедиции повинна также книга В. Фукса и Э. Хиллари, в которой почти ничего не говорится о научных исследованиях и об их результатах. По-видимому, это связано с тем, что книга была написана и издана в очень короткий срок и представляет собой малообработанный путевой дневник. В самом деле, 2 марта 1958 года группа В. Фукса пришла на базу Скотт, закончив пересечение Антарктиды и тем завершив работы экспедиции, а в сентябре 1958 года книга «Через Антарктиду» уже увидела свет. Таким образом, для написания и издания книги о сложной и большой экспедиции в распоряжении авторов и издателей было около полугода. Очевидно, за этот период еще не была полностью закончена

обработка полученных экспедицией научных материалов, поэтому, возможно, было преждевременно писать о научных результатах экспедиции. В то же время в книге «Через Антарктиду», и, может быть, именно потому, что она писалась сразу, под свежим впечатлением от всего пережитого и увиденного, очень хорошо, удивительно правдиво и живо описаны те необыкновенные условия, в которых пришлось работать, и те трудности, которые необходимо было преодолеть во время длинного пути через ледяной континент. Причем все это излагается очень спокойным, эпическим языком, без подчеркивания героики или трагических ситуаций (а их, кстати, было немало), что, с моей точки зрения, является показателем такта и хорошего вкуса авторов и, безусловно, относится к большим достоинствам книги. Может быть, именно по этой причине получились очень живыми, жизненными характеристики людей, принимавших участие в экспедиции.

В книге описан не только поход группы, пересекавшей Антарктиду. В ней достаточно подробно изложены и все другие стороны деятельности Трансантарктической экспедиции, начиная от того, каким образом у ее будущего руководителя В. Фукса зародилась идея этой экспедиции. В книге рассказывается о всем, что было связано с ее официальным оформлением, структурой, финансированием, подбором состава, снаряжением, организацией, проведением предварительных рекогносцировочных работ в 1955—1956 году по выбору места для основной исходной станции на берегу моря Уэдделла — станции Шеклтон; детально описываются организация и строительство этой станции, организация второй «конечной» станции на берегу моря Росса — станции Скотт, подыскание места, организация и строительство базы Саут-Айс, организация всех

промежуточных вспомогательных баз и складов от моря Уэдделла до Южного полюса и от моря Росса до Южного полюса — то есть на всем протяжении намечавшегося пути перехода через континент. Рассказывается также о деятельности и быте на станциях Шеклтон и Скотт, описываются разведки с воздуха и наземные маршруты, направленные на подыскание подходящего выхода с с этих баз на основную ледяную поверхность Антарктиды — на так называемое полярное плато. Характеризуется деятельность станции Саут-Айс, работа авиации по организации баз и промежуточных складов, разведки путей с воздуха, поддержка авиацией наземного механического и собачьего транспорта. Описаны очень интересные и сложные маршрутные топографические и геологические работы, выполненные с этих баз главным образом на собачьих упряжках. Словом, книга хорошо и достаточно подробно характеризует все стороны организации, структуры, состава, распределения работы и обязанностей между основной частью экспедиции (базирувавшейся на станции Шеклтон) и вспомогательной ее частью (базирувавшейся на станции Скотт), условий походов, труда и быта экспедиции.

Какие-либо дополнения в этом отношении в послесловии не нужны. Однако следует хотя бы в самых общих чертах дать краткую характеристику ее главнейших научных достижений.

Самым крупным, уникальным научным результатом, не утратившим своего значения и в наши дни, были сейсмометрические определения мощности ледникового покрова (толщины льда), проведенные группой В. Фукса. Причем эти определения проводились, несмотря на трудности, встретившиеся во время пересечения Антарктиды, строго систематически через каждые 30 миль пройденного пути (что соответствует, если идти по меридиану, 30 минутам широты). Таким образом, впервые для Антарктиды были получены достаточно

достоверные систематические инструментальные данные сейсмоизмерений толщины льда ледникового покрова на огромном протяжении — от моря Уэдделла через Южный полюс до моря Росса. С моей точки зрения, неожиданные результаты этих исследований во много раз превосходят ту сенсацию, которая была вызвана самим фактом пересечения Антарктиды. Следует отметить, что в проведении этих работ есть и большая заслуга самого В. Фукса, который следил за неукоснительным их выполнением, невзирая на любые трудности.

Всем ясно, сколь необходимы данные о мощности льда при изучении материка, покрытого сплошным ледяным панцирем, и что измерение мощности льда, достигающей нескольких километров, — задача весьма трудная и сложная. Данные о толщине льда в сочетании с навигационными определениями и топографическими работами, которые также велись систематически на всем протяжении пересечения Антарктиды, позволили впервые получить профиль ледяной поверхности и лежащего под толщами льда коренного ложа от моря и до моря.

До Трансантарктической экспедиции сведения о мощности льда были отрывочны и в основном «умозрительного» характера. Средняя мощность ледникового покрова Антарктиды оценивалась различными учеными очень по-разному — от 300 метров до 1500—2000 метров. Лишь во время норвежско-британско-шведской экспедиции 1949—1952 годов, работавшей на Берегу принцессы Марты с базы Модхейм геофизиком Гордоном де Кеттевил Робинсом (ныне он директор Полярного института имени Скотта в Кембридже и президент Международного научного комитета по изучению Антарктики) были сделаны сейсмометрические определения толщины ледникового покрова на протяжении нескольких сот километров. Эти

данные Робина были первыми инструментально измеренными данными о мощности льда в Антарктиде и показали, что представления о средней 300-метровой мощности ее ледяного покрова сильно занижены. Однако они еще не давали нам представления о распределении мощности и характере коренного подледного рельефа Антарктиды на всем профиле через Антарктический континент. Позднейшие определения мощности ледникового покрова Антарктиды, проведенные, в частности, советскими и американскими исследователями во многих походах, а затем многочисленные радиолокационные измерения с самолетов подтвердили, что средняя мощность льда антарктического ледяного покрова близка к 2000 метров

Участники Британской трансантарктической экспедиции 1955—1958 годов во время наземных и воздушных маршрутов с баз и станций, а также и на самих станциях проводили целый ряд других научных работ: геологические и гляциологические исследования, топографические съемки, гравиметрические определения, метеорологические наблюдения и пр. Результаты этой деятельности представляют достаточно большую научную ценность и внесли много новых данных о еще и сейчас малоизученном, а тогда почти совсем неизвестном материке. Из всех этих исследований мне хочется выделить геологические и топографические работы, особенно в так называемых «сухих долинах» (т. е. в долинах, не покрытых льдом) горного обрамления моря Росса. По существу были обследованы и все крупные ледники, спускающиеся с полярного плато через Трансантарктические горы на шельфовый ледник Росса, в том числе и самый большой ледник Бирдмора, по которому поднимался Р. Скотт для выхода на ледниковое плато при своем последнем походе к Южному полюсу. Многие проблемы, связанные

с происхождением «сухих долин», с находкой в одной из них «мумии» тюленя, и другие вопросы представляют исключительный интерес и не могут считаться выясненными до конца еще и в наши дни. Все эти работы были выполнены двумя полевыми маршрутными партиями Новозеландской вспомогательной части Трансантарктической экспедиции, базировавшейся на станции Скотт. Партии передвигались главным образом на собачьих упряжках. В их состав входили шесть человек и четыре упряжки. Работа, проделанная этими партиями, колоссальна. Достаточно сказать, что общий путь, пройденный ими, близок к 2600 милям (или 4200 километрам ). Правда, партии пользовались промежуточными складами (в создании которых они сами принимали не последнее участие), а также поддержкой с самолетов, но при всем этом их работа, безусловно, заслуживает самой высокой оценки. Период деятельности Трансантарктической экспедиции совпал с началом нового этапа в изучении Антарктиды, предусматривавшегося программой научных исследований Международного геофизического года (или сокращенно МГГ), Мероприятия, цели и результаты МГГ сейчас хорошо всем известны, поэтому я лишь напомню, что поскольку программа МГГ включала изучение в планетарном масштабе различных геофизических процессов и явлений, свойственных нашей планете (ее твердой части, ледяного покрова, водной оболочки и атмосферы) и связи этих процессов с явлениями на Солнце, то осуществить подобную программу было возможно лишь при условии, если работы будут вестись на всей территории Земли и будут иметь действительно международный характер. Антарктика как почти неизученная часть нашей планеты и как «фокус» многих геофизических проблем представляла особый интерес при проведении МГГ. Поэтому широкий комплекс исследований в Антарктиде

для целей МГГ был совершенно необходим. Период для проведения МГГ был выбран с 1 июля 1957 года по 1 января 1959 года. Впоследствии этот срок был продлен еще на год — до 1 января 1960 года.

В 1955 году на третьей ассамблее Специального Комитета МГГ была принята единая программа широкого комплекса геофизических исследований в Антарктиде (по метеорологии, изучению верхних слоев атмосферы, по магнетизму, изучению полярных сияний, ионосферы, по гляциологии, по сейсмологии, океанологии, по изучению космических лучей и т. д.). Для координации исследований в Антарктике Специальным Комитетом МГГ созывались особые конференции по Антарктике. Первая из них состоялась в июне 1955 года в Париже. На ней были рекомендованы основные районы работ в Антарктиде в период МГГ и было намечено их распределение между различными странами. Как известно, в МГГ принимали участие более 60 государств, всего работало 5896 станций (из них 496 советских). Научные исследования в Антарктиде велись одновременно 12 государствами на 48 станциях, не считая экспедиций и маршрутов, которые проводились с этих станций. Из приведенного ясно видно то одновременное очень широкое развитие большего комплекса исследований, которые начались в Антарктиде в 1955—1956 годы и были полностью развернуты в период МГГ в 1957—1958 годах. Если перед МГГ в Антарктиде проводились исследования только отдельными экспедициями и обычно отдельными государствами, среди которых следует отметить известные всем американские экспедиции под руководством адмирала Ричарда Бэрда, австралийскую экспедицию, возглавлявшуюся Дугласом Моусоном, уже упомянутую раньше норвежско-британско-шведскую экспедицию 1949—1952 годов, положившую начало изучению ледникового покрова в глубинных частях

материка, то с началом МГГ начался планомерный научный штурм Антарктиды на очень широком фронте — началась другая эпоха в изучении шестого континента.

Конечно, такое широкое развитие исследований Антарктиды стало возможным лишь потому, что появились технические средства, которые делали реальным осуществление подобных исследований. Это в первую очередь радиосвязь и транспортные средства — авиация (включая вертолеты) и наземный бездорожный механический транспорт — вездеходы различных систем, приспособленные для работы при очень низких температурах и на снежно-ледяной поверхности, иногда специально сконструированные для работ именно в Арктике и Антарктике, так называемые снегоходы. Все это учитывали и понимали организаторы МГГ, проектируя широкое комплексное международное изучение Антарктиды, и благодаря этому они были уверены в реальной возможности осуществления своих программ.

Напомню, что уже в феврале 1956 года была открыта первая советская антарктическая станция Мирный, а в конце того же года была организована с использованием механического транспорта и авиации и первая внутриконтинентальная станция — советская станция Пионерская, расположенная на высоте около 2700 метров над уровнем моря. Одновременно с организацией станции Шеклтон вблизи от нее была открыта английская же станция Халли-Бей, работавшая по программе МГГ. Еще ближе к станции Шеклтон, на том же шельфовом леднике Фильхнера, в 1956 году была создана американская станция Элсуэрт, которая оказывала своей авиацией некоторую помощь Трансантарктической экспедиции В. Фукса.

В 1957 году американцами под руководством адмирала Дюфека (он руководил в течение ряда лет американскими работами в Антарктике), с воздуха

(сбрасывая все нужное на парашютах), была организована на Южном географическом полюсе станция, получившая название Амундсен — Скотт. Эта станция и американская авиация, базировавшаяся на станции Мак-Мердо (на берегу моря Росса, рядом со станцией Скотт), также оказывали существенную поддержку и помощь Трансантарктической экспедиции. В декабре 1957 года была открыта внутриконтинентальная советская станция Восток вблизи геомагнитного полюса. Район станции Восток оказался полюсом холода нашей планеты — здесь был зарегистрирован абсолютный минимум температуры, равный  $-88,3^{\circ}$  Цельсия. Затем в декабре 1958 года в самом центре Антарктического континента была открыта станция Советская — на Полюсе недоступности, на высоте около 3800 метров над уровнем моря. Все необходимое на эту станцию было доставлено саннотракторным поездом.

Перечень организованных в этот период станций можно было бы значительно продолжить, но и приведенного достаточно, чтобы представить себе размах исследований, которые проводились в это время в Антарктиде. Помимо работ на станциях, одновременно базирясь на них, проводились и многочисленные маршрутные исследования. Как организация самих внутриконтинентальных станций, так и маршрутные экспедиционные работы велись с помощью бездорожного механизированного транспорта (в основном на гусеничном ходу) и авиации. Санные собачьи упряжки — главное средство передвижения в недалеком прошлом — использовались в очень ограниченных масштабах и, как правило, лишь в роли вспомогательных, сугубо второстепенных средств.

Все написанное относительно объема и характера исследований в Антарктике в период МГГ (начиная, собственно, с 1956 года), направлено отнюдь не на то,

чтобы как-то умалить значение работ Трансантарктической экспедиции Содружества Наций и самого факта первого наземного пересечения на механическом транспорте группой, возглавляемой В. Фуксом, материка Антарктиды, а лишь для того, чтобы было понятно, почему экспедиция В. Фукса была включена в программу МГГ и чтобы у читателей сложилось более полное впечатление о той общей обстановке необычного развития исследований в Антарктиде, которые совпали по времени с работами Трансантарктической экспедиции.

Попытки применить механический транспорт в Антарктике делались давно. Еще Эрнест Шеклтон в экспедиции 1908—1909 годов к Южному полюсу (до которого он не дошел только 179 километров ) пытался использовать 15-сильный автомобиль «Аррау-Джонстон». Но, как не трудно догадаться, эта попытка была неудачной. Далее Роберт Скотт в своей последней экспедиции к Южному полюсу в 1910— 1912 годах попытался использовать механические сани на гусеничном ходу, но тоже без особого успеха, так как на этих санях можно выполнять лишь некоторые вспомогательные работы. Затем были попытки использовать Вэрдом и Моусоном аэросани, — но они также не увенчались успехом. Только после второй мировой войны наземный механический бездорожный транспорт достиг такого технического развития, что стало возможным рассчитывать на его успешное применение в условиях низких температур и огромных ледяных пространств Антарктиды. Как известно, возможность и «рентабельность» применения авиации для исследования Антарктиды выявились раньше — в конце 20-х — начале 30-х годов нашего века, можно считать, что со времени первых экспедиций адмирала Бэрда.

При проектировании такого грандиозного похода на механическом бездорожном транспорте, беспрецедентного в антарктических условиях, каким являлся поход группы В. Фукса, безусловно, не было полной уверенности в его осуществлении. Поэтому механический транспорт был, на всякий случай дублирован собачьими упряжками. Эта предосторожность, при условии поддержки санных партий самолетами, имевшимися в распоряжении экспедиции, имела реальное основание, но я уверен, что В. Фукс сумел бы и в этом случае пересечь Антарктиду в один летний антарктический сезон. Поскольку механический транспорт не подвел, собачьи упряжки использовались в качестве вспомогательного транспорта, и главным образом как основной способ передвижения в многочисленных маршрутах при полевых исследованиях отдельных научных партий экспедиции.

В самом начале этой книги В. Фукс рассказывает, как в декабре 1949 года, возвращаясь на собачьих упряжках после геологических работ, которые он вел вместе с геологом Р. Эдди на Антарктическом полуострове, они попали в пургу и были вынуждены три дня лежать в палатке, пережидая непогоду. Чтобы занять свободное время, В. Фукс обсуждал с Р. Эдди, каким бы образом можно было пересечь одним маршрутом, в один полевой сезон из конца в конец Антарктиду. С этого и зародилась идея организации похода от моря Уэдделла через Южный полюс к морю Росса. Впоследствии, конечно, В. Фукс к этому неоднократно возвращался, и потом уже были сделаны все необходимые детальные расчеты, разработаны соответствующие планы, но сама идея, по словам В. Фукса, родилась у него в Антарктиде во время этой трехдневной декабрьской пурги.

Все это, очевидно, так, но нужно сказать, что сама мысль о пересечении Антарктиды наземным путем через

полюс от одного ее края до другого появилась гораздо раньше. Ее высказывал еще в 10-х годах нашего века известный антарктический путешественник Эрнест Шеклтон, он также предполагал использование механического транспорта. Им даже была предпринята в 1914—1916 годах неудачная попытка такого пересечения. Затем о подобных пересечениях говорил например, известный австралийский исследователь Дуглас Моусон и другие.

Теперь несколько слов об авторах этой книги. Основным автором является Вивиан Фукс, начальник всей Трансантарктической экспедиции. Им написано 15 глав из 19. Остальные четыре главы написаны Эдмундом Хиллари. Эти главы повествуют о деятельности вспомогательной части Трансантарктической экспедиции, о ее новозеландской группе, базировавшейся на станции Скотт (море Росса). Эдмунд Хиллари был начальником этой части экспедиции и заместителем В. Фукса. В этих четырех главах описаны деятельность и быт на станции Скотт, условия передвижения и быт основной вспомогательной группы, в задачу которой входила разведка пути и устройство вспомогательных складов и баз от станции Скотт (море Росса) до Южного полюса, необходимых для прохода трансконтинентальной группы В. Фукса. То, что Хиллари дошел до Южного полюса, и при этом раньше Фукса на 16 дней, привело к большим недоразумениям и в конечном счете оказало плохую услугу Хиллари, показав его в непривлекательном свете. Дело в том, что в соответствии с утвержденными планами Хиллари не должен был вообще доходить до полюса. В обязанности его группы входило устройство складов и баз от моря Росса в направлении к полюсу, причем последний склад — так называемый склад «700» (то есть примерно в 700 милях от моря Росса) — являлся конечным пунктом похода Хиллари. На этом задачи вспомогательной

новозеландской группы, руководимой Э. Хиллари, собственно, и заканчивались. Однако Э. Хиллари не устоял от соблазна третьим (после Амундсена и Скотта) достичь наземным путем Южного полюса, благо Фукс несколько задерживался в своем продвижении из-за неожиданных больших трудностей, встретившихся на его пути. Закончив устройство склада «700», Хиллари, ни с кем не согласуя, устремился к полюсу, до которого ему оставалось около 350 миль, и достиг его 4 января 1958 года. В Новой Зеландии это произвело большое впечатление, но научные круги и общественность других стран иначе расценили этот поступок Э. Хиллари. Мало того, Э. Хиллари, прибыв на полюс, послал В. Фуксу радиограмму, в которой рекомендовал последнему добраться до полюса и здесь прервать поход ввиду, мол, уже позднего времени и опоздания против намеченных сроков, отложив на следующий год (точнее, сезон) продвижение от полюса до моря Росса. Такой совет был равносителен рекомендации сорвать основной замысел всей экспедиции, и он, конечно, не был принят В. Фуксом. После прибытия на полюс Э. Хиллари со своей группой не стал дожидаться здесь Фукса, а улетел на станцию Скотт на американских самолетах, которые совершали довольно частые перелеты между полюсом и станцией Мак-Мердо. Не останавливаясь более на этом «инциденте», который много обсуждался в прессе и по поводу которого написана специальная книга журналистом Д. Макэнзи (издана на русском языке в 1967 году под названием «Хиллари против Фукса»), скажу только, что, конечно, Хиллари был неправ: им руководил лишь спортивный интерес.

Эдмунд Хиллари приобрел мировую известность и знаком широкому кругу советских людей как первовосходитель на величайшую горную вершину мира Джомолунгму (Эверест).

Напомню, что 29 мая 1953 года радио и газеты всего мира сообщили, что Эдмунд Хиллари (Новая Зеландия) и Тенсинг Норкей (шерп) достигли вершины Джомолунгмы. За это восхождение Э. Хиллари было пожаловано рыцарское звание и его стали величать сэром Эдмундом Хиллари. Он сделался самой популярной личностью в Новой Зеландии, национальным героем страны. Естественно, что, когда возник вопрос о назначении начальника новозеландской части Трансантарктической экспедиции, кандидатура сэра Эдмунда Хиллари была вне всякой конкуренции.

Руководитель и начальник всей Трансантарктической экспедиции Вивиан Фукс — фигура, по своему темпераменту, интересам и складу характера почти противоположная Э. Хиллари. В. Фукс — геолог, который значительное время работал по изучению геологии Южной и Восточной Африки, затем во время второй мировой войны служил в армии, получив к ее концу чин майора. С 1947 года В. Фукс работает в Антарктике начальником двухлетней экспедиции по геологическому изучению Земли Грейама. В частности, во время этой экспедиции В. Фукс совершил замечательный поход на собачьих упряжках, когда за 90 дней им было пройдено с изысканиями 1500 километров. В этот же период В. Фукс начал обдумывать и возможность организации трансантарктического похода на механизированном транспорте. Экспедиция была рассчитана на два года, однако из-за тяжелых льдов судно не смогло к ним подойти, и экспедиции во главе с Фуксом пришлось зимовать в Антарктиде третью зиму. В своих экспедициях В. Фукс хорошо проявил себя как начальник и организатор коллектива. Особенно ярко это выявилося во время вынужденной третьей зимовки, когда он образцово организовал продолжение исследований и сплотил для этой цели коллектив. Понимание важности выполнения больших научных

задач, сочетавшееся с необыкновенным упорством в их достижении, предвидением сложностей, которые будет необходимо преодолеть, с выдержкой и самообладанием при неожиданно возникающих острых положениях, — характерные черты В. Фукса. Кроме того, эти его качества сочетались и со способностью не упускать из виду не только главного, но и всех деталей, а также с большой верой в возможности людей, внимательным отношением к ним, умением вести коллектив к выполнению намеченной цели. Все это с несомненностью определило назначение В. Фукса начальником и руководителем Трансантарктической экспедиции. В отличие от Э. Хиллари для В. Фукса на первом плане были интересы науки — выполнение научной программы, причем путем полной мобилизации имеющихся средств и сил всего коллектива, во главе которого он стоял.

Заслуги Вивиана Фукса как руководителя и начальника Трансантарктической экспедиции были признаны всеми. В день завершения трансантарктического похода — 2 марта 1958 года, когда группа В. Фукса прибыла на станцию Скотт, через несколько часов (Фукс только что успел принять душ) было получено по радио извещение, гласившее: «Королева (Елизавета II Английская) милостиво соизволила даровать рыцарское звание Вивиану Эрнесту Фуксу, эсквайру, руководителю Трансантарктической экспедиции Содружества наций». Это было первым официальным и почетным признанием заслуг В. Фукса. Геолог Фукс стал сэром Вивианом Фуксом. Когда послание было зачитано, В. Фукс, обращаясь к своим спутникам, сказал, что он полагает, что полученное им рыцарское звание принадлежит не только ему, а и всем участникам похода через Антарктиду. Следует еще заметить, что В. Фукс был самым старшим в экспедиции.

Ему тогда было 50 лет, а средний возраст участников равнялся 32 годам.

Когда была закончена Трансантарктическая экспедиция, в прессе появилось такое броское ее определение — «последнее великое путешествие в мире». В целом это неправильно. В той же Антарктиде вскоре после экспедиции Фукса советскими и американскими экспедициями были совершены на механическом транспорте наземные трансантарктические и внутриконтинентальные научно-исследовательские походы значительно большей протяженности. Однако экспедиция В. Фукса была первым пересечением Антарктиды. Она практически доказала реальную возможность и эффективность применения механического транспорта для проведения маршрутов огромного протяжения при изучении внутриконтинентальных пространств Антарктиды в условиях жесточайших холодов, больших абсолютных высот, сумасшедших буранов, лабиринтов бездонных трещин, бескрайних снежно-ледяных просторов. Поэтому эпитет «последнего великого путешествия в мире» имеет некоторое оправдание, особенно в применении слова «великое» и если отнести слово «последнее» к тому, что экспедиция В. Фукса как бы закончила собой прежний период экспедиций в Антарктиду, начавшийся более полувека тому назад, еще во времена «гонки к полюсам». Недаром организованная экспедицией основная исходная станция на берегу моря Уэдделла была названа в честь одного из таких «путешественников-гонщиков» — Эрнеста Шеклтона. Таким образом, книга эта повествует о повседневном своеобразном экспедиционном быте, об ее участниках—людях с их достоинствами и слабостями, объединенных одной большой задачей, которую они выполняли целеустремленно, с огромным напряжением, часто граничащим с пределом человеческих

возможностей. В результате этот коллектив мужественных людей, возглавляемый В. Фуксом, сумел в поставленные сроки выполнить полностью программу работ, пересек из края в край последний еще малоизученный континент Земли. Полученные ими очень интересные и важные научные материалы не устарели и в наши дни.

Г. А. Авсюк

---

<b>notes</b>
--------------

# Примечания

**1**

Трансантарктическая экспедиция

**2**

Фукс