

РОАЛЬД АМУНДСЕН

# НА КРЫЛЬЯХ В СТРАНУ БЕЗМОЛВИЯ







ДОМ  
НЕ ВРАЩАЕТСЯ

БИБЛИОТЕКА „НАША ЗЕМЛЯ“

РОАЛЬД АМУНДСЕН

A-628

# НА КРЫЛЬЯХ В СТРАНУ БЕЗМОЛВИЯ

ПУТЕШЕСТВИЕ К СЕВЕРНОМУ  
ПОЛЮСУ НА АЭРОПЛАНЕ

Перевод под редакцией  
и со вступительным очерком  
Н. В. ПИНЕГИНА

С иллюстрациями

Вторая тысяча.

„ЗЕМЛЯ и ФАБРИКА“

Москва — Ленинград.

КАЗЕНОГ

КОСМОПЛИН

ст  
Типогр. Изд-ва МГСПС  
„ТРУД и КНИГА“  
Большая Якиманка, 32.

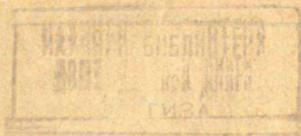
Главлит № 42.065.

Тираж 3.000 экз.

1926 г.

17388

1867-68 г.





# АМУНДСЕН

Очерк Н. В. Пинегина

Вряд ли есть грамотные люди, совсем не слышавшие имени Роальда Амундсена. Вероятно, во всем цивилизованном мире таких найдется немного. Во всяком случае, в представлении человека, постоянно читающего газеты, всегда с этим именем связываются понятия: «южный полюс», «северный полюс».

Да, Амундсен, если можно так выразиться,— «спец по полюсам». Задачу достижения полюсов—символов недоступности—он поставил целью всей своей жизни. То, что не могли в продолжение почти двух веков сделать самые выдающиеся путешественники целого ряда поколений, Амундсен уже почти исполнил на протяжении одной человеческой жизни. И эта жизнь еще не кончена. Я за Амундсеном следил в течение всей его полярной работы. Самая выдающаяся и характерная черта всей его деятельности—какой-то особенно простой и ясный подход к делу. Во всем—от широкого плана до ничтожнейших мелочей—Амундсен всегда одинаков: из сотни планов он выберет наименее сложный, а из тысячи нужных мелочей всегда изберет простейшую.

Когда человек, непосвященный в тайны полярной работы, читает первую телеграмму Амундсена—об открытии ли северо-западного прохода или о достижении южного полюса, о полете к северному—первой мыслью всегда приходит:

«Да ведь это так просто оказалось и, повидимому, совершенно не трудно».

В самом деле, такая мысль имеет некоторое оправдание: Амундсену все давалось легче, нежели его предшественникам. Но это совсем не какое-то исключительное счастье, а нечто иное: Амундсен всегда находил правильный план всего предприятия и верную дорогу для его осуществления. Припомнить только: сколько больших, прекрасно оборудованных кораблей погибло по пути так называемого северо-западного прохода! Сколько погибших жизней, сколько загублено денег! И все-таки до Амундсеновской «Гьои» ни одно судно не прошло из Атлантического океана в Великий или обратно. Но вот отправляется этим же проходом Амундсен. Средств у него мало, чересчур мало. И негде больше взять. Но на плечах молодого путешественника упрямая норвежская голова с ясно мыслящим мозгом. В голове уже составлен план, не требующий большого корабля и связанного с необходимостью обслуживания его значительного количества людей; значит, возможно обойтись и без крупных сумм. После возвращения Амундсена из этого путешествия всем стало ясно то, что Амундсен



понял с самого начала: северо-западный проход существует, но большому кораблю по нему пройти очень трудно. Он неминуемо застрянет среди тесных льдов в узких проливах, или сядет на мель у берега, там, где легко будет двигаться легкая скорлупка, вроде «Гьэи». Не правда ли, как просто?



Амундсен в походном костюме.

Конечно, одной несложности плана мало. Простота у Амундсена во всем и всегда. В мелочах снаряжения, в общем распорядке... и даже в подборе товарищей. Прочитав любое из описаний его путешествий, каждый говорит про себя: «Вот славная компания подобралась! Каждый на своем месте, все нужны, и ни одного лишнего. Какие все простые, хорошие ребята! И работники!»

Да, все это очень просто. Не приходилось ли читателю видеть канатоходцев? Смотри на них снизу, так же кажется, что для такого занятия не нужно никакого искусства. Этому может научиться всякий. Только внимательно следить за каждым шагом по правильно натянутому канату, не терять присутствия духа, правильно держать баланс... одним словом, все должно быть правильно.

Почти в таком же положении находится всегда полярный путешественник: он знает, что вслед за одним неверным шагом—крушение всего плана работы, а за другим—часто неминуемая гибель. Весь секрет успеха в том, чтобы таких шагов не делать и заранее знать последствия каждого своего движения.

К южному полюсу Амундсен отправился одновременно со Скоттом. Скотт уже делал попытки достижения южного полюса; Амундсен в этом отношении был почти новичком. И все же, выйдя позднее Скотта, Амундсен пришел к полюсу первым и благополучно вернулся, тогда как Скотт погиб на обратном пути. Нансен объясняет этот успех тем, что «надлежащий человек оказался на надлежащем месте». К этому можно прибавить только еще одно: каждое дело имеет собственную логику—единственный простейший подход для выполнения его. Амундсен сразу понял логику всего предприятия и, быстро найдя ближайшую дорогу, добился завершения дела.



Проследить всю полярную деятельность Амундсена по линии строгой логики всех его предприятий было бы очень интересно, но боюсь, что это заведет нас очень далеко. Здесь я только кратко обрисую важнейшие этапы в достижениях этого путешественника.

Амундсен—старый полярный волк. Родился он в 1872 году в норвежском городе Борго. Образование получил в Христиании (теперь Осло). Окончив среднюю школу, он начал было изучать медицину, но, очевидно, эта наука будущему полярному путешественнику пришлось не по вкусу. Проучившись два года, он расстался с медициной навсегда и, наскоро сдав экзамен на звание штурмана каботажного плавания, отправился в 1897 году в качестве младшего помощника капитана с бельгийской экспедицией Жерлаша, снаряженной для исследования южно-полярных (антарктических) стран. Тут и получил первое снеговое крещение. Полярное море молодому штурману пришлось по душе. С этих пор его жизнь вступила в правильное русло: Амундсен всецело отдался исследованиям полярных стран.

Для такой деятельности одной только склонности еще мало. Для исследования полярных областей нужна некоторая научная подготовка: полярный путешественник в известных отношениях должен быть универсальным человеком. А у Амундсена первое время, надо сказать, подготовки не было никакой. Да и всю жизнь он, кажется, так

и остался без диплома, если не считать штурманского, какой в Норвегии имеется почти у каждого владельца яхточки или рыбацкого бота. Но не имея официальных дипломов, Амундсен сумел самостоятельно подготовиться в достаточной мере для ведения некоторых работ чисто научного характера, входящих в обязанности исследователя неизвестных областей. И немедленно после возвращения из антарктической экспедиции молодой путешественник занялся пополнением своего образования по этой линии. С 1901 года до отправления в новую экспедицию он изучал метеорологию, гидрологию и методы магнитных наблюдений. В настоящее время, помимо громадного полярно-исследовательского опыта, Амундсен является выдающимся авторитетом геофизики полярных областей. И только достаточно подготовившись, путешественник приступил к организации следующего полярного путешествия.

По словам Амундсена, всегдашней целью его стремлений был северный полюс. Однако, молодой исследователь отчетливо понимал трудность всего дела, требующего долгой полярной тренировки, а также тот факт, что ему, еще совсем неизвестному человеку, никто не даст денег на такое предприятие. И вот Амундсен избрал ближайшей целью путешествие северо-западным проходом.

В это время существование прохода было уже теоретически доказано Мак-Клором во время поисков погибшей экспедиции Франклина. Мак-Клор



даже прошел с корабля, вышедшего из Великого океана, по льду до другого судна, шедшего из Атлантики. Но никакое судно еще не проходило из одного океана в другой. Амундсен взялся за эту большую задачу. Он на собственные деньги приобрел небольшое рыбацье суденышко «Гьои», всего в 48 тонн. Частью на скудные пожертвования, частью бесплатно добыл снаряжение и научные инструменты, заботливо подобрал все необходимое и с шестью товарищами отправился в далекое, почти кругосветное плавание по северным морям.

Уже в этом первом серьезном предприятии у Амундсена сказались все характерные черты его работы. И малые размеры судна, и небольшой состав экспедиции, и избранный путь—все оказалось таким, как было нужно для наилучших результатов. Амундсен не пошел северными проливами между островами северо-американского архипелага, а постарался держаться ближе к матерiku. Этого требовала логика всего предприятия: конечно, южные проливы должны раньше освободиться от льда. Кроме того, идя поблизости материка, Амундсен получил возможность без особых затруднений побывать на северном магнитном полюсе земли и первым сделать там научные наблюдения. К тому же, двигаясь поблизости берегов Северной Америки и Канады, Амундсен впервые изучил быт и описал нравы многих народностей этого почти не посещавше-

гося побережья. И еще в дополнение получил возможность пользоваться помощью жителей северных племен и получать от них же свежую провизию. Все путешествие длилось с 1903 по 1906 г. Научные результаты этой маленькой экспедиции были огромны. Амундсен и его спутники сразу заняли место заслуженных полярных исследователей.

Можно было уже приступить к осуществлению мечты о полюсе. Первоначальный план этого путешествия состоял в том, чтобы повторить знаменитое плавание Нансена к полюсу, но войти в лед, который должен будет двигать судно не у Ново-Сибирских островов, как было у Нансена, а значительно восточнее—около Берингова пролива. Такое плавание должно было длиться по меньшей мере пять лет... а денег-то было собрано маловато. По словам Амундсена, ему «долго приходилось вертеть в руках каждый пятак, прежде чем решиться его истратить».

Так или иначе, экспедиция Амундсена на нансеновском «Фраме» отправилась к северному полюсу. Это было всем известно. «Фрам» должен был, огибая Америку, направиться к Берингову проливу.

Об экспедиции долгое время не было никаких вестей. Начиналась уже тревога: пересек ли «Фрам» океан? Не погиб ли он? И вдруг пришло ошеломляющее известие: Амундсен, вместо северного, собирается дойти до южного полюса! А



еще через несколько времени спустя весь мир облетела весть: Амундсен достиг южного полюса!

И в этот раз Амундсен разрешил задачу очень просто: он взялся за дело с мыслью: нужно подойти на корабле возможно ближе к полюсу. Такое место в Антарктике только одно—Китовая Бухта. Никто из предшественников Амундсена не решался высадиться в этом пункте, так как хорошо было известно, что в Китовой Бухте земли совсем не имеется—бухта представляет из себя большой вырез в крае материкового льда, покрывающего почти весь антарктический материк. Амундсен, хорошо изучив описание этой местности и вообще антарктического материка, пришел к заключению, что Китовая Бухта сохранила свои очертания со времен Росса, т.-е. более ста лет. Очевидно, тут есть нечто, препятствующее материковому льду двигаться; лед, задерживаясь каким-то препятствием в глубине бухты, заполняет ее. Следовательно,—рассуждал Амундсен,—если лед со времени Росса тут неподвижен, то мало вероятия, что он будет двигаться в дальнейшем: значит, нет никакой опасности высадиться в этом месте, выстроить дом и перезимовать, чувствуя себя в такой же безопасности, как и на твердой земле. Впоследствии правильность такого хода мыслей подтвердилась вполне: повидимому, в Китовой Бухте вблизи скрытого льдом берега находятся островки, задерживающие движение вечно-ползущего материкового льда.

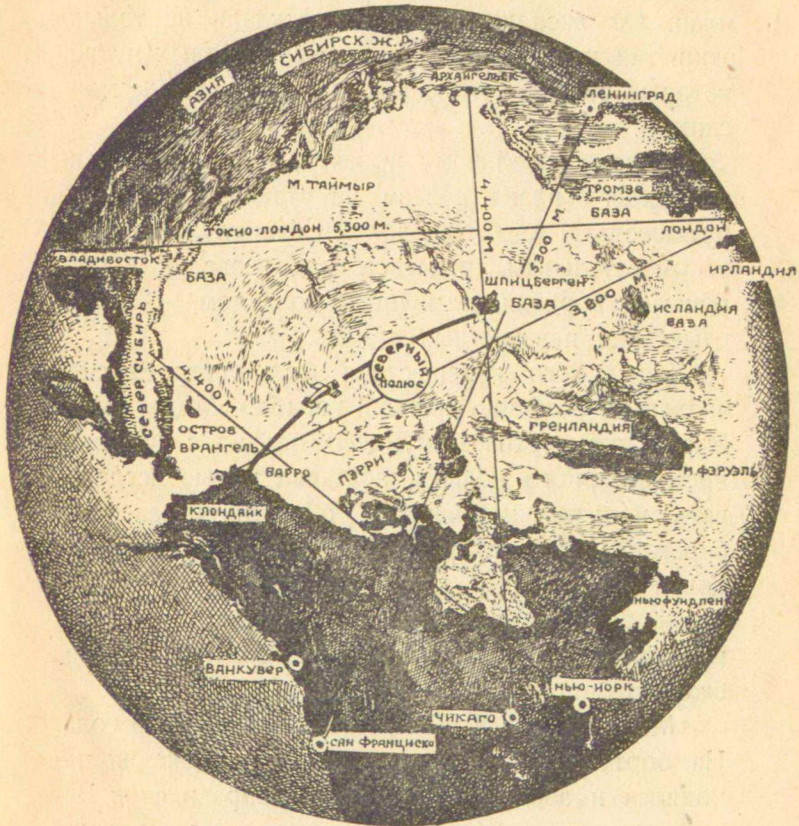
Итак, домик был выстроен прямо на льду. Дело было уже наполовину выиграно. Оставалось «только» пройти до полюса около 1.400 километров. Такое расстояние на собаках, при устройстве попутных складов, оказалось возможно преодолеть.

Обессмертив свое имя открытием южного полюса, Амундсен не отказался от мысли дойти и до северного, тем более, что ко второму десятку двадцатого столетия все яснее начало вырисовываться громадное будущее северно-полярных областей. Еще за несколько лет до мировой войны группа американских капиталистов вела с германскими инженерами завода Шютеланс переговоры по поводу организации новой компании путешествий. Предполагаемые маршруты должны были проходить через северный полюс или поблизости его. Известно, что через полярные области в северном полушарии пролегают кратчайшие маршруты почти между всеми важнейшими экономическими центрами Старого и Нового Света. Расстояние по дуге большого круга между Осло (в Норвегии) и Номе (в Аляске) немногим больше 6.700 километров, а между Лондоном и Шанхаем несколько меньше 10.000 километров. Полярный путь между Ленинградом и Сан-Франциско короче обыкновенного ровно вдвое.

Всем известно, какое значение имеют торговые пути в развитии государств и городов. Маленькие Дания и Голландия сохранили свою независимость и держатся только по своему благоприят-



ному для торговли полсжению. Немало городов  
выросло и разбогатело, главным образом, за счет  
проходившего мимо них торгового пути.



Трансарктические пути будущего.

Вполне понятен всеобщий интерес, с которым мир следил за подготовкой нового путешествия Амундсена, тем более, что предполагалось применить для исследования полярных областей новое средство передвижения—аэроплан. От экспедиции поэтому ждали не только открытия полюса, но и проложения новых путей, которые со временем должны стать дешевле морских.

По первоначальному проекту, Амундсен в центре своего плана совсем не ставил воздушного путешествия. Аэроплан должен был служить лишь вспомогательным средством для разведки в стороны от корабля, плывущего со льдом,—с целью отыскания неизвестных земель.

Для нового путешествия был построен специальный, особенно крепкий корабль «Мод» (Maud). В это путешествие Амундсен, заодно с достижением северного полюса, поставил целью исследовать попутно неизвестные области у северных берегов Советских республик. Этим организатор новой экспедиции допустил ошибку, из-за которой весь план оказался неосуществленным, а путешествие к полюсу пришлось отложить на несколько лет.

«Мод» покинула Норвегию 24 июня 1918 года. На борту ее в числе предметов снаряжения находился и аэроплан. Амундсен направился к Берингову проливу, севернее которого «Мод» должна была отдаться во власть льда северо-восточным



путем, вдоль берегов Сибири. Надо сказать, что судьба на этот раз неособенно благоприятствовала настойчивому норвежцу. В восточной части Карского моря оказалось очень много льда. Пришлось отказаться от мысли за один рейс дойти до Берингова пролива и остановиться на зимовку вблизи мыса Челюскина.

В следующее лето Амундсен, испытав большие затруднения во льдах, пытался начать дрейф от острова Жаннеты (восточнее Ново-Сибирских островов), но потерпел полную неудачу: вместо движения к северу, течение в этом месте гнало судно на юг. В бесплодных попытках начать дрейф прошла вся осень. Не оставалось другого выхода, как только уйти зимовать у северного берега Сибири. Вторую зиму «Мод» стояла в Чаунской губе.

В следующем 1920 году, освободившись от оков льда, 20 июля Амундсен первым делом направился в столицу Северной Аляски—Номе, чтобы пополнить там некоторые припасы. Через неделю «Мод» снова поплыла к северу. Но в это лето вступить в область движущегося к северу льда не удалось. Почти в самом Беринговом проливе «Мод» была окружена льдом, плившим к югу: путь на север был закрыт!

Итак, Амундсен потерпел неудачу. Что же делать? Отказаться от своих целей? Признать, что северный полюс недостижим? Окончательно расписаться в поражении,—нет, это совсем не в духе

старого полярного волка. У него в голове уже зреет новый план: пусть «Мод» под руководством Вистинга (ближайшего сотрудника по достижению южного полюса) продолжает пытаться попасть в надлежащее течение... но раз существует сомнение в достижении полюса этим путем,—должен быть найден новый.

И вот Амундсен провожает «Мод» для новой попытки Вистинга проплыть к полюсу вместе со льдами, сам же остается на берегу и начинает готовить следующую экспедицию к полюсу совсем иным путем—по воздуху. Необходимо отметить, что к этому времени авиация успела сделать значительные успехи: большие аэропланы уже неоднократно проходили расстояние свыше трех тысяч километров—как раз то, что нужно было настойчивому норвежцу.

В голове Амундсена оформился новый проект: вылететь на аэроплане с мыса Барроу (в Сев. Аляске) по направлению полюса и оттуда повернуть на Шпицберген, где и должно закончиться все путешествие.

Такой, совсем не кратчайший путь, исследователь избрал вследствие исключительного географического интереса местности, над которой предполагалось пролететь. На карте земного шара в этой области изображается большое белое пятно. Человечество не имеет ни малейшего представления о том, что находится на месте этого, совершенно нетронутого исследованиями, пятна.



17388

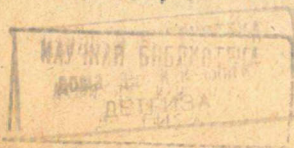
Об этом месте земного шара нам известно меньше, чем о планете Марс. По мнению Нансена, тут лежит такой же безбрежный океан, как и по пути дрейфа «Фрама», а по гипотезе американского ученого Гарриса, изучавшего особенности приливной волны, приходящей из этой части Ледовитого океана,—на месте белого пятна должна существовать большая, еще неизвестная земля. Решение этого спорного вопроса в ту или другую сторону имело бы одинаково исключительный географический интерес.

16836

Путешествие предстояло весьма трудное. Нужно было пролететь более 3.000 километров. От Аляски до полюса через предполагаемое место «Земли Гарриса» около 2.000 километров и от полюса до Шпицбергена приблизительно 1.100 километров. По расчетам, все путешествие должно продлиться не больше суток. Разумеется, спуск вблизи полюса (для точного определения его положения и для научных наблюдений) был бы возможен только в случае, если поверхность льда оказалась бы подходящей для посадки аппарата.

30841

Подготовка путешествия заняла немало времени. Лишь к лету 1923 года все было готово для полета на север. За это время «Мод» уже успела войти в пловучие льды и продрейфовать с ними вдоль северного берега СССР до Ново-Сибирских островов. Об этом было известно—на «Мод» имелся мощный радиотелеграф. Теперь Агунд



сен рассчитывал лететь через полюс до Шпицбергена, а оттуда, возобновив запасы бензина, направиться к «Мод», спуститься вблизи ее и закончить все путешествие, уже на корабле вернувшись в Норвегию.

Все предприятие, конечно, носило очень рискованный характер даже в том случае, если бы аэроплан оказался безукоризненным. Каждый, хоть немного знакомый с историей авиации, знает, что пролететь без спуска 3.100 километров удавалось только при исключительно благоприятных обстоятельствах. И все такие полеты происходили над странами не столь неприветливыми, как полярные области с их постоянными сильными ветрами, туманами и пр. Лететь над безбрежной пустыней, не имея перед глазами приметных точек, по которым можно направлять путь,—не легко и везде. А вблизи полюса, где компасная стрелка действует очень слабо или ненадежно из-за неизвестности ее склонения—прокладывать путь по магнитной стрелке почти бесполезно. Полагаясь только на компас, путешественник заблудится в Ледовитом океане наверняка. Кроме такой опасности, полет над совершенно ненаселенной и пустынной областью грозил окончиться бедствием в случае вынужденной посадки. Легко понять, что, садясь где-нибудь в покрытом льдом океане, летчики будут предоставлены самим себе. Они должны будут собственными средствами исправлять поломку, сами буксировать аппарат



в удобное для подъема место. И, наконец, ведь, никто еще не пробовал взлететь с пловучего льда или с узкой полыньи. Еще вопрос, возможны ли посадки и взлеты с пловучего льда Северного океана?

Разумеется, Амундсен учитывал все эти опасности. Можно думать, что, решаясь на такое предприятие, он, как всегда, хорошо обдумал последствия каждого своего шага и заранее выработал меры предосторожности для обхода всех опасностей. Теперь мы видим, что путешественник никогда не упускал из виду главного и простого соображения: в предприятии, основанном на сложных технических средствах, все должно быть в безукоризненном состоянии.

Вылет был назначен на 20 июня 1923 года из Уэнрайта в Аляске. К назначенному времени туда прибыл корабль со всем снаряжением и алюминиевым аэропланом Юнкерса J. L-6. Этот аппарат был построен американской фирмой Ларсен, купившей патент аэропланов Юнкерса. К 1923 году в Германии аэропланы Юнкерса строились уже с новыми усовершенствованиями, но Америкой эти усовершенствования еще не были приобретены. Аппарат американского производства при пробных полетах оказался ненадежным. Убедившись в невозможности исправить все дефекты, Амундсен имел мужество сознаться перед всем миром в недостаточной подготовке и отложил полет на неопределенное время.

Лишь в 1925 году Амундсен был, наконец, совершенно готов к новой попытке достижения северного полюса воздушным путем.

На этот раз Амундсен отказался от мысли обследовать «Землю Гарриса» и выбрал более короткий путь. Полет должен был начаться от северных берегов Шпицбергена. Стараясь обеспечить возвращение экспедиции на аэроплане же, исследователь решил взять два аппарата—металлические (из дюр-алюминия), построенные итальянской фирмой Дорнье-Валль. Аппараты были сконструированы по такому расчету, чтобы можно было садиться везде—на ледяной поверхности, на снегу и на воде.

Несмотря на заслуженную славу аэропланов системы Дорнье-Валль, для такого своеобразного полета пришлось сделать много новых приспособлений и даже изменений в обычной конструкции. Дело в том, что кроме обычного груза аэроплана, в виде бензина и масла, для экспедиции необходимо было взять множество вещей, которые еще ни разу не помещались на самолетах: сани, каяки (брезентовые лодочки), посуда, полярная одежда, спальные мешки, лыжи, топоры, палатки,—все это могло оказаться исследователям необходимым до крайности в том случае, если аппараты, спустившись, больше не смогут подняться. В случае такого бедствия, Амундсен предполагал, оставив высшие достижения человеческой техники на льду, прибегнуть к самому перво-



бытному способу передвижения—пешком по направлению мыса Колумбия (на одном из больших островов Северо-Американского Архипелага). Там еще в 1920 году сотрудник Амундсена по северо-западному проходу—Готфрид Гансен—устроил склад продовольствия на случай неудачи подготавливавшегося воздушного путешествия из Уэнрайта.

Наконец, все было готово. Все продумано, взвешено, предусмотрены все случайности. Насколько тщательно велись приготовления, видно хотя бы из того, какое внимание было обращено даже на укупорку аэропланов при перевозке их на Шпицберген.

Амундсен хотел доставить их к месту отлета в полной исправности. Заботливости в этом отношении не было границ: аппарат с упаковкой весил 12,2 тонны, а без нее 3,2 тонны.

Отлет назначен был из залива Кингс-Бэй в первых числах мая. Задолго до этого времени оба судна экспедиции—«Гобби» и «Фарм»—были на местах. Нужно было только выждать хорошей погоды, чтобы начать беспримерное путешествие, открывающее новую эру в исследованиях недоступных местностей.

Амундсен со свойственной ему простотой и скромностью сделал перед самым отлетом сообщение о задачах своей экспедиции и поделился описанием технических средств, находящихся в его распоряжении. Этим сообщением и начи-

нается первоначальное повествование\*) о первом проникновении человека в полярную область на крыльях.

Мы уже знаем некоторые подробности и результаты всей экспедиции. Каково же значение ее?

Судить о чисто научных результатах рано,—они еще не опубликованы. Но нам известно о том, что во время воздушной экспедиции велись метеорологические и гидрологические наблюдения. Из первого отчета видно, что в областях, где пролетали амундсеновские самолеты, земли не оказалось. С другой стороны, глубина моря, измеренная в месте посадки, оказалась очень велика. Этим подтверждаются наблюдения Р. Пири. Отныне можно считать за факт, что в ближайшем расстоянии от полюса—земли нет. В том же отчете мелькает интересное наблюдение Амундсена: в широте  $87^{\circ} 44'$  был замечен тюлень и некоторые птицы—это новый факт. До сих пор считалось, что поблизости полюса теплокровных животных нет\*\*). В дневнике путешественника есть указания на сильное поверхностное течение в той же части Ледовитого океана. Уже все эти первые, отрывочные сведения показывают, что полет не

---

\*) Дальнейшее описание полета Амундсена на северный полюс было помещено в английской газете «Мэнчестер Гардиэн».

\*\*) Нужно отметить, однако, что известный канадский путешественник Стеффансон, на основании своих наблюдений над жизнью тюленей в море Бофора, высказывал предположение о том, что тюлени должны жить на всем пространстве Ледовитого океана.

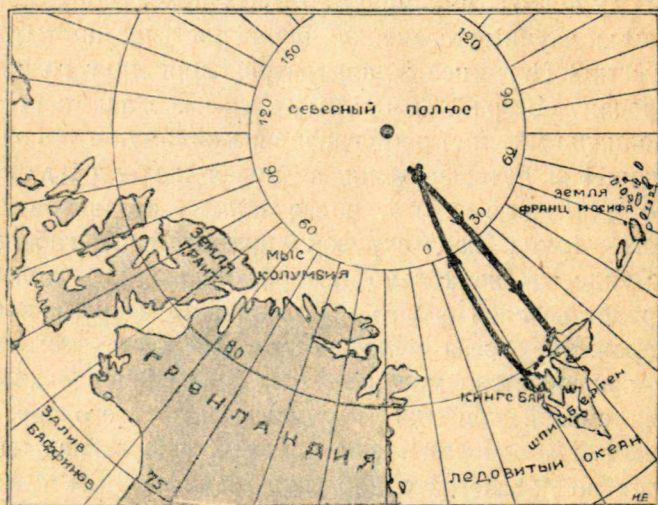


остался безрезультатным и со стороны доставления науке новых фактов.

Но, конечно, не в том главная заслуга Амундсена. Каждый гражданин мира, в дни полета искавший в газете первым делом: «Нет ли вестей об Амундсене», — конечно, меньше всего думал о том, привезет ли смелый норвежец новые научные сведения или вернется с пустыми руками? Нет, — все ждали разрешения другого вопроса: «Вернется Амундсен или нет?» Социальный инстинкт говорил каждому, что возвращение путешественника — новая победа всего человечества, новая победа организованного труда над суровой природой. А гибель Амундсена — не только потеря одного из лучших представителей своего поколения, но и временное поражение всего человечества. И вот в этом-то и заключается, мне кажется, величайшее значение смелой попытки Амундсена и всех его спутников. Путь через полюс намечен. «Шоссейная дорога во льдах» — это первый камень на этом пути. Теперь нужно общими усилиями мостить торную дорогу!

Н. Пинегин

---



Путь последнего путешествия Амундсена.



*РОАЛЬД АМУНДСЕН*

ПУТЕШЕСТВИЕ К СЕВЕРНОМУ  
ПОЛЮСУ НА АЭРОПЛАНЕ







## ГЛАВА I

Приготовление. Час отлета. Солнечный компас. Как найти правильный путь? Решительный момент. Сколько километров до полюса? Как найти полюс? Наши машины. Наши люди.

Когда мы закончим пробные полеты, можно будет со дня на день ожидать начала полета к полюсу. До сих пор все шло в полном соответствии с намеченной раньше программой. То, что я считал самым трудным в нашей экспедиции,—перевоз гидроаэропланов от Тромсе до Шпицбергена—было выполнено вполне успешно. Долгая работа по выгрузке и сборке машин, прибывших, разумеется, в разобранном виде,—все закончилось удовлетворительно, несмотря на большие препятствия и затруднения, связанные с такого рода работой в полосе льдов. Все было исполнено с удивительной точностью, благодаря заботливому и вдумчивому отношению всех людей, участвовавших в этой работе.

В течение первых дней мая нам придется, вероятно, выждать время, когда метеорологические предсказания будут совершенно благоприятны. По

этой причине дня отлета я не знаю сам. Могу только указать точно час нашего отлета. Это 4 часа пополудни.

Почему так?—возникает вопрос.

Причина самая простая. В этот час дня солнце держится на небе в таком направлении, что в продолжение следующих двенадцати часов тень от крыльев гидроаэроплана не будет падать на солнечный компас. А для нас это очень важно. Здесь, на дальнем севере, после четырех часов дня солнце начинает идти по северной половине неба, и поэтому направление его движения приблизится к курсу нашего полета.

В связи с этим нужно объяснить принцип, на котором устроен солнечный компас—один из самых необходимых приборов для путешествия к полюсу и обратно.

Идея этого прибора возникла в моей голове еще два года тому назад в Уэнрайте. Тогда я очень долго размышлял над вопросом: нельзя ли сконструировать вместо обыкновенного компаса какой-нибудь прибор, указывающий направление. В этом был единственный выход избежать действия неведомых еще магнитныхклонений. Я заказал стеклянную пластинку, разделенную на 24 сектора, соответствующих 24 часам суток.

Посредине пластинки был укреплен стержень. Тень от него должна была указывать время.

Такой инструмент представлял из себя ни что иное, как обыкновенные солнечные часы, кото-



рыми при помощи хронометра можно было пользоваться для определения линии северо-юга.

Впоследствии, находясь в Германии, я изложил идею устройства этого прибора техническим руководителям знаменитой оптической фирмы Герц, которая изготовила нам эти солнечные компасы. Они несколько отличались от моей модели. Вкратце новые приборы могут быть описаны следующим образом.

Перед пилотом укрепляется пластинка из матового стекла с нанесенными на ней клеточными делениями. Изображение солнца отражается на стекле, проходя через особый перископ. Перископ же соединен в свою очередь с часовым механизмом, сообщаящим ему вращательное движение в соответствии с перемещением солнца. Угол между линией полета и направлением солнца вычисляется после начала полета. Затем в соответствии с долготой местности устанавливается в надлежащее положение весь перископ, и, когда наступает благоприятный момент, вводится в действие часовой механизм. С этого времени пилот должен руководиться изображением солнца на сетке матового стекла.

В обязанности наблюдателя входит проверка правильности курса к полюсу. Для этого наблюдатель пользуется прибором, который одновременно указывает скорость самолета и отклонение его от намеченной линии. Если под действием силы ветра аэроплан изменит курс и отклонится от

прямой линии полета к полюсу, наблюдатель может высчитать угол отклонения и время, в течение которого аэроплан летел в ошибочном направлении.

На квадрате прибора наблюдатель может также вычислить: на сколько градусов, при наличии сносящего ветра, пилот должен отклониться от геометрической линии полета для того, чтобы сохранить в точности желательное направление. После этого наблюдатель выверяет соответственно солнечный компас, и пилот берет новое направление. В виду того, что полярный бассейн покрыт однообразными льдами, эта система позволяет сохранять точное направление полета так же точно, как было бы, если б полет происходил над землей.

Элемент некоторой неточности кроется в определении скоростей, ибо одной из данных для такого выверения является высота полета; высота же указывается высотомером-барометром, для чего приходится исходной точкой брать высоту стояния барометра в месте отлета. Разумеется, приходится учитывать перемену давления во время полета. И вот, в обстановке изменения метеорологических условий, мы поэтому в определенные промежутки должны проверять по солнцу все наши вычисления. В этом заключается вторая причина, почему мы избрали четыре часа пополудни — это самое благоприятное время.

В продолжение всего времени, пока будут еще сохранять значение вычисления долготы, солнце



будет находиться в положении, благоприятствующем для определения долгот, т.-е. на западе. После того, как мы минуем 85-й градус, для вычисления широты может быть применен более простой метод, которым мы и будем пользоваться в остальное время полета.

Возражение, которое может быть выдвинуто против такой системы, состоит в том, что во время полета солнце может быть спрятано тучами, и, таким образом, солнечный компас окажется бесполезным, а астрономические определения станут невозможными.

Такое обстоятельство в самом деле очень бы затруднило путешествие, так как в этом случае возможны только магнитные наблюдения, и тогда нам пришлось бы прибегнуть к «сухопутному» путешествию. По этой-то причине мы и решили не вылетать, пока у нас не будет серьезных данных на то, что погода действительно установилась. В этом нам помогут наши метеорологи. Пользуясь богатыми данными опыта, мы начнем полет, когда метеорологические станции предскажут хорошую погоду, хотя бы только на первую половину нашего путешествия. При таких обстоятельствах мы будем в состоянии проверять магнитный компас при помощи солнечного, а заодно и выясним, являются ли точными наши карты магнитных склонений. У каждого гидроаэроплана имеется два компаса—морской и главный.

Наши корабли «Фарм» и «Гобби» отправились на Шпицберген тотчас после окончания пробных полетов. Теперь метеорологи «Фарма» должны указать нам день, благоприятный для полета.

Я не могу еще сказать, как мы решим в тот день вопрос о полете. Прибыв к указанному месту и найдя все готовым к отлету, который должен, как я уже указывал, начаться в 4 часа пополудни, если только какое-нибудь неожиданное обстоятельство не заставит нас выждать другой час отлета, мы отправимся в путь.

Расстояние от Кингс-Бэй до полюса равняется 1.100 километров. Эту дистанцию мы надеемся покрыть в течение восьми часов,—разумеется, при наличии благоприятных атмосферических условий.

Первое время полета аэропланы, нагруженные до пределов возможности, должны лететь со скоростью 150 километров в час. По мере расходования запасов бензина, мы для экономии принуждены будем понемногу сокращать скорость. На обратном пути мы рассчитываем лететь со скоростью около 140 километ. в час. По моим расчетам, запасов бензина хватит на все предполагаемое время полета и еще на два часа сверх того.

Если нам придется лететь при противном ветре, и атмосферные условия изменятся в сторону неблагоприятную,—в таком случае запас бензина может оказаться недостаточным. Тогда мы столк-



немся с такой задачей: продолжать ли путешествие, или вернуться к стоянке кораблей. Мы также можем выключить один из моторов, ибо аппарат способен лететь и с одним мотором. Наконец, мы можем спуститься для того, чтобы поместить весь бензин в резервуары одного аппарата, на который перейдут пассажиры второго гидроаэроплана. Этот второй аппарат придется, таким образом, оставить.

Согласно проверенным до мельчайших подробностей данным, аэроплан, который продолжит полет, будет в состоянии покрыть расстояние в 3.200 километров, если переход с одного аппарата на другой будет совершен в надлежащее время. При таких условиях бензина хватит на лишнюю тысячу километров, а этого более чем достаточно.

Я намереваюсь спуститься у полюса, едва лишь наблюдения покажут, что мы находимся вблизи него.

Сразу же после посадки мы произведем нужные вычисления, чтобы с точностью установить наше прибытие к полюсу. Мы сделаем остановку на несколько часов, а если небо окажется закрытым тучами, нам придется ожидать, пока оно не прояснится. Тогда мы приступим к астрономическим определениям. Весьма возможно, что по этой же причине нам придется несколько раз опускаться по пути к полюсу и обратно и даже делать остановки на несколько дней.

Если у полюса мы не найдем удобного для спуска места, нам придется лишь сбросить с гидроаэроплана норвежский флаг и затем возвратиться на Шпицберген.

Возвращение без спуска, по моему мнению, не повредит географическим наблюдениям, так как на высоте даже 300 метров мы имеем возможность обозревать площадь в 200 километров диаметром.

После остановки, которую я предполагаю сделать на полюсе, мы воспользуемся первым благоприятным моментом для возвращения на Шпицберген.

Наши аппараты готовы к полету. Я остановился на гидроаэропланах Дорнье-Валь. Каждый аппарат весит 3.200 килограммов. Пробные полеты у итальянского побережья показали, что нормальная грузоподъемность этих машин 2.800 килограммов. Таким образом, общий вес аппарата с грузом 6.000 килограммов. Пробные полеты на Шпицбергене позволили увеличить нагрузку до 3.000 килограммов, т.-е. до того, сколько весят сами аппараты.

Нужно еще сказать о мерах предосторожности, к которым придется прибегнуть для того, чтобы вода, предназначенная для охлаждения моторов, и масло не замерзали при спуске. Испытание специальных аппаратов, взятых нами для этой цели, дало блестящие результаты. Температура перед началом действия аппаратов была  $11,8^{\circ}$  ниже нуля, а через часа два поднялась до  $25^{\circ}$ .



Имея эти аппараты, мы можем не бояться замерзания масла или воды и будем застрахованы от такого рода затруднений при пуске моторов.

Теперь уже окончательно выяснился состав экипажа обоих аэропланов. Гидроаэропланом № 25 управляет Альмар Рийзер-Ларсен—он же помощник начальника экспедиции. Обязанности наблюдателя на этом аппарате буду исполнять я сам, а в качестве механика летит Карл Фехт, представитель авиационной фирмы Дорнье.

Гидроаэроплан № 24 управляется Лейф Дейтрихсоном. Наблюдателем состоит Линкольн Эльфсворт и механиком—Оскар Омдаль.

При нашей базе остается 13 человек. Среди них Горген в качестве запасного пилота, второй механик фирмы Адольф Цинсмеер. Фирма авиомоторов Рол-Ройс прислала своего инженера Фреда Грина для наблюдения за моторами. Метеорология представлена доктором Бьеркисом, Эрнестом Кельвангеном и Гальвардом Девальд, который имеет уже большой опыт в области полярной метеорологии.

Среди нас находятся два журналиста: норвежский—Фридрих Рамм, он посылает телеграммы и статьи в европейские журналы, и американец Джеймс Вертон—он является корреспондентом крупнейших газет Соединенных Штатов и Канады.

Экспедиция располагает и кинооператором—Паулем Берге. Медицинской частью ведает воен-

ный врач Маттерсон. Наш повар Эйнар Ольсен является, пожалуй, самым популярным человеком среди участников экспедиции. То же самое можно сказать и про старого морского волка Ронне, моего старого друга, сопровождавшего меня в экспедиции к южному полюсу и в плавании корабля «Мод» северо-восточным проходом. Когда он запросил меня, не могу ли я и в этой экспедиции воспользоваться его услугами, я с радостью принял его предложение.

Наша главная база теперь—корабль «Фарм» под командой капитана Гагерум. Во всем, что касается управления базой, он является заместителем начальника экспедиции во время моего полета к полюсу. Обязанности командира другого корабля, «Гобби», будет во время моего отсутствия исполнять Горген.

---



## ГЛАВА II

Настало время. Гидроаэропланы на лыжах. Последние минуты на земле. Отлет.

Двадцать первого мая наступил, наконец, тот день, которого я так долго ждал,—день, когда на наших аппаратах мы должны проникнуть в совсем неведомые пространства Арктики.

Оба аппарата (гидроаэропланы, теперь поставленные на лыжи для взлета со льда) совершенно готовы к выходу на лед. Баки наполнены горючим, снаряжение все погружено, тщательно распределено по местам и закреплено.

Чтобы яснее представить всю картину, нужно привести краткое описание самих аппаратов.

Корпуса их—длиною 16 метров—разделены на водонепроницаемые отсеки, сообщающиеся между собой через небольшие горловины в переборках. Первый отсек—навигационный, в котором я и Эльфсворт были заинтересованы больше всех. Тут достаточно места для наших карт и инструментов. Второй отсек—помещение пилота с двумя сидениями и двойным управлением. Третий отсек назывался у нас «столовой». Он помещался под баками с горючим, расположенными в средней части аппарата. Последний отсек—в виде узкого

прохода—шел в хвосте аппарата и заканчивался кормой.

Большинство запасов и продовольствие находилось в «столовой» и в задней части пилотского отсека.

Когда оба аппарата были совершенно готовы, мы, как обычно, в час дня отправились обедать, а затем все шестеро—Эльфсворт, Рийзер-Ларсен, Омдаль, Фейхт и я—переоделись и приготовили к отправке домой наши сундуки, на случай, если нам из полета придется вернуться не сюда, а в какое-нибудь другое место.

Выходим к аппаратам. Провожающие нас и местные жители собрались вокруг. Рийзер-Ларсен и Дейтрихсон делают последние распоряжения перед сигналом к отправлению.

В 4 часа 45 минут моторы запускаются для прогрева. Проходит 45 минут. За это время все еще раз внимательно осматривается. Инженер Грин тщательно проверяет моторы.

Согласно разработанного предварительного плана, Рийзер-Ларсен должен взлетать первым, при чем—если на избранном направлении, которое давало возможность избежать конца бухты, занесенного снегом, не удастся оторваться—Рийзер-Ларсену надлежало повернуть в сторону бухты, ледяной покров которой чист от снега.

Дейтрихсон должен был дожидаться результатов маневрирования Ларсена, после чего и следовать за ним.

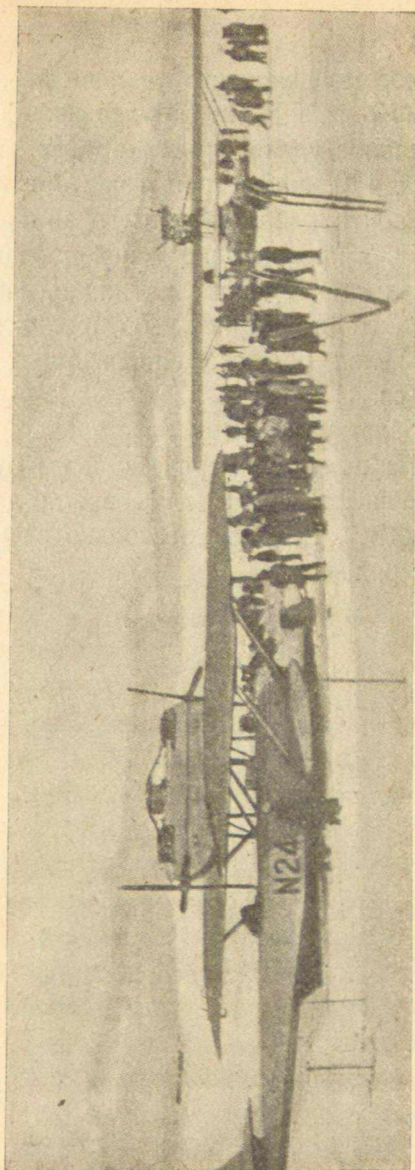


Около 5 часов Ларсен запускает моторы на полный газ и кивает головой Грину, который в ответ улыбается.

Все по-началу идет гладко и сулит успех. Наконец, последнее рукопожатие и Фейхт (механик) объявляет:

— Все окончательно в порядке.

Моторы работают уже полной мощностью. Аппарат, на мгновение задержавшись, срывается, и мы несемся по льду вдоль бухты. Следуя плану, аппарат ворочает влево: по пути видны трещины во льду. Ларсен поворачивает и дает самый полный ход. Мы мчимся против ветра, но однако неза-



Провожаящие нас и местные жители собрались вокруг.

метно, чтоб скорость увеличилась. Оторваться мы не можем. Через несколько секунд замечается значительное увеличение скорости, и мы взлетаем, делая 120 километров в час при грузе в 3 тонны, что почти равно весу всего аппарата.

Пока происходило маневрирование, Дейтрихсон вывел свой аппарат на лед и, как только увидел нас оторвавшимися, поторопился скорее взлететь—лед под его аппаратом начинал проламываться.

Взлет удался ему блестяще.

На пол-пути перелета через бухту Ларсен поворачивает, чтобы дать время догнать нас Дейтрихсону, и через несколько секунд мы уже летим рядом.

---



### ГЛАВА III

На север. Туман. Белое царство. Полюс близок. Половина топлива израсходована. Пора садиться. В полынье. Посадка среди ледяных гор.

Курс—прямо на север. Летим вдоль берега, параллельно глетчеру. Под нами совершенно чистое от льда море. Я собираюсь приступить к навигационным наблюдениям и вдруг замечаю прямо по курсу полосу густого тумана, не предвещающую ничего хорошего. По мере приближения выясняется, что туман держится очень близко от поверхности моря, и Ларсен увеличивает ход, чтобы подняться вверх.

Аппараты сближаются и поднимаются все выше и выше—600 метров, 800, 1.000 метров.

Фейхт сообщает, что моторы работают «без сучка, без задоринки», и мы готовимся подняться еще выше, но Дейтрихсон неожиданно повернул. Поворот—условный сигнал о неполадке. На счастье, аппарат почти тотчас же опять берет прежний курс, и мы продолжаем свой путь. Туман распространился во все стороны. Хотя он и мало нас радует, но все-таки лучше его встретить здесь, где правильный курс известен, чем впоследствии.

Временами попадаем в полосы просвета, но они недостаточны для наблюдений. Поглядывая

вниз, замечаем лед свежего образования. Температура—10°.

Два часа летим над туманом, после чего попадаем в безоблачную, ярко освещенную солнцем, полосу. Насколько хватает глаз—повсюду виден ослепительно белый снег.

Находимся мы, повидимому, на 83 градусе. Дальность горизонта—100 километров по всем направлениям. Свежий северо-восточный ветер заставляет значительно увеличить ход. Ларсен медленно снижается, в надежде встретить менее сильный ветер, и мы остаемся на высоте около 500 метров, временами снижаясь до 300 метров, с целью рассмотреть не будет ли возможно сесть—в случае, если произойдет какая-нибудь заминка с моторами. То, что мы видим, не внушает особенных надежд.

Между ледяными валами внизу нет ни одной полыньи достаточных размеров, и, кроме того, все они покрыты сугробами сухого снега.

Таким образом, наши предположения о посадках на воду оказались ошибочными, а наше предприятие в целом—более рискованным, чем представлялось раньше. Тем не менее это нас не волновало. Вера в наши моторы была непоколебима. О вынужденном спуске мы и не думали.

Часы мелькали незаметно. Аппарат держался очень устойчиво, лишь изредка медленно покачиваясь. Да и то эта качка замечалась только при наблюдении за аппаратом Дейтрихсона.



Никаких признаков земли не видно.

Мои наблюдения показывают, что мы отнесены слишком к западу. Это подтверждается и склонением компаса. Меняем курс к востоку.

Мест, удобных для спуска, все еще не видно. Хотя мы иногда и пролетаем над полыньями, но все они недостаточно велики.

В час ночи 22 мая Фейхт сообщил, что половина горючего израсходована. Мы решаемся спуститься для определения своего места. Обычным способом—с воздуха—в этих широтах наблюдения сделать нельзя.

В этот момент мы пролетаем над сравнительно удобной полынью. Ларсен спрашивает:

— Спускаться?..

Я высказываю опасение, как бы ледяные валы не сдвинулись раньше, чем мы успеем подняться. Снижаемся до 100 метров, затем до 10 метров и высматриваем подходящее место.

Неожиданно один из моторов стопорится (как выяснилось впоследствии, не из-за неисправности механизма, а из-за утечки воздуха).

На наше счастье, впереди между ледяными валами виднеется полынья. Аппарат слишком тяжел, чтобы летать на такой высоте с одним мотором. Ларсен стопорит второй, и мы спускаемся.

Стараемся уменьшить опасность посадки, давая аппарату дифферент (уклон) на нос, чтобы «вжать» его в «ледяную кашу» полыньи.

Посадка тем не менее очень опасна: полынья настолько узка, что крылья выходят за ее края, почти касаясь ледяных стен. Кроме того, она коротка и извилиста. Дальний конец наполнен крупными кусками льда, которые мы сшибаем и давим под себя.



## ГЛАВА IV

В ледяном капкане. «Клешня». Напор льда. Разлука с товарищами. С топором и ножом против льда. Двое в полынье.

Останавливаемся на самом краю полыньи, почти упираясь в высокое ледяное поле, и выходим из аппарата. Наш самолет цел и невредим.

Немедленно приступаем к вытаскиванию его из узкой полосы воды в более широкую. Работа тяжела для трех людей и исключительно утомительна. Пока мы бьемся, лед, подобно клешне рака, сдвигается, и наша полоска воды закрывается. Мы пойманы, как в мышеловку!

Дейтрихсон, наблюдая наш спуск и не зная, что он вынужденный, решил, что Ларсен сошел с ума, садясь в столь неподходящем месте. Сам он сел на другой стороне полыньи.

Мы не видели спуска аппарата № 24. Место, где он сел, было закрыто от нас высокими ледяными стенами, и мы даже не знали, что Дейтрихсон также спустился.

Положение нашего аппарата было очень тяжелое. Начни ледяные поля сближаться—он неминуемо будет раздавлен между валами льда.

После двухчасового сна приходим к решению тронуться 22 мая к мысу Колумбия пешком. Подобная перспектива не являлась сюрпризом.

Возможность вынужденного похода по образу пешего хождения допускалась в случае поломки аппарата, и мы были подготовлены к такому путешествию.

Ларсен и я произвели короткую рекогносцировку для поисков наших спутников с аппарата № 24, но без всяких результатов. Впрочем, нам показалось, что мы слышали звук выстрела.

Начинаем попытки прорубать в ледяном поле канал. Но усилия наши тщетны. Прорубленное пространство немедленно замерзает. Заношу в дневник: «ужасающие ледяные стены, почти не дающие возможности двигаться».

Обсуждая всевозможные способы выйти из положения, в которое мы попали, приходим к решению срубить ледяную стену, стоящую перед носом аппарата. Ларсен работает топором, Фейхт ледяным якорем, я—большим ножом. По-началу—работа кажется невыполнимой, но другого выхода нет. Мало-по-малу мы приспосаблиемся к ней, и дело движется с заметным успехом.

Ночью температура—12°. Спать в наших спальных мешках очень холодно. Ларсен залез в кормовой отсек, Фейхт—в столовую, я спал в навигационном отсеке.

Днем, при ясной, хорошей погоде, к нашей великой радости, неожиданно замечаем развевающийся на высокой ледяной стене норвежский флаг.

Это № 24. Мы также водружаем флаг, начинаем переговариваться сигналами и показываем



друг другу наши места, а затем узнаем, что № 24 получил в хвостовой части течь. Течь эта явилась результатом усердной помощи добровольцев из жителей Кингс-Бэя при нашем отлете. Когда аппарат перед взлетом начал проламывать носовой частью лед, они «приналегли» на хвост и повредили его.

Номер 24 после долгих усилий был вытащен на ледяное поле, а до этого для удержания его в пловучем состоянии приходилось беспрерывно откачивать воду. Экипаж его работал все время, чтобы держать аппарат в положении, при котором можно подняться. Надо было удвоить наши старания выбраться из мышеловки.

Пришлось дрейфовать безотлагательно в ледяных полях. Постепенно оба наши «лагеря» сближались друг с другом.

25 мая появился тюлень. Заняться им не было времени. Но присутствие живого существа так далеко на севере доставило всем большое удовольствие. На следующий день мы заметили в соседнем лагере приготовления пробраться к нам, из чего вывели заключение, что товарищи оставили мысль своими силами освободить аэроплан.

Видим, как они идут напрямик по свежему льду, вместо того чтобы обходить ледяные стены. Мы сначала напряженно следим за их приближением, а затем отправляемся навстречу, захватив маленькую брезентовую шлюпку, чтобы переправиться через небольшую полынью.

Вскоре приближающихся скрывает от нас высокая ледяная гора, и почти вслед за этим слышатся крики Дейтрихсона и Омдаля, взывающих о помощи.

Как выяснилось впоследствии, они провалились, таща на себе тяжелый груз. Сильным течением потащило их под лед.

Эльфсворт бросился на помощь. Ему удалось вытащить Дейтрихсона, а затем уже вдвоем вытащили и Омдаля, державшегося из последних сил. Мы не могли в критическую минуту оказать никакой помощи, так как раньше чем воспользоваться брезентовой лодочкой, надо было проломать лед.

Нет слов для описания нашей радости, когда из-за ледяных валов показались головы наших спутников.

Немедленно их повели в «столовую», напоили кипящим какао и переодели в сухое платье.

---



## ГЛАВА V

Постройка «спуска» для самолета. «Шоссейная» дорога во льдах. Голодный паек. Аэропланы в опасности.

Все шестеро мы приступаем к устройству прохода для № 25. Это нужно для того, чтобы вытащить его на ледяное поле и обезопасить от возможности быть раздавленным в полынье сдвинувшимися ледяными полями. Устраиваем «спуск» по способу прокладки шоссеиной дороги, т.е. кладем сначала крупные «камни»—большие куски льда,—затем мельче и мельче. Песок заменяется снегом. К вечеру «спуск» готов. Моторы запускаются для прогревания.

Когда лед вокруг аппарата весь сколот, и самолет был на плаву, Ларсен дал ход. Однако моторы не могут втащить самолет на «спуск». Мы все дружно беремся за аппарат, помогаем и протаскиваем его на 200-метровое ледяное поле.

Теперь наш аэроплан в безопасности.

Считаясь с возможностью очень долго провозиться, пока не удастся вывести № 25 на свободную воду, а также и с возможностью отправиться к мысу Колумбия пешком, мы крайне ограничили свой паек. На завтрак и ужин давалось по чашке очень крепкого какао и по три овсяных

лепешки. На обед—крепкий бульон из 80 граммов особенного патентованного вещества. Естественно, что при таком скудном питании мы сильно ослабели, но в общем чувствовали себя не плохо. После каждой еды выкуривали по трубке, пока был табак.

Для предстоящего полета Ларсен находил необходимым устроить площадку в 200 метров.

Двадцать седьмого работа затянулась очень долго. Легли спать поздно, так что встали только в полдень 28-го. Ночью часть ледяного поля, где предполагалось сделать место для разбега при подъеме, оказалась запертой со всех сторон ледяными валами. В этот день были измерены глубины, показавшие 3.750 метров.

Теперь, когда все мы собрались вместе, часто обсуждалась возможность дальнейшего полета.

Наша главная задача заключалась в географическом исследовании норвежской части Ледовитого океана. До  $88^{\circ} 30'$  мы не заметили никаких признаков земли. Громадные глубины также указывали на то, что к северу земли нет, а испытанная нами на деле невозможность найти подходящее место для посадки означала невозможность произвести точные астрономические наблюдения для определения нашего места—другими словами—определения места полюса. Таким образом, продолжение полета к северу означало бы бесцельное порхание возле полюса. Игра не стоила свеч.



Мы пришли к заключению, что наша дальнейшая задача сводится к обратному пути на Шпицберген. Возвращаясь, нам придется придерживаться восточного пути, чтобы осмотреть отмеченные на карте белым цветом пространства, еще никем не осмотренные.

Двадцать девятого мая Эльфсворт, Дейтрихсон и Омдаль отправились на осмотр аппарата № 24. Хотя было решено обратный путь совершить на одном аппарате, но, на случай поломки его при подъеме, мы сочли необходимым держать в полном порядке и другой аэроплан.

Тридцатого мая Дейтрихсон и Омдаль доставили с аэроплана № 24 разные припасы и бак с горючим. Подвижка льда стала весьма заметной. Мы ждали, чтобы полынья раскрылась, рассчитывая сделать разбег на воде.

Однако, убедившись, что лед на замерзшей части полыньи достиг толщины, способной выдержать аппарат, мы решили подняться в этом месте. Отметим место для разбега и принялись счищать неровности льда.

Второго июня все было готово, но условия оказались неважными: мягкая погода ослабила лед. Попытка взлететь не удалась. Аппарат провалился, и мы провели ночь на воде.

В час ночи всех разбудили громкие крики Ларсена, несшего вахту на льду:

— Вставайте, вставайте!

Корпус аппарата зажат льдом и развернут. Он трещит. Отдельные пластинки его поддаются напору льда. Создается впечатление, что аппарат наш гибнет.

Эльфсворт, Дейтрихсон, Фейхт и я хватаем и вытаскиваем все припасы и грузы, а остальные двое лихорадочно скалывают лед. Через несколько минут им удастся ослабить давление. Затем, когда снова начинается нажим льда, мы соединенными усилиями поворачиваем аппарат и отводим его. На наше счастье, подвижка льда невелика. Большая масса ледяного поля осталась неподвижной.

Третьего июня выравниваем новое место для разбега. Но площадь его слишком мала, чтобы аппарат мог оторваться.

Решаем площадку для разбега устроить там, где стоит аэроплан № 24. В том месте подвижки льда происходят реже, и больше пространства свободной воды. Ларсен дает аппарату ход, стараясь по возможности двигаться осторожно и беречь днище. Но это не вполне удается—куски льда настолько крепки, что некоторые части аэроплана гнутся в дугу.

Однако, мы должны пробиться, и Ларсен прибавляет ходу. Неожиданно аппарат останавливается, хвост его поднимается. Носовая часть проваливается в воду—лед не выдержал! Мы вскакиваем и с риском для жизни обрубаем лед.



Ларсен снова дает полный ход вперед—и вот мы на свободном месте.

Снова пробуем подняться, но лед слишком неровен. Тогда приступаем к удлинению начатой утром площадки, оказавшейся слишком короткой. Работа чертовски трудна: надо выровнять площадку в 300 метров, сплошь покрытую кусками твердого, как камень, льда.

Начали работу в 2 часа дня, продолжаем ее до поздней ночи, одновременно скалывая все время нос аппарата и не давая льду давить на него. Однако, метр за метром лед стягивается под ним. Колим, рубим, проталкиваемся и, таким образом, отводим опасность, угрожающую аппарату. В конце концов, наш № 25 оказывается поднятым на высоком ледяном пьедестале. Мы рады уже и тому, что в таком положении ему больше уже не грозит поломка. Главная выдвигающаяся часть ледяного поля оказывается теперь лишь в 10 метрах от кормы аэроплана, а проложенная дорога повернулась на 30° в сторону. Труды пропали даром. Надо всю работу начинать сызнова.

В ту же ночь значительно пострадал аппарат № 24. Следить за двумя аэропланами не хватало наших сил.

---

## ГЛАВА VI

Пешком или по воздуху? С воды не подняться. В поисках удобного места на льду. Последняя попытка. Решительный день. Самолет взлетел на Юг. Земля!

Пятого июня мы продолжали прежнюю работу. Было решено до 15 июня не оставлять попыток возвращения воздушным путем. Но затем надо было категорически поставить вопрос: бросаем ли мы свои аппараты и идем к мысу Колумбия, или же будем продолжать попытки использования ледяного поля для взлета, пока не истощится продовольствие.

В ожидании решающего дня мы еще сократили свой паек.

Состояние духа у всех прекрасное—во время работы пение и шутки не прекращаются!

Пятого июня Ларсен и Дейтрихсон отправились на лыжах для разведки: не найдется ли поблизости большого ледяного поля, на котором можно было бы выровнять хорошую площадку для разбега. Продолжать борьбу со льдом в полыньях, очевидно, бесполезно. Все наши попытки в этом направлении оканчивались печально—в конце концов мы оказывались всегда зажатými во льду.



В последние дни наступила туманная погода. Туман настолько густ, что иногда мы не видим друг друга.

Но вот на мгновение солнце прорвало туман, и в ту же минуту Ларсен и Дейтрихсон обнаруживают большое ледяное поле, один конец которого освещен солнцем.

Поверхность поля сравнительно ровна. По-видимому, тут ничто не представит особенных затруднений для устройства площадки. Ларсен и Дейтрихсон бросаются, чтобы лучше рассмотреть ледяное поле, но туман быстро заволакивает всю местность.

Не теряя времени, разведчики возвратились к нам с приятными новостями. Расстояние до выбранного места—метров 800. Надо думать, что доставка туда аэроплана займет не меньше двух дней.

Шестого июня наши надежды снова ожили. За день мы сделали «спуск» к ближайшему полю.

Вдруг ночью началась новая подвижка льда, и перед носом аппарата снова выросли высокие валы. Не теряя времени на еду, мы энергично принимаемся за работу. Моторы пускаются в ход. Аэроплан № 25, повернув влево, проскакивает и останавливается перед местом, намеченным под площадку. Начинаем новую работу: теперь нужно втащить аппарат на ледяное поле. Торопимся всю: взялись за дело, лишь проглотив немного

пищи. Медлить нельзя. Перед аэропланом снова начинает вырастать ледяной вал.

Даем ход и через несколько мгновений выносимся на большое ледяное поле.

В награду за последнюю тяжелую работу все получают «не в зачет» по 40 граммов консервированного мяса. Седьмого июня мы прорубали проход в четырехметровой ледяной стене и устраивали ледяной мост через ближайшую полынью. С величайшими затруднениями и опасениями за целостность нашего моста, переправляемся на следующее поле, испытывая на каждом шагу мучительные затруднения.

Восьмого июня пробовали подняться, но снег после теплого юго-восточного ветра сильно размяк. Решаем убрать его и устраиваем дорогу в 12 метров шириной и 600 метров длиной, с гладкой ледяной поверхностью. Ночью вахтенный тщательно следит за состоянием льда, на случай, если придется экстренно уходить при появлении полыни. Признаки такой неприятности имелись налицо.

Продолжая счищать снег все далее и далее, с грустью убедились в неприятном обстоятельстве: поле состоит из маленьких площадей и кусков льда, смерзшихся вместе. Такая поверхность не годилась для разбега. Мы пришли к решению во что бы то ни стало выровнять площадку и постараться сделать ее тверже. Начали ее утрамбовывать.



Одиннадцатого, двенадцатого и тринадцатого июня трамбовали, трамбовали, трамбовали...

За эти дни заметили пингвина и двух гусей, пролетавших в северо-западном направлении.

К пятнадцатому июня выровняли 500 метров площадки, как вдруг через трещину во льду хлынула вода и залила третью часть расчищенного, выровненного и утрамбованного пространства.

Немедленно пробовали подняться, но ход был недостаточен. Тогда стали бросать за борт аэроплана все, что только можно—фотографические камеры, платья, ружья, лыжи, часть запасов, брезентовую шляпку...

Выиграли 1.909 килограммов и снова пробовали подняться, но опять неудачно. Мешали нам плохая поверхность площадки и отсутствие ветра.

Шестнадцатого июня—решительный день. Температура падает. Легкий юго-восточный ветер сулит успех.

Занимаем свои места и в течение получаса прогреваем машины. Затем даем ход. Значение момента чувствуется всеми. Аппарат скользит вперед, делает сто, двести, триста метров, подходит к концу площадки, и—о радость!—мы в воздухе!

Легко можно представить наши ощущения в это мгновение. В моторах мы настолько уверены, что считаем себя уже дома.

Штурманские обязанности теперь исполняет Дейтрихсон. Курс проложен на Шпицберген.

Туман заставляет сначала лететь на высоте 100 метров, а затем мы поднимаемся над туманом и пользуемся солнечным компасом \*). Дейтрихсон ведет наблюдение над дрейфом, передавая соответствующие указания Ларсену.

Высота 1.000 метров. Моторы работают безукоризненно. Ограничение в пайке прекращено — мы жуем шоколад и бисквиты.

Бензина немного, но надо думать — хватит. Ом-даль тщательно следит за его расходом, держа Ларсена в курсе дела.

В широте  $81^{\circ} 30'$  снова встречаем туман. Теперь мы приближаемся к земле, и потому не поднимаемся над туманом, так как в случае исходавания горючего придется произвести спуск «вслепую».

Ларсен ведет аппарат через туман на высоте 5—10 метров: с такой высоты в случае нужды хватит времени заметить берег и повернуть.

Земля!..

Поднимаемся выше и выше. Ясно видим горы Шпицбергена. Полярный полет окончен. Ветер свежеет, поднимается волнение. Меняем курс прямо на Кап и летим по кратчайшему расстоянию к берегу.

---

\*) В этих широтах ни магнитный ни жирокопический компасы не действуют.



Незадолго до конца полета Ларсен вдруг замечает неисправность горизонтальных рулей — ими становится очень трудно действовать. Фейхт и Омдаль пытаются найти причину неисправности, но неудачно.

Волна ходит большая, садиться на волны рискованно, но рули окончательно отказываются служить. Нечего делать — Ларсен начинает спуск. Мы опять все собираемся в «столовой». Пилот же купается в воде как утка, — положение незавидное.

После 30-минутного плавания достигаем берега на западной стороне Капа.

Трудно описать наше состояние, когда после четырехнедельной непрерывной борьбы за жизнь, мы, наконец, ощутили под ногами твердую почву! Немедленно заработал примус, и началось приготовление пищи, — уж теперь-то можно совсем оставить экономию.

Вдруг один из нас закричал:

— Корабль, корабль!

Быстро садимся в аппарат и спешим навстречу пришельцу, который принимает нас самым радужным образом.

Это промысловое судно «Съелив» из Бальс-фиорда.

Девятнадцатого июня 1925 года, в час дня, мы прибыли в Кингс-Бэй.

---

## ПРИМЕЧАНИЯ

По словам лиц, видевших Амундсена со спутниками при возвращении в Кингс-Бэй, смелые летчики казались истощенными и утомленными до крайней степени. Особенно плохо выглядели Амундсен и Эльфсворт. Сверхчеловеческие усилия при попытках освобождения аэропланов из льда, недосыпание, а главное „голодный паек“ — подорвали силы путешественников. Иначе и быть не могло: последнее сокращение пайка уменьшило количество принимаемой в сутки пищи до 300 грамм! Первым делом все вернувшиеся из трудного полета нуждались в отдыхе и хорошем и обильном питании.

Подкрепив свои силы в Кингс-Бэй, летчики вместе с погруженным на пароход аэропланом направились на родину — сначала в г. Хортен, где находится стоянка норвежского военного флота.

День прибытия Амундсена в Осло был объявлен национальным праздником. Еще задолго до этого дня началось приготовление к торжественной встрече по особому церемониалу: воздвигались триумфальные арки и постройки на почетной пристани, где путешественники должны высадиться. Все улицы, по пути Амундсена, были уставлены шестами, обвитыми зеленью, дома украшены красной материей, флагами и коврами.

В назначенный день город проснулся рано. С самого утра потянулись в Осло экипажи из пригородных местностей. Пешком, на лодках, на автомобилях. Специальные поезда и пароходы выбрасывали на перроны и набережные все новые тысячи провинциалов, желающих взглянуть на героя ледяных стран. Тут были и делегации от союзов, общин, клубов и обществ. Скоро толпы народа запрудили всю пристань и прилегающие улицы.



Около часа дня над головами собравшихся загудели аэропланы: навстречу Амундсену пролетел отряд аэропланов: ведь из спутников Амундсена трое — Рийзер-Ларсен, Дейтрихсон и Омдаль — военные летчики. Вслед затем из гавани, как стая мошек, ринулись навстречу сотни катеров, моторных лодок, пароходиков и шлюпок... Снова с другой стороны донесся гул моторов. И вот на горизонте вырисовался ряд точек — стайки аэропланов. Среди них один крупнее всех, как жук среди мошек. Это знаменитый отныне № 25; на нем — Амундсен и его спутники.

Описав круг над городом, аэроплан плавно и уверенно сел в назначенное место между построенными в две колонны мелкими судами. Загремел салют с военных кораблей. Даже иностранные броненосцы, бывшие случайно в гавани — и те разукрасились праздничными флагами. От броненосца „Торден-шольд“ отделился катер и подвез путешественников к почетной пристани.

Путешественники получили медали за свое исключительное путешествие. Амундсен — орден „за гражданские подвиги“ — высшая награда в Норвегии.

Вслед затем путешественников отвели в лучший отель и поместили в назначенные для них комнаты. В этот день летчикам тоже пришлось поработать: ежеминутно выходить на балкон и все время раскланиваться с проходящими мимо массами. Вечером состоялся торжественный обед. А еще позже собрался громадный митинг рабочих. Амундсен выступил на нем, рассказав некоторые эпизоды из своего удивительного путешествия. По словам путешественника, в скором времени он предполагает снова вылететь к полюсу.

Рабочие отнесли Амундсена в ожидавшую его лодку на руках.

---

# ОГЛАВЛЕНИЕ.

Стр.

Амундсен. Очерк Н. В. Пинегина .....	3
Гл. I. Путешествие к северному полюсу на аэроплане.— Приготовления.—Час отлета.—Солнечный компас.— Как найти правильный путь.—Решительный момент.— Сколько километров до полюса.—Как найти полюс.— Наши машины.—Наши люди .....	25
Гл. II. Настало время.—Гидроаэропланы на лыжах.—После- дние минуты на земле.—Отлет .....	37
Гл. III. На север. Туман.—Белое царство.—Полюс близок.— Половина топлива израсходована.—Пора садится.— В полынье.—Посадка среди ледяных гор .....	41
Гл. IV. В ледяном капкане.—„Клешня“.—Напор льда.—Раз- лука с товарищами.—С топором и ножом против льда.— Двое в полынье .....	45
Гл. V. Постройка „спуска“ для самолета.—„Шоссейная“ доро- га во льдах.—Голодный паек.—Аэропланы в опас- ности .....	49
Гл. VI. Пешком или по воздуху.—С воды не подняться.— В поисках удобного места на льду.—Последняя по- пытка.—Решительный день.—Самолет взлетел на Юг.—Земля .....	54
Примечания .....	60



## БИБЛИОТЕКА „НАША ЗЕМЛЯ“

### ВЫШЛИ ИЗ ПЕЧАТИ:

1. Проф. С. Г. ГРИГОРЬЕВ. Шестая часть света. (Антарктика) Ленинград, 25 г., 176 стр. 13 рис. и карта. Цена 75 коп.
2. Р. АМУНДСЕН. На крыльях в страну безмолвия. (Путешествие к северному полюсу на аэроплане). Со вступит. очерком Н. Пинегина. С рисунками и картой.
3. Э. ПИМЕНОВА. Страна землетрясений. (Япония, ее природа и быт). Ленинград, 144 стр., 17 рис. Цена 50 коп.
4. М. КОСВЕН. Якутская республика. Со статьей Ляхова и предисловием Кюльмнюра. 13 рис. и 1 карта.

### ПОДГОТОВЛЯЮТСЯ К ПЕЧАТИ:

5. М. КОСВЕН и Ф. ПИОТРОВСКИЙ. Казакстан.
  6. ЩУКИН и ЛЯХОВ. Республика Грузия.
  7. ЛЕБЕДЕВ. Страна чудес. (Индия, ее природа и быт)
  8. ШПЕЙЗЕР. Среди людоедов. (По южным островам Тихого океана).
  9. ФОЛЬЦ. В дебрях Суматры. (Первобытные люди и леса). Перевод под ред. и с вступительн. статьей М. Косвена.
  10. Н. ПИНЕГИН. Два года в царстве льда и ночи. Описание русской экспедиции к северному полюсу из ее участников. С 10 рисунками и 2 картами.
  11. АЛЬБАНОВ. Между жизнью и смертью. С предислов. Н. Пинегина.
  12. АРТАМОНОВ. В глубины Азии. Петр Козлов, его путешествия и новейшие открытия. С предислов. проф. А. А. Крубера, со многими рисунками и картой.
-

Цена 30 коп.



# АДРЕС ИЗДАТЕЛЬСТВА

Москва, Кузнецкий Мост, д. 13. Тел. 4-82-73.

# АДРЕСА МАГАЗИНОВ:

1. Москва, Столешников, 5. Телефон 3-56-83.
2. Москва, Никольская, 12. Телефон 2-85-32.

# ЦЕНТРАЛЬНЫЙ КНИЖНЫЙ СКЛАД

Москва, Лубянский пассаж, пом. 25-30. Тел. 2-31-78.

# ОТДЕЛЕНИЯ:

Ленинград, Проспект Володарского, 31. Тел. 2-43-08.  
Харьков, Троицкий, 2.