

60.8  
116



А.ЛЕБЕДЕНКО  
**ПОЛЕТ НАД  
ОКЕАНОМ**

15 коп.

ВТОРОЕ ИЗДАНИЕ  
ГОСУДАРСТВЕННОЕ  
ИЗДАТЕЛЬСТВО 1930

А. ЛЕБЕДЕНКО

# ПОЛЕТ НАД ОКЕАНОМ

О Б Л О Ж К А  
М. РАЗУЛЕВИЧА

ВТОРОЕ ИЗДАНИЕ



---

ГОСУДАРСТВЕННОЕ ИЗДАТЕЛЬСТВО  
МОСКВА 1930 ЛЕНИНГРАД



Д. 32 Гиз № 33367/п  
Ленинградский Областлит № 44048  
1<sup>8</sup>/<sub>8</sub> л. Тираж 35 000.



Роальд Амундсен

## „НОРВЕГИЯ“ ПРИЛЕТЕЛА

В этот день мы забрались в Сализи с раннего утра. Телеграф принес известие, что дирижабль „Норвегия“ вылетел из Осло и утром должен опуститься у ангаров, расположенныхных в 4-5 километрах от Троцка.

Был ясный солнечный день, глубокие снега начинали таять, и мы ходили взад и вперед по маленькой расчищенной площадке перед огромным ангаром и, разговаривая, все время смотрели в небо, надеясь увидеть серый силуэт дирижабля.

Текли часы, уже позади полдень, устали ноги, а „Норвегии“ нет и нет, и нет никаких известий о ней.

Многим надоело ждать, и они уехали в Ленинград, но на смену им явились другие. Толпа не убывала, но росла, и дружная команда красноармейцев подчищала ангар от льда и снега, который зимние вихри забросили через разбитые окна.

В это время все радио-станции Север-

ной России напряженно ловили волны которые должна была посыпать маленькая радио-станция „Норвегия“, но все было безуспешно. „Норвегия“ затерялась где-то в воздушном море между Скандинавией и Ленинградом.

Спускались сумерки. Встречавшие устало разбрелись по ангару, присев на только-что освобожденных от льда балках и камнях. Организаторы встречи хлопотали о прожекторах, так как ясно было, что „Норвегия“ может прилететь, когда уже будет темно, и у нас не будет световых условных знаков для спуска. Откуда-то раздобыли два небольших военных прожектора, утвердили их в снегу перед ангаром и зажгли электрический свет в самом ангаре.

И вот, когда уже над землей сгостились тени, алмазно-серебряный снег потемнел и в небе оставалась только узкая полоска вечерней зари, откуда-то с юга показались в небе тусклые огоньки, подобные звездам, и еще через несколько минут возбужденная толпа увидела, как над маленькой деревушкой широким кругом проплыла большая сигарообразная тень. Вот воздушный корабль склоняется носом к земле, скользит вниз, и уже видны огромные буквы, освещенные окна ка-

бины и остановившиеся лопасти трех больших пропеллеров. Какой-то голос кричит в рупор сверху, ему отвечают с земли. Вслед за тем гул аплодисментов и радостный рев тысячной толпы заглушили все звуки.

В этот вечер, стоя по колено в снегу и глядя в тусклое вечернее небо, я решил, что приложу все усилия, чтобы полететь на „Норвегии“.

### КУДА И ЗАЧЕМ ЛЕТЕЛА „НОРВЕГИЯ“

Дирижабль „Норвегия“ под командой итальянского военного инженера Умберто Нобиле летел из Рима через Лондон и Осло на остров Шпицберген, чтобы оттуда лететь дальше на Северный полюс и через безграничное пространство вечных льдов добраться до берегов Северной Америки.

Этой смелой экспедицией должен был руководить знаменитый исследователь полярных земель норвежец Роальд Амундсен. Цель, поставленная экспедицией, была чрезвычайно трудна, почти невыполнима. Дело в том, что в этих огромных пространствах между берегами Сибири, Америки и Гренландии, на пространстве большем, чем вся наша Сибирь,

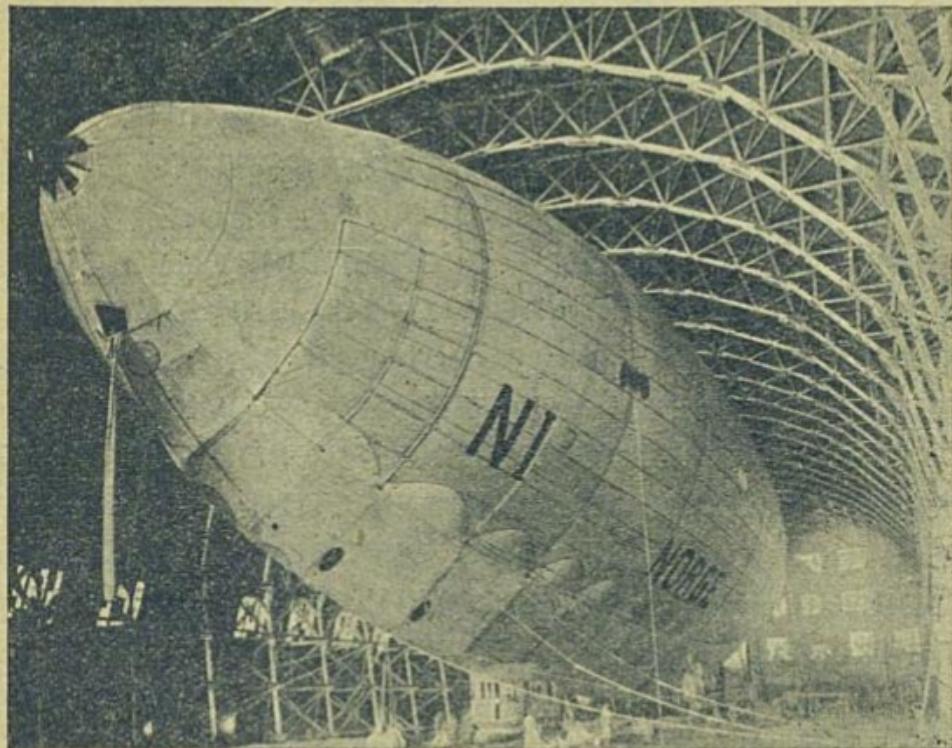
не бывала человеческая нога, а между тем уже теперь совершенно ясно, что в будущем Великий Воздушный Путь из Европы в Америку пройдет над этими морями льда и уже пора разузнать, что скрывает в своем сердце ледяная пустыня; нет ли здесь каких-нибудь обширных земель или островов, способных служить станциями в будущем.

В поисках подходящего для такого путешествия воздушного корабля Амундсен побывал в Италии, познакомился с строителем дирижаблей полковником Нобиле и приобрел у него „Норвегию“ для будущей экспедиции.

Решено было, что „Норвегия“ вылетит в апреле, чтобы в первой половине мая, когда на севере, по наблюдениям Амундсена, устанавливается наиболее спокойная погода, начать перелет в Америку. По пути „Норвегия“ должна была сделать остановку в Пульгеме (на севере Англии), Осло и Ленинграде.

Через Ленинград „Норвегия“ летела потому, что в 40 километрах от этого города в крошечной деревушке Сализи имелся, построенный еще до революции, большой эллинг. Он был сооружен для воздушного корабля по имени „Гигант“, который давно уже погиб, и эллинг мно-

гие годы находился в запущенном состоянии и требовал значительного ремонта. Из уважения к Амундсену и в особенности, к научной цели экспедиции Советское правительство решило произве-



сти ремонт эллинга на свой счет, и таким образом, „Норвегия“ могла воспользоваться этим эллингом, самым северным во всей Европе. Здесь, после перелета над всей Европой, дирижабль мог капитально отремонтироваться и произвести технический осмотр моторов перед самой опас-

ной частью полета над открытым не замерзшим океаном между Мурманском и Шпицбергеном.

Для того, чтобы попасть на „Норвегию“, я прежде всего заручился согласием Тасс‘а или иначе Телеграфного Агентства Советского Союза командировать меня на Шпицберген, а затем обратился к полковнику Нобиле с просьбой принять меня на воздушный корабль. По согласованию с Аэроклубом в Осло, от имени которого устраивалась экспедиция, мне было дано разрешение лететь до Шпицбергена. Вопрос же о возможности дальнейшего полета должен был решиться уже на острове Шпицбергене, но и заранее было ясно, что такой возможности не будет, так как команда в 16 человек уже подобрана самим Амундсеном, а большего количества людей дирижабль не поднимет.

### ОПАСНЫЙ ПЕРЕЛЕТ

Сам Амундсен утверждал, что перелет из Ленинграда на Шпицберген мог считаться самой опасной частью всего полета „Норвегии“.

До сих пор дирижабль летел над культурнейшими странами Европы, богатыми воздушными портами, где на каждом шагу

ему могла быть оказана помощь. Теперь от Ленинграда до Мурманска он должен был пролететь свыше тысячи километров над пустынной, мало населенной, страной, где нет ни больших городов, ни населенных сел и деревень, через леса и тундры Карелии.

На берегу Ледовитого океана „Норвегия“ должна была сделать остановку в маленьком норвежском городке Вадзё, где для нее была установлена причальная мачта, и отсюда уже лететь через океан.

Между Шпицбергеном и северным берегом Европы, на полторы тысячи километров, раскинулось безбрежное пространство угрюмого Ледовитого океана, настоящей водяной пустыни. Сюда доходит теплое течение Гольфштром, оно бьет в западные берега Шпицбергена, и потому здесь океан никогда полностью не замерзает. Зато восточные берега острова Шпицбергена всегда покрыты льдом и сливаются с бесконечными ледяными полями, раскинувшимися от берегов Азии до берегов Америки.

Полет над открытым океаном, конечно, опасен для такого сравнительно небольшого дирижабля, как „Норвегия“. Здесь погода изменчива. Вихри неожиданно сменяют затишье. Здесь часто падает тяже-

лый мокрый снег, самый страшный враг дирижабля. Здесь никто не может оказать помощи в случае несчастья, и, кроме всего этого, здесь надо лететь вслепую, наугад, так как к северу и к западу нет почти никаких метеорологических станций, и зарождающиеся в огромной безлюдной пустыне севера вихри и бури приходят сюда неожиданные, и о их появлении некому предупредить дирижабль. Его, как пылинку, мог подхватить налетевший из океанских просторов ураган и унести куда-нибудь в сибирские тундры или на неприветливую Новую Землю, за тысячи вёрст от жилья, почти на верную гибель. Такой исход перелета сам Но биле считал вполне возможным.

### УЛЕТАЕМ

Весеннее солнце растопило снег, и все поле перед эллингом превратилось в топкое болото. Красноармейцы, самоотверженно ухватившись за тросы и канаты, месят сапогами болото и медленно и плавно мы выходим из эллинга. Все двери и окна каюты „Норвегии“ все еще открыты, и мы видим, как толпа провожающих, несмотря на грязь, медленно идет за нами.

Женщины машут платочками, перчатка-

ми, кричат последнее приветствие. Но вот дана команда, и толпа отошла от каюты, широким черным кругом обступив дирижабль.

Еще команда. Красноармейцы проделывают какие-то движения, дирижабль поднимается над землей на 2 сажени. И вот вдруг, без толчка, незаметно мы поднялись вверх, и толпа сразу оказалась далеко внизу,—а еще через секунду уже не видно ни платочков, ни перчаток, ни шляп,—только черное кольцо провожающих и команда красноармейцев.

Застучали моторы, мелкой дрожью задрожал воздушный корабль, заработали рули, и мы повернули к Ленинграду и пошли над полями, над железной дорогой на север.

Огромный эллинг показался маленьким зданием. Люди как мухи, земля как хорошо нарисованный план. По черным квадратикам вспаханных полей медленно поползла сигарообразная тень дирижабля.

Механики, маленькие юркие итальянцы, захлопнули двери каюты, закрыли окна, команда разбежалась по кораблю, и только несколько человек осталось в каюте. Нобиле правил дирижаблем, остальные прилипли к окнам и любовались открывшейся панорамой.

## ЛЕНИНГРАД СВЕРХУ

Через сорок минут впереди на севере показалась полоса белого, покрытого снегом и льдами моря, а чуть правее в легком тумане раскинулся величественный Ленинград.

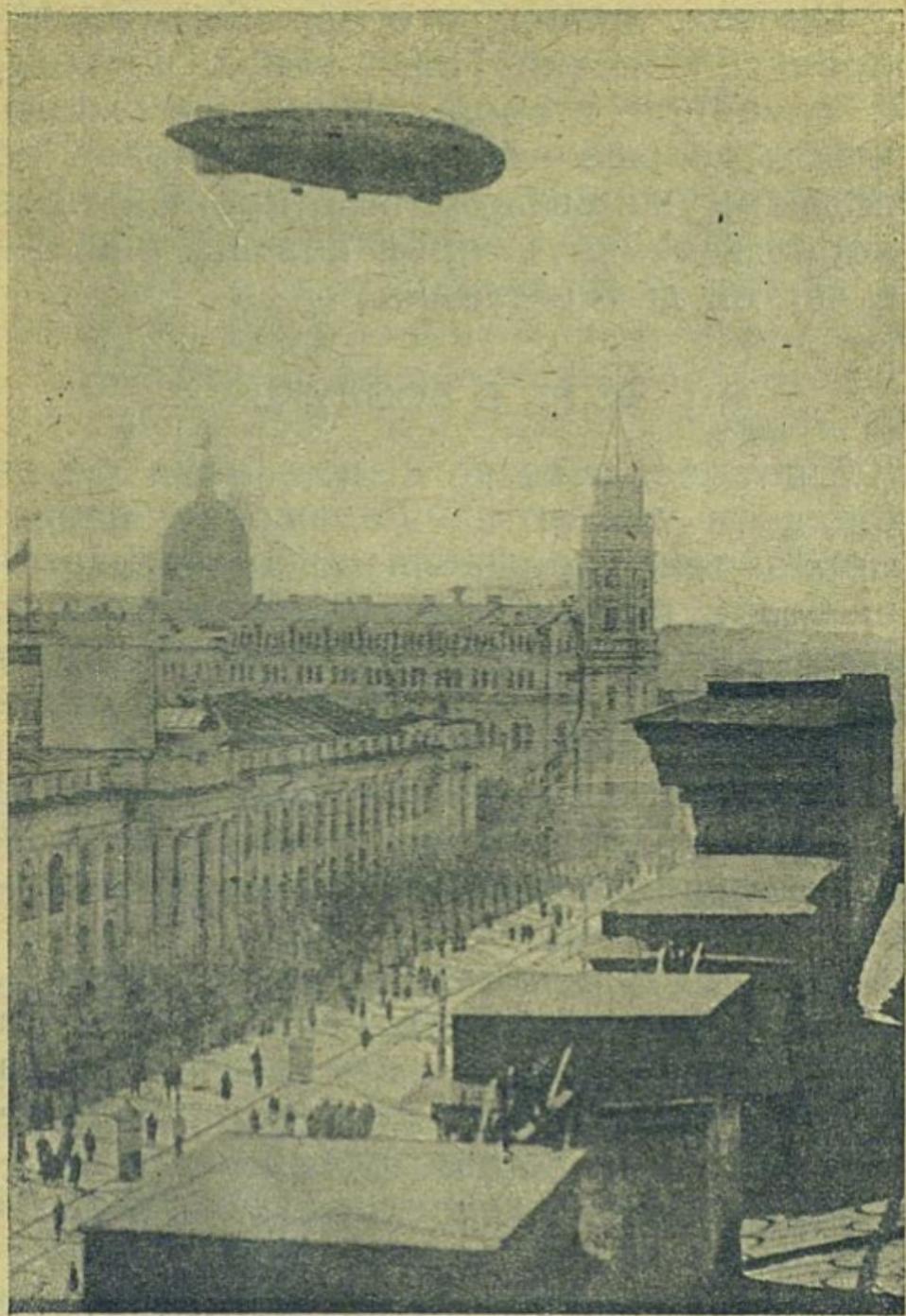
Еще несколько минут — и уже внизу, вместо деревенских домиков и маленьких пригородных станций пошли большие многоэтажные дома, частоколом встали фабричные трубы, и мы поплыли над городом.

Солнце светило ярко, озаряя картину, лежащую внизу. Длинные, прямые, как стрелы, улицы большого величественного города сразу обозначились в центре.

Норвежцы и особенно итальянцы громко выражали свой восторг.

„Великолепно, великолепно!“, говорил около меня мой товарищ по работе, корреспондент большой итальянской газеты.

На улицах настоящий муравейник. На углах, на перекрестках стояли толпы ленинградцев, подняв лица кверху и наблюдая наш воздушный корабль. Казалось, все население города высыпало на улицу, привлеченное шумом трех моторов „Норвегии“.



Мы тихо плыли на север. Вот уже пересекли Невский. Толпы народа перешли с северной стороны улицы на южную, чтобы дольше наблюдать наш полет, но под нами уже Выборгская сторона, и через несколько минут город позади, опять — в легкой дымке тумана.

## БУРЯ В ВОЗДУХЕ

Еще час полета, и под нами белая снежная скатерть — Ладожское озеро. Черная тень дирижабля резко выделяется на белом, еще не тронутом весной снегу. Берега уходят, и вскоре мы летим между снежным морем и голубым небом, и кругом нас — ничего, ничего.

Ладожское озеро как море. В Европе нет больше таких озер, и опять удивляются его величине и чистоте его снегов итальянцы и норвежцы.

Пока мы летели над Ладожским озером, радио-станция в Петрозаводске успела связаться с нами, и мы узнали, что на севере у берегов Ледовитого океана погода хорошая, но в полосе, близкой к Ленинграду, дуют резкие ветры и возможен штурм.

Мягким гулом стучат где-то далеко наши моторы. Совсем так, как на волжских

пароходах. Закроешь глаза, и можно забыть, что летишь в воздушном море на огромной высоте. Но вот впереди показались восточные берега Ладожского озера, и опять начался полет над землей. Я сидел, как птица на перекладине, свесив ноги в каюту в тяжелой эскимосской шубе, и вдруг заметил, что дирижабль перестал плавно нестись в воздухе. Нос его ушел куда-то вверх, и пол каюты потерял горизонтальное положение. Долгодолго забиралась куда-то кверху передняя часть корабля, потом, наоборот, пошла кверху корма, — нос опустился.

Казалось, мы взбираемся на гребни высоких волн и сползаем вниз; только таких больших волн никогда не бывает даже в открытом океане в бурю.

Я прислушался, казалось, вместо трех моторов заработало 20—30. Дирижабль стал походить на гигантскую поющую флейту. Резкий ветер пел в каждом отверстии, играл на троссах, как на длинных струнах. Прежнего спокойствия как не бывало, и даже команда забегала быстрее и беспокойнее.

Я видел, как Нобиле и Ларсен засуетились, быстро перебегая от прибора к прибору. Мы шли низко, и можно было видеть по земле, как бросает нас из

стороны в сторону и с каким трудом удается Нобиле вести дирижабль, не давая поднявшемуся шторму увлечь нас далеко в глубь Финляндии.

Долго, целые часы продолжался шторм. Ветер со страшной силой ударял в борта дирижабля. Воздушный корабль дрожал и извивался, казалось, вот-вот порыв шторма сорвет с него, как листки бумаги, холщевые полотнища, и мы полетим дальше на страшном, уродливом алюминиевом скелете корабля.

У аэроплана есть возможность уйти от бури, спустившись, на первом удобном месте.

Для дирижабля это невозможно. Вообще спуск дирижабля невозможен при сильном ветре. Кроме того, для спуска нужна мачта или эллинг, нужна команда в 100—200 человек, команда, которая умеет обращаться с дирижаблем. Где же взять все это в пустынной Карелии? Дирижаблю остается отиться на волю стихии или искать таких слоев воздуха, где ветер слабее. Однако для „Норвегии“ и это трудно было сделать, так как для подъема на значительную высоту пришлось бы выпустить много горючего, вылить на землю драгоценный груз бензина.

Шторм всегда страшен для дирижабля.

Маленький крепко сколоченный аэроплан без труда выносит бурю, но огромный неповоротливый дирижабль может быть переломан на несколько частей.

Так погиб три года назад огромный американский дирижабль „Шенандоа“. Он совершил полет над Соединенными Штатами, когда внезапно налетел шквал. Ураган переломил корабль на три части, и все три куска упали на землю в нескольких километрах друг от друга. Такая же участь могла постигнуть и „Норвегию“ над лесистыми холмами Карелии.

Нобиле и Ларсен говорили мне, что штурм, налетевший на нас между Ладожским и Онежским озерами, был сильнее вихря, сломавшего „Шенандоа“. Но „Норвегию“ спасла ее конструкция. „Шенандоа“ — это был твердый металлический дирижабль, он сломался в воздухе, как жестяная игрушка. А „Норвегия“ принадлежала к системе полужестких дирижаблей. Все ее части были соединены шарнирами, и она могла гнуться под напором ветра без опасности поломки.

## ХОЛОДНОЙ НОЧЬЮ НАД ЛЕСАМИ КАРЕЛИИ

От берегов Ладожского озера, по направлению к Мурманsku, мчится внизу

серой струйкой рельсовый путь и показывает дорогу воздушному кораблю. Ночью белыми светляками зажигаются электрические фонари станций и полустанков. Тяжело дался дирижаблю этот участок,—рули все время скрипели, борясь с бурей, и мы то отходили в сторону, то опять возвращались на верный путь. Только к вечеру ветер улегся, и мы пошли вперед спокойнее и ровнее. Но все же до самого Мурманска дул резкий встречный северный ветер. Мы шли полным ходом на всех трех моторах, но делали не больше 70 километров в час.

Наступал вечер. Солнце зашло. До берегов Белого моря мы летели белой ночью. Десятки часов неслись мы над дикой окраиной нашего Союза. Внизу лес, поля, белые пятна замерзших озер. Крошечные станции и редкие бедные деревушки тонут в море дикого леса. Иностранцев поражала эта картина. Итальянский журналист Томазелли сказал мне по-французски:

— Мы все восхищены этим богатством.  
— О каком богатстве вы говорите?— спросил я итальянца.  
— Помилуйте, мы тысячи верст летим, ведь это больше Италии—и все лес, прекрасный, строевой, старый лес.

— Да, это правда. Я и забыл об этом...  
И действительно гигантские леса Карелии могли бы облагодетельствовать добрую половину безлесной Европы.

Я рассказывал Нобиле и Томазелли о Карелии и Мурманском крае, о их будущем и о наших мечтах оживить и обогатить этот край. Ларсен то и дело подзывал меня к карте, и я писал латинским шрифтом мудреные финские и русские названия населенных мест.

Это была дьявольски холодная ночь. Мы неслись в морозном воздухе на огромной высоте. Встречный ветер врывался в дирижабль сквозь отверстия и тонкий холст, и никакие шубы и одеяла не могли спасти нас от пронизывающего холода. Двигаться было негде, и мы дрожали всю ночь в стоячем положении. Не думаю, чтобы кому-нибудь удалось заснуть в эту холодную до жути ночь, в этой дикой тесноте крошечной каюты.

## НАШ ВОЗДУШНЫЙ КОРАБЛЬ

Эта каюта, маленькая комната без потолка, была прочно приделана к основной части воздушного корабля. У нее был пол довольно прочный из фанеры, но зато стены — из тонкого холста, натя-

нутого на алюминиевые тонкие прутья. Окна были вделаны в холст. Величиной каюта напоминает маленькую узкую комнату, где может поместиться пара кроватей и небольшой стол. В передней части, в самом носу находится управление кораблем, куда никто не входит, кроме капитана и рулевых. В общей части каюты стоят два легких металлических кресла,— это все сидения, какие есть на дирижабле. Они по большей части пустуют, потому что все стесняются друг друга. Направо у стены небольшой складной стол, на нем компас, зрительная труба, карты, линейки, циркуль и другие приборы. Тонкой холщевой стеной отгорожена небольшая будочка, в которой помещается радио-станция корабля. В будке сидят два радио-телеграфиста по очереди, и корабль получает сведения о погоде и сам передает сообщения о ходе полета. Около будочки остается узенький проход, в котором два человека могут разминуться с большим трудом. Здесь узенькая алюминиевая лестница ведет кверху. Если взобраться по ней, то попадешь в длинный коридор, который идет через весь дирижабль от носа к корме. Над коридором и над каютой нависли огромные желтые шары, плотно приплюс-

нутые друг к другу. Они сделаны из толстой прочной материи и всего их двадцать. Эти 20 воздушных шаров, заключенных в одну оболочку дирижабля, заключают в себе легкий газ, при помощи которого дирижабль поднимается в воздух.

По коридору бежит узкая дорожка из крепкого металла дур-алюминия. Никаких перил у нее нет. Дорожка делится на куски, метра по четыре длиной каждый. Там, где два куска соединяются, к дорожке прикреплены две фермочки, которые идут вверху, расходясь в стороны, и наверху соединяются с основными металлическими частями.

Коридор тянется на расстоянии 60 сажен, и таких фермочек очень много. Если смотреть вдоль коридора, то кажется, что перед вами вытянулась длинная аллея странных металлических деревьев.

Между двумя фермочками справа и слева висят большие металлические баки. В них заключается весь запас бензина, который по тонким трубкам течет в моторы. Стены этого коридора, так же, как и стены каюты,—из простого холста. У дорожки нет перил, ни справа, ни слева. Если бы представить себе на минуту, что этот холст снять, то оказалось бы, что все люди в каюте и в коридоре бе-

гают на страшной высоте по узеньким алюминиевым досочкам, ничем не отделенные от воздушного океана.

Но люди в дирижабле спокойно стоят в каюте, уверенно шагают по узкой дорожке, толкаются в тесном проходе, и вместе упираются в стены, не боясь упасть вниз, прорвав тонкую оболочку тяжестью тела. На дирижабле люди чувствуют себя гораздо спокойнее, чем на аэроплане. Это потому, что дирижабль очень велик, и, несмотря на тонкие брезентовые стены, внушиает доверие.

### ВАДЗЕ

Ранним утром „Норвегия“ приблизилась к берегам Северного Ледовитого океана. Маленький Мурманск недолго лежал у наших ног, недолго занимал наше внимание. Перед нами раскрылась бесконечная темная волнующаяся пустыня Ледовитого океана, над которым впервые в истории человечества должны были полететь люди на воздушном корабле.

Высокие скалистые берега кое-где еще покрыты снегом. Маленькие острова лежат на фиорде. Еще пять минут, и все мы видим впереди веселенький пестрый городок, а у городка островок, и на ост-

ровке высокую красную мачту. Это родная сестра мачтам, поставленным специально для „Норвегии“ в Осло и на Шпицбергене.

Нобиле направляет нос дирижабля книзу. Широким кругом идем мы вокруг островка и мачты.

Это очень сложное дело удачно причалить к мачте.

Порыв ветра может бросить дирижабль на железные устои, и иногда нужно пять-шесть часов, чтобы благополучно закрепить дирижабль у мачты.

Интересно наблюдать эту сложную игру с ветром и людьми, ожидающими нас на земле. Вот-вот кажется, что уже все хорошо, и дирижабль причалит к вершине красного железного столба, но нет, — направление угадано неточно, и осторожный капитан опять делает широкий круг. Неповоротливый воздушный корабль тратит на это десятки минут, и новая попытка может оказаться такой же неудачной.

Я уже устал наблюдать эту игру, как вдруг что-то твердое, могучее потянуло нас вперед, и мы оказались прочно прикрепленными к мачте.

В широкие круглые отверстия, в окна и дверь каюты была видна толпа жителей Вадзе. Крики ура и звуки национального

норвежского гимна донеслись снизу, как только замолкли моторы.

Чтобы не мешать движению в тесной каюте, я поднялся в коридор и сел на узкой дорожке.

### ДИРИЖАБЛЬ ДЫБОМ

Чечони, огромный итальянец, старший механик „Норвегии“, подлетает ко мне и выразительными жестами просит меня подняться и пройти в глубь корабля, к корме. Мне это очень не нравится,— я должен спешить на телеграф, но пришлось подчиниться, и я перешел на несколько сажень в глубь. Но Чечони опять около меня, и мне приходится еще раз подняться и идти дальше к корме.

Первое время я никак не мог сообразить, что ему от меня нужно, но вскоре загадка разъяснилась.

Прошло четверть часа, и корма корабля стала упорно подниматься кверху, тогда как нос, крепко притянутый толстым тросом к башне, оставался на месте. Теперь уже не трудно было понять, в чем дело. Мы сожгли почти весь запас горючего,— дирижабль стал значительно легче, и вот корма забиралась кверху, грозя поставить корабль „на попа“, т. е. в вертикальное положение.

Уже дорожка стала походить на кру-  
тую лестницу без ступеней, стоять было  
невозможно, а Чечони все настойчивее  
и настойчивее требовал от меня и всех,  
кто был в коридоре, чтобы мы забра-  
лись в самую корму и своим весом хоть  
немного оттянули ее книзу.

Вскоре я не мог уже двигаться. Ни  
стоять, ни сидеть на дорожке было не-  
возможно. Приходилось лежать на спине,  
держась руками за фермы и упираясь  
ногами в соединения алюминиевых тон-  
ких балок.

В таком положении я висел с полчаса.  
Внизу у ног зияли огромные отверстия.  
В эти отверстия виднелась земля, и ка-  
залось мне, что я сижу на скате крыши  
двенадцатиэтажного дома и в любую  
минуту могу сорваться вниз.

Я был очень рад, когда бензин побе-  
жал по трубкам в огромные белые баки,  
и, наливаясь горючим, корабль тяжелел  
и пригибался книзу.

Нобиле сказал мне по-английски, что я  
смогу сойти на землю. Через минуту я  
уже был в носу дирижабля, и механик-  
итальянец выбросил для меня легкую алю-  
миниевую лестницу с крючьями на кон-  
цах. Эти крючья с одной стороны цеп-  
лялись за алюминиевую балку дирижабля,

а с другой захватывали железные перила верхнего балкона на красной мачте.

Долго сходил я по бесконечным лестницам вниз, пока не попал на талый снег крошечного норвежского островка. Меня, как и прочих членов команды, радушно встретили норвежские рыбаки. Они вели меня по еще не высохшим после весеннего половодья чистеньким улицам городка-игрушки, поили кофе, кормили норвежскими печеньями.

На дирижабле между тем шли спешные приготовления. Метеорологические данные говорили о том, что над океаном спокойно, а Амундсен сообщал со Шпицбергена, что метели кончились, эллинг построен, и мы можем прилетать, когда нам будет угодно.

Свежий ветер омывал воздушными струями дирижабль. По тонким и толстым трубкам с легким шипением подавались вверх газ и бензин. То и дело в люки спускались длинные канаты с какими-то свертками: поднимались наверх съестные припасы и другие продукты.

## НАД ОКЕАНОМ

Оторваться от мачты дело 2-3 минут: Грязнуло внизу ура и быстро смолкло, так

как мы уже легко и вольно поднялись в воздух.

Разноцветной игрушкой встал в стороне городок. На юге раскинулись гигантские хребты Скандинавии, а на севере лежал перед нами загадочный и таинственный Северный Ледовитый океан.

Вот уже черные волны понеслись под нами. Много белых барашков — значит ветер стал крепче. Мы идем сначала вдоль берега, а потом сворачиваем на север. Но высокий скалистый берег все не хочет уходить из виду. Смотрю в окна, — ясное небо осталось над Европой, а там, далеко на севере, куда мы идем, — темная мгла — может низкие тучи, может быть туман. Солнца почти не видно.

Я подхожу к Мальмгрену, нашему метеорологу, и спрашиваю его:

— Что можно сейчас сказать о погоде?

— Великолепная погода! — отвечает он, не переставая жевать табак.

Я замечаю, как спокойны все в капитанской каюте. Нобиле собирается спать. У руля — Ларсен, и я заключаю, что все действительно обстоит благополучно.

Нас несет прямо к северу могучая воздушная волна. То, что нет солнца, — хо-

рошо для дирижабля. Солнце плохо действует на газ, и в солнечную погоду дирижабль теряет часть своей подъемной способности, он как будто бы больше устает на солнце. А, главное, нам пока не грозит ни дождь, ни снег, и нет никаких оснований бояться, что мы встретим над океаном самого страшного нашего врага — снежную метель.

Перелет над водной пустыней проходил спокойно, как в полусне. Все мы разбрелись по разным углам, где только можно было к чему-нибудь прислониться, не рискуя задремать и упасть.

### ЧТО ГРОЗИЛО „НОРВЕГИИ“

А между тем это был очень опасный перелет.

Целью нашей экспедиции были Северный полюс и огромная область вечных льдов между Азией и Америкой. Северный полюс — это самая неприступная крепость в мире. Ее брали несколько столетий. Самые смелые и самоотверженные люди платили жизнью зато, чтобы только приблизиться к этой таинственной и защищенной льдами точке земного шара. Люди испробовали все средства, чтобы добраться к центру ледяной пустыни: корабль, сани

с собачьими упряжками, лыжи, воздушный шар, аэроплан и, наконец, дирижабль.

Но для того, чтобы начать опасный полет с наиболее близкого к полюсу места, люди изучили северную область и увидели, что таким местом может быть только остров Шпицберген. Нигде в другом месте, на такой широте, т. е. так близко к полюсу, нет другого клочка земли, где была бы возможна какая-нибудь жизнь. От берегов центральной Америки, через весь Атлантический океан идет сюда, к берегам Шпицбергена, могучая струя теплого течения Гольфштрома. Эти теплые воды растопили льды и как будто бы приоткрыли дверь к центру северной ледяной пустыни. Ледовитый океан между берегами Норвегии и Шпицбергеном почти никогда не замерзает, тогда как все моря, находящиеся в такой же близости к полюсу, скованы льдом чуть ли не круглый год.

Но зато лететь над этим незамерзающим океаном куда опаснее. Это не Атлантический океан, где по великим международным путям день и ночь идут вереницы кораблей. Здесь же от Вадзе до Кинсбайя на протяжении 1500 километров мы не видели ни суденышка, ни лодки, — только льды, вода и туманное небо.

## НАМ ПОВЕЗЛО

Но нам повезло. Мы неслись на крыльях свежего ветра с быстротой в 100—110 километров в час, несмотря на то, что дирижабль потерпел над океаном серьезную аварию. Лопнул вал у самого сильного из трех мотсров, и нас несли ветер и два более слабых мотора. Случись нам встретить боковой или встречный ветер,— и мы продвигались бы медленно, как черепаха, а то может быть и вовсе были бы лишены возможности добраться до Шпицбергена. „Норвегия“ могла стать игрушкой ветров. Недаром Нобиле взял у нашего военного ведомства несколько русских винтовок. Если бы нас занесло в сибирскую тундру или на Новую Землю, они бы очень нам пригодились.

Но нам повезло и, когда миновала ночь, северная солнечная ночь, без единой минуты тьмы, мы завидели вдали высокие острые, покрытые снегом пики Сvalьбарда, как зовут теперь норвежцы принадлежащий им Шпицберген.

Кто-то крикнул: „Земля“, и все бросились к окнам и глядели туда, где в тумане клубились какие-то тучи, вскоре принявшие очертания высокого берега.

Здесь природа решила попугать нас

угрозой снежной метели. Низко спустился туман, в воздухе почуялось обилие влаги, мокрые капли влаги стали осаживаться на наружных стенках корабля, а потом пошел редкий, мокрый снег.

Но земля была близка, до поселка Кинсбай оставалось два с половиной часа полета, и никто не боялся.

Как далекие пушечные выстрелы, шлепнулись семь тяжелых мешков балласта в воду, и корабль опять поднялся на нужную высоту.

К шести часам утра туман рассеялся, выглянуло солнце, и огромный остров, под пеленой девственного снега, алмазной россыпью засверкал под нами. На берегу глубокой бухты, у подошвы цепи высоких пиков, мы увидели крошечный поселок, гигантское зеленое пятно эллинга и такую же красную мачту, как в Вадзе.

### СПУСК НА СНЕГА ШПИЦБЕРГЕНА

Ветер утих. Вот мы уже видим, как недалеко от эллинга ждет нас большая для этих безлюдных местностей толпа, почти все в морской военной форме. Это команда норвежского военного судна „Геймдал“, на котором Амундсен прибыл на Шпицберген. Остальные — техниче-

ская команда экспедиции, сооружавшая эллинг, и немногие постоянные жители поселка Кинсбай. Вот уже змеи-канаты упали на снег. Десятки крепких рук ухватились за тросы, и мы быстро идем книзу.

Я вижу, как два человека бегут к каюте, оба в северных костюмах. У одного веселое обветренное молодое лицо, другой бодрый старик с острым крючковатым носом. Этого второго нетрудно узнать — это Роальд Амундсен; другой — американский миллионер Эльсворд, давший 100 тысяч долларов на экспедицию.

Бережно подхватывает команда дирижабль и вводит его в небольшой, наспех сооруженный эллинг. У него нет крыши, и стены — из тяжелой зеленой материи. В эллинге мы открываем дверь и окна, и нас приветствует, подойдя к двери, Амундсен. Он говорит короткую, горячую речь. В ответ раздается дружное ура. Маленький военный оркестр играет норвежский гимн, а потом усталая, измученная команда корабля разбредается по баракам поселка и на целые сутки заваливается спать.

### ВИЛЬЯМ БИРД

В мае солнце высоко ходит по небу над Шпицбергеном, не спускаясь к гори-

зонту, ночью только тени высоких гор длиннее и гуще. Здесь—полгода день и полгода ночь.

Мы жили в поселке, построенном для рабочих местных угольных шахт. Сейчас эти шахты почти заброшены, и на всем Шпицбергене круглый год живут всего лишь несколько сотен человек, хотя остров по величине равен всей Норвегии.

В течение нескольких дней, которые мы провели на острове, пока „Норвегия“ чинилась и нагружалась запасами, мне удалось наблюдать еще один замечательный полет на полюс американского летчика Вильяма Бирда, соперника Амундсена.

Когда мы прилетели в Кинсбай, на синих волнах бухты уже качался американский пароход „Чантири“, на котором прибыл Бирд. У самого берега стоял легкий желтый аэроплан для разведок, и от берега вверх, к подножью гор шла широкая утоптанная дорога, по которой должен был скользнуть, поднимаясь в воздух, поставленный на лыжи тяжелый самолет Бирда „Жозефина Форд“. Распластав широкие крылья, он уже стал наверху, готовый к полету. Бирд хотел пролететь над полюсом и вернуться обратно на Шпицберген. Свои намерения он держал

в глубокой тайне, однако все мы знали, что у Бирда множество затруднений. Прежде всего выяснилось, что лыжи оказались слишком тонкими для такого тяжелого самолета. Но он, не смущаясь этим, сбил в одну пару все три пары имевшихся у него лыж, рискуя тем, что в случае поломки он не мог бы больше подняться в воздух. Это был страшный риск при полете над ледяной пустыней.

На второй день после нашего прибытия Бирд сделал первую попытку подняться в воздух.

Тяжелый черный самолет быстро скользнул по скату горы к морю, однако от земли не оторвался и завяз в снегу в 15—20 саженях от обрыва в море. Самолет оказался чересчур перегруженным.

Мы не могли себе даже представить, что же теперь будет делать Бирд.

Каково же было наше удивление, когда, проснувшись на следующий день, мы увидели пустое место там, где вчера еще стояла огромная черная, железная птица.

Оказалось, Бирд все-таки улетел.

Он просто разрешил трудную задачу. Он выбросил пищевые продукты и полетел на полюс с запасом пищи на 2 дня.

Либо победа, либо смерть!

Первые 2-3 часа радио-станция бирдовского самолета аккуратно оповещала нас о полете американца, но вот сведения прекратились, и потянулись долгие часы неизвестности.

Наступил полдень, попрежнему стучали молотки в зеленом эллинге, и Амундсен уже дал телеграмму всему миру о том, что он всеми силами постарается оказать помощь американскому летчику, если тот затерялся во льдах. Мы видели, что Амундсен говорил искренно и пойдет даже на риск, чтобы только помочь сопернику.

Однако ровно в 5 часов, когда все мы сидели за столом, кто-то запыхавшись вбежал в большую столовую и еще с порога громко закричал по-английски:

— Бирд прилетел!

Все толпой бросились на двор. Высоко в ярком, солнечном небе кружилась черная птица, и через несколько минут все, что было живого на Шпицбергене, — все сгрудилось около самолета.

Американцы вынесли летчика на руках из самолета, крича хриплое ура, и Амундсен первый подошел и поцеловал Бирда.

### „НОРВЕГИЯ“ УЛЕТЕЛА

„Норвегия“ отлетела в дальнейший полет в десять часов утра 11 мая 1926 г.

Последнюю ночь на острове почти никто не спал. Для многих решался вопрос: полетят ли они дальше, или нет? Желающих было очень много, но „Норвегия“ могла поднять только 16 или 17 человек. Семнадцатым был племянник Амундсена— Густав Амундсен, и он не полетел. Уже были погружены на корабль его вещи, когда выяснилось, что полетят только шестнадцать.

Летели: Амундсен и Эльсворд, капитан корабля Нобиле, лейтенанты Ларсен, Ом- даль и Хорген, старый сподвижник Амундсена капитан Биспинг, механики Чечони, Ардуино, Каатти, Полилла и Александрини, метеоролог Мальмгрен, журналист Рамм и радио-телеграфисты Готвальд и Джонсон.

Солнце уже стояло высоко. Ярким, режущим глаз серебром блестели бесконечные снежные поля; синей полосой выходила в море бухта, и только на горизонте стояла темная полоса тумана.

„Норвегия“ на наших глазах медленно пошла по направлению к морю над мачтами радио-станции, сопровождаемая маленьким черным пятнышком—аэропланом Бирда. Все меньше и меньше становятся серое пятно и черная точка. Вот уже не видно ничего, но мы все еще стоим

на снёжном холме у посёлка,—итальянцы, норвежцы, американцы, русские и немцы, все думая об одном и том же, что ждет смелых путешественников в огромной ледяной пустыне.

Через несколько дней, получив известие о том, что, несмотря на все трудности перелета, экспедиция все же достигла Америки, я покинул пустынный Шпицберген и на крошечном „Геймдале“ трое суток плыл к берегам Европы через океан, над которым мы пролетели в течение каких-нибудь пятнадцати часов.

---



## СОДЕРЖАНИЕ

	Стр.
„Норвегия“ прилетела . . . . .	5
Куда и зачем летела Норвегия . . . . .	7
Опасный перелет . . . . .	10
Улетаем . . . . .	12
Ленинград сверху . . . . .	14
Буря в воздухе . . . . .	16
Холодной ночью над лесами Карелии . . . . .	19
Наш воздушный корабль . . . . .	21
Вадзе . . . . .	24
Дирижабль дыбом . . . . .	26
Над океаном . . . . .	28
Что грозило „Норвегии“ . . . . .	30
Нам повезло . . . . .	32
Спуск на снега Шпицбергена . . . . .	33
Вильям Бирд . . . . .	34
„Норвегия“ улетела . . . . .	37

---

1953

963

30-8  
116

