**Амундсен Руал**

Руал Амундсен (1872-1928) норвежский полярный путешественник и исследователь. Первым прошел Северо-Западным проходом па судне Йоа от Гренландии к Аляске (1903- 1906). Руководил экспедицией в Антарктику на судне Фрам (1910-1912).Первым достиг Южного полюса (14 декабря 1911). В 1918-1920 годах прошел вдоль северных берегов Евразии на судне Мод . В 1926 году руководил первым перелетом через Северный полюс на дирижабле Норвегия . Погиб в Баренцевом море во время поисков итальянской экспедиции У. Нобиле. Годы спустя Фритьоф Нансен скажет о своем младшем коллеге: В нем жила какая-то взрывчатая сила. Амундсен не был ученым, да и не хотел им быть. Его влекли подвиги . Сам Амундсен рассказывал, что стать полярным путешественником он решил в пятнадцать лет, когда прочитал книгу Джона Франклина. Этот англичанин в 1819-1822 годах пытался отыскать Северо-Западный проход путь из Атлантического океана в Тихий вокруг северных берегов Северной Америки. Участникам его экспедиции пришлось голодать, питаться лишайниками, собственной кожаной обувью. Удивительно, вспоминал Амундсен, что... больше всего приковало мое внимание именно описание этих лишений, испытанных Франклином и его спутниками. Во мне загорелось странное стремление претерпеть когда-нибудь такие же страдания . В детстве он был болезненным и слабым мальчиком. Готовя себя к будущим испытаниям, он стал ежедневно тренироваться, зимой совершать длительные лыжные переходы. К ужасу матери, открыв окна в своей комнате, спал на коврике возле кровати, укрывшись одним пальто, а то и просто газетами. И когда пришло время отбывать воинскую повинность, старый армейский врач несказанно удивился и даже вызвал из соседней комнаты офицеров: Молодой человек, каким образом удалось вам развить такие мускулы? Жизнь сложилась так, что только в двадцать два года Амундсен впервые ступил на борт судна. В двадцать два он был юнгой, в двадцать четыре штурманом, в двадцать шесть впервые зимовал в высоких широтах. Руал Амундсен был участником бельгийской антарктической экспедиции. Вынужденная, неподготовленная зимовка продолжалась 13 месяцев. Почти все болели цингой. Двое сошли с ума, один умер. Причиной всех бед экспедиции было отсутствие опыта. Амундсен на всю жизнь запомнил этот урок. Он перечитал всю полярную литературу, стремясь изучить достоинства и недостатки различных рационов, различных видов одежды, снаряжения. Вернувшись в 1899 году в Европу, он сдал экзамен на капитана, затем заручился поддержкой Нансена, купил небольшую яхту Йоа и приступил к подготовке собственной экспедиции.

Любой человек не так уж много умеет, говорил Амундсен, и каждое новое умение может ему пригодиться .Он изучал метеорологию и океанологию, научился проводить магнитные наблюдения. Он прекрасно ходил на лыжах и управлял собачьей упряжкой. Характерно: уже позже, в сорок два года, он научился летать стал первым гражданским летчиком Норвегии. Он хотел осуществить то, что не удалось Франклину, что не удавалось до сих пор никому, пройти Северо-Западным проходом. И три года тщательно готовился к этому путешествию. Ничто так не оправдывает себя, как затраты времени на подбор участников полярной экспедиции , любил повторять Амундсен. Он не приглашал в свои путешествия людей моложе тридцати лет, и каждый из тех, кто шел с ним, знал и умел многое. На Йоа их было семеро, и в 1903 1906 годах они осуществили за три года то, о чем человечество мечтало в течение трех столетий. Через пятьдесят лет после так называемого открытия Севере-Западного прохода Мак-Клуром, в 1903 1906 годах, Руал Амундсен первым обогнул на яхте Северную Америку. От Западной Гренландии он, следуя указаниям книги Мак-Клинтока, повторил сначала путь несчастной экспедиции Франклина. От пролива Барроу он направился на юг проливами Пил и Франклин к северной оконечности острова Кинг-Вильям. Но, учтя гибельную ошибку Франклина, Амундсен обогнул остров не с западной, а с восточной стороны проливами Джемс-Росс и Рей и провел две зимовки в гавани Йоа, у юга-восточного берега острова Кинг-Вильям. Оттуда осенью 1904 года он обследовал на лодке самую узкую часть пролива Симпсон, а в конце лета 1905 года двинулся прямо на запад, вдоль берега материка, оставляя к северу Канадский Арктический архипелаг. Он миновал ряд мелководных, усеянных островами проливов и заливов и, наконец, встретил китобойные суда; прибывшие из Тихого океана к северо-западным берегам Канады. Перезимовав здесь третий раз, Амундсен летом 1906 года прошел через Берингов пролив в Тихий океан и закончил плавание в Сан-Франциско, доставив значительный материал по географии, метеорологии и этнографии обследованных берегов. Итак, более четырехсот лет от Кабота до Амундсена понадобилось для того, чтобы одно малое судно, наконец, проследовало Северо-Западным морским путем из Атлантического в Тихий океан. Следующей своей задачей Амундсен считал покорение Северного полюса. Он хотел войти в Северный Ледовитый океан через Берингов пролив и повторить, только в более высоких широтах, знаменитый дрейф фрама . Нансен одолжил ему свое судно, но деньги приходилось собирать по крохам.

Пока шла подготовка экспедиции, Кук и Пири объявили, что Северный полюс уже покорен... Чтобы поддержать мой престиж полярного исследователя, вспоминал Руал Амундсен, мне необходимо было как можно скорее достигнуть какого-либо другого сенсационного успеха. Я решился на рискованный шаг... Наш путь из Норвегии в Берингов пролив шел мимо мыса Горн, но прежде мы должны были зайти на остров Мадейру. Здесь я сообщил моим товарищам, что так как Северный полюс открыт, то я решил идти на Южный. Все с восторгом согласились... В весенний день 19 октября 1911 года полюсная партия в составе пяти человек на четырех санях, запряженных 52 собаками, отправилась в путь. Они легко нашли прежние склады и дальше на каждом градусе широты оставляли склады продовольствия. Вначале путь проходил по снежной холмистой равнине шельфового ледника Росса. Но и здесь путешественники нередко попадали в лабиринт ледниковых трещин. На юге в ясную погоду перед взором норвежцев стала вырисовываться неведомая горная страна с темными конусообразными Вершинами, с пятнами снега на крутых склонах и сверкающими ледниками между ними. На 85-й параллели поверхность круто пошла вверх шельфовый ледник кончился. Начался подъем по крутым заснеженным склонам. У начала подъема путешественники устроили главный склад продовольствия с запасом на 30 дней. На весь дальнейший путь Амундсен оставил продовольствия из расчета на 60 дней. За этот срок он планировал дойти до Южного полюса и вернуться обратно к главному складу. В поисках проходов сквозь лабиринт горных вершин и хребтов путешественникам приходилось неоднократно подниматься и спускаться обратно, чтобы затем подняться вновь. Наконец они оказались на большом леднике, который, подобно застывшей ледяной реке, каскадами спускался сверху между гор. Этот ледник был назван именем Акселя Хейберга покровителя экспедиции, пожертвовавшего крупную сумму. Ледник был испещрен трещинами. На стоянках, пока собаки отдыхали, путешественники, связавшись друг с другом веревками, на лыжах разведывали путь. На высоте около 3000 метров над уровнем моря были убиты 24 собаки. Это не было актом вандализма, в котором нередко упрекали Амундсена, это была печальная необходимость, запланированная заранее. Мясо этих собак должно было служить пищей их сородичам и людям. Это место было названо Бойней . Здесь были оставлены 16 собачьих туш и одни сани. 24 наших достойных спутника и верных помощника были обречены на смерть! Это было жестоко, но так должно было быть. Мы все единодушно решили не смущаться ничем для достижения своей цели . Чем выше поднимались путешественники, тем хуже становилась погода.

Порой они карабкались в снежной мгле и тумане, различая путь только под ногами. Горные вершины, возникавшие перед их взором в редкие ясные часы, они называли именами норвежцев: друзей, родных, покровителей. Самая высокая гора была названа именем Фритьофа Нансена. А один из ледников, спускавшихся с нее, получил имя дочери Нансена Лив. Это было странное путешествие. Мы проходили по совершенно неизведанным местам, новым горам, ледникам и хребтам, но ничего не видели . А путь было опасен. Недаром отдельные места получили столь мрачные названия: Врата ада , Чертов глетчер , Танцевальный зад дьявола . Наконец горы кончились, и путешественники вышли на высокогорное плато. Дальше простирались застывшие белые волны снежных застругов. 7 декабря 1911 года установилась солнечная погода. Двумя секстантами определили полуденную высоту солнца. Определения показали, что путешественники находились на 88° 16 южной широты. До полюса оставалось 193 километра. Между астрономическими определениями своего места они выдерживали направление на юг по компасу, а расстояние определяли по счетчику велосипедного колеса окружностью в метр одометру, привязанному сзади саней. В тот же день они прошли самую южную точку, достигнутую до них: три года тому назад партия англичанина Эрнеста Шеклтона достигла широты 88°23 , но перед угрозой голодной смерти вынуждена была повернуть обратно, не дойдя до полюса всего 180 километров. Норвежцы легко скользили на лыжах вперед, к полюсу, а нарты с продовольствием и снаряжением везли еще достаточно сильные собаки, по четыре в упряжке. 16 декабря 1911 года, взяв полуночную высоту солнца, Амундсен определил, что они находятся примерно на 89°56 южной широты, то есть в семи десяти километрах от полюса. Тогда, разбившись на две группы, норвежцы разошлись по всем четырем сторонам света, в радиусе 10 километров, чтобы точнее обследовать приполюсный район. 17 декабря они достигли точки, где, по их расчетам, должен был находиться Южный полюс. Здесь они установили палатку и, разделившись на две группы, по очереди наблюдали секстантом высоту солнца каждый час круглые сутки. Инструменты говорили о том, что они находятся непосредственно в точке полюса. Но чтобы их не обвинили в том, что они не дошли до самого полюса, Хансен и Бьоланд прошли еще семь километров дальше. На Южном полюсе они оставили небольшую палатку серо-коричневого цвета, над палаткой на шесте укрепили норвежский флаг, а под ним вымпел с надписью Фрам . В палатке Амундсен оставил письмо норвежскому королю с кратким отчетом о походе и лаконичное послание своему сопернику Скотту.

18 декабря норвежцы по старым следам пустились в обратный путь и через 39 дней благополучно вернулись во Фрамхейм. Несмотря на плохую видимость, склады продовольствия они находили легко: устраивая их, они предусмотрительно складывали из снежных кирпичей гурии перпендикулярно пути по обе стороны от складов и отмечали их бамбуковыми шестами. Все путешествие Амундсена и его товарищей к Южному полюсу и обратно заняло 99 дней. Приведем имена первооткрывателей Южного полюса: Оскар Вистинг, Хелмер Хансен, Сверре Хассель, Олаф Бьяланд, Руал Амундсен. Через месяц, 18 января 1912 года, к норвежской палатке на Южном полюсе подошла полюсная партия Роберта Скотта. На обратном пути Скотт и четыре его товарища погибли в ледяной пустыне от истощения и холода. Впоследствии Амундсен писал: Я пожертвовал бы славой, решительно всем, чтобы вернуть его к жизни. Мой триумф омрачен мыслью о его трагедии, она преследует меня! Когда Скотт достиг Южного полюса, Амундсен уже завершал обратный маршрут. Резким контрастом звучит его запись; кажется, речь идет о пикнике, о воскресной прогулке: 17 января мы добрались до продовольственного склада под 82-й параллелью... Шоколадное пирожное, поданное Вистингом, до сих пор свежо в нашей памяти... Я могу привести рецепт... Фритьоф Нансен: Когда приходит настоящий человек, все трудности исчезают, так как каждая в отдельности предусмотрена и умственно пережита заранее. И пусть никто не является с разговорами о счастье, о благоприятных стечениях обстоятельств. Счастье Амундсена это счастье сильного, счастье мудрой предусмотрительности . Амудсен построил свою базу на шельфовом леднике Росса. Сама возможность зимовки на леднике считалась очень опасной, так как всякий ледник находится в постоянном движении и огромные его куски обламываются и уплывают в океан. Однако норвежец, читая отчеты антарктических мореплавателей, убедился, что в районе бухты Китовой конфигурация ледника за 70 лет практически не изменилась. Объяснение этому могло быть одно: ледник покоится на неподвижном основании какого-то подледного""острова. Значит, можно зимовать и на леднике. Готовя полюсный поход, Амундсен еще осенью заложил несколько продовольственных складов. Он писал: ...От этой работы... зависел успех всей нашей битвы за полюс . Амундсен забросил к 80-му градусу более 700 килограммов, к 81-му-560, к 82-му-620. Амундсен использовал эскимосских собак. И не только как тягловую силу. Он был лишен сентиментальности , да и уместны ли разговоры о ней, когда в борьбе с полярной природой на карту ставится неизмеримо более ценное жизнь человека.

План его может поразить и холодной жестокостью, и мудрой предусмотрительностью. Так как эскимосская собака дает около 25 килограммов съедобного мяса, легко было рассчитать, что каждая собака, взятая нами на Юг, означала уменьшение на 25 килограммов продовольствия как на нартах, так и на складах. В расчете, составленном перед окончательным отправлением на полюс, я точно установил день, когда следует застрелить каждую собаку, т. е. момент, когда она переставала служить нам средством передвижения и начинала служить продовольствием. Выбор места зимовки, предварительная заброска складов, использование лыж, более легкое, более надежное, чем у Скотта, снаряжение все сыграло свою роль в конечном успехе норвежцев. Сам Амундсен называл свои полярные путешествия работой . Но годы спустя одна из статей, посвященных его памяти, будет озаглавлена совершенно неожиданно: Искусство полярных исследований . К моменту возвращения норвежцев на береговую базу Фрам уже пришел в Китовую бухту и забрал всю зимовочную партию. 7 марта 1912 года из города Хобарта на острове Тасмания Амундсен известил мир о своей победе и благополучном возвращении экспедиции. И вот... завершив задуманное, пишет Лив Нансен-Хейер, Амундсен в первую очередь приехал к отцу. Хелланд, находившийся в это время в Пульхёгде, живо помнит, как они встретились: Амундсен, несколько смущенный и неуверенный, неотрывно глядя на отца, быстро вошел в зал, а отец непринужденно протянул ему руку и сердечно приветствовал: Со счастливым возвращением, и поздравляю с совершенным подвигом! . Еще почти два десятка лет после экспедиции Амундсена и Скотта никто не был в районе Южного полюса. В 1925 году Амундсен решил совершить пробный полет на самолете к Северному полюсу от Шпицбергена. Если бы полет оказался удачным, то потом он планировал организовать трансарктический перелет. Финансировать экспедицию вызвался сын американского миллионера Линкольн Элсуорт. Впоследствии Элсуорт не только финансировал воздушные экспедиции знаменитого норвежца, но и сам участвовал в них. Были приобретены два гидроплана типа Дорнье-Валь . Пилотами были приглашены известные норвежские летчики Рисер-Ларсен и Дитрихсон. механиками Фойхт и Омдаль. Обязанности штурманов взяли на себя Амундсен и Элсуорт. В апреле 1925 года участники экспедиции, самолеты и снаряжение прибыли пароходом в Кингсбей на Шпицбергене. 21 мая 1925 года оба самолета поднялись в воздух и взяли курс на Северный полюс. На одном самолете находились Элсуорт, Дитрихсон и Омдаль, на другом Амундсен, Рисер-Ларсен и Фойхт.

Примерно в 1000 километров от Шпицбергена мотор самолета Амундсена стал давать перебои. К счастью, в этом месте среди льдов оказались полыньи. Пришлось идти на посадку. Сели сравнительно благополучно, если не считать, что гидроплан ткнулся носом в лед в конце полыньи. Спасло то обстоятельство, что полынья была покрыта тонким льдом, который замедлил скорость самолета при посадке. Второй гидроплан также сел невдалеке от первого, но при посадке он получил сильное повреждение и вышел из строя. Но взлететь норвежцы не смогли. В течение нескольких дней они предприняли три попытки подняться в воздух, но все закончились неудачей. Положение казалось безнадежным.Идти на юг пешком по льдам? Но продовольствия оставалось слишком мало, они неминуемо погибли бы от голода в пути. Со Шпицбергена они вылетели с запасом еды на один месяц. Сразу после аварии Амундсен тщательно подсчитал все, что у них было, и установил жесткий паек. Шли дни, все участники полета работали не покладая рук. Но все чаще и чаще руководитель экспедиции урезал норму питания. Чашечка шоколада и три овсяных галеты на завтрак, суп из 300 граммов пеммикана в обед, чашка горячей воды, сдобренная щепоткой шоколада, и те же три галеты на ужин. Вот и весь суточный рацион для здоровых людей, занятых почти круглосуточно тяжелой работой. Потом количество пеммикана пришлось сократить до 250 граммов. Наконец, 15 июня, на 24-й день после аварии, подморозило и они решила взлететь. Для взлета требовалось не менее 1500 метров открытой воды. Но им удалось выровнять полосу льда длиной лишь немногим более 500 метров. За этой полосой была полынья шириной около 5 метров, а дальше плоская 150-метровая льдина. Заканчивалась она высоким торосом. Таким образом, полоса для взлета имела в длину всего лишь около 700 метров. Из самолета выбросили все, кроме самого необходимого. Пилотское место занял Рисер-Ларсен. Остальные пятеро едва уместились в кабине. Вот пущен мотор, и самолет тронулся с места. Следующие секунды были самыми захватывающими во всей моей жизни. Рисер-Ларсен сразу же дал полный газ. С увеличением скорости неровности льда сказывались все сильнее, и весь гидроплан так страшно накренялся из стороны в сторону, что я не раз боялся, что он перекувырнется и сломает крыло. Мы быстро приближались к концу стартовой дорожки, но удары и толчки показывали, что мы все еще не оторвались от льда. С возраставшей скоростью, но по-прежнему, не отделяясь от льда, мы приближались к небольшому скату, ведущему в полынью. Мы перенеслись через полынью, упали на плоскую льдину на другой стороне и вдруг поднялись в воздух... Начался обратный полет. Летели они, как выразился Амундсен, имея ближайшим соседом смерть .

В случае вынужденной посадки на лед, даже если бы они уцелели, их ждала голодная смерть. Через 8 часов 35 минут полета заело приводы рулей. Но, к счастью, самолет уже летел над открытой водой вблизи северных берегов Шпицбергена, и пилот уверенно посадил машину на воду и повел ее как моторную лодку. Путешественникам везло и дальше: вскоре к ним подошло небольшое рыбацкое судно, капитан которого согласился отбуксировать самолет в Кингсбей... Экспедиция закончилась. От Шпицбергена участники ее вместе с самолетом плыли на пароходе. Встреча в Норвегии была торжественной. В Ослофьорде, в порту Хортен, самолет Амундсена был спущен на воду, участники воздушной экспедиции сели в него, взлетели и совершили посадку в гавани Осло. Их встретили тысячные толпы ликующих людей. Это было 5 июля 1925 года. Казалось, все невзгоды Амундсена остались в прошлом. Он снова стал национальным героем. В 1925 году Элсуорт после длительных переговоров купил дирижабль, получивший название Норге ( Норвегия ). Руководителями экспедиции были Амундсен и Элсуорт. Создатель дирижабля итальянец Умберто Нобиле был приглашен на должность капитана. Команда была сформирована из итальянцев и норвежцев. В апреле 1926 года Амундсен и Элсуорт прибыли судном на Шпицберген, чтобы принять ангар и причальную мачту, построенные за зиму, и вообще подготовить все к приему дирижабля. 8 мая 1926 года к Северному полюсу стартовали американцы. На борту самолета, получившего название Жозефина Форд , вероятно, в честь жены Форда, финансировавшего экспедицию, находились только двое: Флойд Беннетт в качестве пилота и Ричард Бэрд в роли штурмана. Через 15 часов они благополучно вернулись, совершив полет до полюса и обратно. Амундсен поздравил американцев со счастливым завершением полета. В 9 часов 55 минут 11 мая 1926 года, в тихую ясную погоду, Норге взял курс на север, к полюсу. На борту находились 16 человек. Каждый занимался своим делом. Моторы работали ровно. Амундсен наблюдал за ледовой обстановкой. Он видел под дирижаблем бесконечные ледяные поля с грядами торосов и вспоминал свой прошлогодний полет, закончившийся посадкой у 88° северной широты. Через 15 часов 30 минут полета, в 1 час 20 минут 12 мая 1926 года, дирижабль был над Северным полюсом. Сначала Амундсен и Вистинг сбросили на лед норвежский флаг. И в этот момент Амундсен вспомнил, как он и Вистинг водрузили флаг на Южном полюсе 14 декабря 1911 года. Почти пятнадцать лет Амундсен стремился к этой заветной точке. Вслед за норвежцами сбросили флаги своих стран американец Элсуорт и итальянец Нобиле. Дальше путь пролегал через Полюс недоступности точку, равноудаленную от берегов окружающих Северный Ледовитый океан континентов и отстоящую от Северного географического полюса почти на 400 миль в сторону Аляски.

Амундсен внимательно всматривался вниз. Они летели над местами, которых никто до них не видел. Многие географы предсказывали здесь землю. Но перед взором воздухоплавателей проходили бесконечные ледяные поля. Если между Шпицбергеном и полюсом и далее за полюс до 86° северной широты иногда встречались полыньи и разводья, то в районе Полюса недоступности был сплошной лед с мощными грядами торосов. К своему удивлению, даже в этой наиболее удаленной от берегов точке Амундсен увидел медвежьи следы. В 8 часов 30 минут дирижабль вошел в густой туман. Началось обледенение наружных металлических частей. Пластины льда, срываемые струёй воздуха от пропеллеров, пробивали оболочку аппарата. Пробоины приходилось заделывать тут же, на ходу. 13 мая слева по курсу путешественники увидели землю. Это был берег Аляски, приблизительно в районе мыса Барроу. Отсюда дирижабль повернул на юго-запад, к Берингову проливу. Амундсен узнал знакомые окрестности эскимосского селения Уэнраит, откуда он и Омдаль собирались в 1923 году лететь через полюс. Он увидел строения, людей и даже дом, который они построили здесь. Вскоре дирижабль вошел в густой туман. С севера задул штормовой ветер. Навигаторы сбились с курса. Поднявшись над полосой тумана, они определили, что находятся в районе мыса Сердце-Камень Чукотского полуострова. После этого повернули на восток снова к Аляске и, увидев берег, направились вдоль него на юг. Прошли мыс принца Уэльского самую западную точку Северной Америки. Над льдами полет проходил спокойно и плавно. А здесь, над открытым бурным морем, дирижабль бросало как мяч, вверх и вниз. Амундсен решил закончить полет и отдал приказ идти на посадку. Возвращение путешественников было триумфальным. Они пересекли Соединенные Штаты Америки с запада на восток на трансконтинентальном экспрессе. На станциях их встречали с цветами толпы людей. В Нью-Йорке торжественную встречу возглавил Ричард Бард, только что вернувшийся со Шпицбергена на родину. 12 июля 1926 года Амундсен и его друзья прибыли пароходом в Норвегию, в Берген. Здесь их встретили салютом из крепостных орудий. Как победители, проехали они по улицам Бергена под дождем цветов, под восторженные овации горожан. От Бергена до Осло по всему побережью пароход, на котором они плыли, встречали флотилии разукрашенных судов. Прибыв в Осло, они проехали по запруженным людьми улицам в королевский дворец, где им был устроен торжественный прием. 24 мая 1928 года Нобиле на дирижабле Италия достиг Северного полюса и два часа находился над ним. На обратном пути он потерпел крушение. 18 июня из Бергена на спасение экипажа Италии вылетел Руал Амундсен.

После 20 июня его самолет пропал без вести. Так, стремясь спасти полярников, погиб Амундсен, величайший по размаху исследований полярный путешественник. Он первым достиг Южного полюса и первым совершил перелет из Европы в Америку (Шпицберген Аляска); он первым на яхте Йоа с севера обошел Америку и первым проследовал вдоль всего побережья Северного Ледовитого океана, после того как на судне Мод в 1918-1920 годах обогнул с севера Европу и Азию.