

КРУШЕНИЕ «ИТАЛИИ»

N-4 DOWN

THE HUNT FOR THE ARCTIC AIRSHIP ITALIA

MARK PIESING

ch.

CUSTOM
HOUSE

МАРК ПАЙСИНГ

КРУШЕНИЕ «ИТАЛИИ»

*История арктической экспедиции
Умберто Нобиле*

Перевод с английского

АНО
АЛЬПИНА НОН-ФИКШН

Москва
2025

УДК 911(985)(03)

ББК 26.8г(91)6

П12

Переводчик Илья Кригер

Научный редактор Сергей Бендин

Редактор Олег Бочарников

Пайсинг М.

П12 Крушение «Италии»: История арктической экспедиции Умберто Нобиле / Марк Пайсинг ; Пер. с англ. — М. : Альпина нон-фикшн, 2025. — 406 с.

ISBN 978-5-00139-950-6

24 мая 1928 года с триумфом возвращавшийся с Северного полюса исследовательский дирижабль «Италия» попал в бурю и разбился во льдах. После его исчезновения весь мир, затаив дыхание, несколько недель следил за крупнейшей в истории изучения Арктики спасательной операцией. Первым сигнал радиостанции выживших полярников сумел поймать советский радиолюбитель Николай Шмидт. Это произошло 3 июня. Прославленный покоритель полюсов Руаль Амундсен, помогавший вести поиски, вскоре сам пропал в ледяной пустыне. 23 июня шведский летчик сумел вывезти со льдины руководителя экспедиции Умберто Нобиле, и только в июле остальных полярников спас советский ледокол «Красин». Соединяя свидетельства потерпевших крушение и тех, кто пришел им на помощь, автор книги рассказывает захватывающую историю катастрофы, героических поисков и спасения, произошедшую, когда блеск и безграничная отвага эпохи дирижаблей столкнулись с суровой реальностью Арктики.

УДК 911(985)(03)

ББК 26.8г(91)6

Все права защищены. Никакая часть этой книги не может быть воспроизведена в какой бы то ни было форме и какими бы то ни было средствами, включая размещение в сети интернет и в корпоративных сетях, а также запись в память ЭВМ для частного или публичного использования, без письменного разрешения владельца авторских прав. По вопросу организации доступа к электронной библиотеке издательства обращайтесь по адресу mylib@alpina.ru

© Mark Piesing, 2021

Публикуется по договоренности с *Mariner Books, HarperCollins Publishers*

© Издание на русском языке, перевод, оформление.
ООО «Альпина нон-фикшн», 2025

ISBN 978-5-00139-950-6 (рус.)

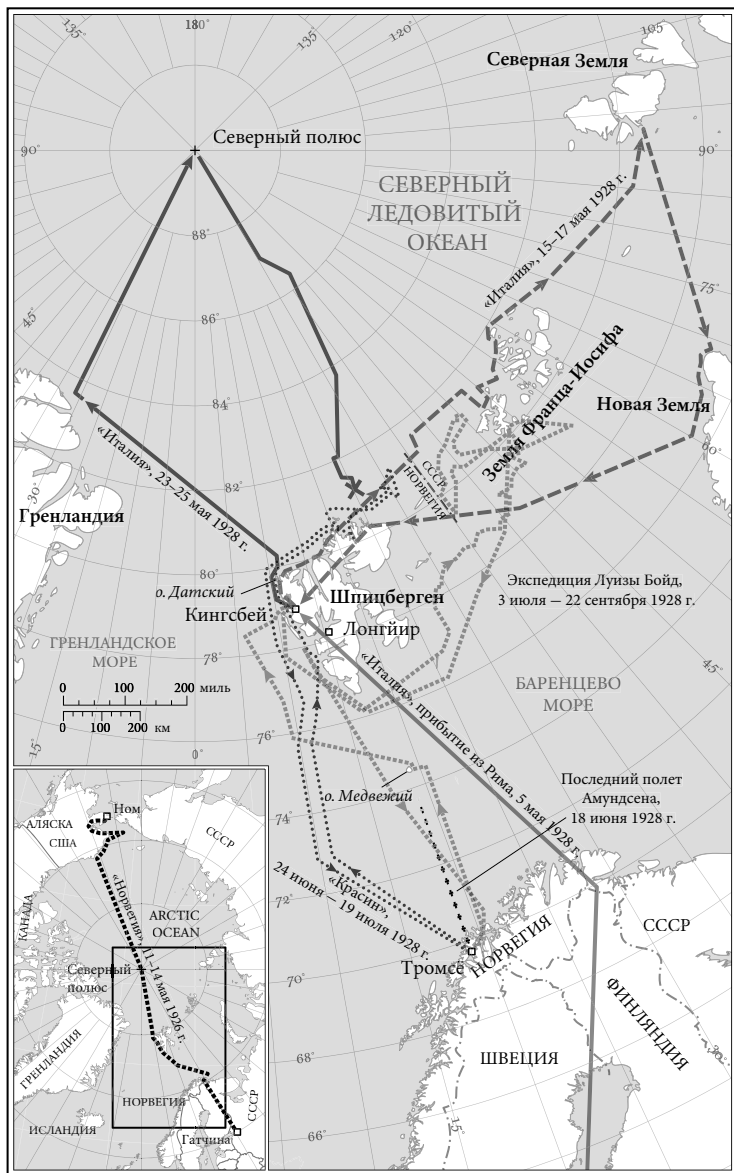
ISBN 978-0-06-285152-9 (англ.)

Оглавление

Карта	<i>Маршрут «Италии» и поисково-спасательных экспедиций</i>	7
Введение	<i>Однажды на Севере</i>	9
Пролог	<i>Северный Ледовитый океан, 25 мая 1928 года</i>	17
Глава 1	<i>«Разве вы не погибли?»</i>	21
Глава 2	<i>«В итальянских ВВС нет места примадоннам»</i>	50
Глава 3	<i>«Вы знаете, где Амундсен?»</i>	91
Глава 4	<i>«Она наверняка будет доносить о наших разговорах»</i>	108
Глава 5	<i>«Самое сенсационное состязание в истории человечества»</i>	127
Глава 6	<i>«Пусть отправляется! Наконец-то мы от него избавимся»</i>	159
Глава 7	<i>«Дело наше опасное... Но мы пустимся в это путешествие именно потому, что оно опасно»</i>	191
Глава 8	<i>«Да поможет нам Бог!»</i>	209
Глава 9	<i>«Мы умрем, когда будет угодно Господу»</i>	232
Глава 10	<i>«Делайте что хотите, а я собираюсь искать Нобиле»</i>	257
Глава 11	<i>«К поискам в Арктике присоединяется женщина»</i>	283
Глава 12	<i>«Когда я умру, можете меня съесть — но не раньше»</i>	317
Глава 13	<i>«Долой Нобиле! Смерть Нобиле!»</i>	333
Глава 14	<i>«Это, несмотря на роскошь, настоящее путешествие»</i>	346
Эпилог	<i>Москва, Кремль, 1933</i>	349
Благодарности		361
Примечания		363
Предметно-именной указатель		397

Посвящается Ребекке, Финну и Майло

Памяти Уве Хермансена (1933–2019)



Введение

Однажды на Севере

Судя по запаху, книга была старой. Наверное, она долго стояла на полке букинистического магазина, прежде чем ее купил я. Заглавие интриговало: «“Италия” на Северном полюсе». Что за «Италия»? Кто отправился на Северный полюс? Имя автора — Умберто Нобиле — мне ничего не говорило.

Я искал задачку, которую хотел бы разрешить, — и я ее нашел.

Я искал интересную загадку. Теперь требовались ответы.

Между жесткими страницами девятистолетней книги нашелся намек: такая же старая, неаккуратно вырезанная газетная заметка. Выцветший заголовок кое-что прояснил: «Вперед, к Северному полюсу. Большое приключение итальянца. Захватывающие впечатления первого дня». На полях приписано: «Лондон, 16 апреля 1928 года».

Когда я крутил книгу в руках, на задней стороне обложки развернулась карта. Вот и еще подсказка: «Шпицберген». В ушах вдруг зазвучал стук моторов цеппелина.

Архипелаг Шпицберген (Свальбард) — крошечная группа островов посреди Северного Ледовитого океана. В трилогии «Темные начала» Филипа Пулмана Шпицберген упоминается как «голое, мрачное, всем ветрам открытое, всеми богами

забытое место на задворках мироздания»¹. Лира, героиня трилогии, слушает рассказ «о вековых льдах, о голых скалах и торосах, среди которых переваливаются с боку на бок сотни моржей, о холодном море, где кишат тюлени, где нарвалы, взмывая над ледяной свинцовой водой, бьются друг с другом длинными бивнями, о суровом неприступном берегу, о скалистых утесах высотой чуть не до самого неба, в которых гнездятся и поджидают свои жертвы целые полчища отвратительных скальных упырей, об огненных шахтах и угольных ямах, где искусные кузнецы-панцербьорны выковывают из метеоритного железа толстенные пластины, прочней которых не сыщешь, а потом превращают их в панцири»².

Теперь было ясно, что ответы на оставшиеся вопросы я найду на Шпицбергене. В Лондоне я сел в «Боинг» и через Осло добрался до Лонгйира, «столицы» этих далеких островов. Перелет занял два с половиной часа: благодаря современным авиалайнерам край земли стал казаться не таким уж далеким. Пока мы тащили по асфальту сумки к безлюдному зданию аэропорта, ледяной ветер с Северного полюса, проникая сквозь пуховики, как если бы их не было вовсе, своевременно напоминал о том, где мы оказались. С трех сторон асфальтовой посадочной полосы высились покрытые снегом горы с жутко блестящими под апрельским солнцем ледниками. За посадочной полосой серели холодные, опасные воды — Северный Ледовитый океан.

Из склона над аэропортом торчал серый прямоугольный вход в сооружение, напоминавшее ядерный бункер. Я почти угадал: это Всемирное семенохранилище, призванное выдержать испытание временем — и устоять перед природными и техногенными катастрофами. Оно гарантирует, что в будущем наша цивилизация сохранит разнообразие сельскохозяйственных культур. Но, надеюсь, нам все-таки не придется проверять, сумеют ли уцелевшие люди сюда добраться и заполнить эти семена.

По дороге в город казалось, что мы в любой момент можем очутиться на Шпицбергене из книги Пулмана. На склонах видны остатки канатной дороги, когда-то доставлявшей уголь из шахт в гавань (входы в шахты мало чем отличаются от больших нор), и немногочисленные зловещие заброшенные фабрики — теперь там, как говорят, устраивают рейвы. В мрачных деревянных общежитиях горняков с двухъярусными кроватями теперь останавливаются на ночлег любители пеших походов, а убогие шахтерские бары явно повидали немало драк на своем веку. Объявления в супермаркетах призывали клиентов не приходить в магазин с оружием. На окраине города я поспешно сфотографировался у знака с белым медведем в большом красном треугольнике. Внизу было написано: *Gjelder hele Svalbard*, то есть «распространяется на весь Шпицберген».

У причала, недалеко от того места, где ученые, наблюдающие за таянием вечной мерзлоты, оставляют свои вездеходы, стоит черный деревянный барак с большим фанерным белым медведем анфас. На фронтоне надпись: «Музей экспедиции на Северный полюс». Тут же изображение дирижабля: в небе над Шпицбергеном когда-то видели такие воздушные корабли.

Войдя в барак, будто попадаешь в фантастический мир. Музей с его напечатанными на пишущей машинке этикетками, выцветшими газетными вырезками, черно-белыми снимками и снятой трясущейся камерой кинохроникой посвящен людям, открывавшим неизвестные земли близ Северного полюса на аэростате, дирижабле и примитивном самолете. В одном разделе собраны экспонаты, имеющие отношение к шведскому герою-воздухоплавателю Саломону Августу Андре, который с двумя товарищами попытался достичь по воздуху Северного полюса. 11 июля 1897 года их монгольфьер взлетел со Шпицбергена, поднялся над горизонтом и исчез. Скелеты путешественников были найдены через тридцать три года.

Другой раздел посвящен менее дерзкому предприятию Уолтера Уэлмана. Этот журналист и авантюрист трижды — в 1906, 1907 и 1909 годах — предпринимал попытки попасть на Северный полюс на дирижабле «Америка» (America), похожем на сосиску. В 1909 году «Америке» до своего крушения удалось продержаться в воздухе несколько часов. Несмотря на трудности, Уэлман был полон решимости вернуться в следующем году с дирижаблем побольше, но так этого и не сделал. Он расстался с мечтой о полете на полюс, узнав, что Фредерик Кук якобы достиг полюса пешком. В следующем году Уэлман решил перелететь на «Америке» Атлантический океан, но и в этот раз попытка оказалась безрезультатной, как и в случае с полетами к полюсу.

В действительности выставка посвящена одному человеку — Умберто Нобиле — и дирижаблю. Нобиле (гений, конструктор дирижаблей, воздухоплаватель, исследователь Арктики, член Национальной фашистской партии, оппонент Муссолини и, возможно, даже советский шпион), неизменно сопровождаемый собакой Титиной*, дважды совершил грандиозное путешествие из Рима в Арктику на дирижаблях размером с большой

* Нобиле подобрал двухмесячного щенка, помесь дворняги и фокстерьера, на улице Рима. Титина сопровождала Нобиле во всех полетах, вопреки всем инструкциям. В 1926 году Нобиле принял решение взять свою любимицу в исторический полет к Северному полюсу на «Норвегии» — так Титина стала первым домашним животным в истории, которое достигло Северного полюса по воздуху. Титина была в центре внимания прессы. В сообщениях с борта дирижабля регулярно приводились подробности о пребывании Титины на борту, включая, например, то, что она носит красный шерстяной вязанный жакет. На страницах *The New York Times* даже появилась ее биография. По возвращении Титина отправилась в мировое турне вместе с Нобиле и присутствовала на встречах со многими знаменитыми людьми. Нобиле так любил свою собаку, что отказывался фотографироваться без нее. Когда собака умерла, итальянский воздухоплаватель решил оставить ее при себе в виде чучела, которое после смерти Нобиле передали в исторический музей авиации в Винья-ди-Валле. — *Прим. науч. ред.*

авиалайнер — аппаратах легче воздуха, которые сам проектировал и строил. Дирижабль N-4 «Италия» (N-4 Italia) был второй из таких машин.

В 1926 году построенный и пилотируемый Нобиле дирижабль «Норвегия» (Norge) первым проследовал над «вершиной мира» — из Норвегии на Аляску. Вероятно, то был вообще первый полет над Северным полюсом. Публичная ссора Нобиле из-за почестей с другим руководителем экспедиции, знаменитым Руалем Амундсеном, наделала столько шума в США, что сравнить ее можно разве только с другой сенсацией: когда Нобиле пригласили в Белый дом, Титина, побывавшая с ним на полюсе, помочилась там на ковер.

В 1928 году Нобиле, несмотря на дурные предзнаменования (и вопреки всем своим врагам), вновь отправился в Арктику на «Италии», но так и не стал первым человеком, высадившимся на Северный полюс с дирижабля. Новость о крушении его судна во льдах попала на первые полосы газет всего мира. Загадка исчезновения многих его товарищей так и не была разгадана, и слухи о каннибализме до сих пор не опровергнуты. Сторонники Нобиле сравнивали то, как после возвращения в Рим обращался с ним Муссолини, с тем, как французское правительство в конце XIX века обошлось с Альфредом Дрейфусом.

Итак, эта книга — об Умберто Нобиле, его друзьях и недругах, их экспедициях, о дирижаблях и самолетах, а также о конце золотого века полярных путешествий, когда в общественном сознании на смену летчику пришел суровый полярник, когда цеппелин и самолет в небе Арктики боролись за право определять будущее авиации, когда некоторые страны подумывали даже запретить воздухоплавание из-за его вопиющей небезопасности³. Это книга о женщинах, которых раньше вычеркивали из этой истории, например о миллионерше Луизе Бойд.

Это книга о зарождении фашизма и борьбе с ним. Это книга о временах, когда многие полагали, что в районе Северного полюса за льдами и туманами находится неизвестный континент.

В наши дни новое поколение строителей дирижаблей, пилотов и мечтателей в Бедфорде (Великобритания), в Париже, Калифорнии и китайском Цзиньмэне ищет возможность снова покорить небо Арктики.

В Кингсбее*, в сотнях километров к северу от Лонгйира, для дирижаблей Умберто Нобиле возвели огромную металлическую причальную мачту. Она стоит там и теперь, ожидая возвращения путешественников и их воздушных кораблей.

* Современное норвежское топонимическое название бухты Кингсбей (Kings Bay) — Конгсфьорд. — *Прим. науч. ред.*

КРУШЕНИЕ «ИТАЛИИ»

*История арктической экспедиции
Умберто Нобиле*

Пролог

Северный Ледовитый океан, 25 мая 1928 года

«Мы отяжелели!» — крикнул старший механик Натале Чечони*. Огромное воздушное судно сквозь туман быстро шло вниз, к ледовому морю¹. Как будто сам Тор сшиб «Италию» с неба.

«А если Руаль Амундсен был прав, — подумал глава экспедиции генерал Умберто Нобиле, — и итальянцы действительно “полутропическая раса”, которой не место в Арктике?»²

Пятьдесят четыре часа назад Нобиле покинул залив Кингсбей на Шпицбергене, у Северного полярного круга, и направился к полюсу. Он не спал по меньшей мере семьдесят два часа³. Двое суток экипаж Нобиле из шестнадцати человек (и его обожаемая Титина) сражался с ветром, туманом, снегом и льдом на дирижабле, который он спроектировал и построил для покорения «крыши мира». Отсутствие солнечного света, воющий ветер и невероятный холод превратили людей в угрюмые автоматы, едва способные удерживать дирижабль в воздухе. Толстая шерстяная одежда почти не согревала. Дири-

* Здесь и далее в тексте используются цитаты из двух книг Нобиле, которые переведены на русский язык: Нобиле У. Красная палатка. Воспоминания о снеге и огне / Пер. с итал. А. Добровольской. — М.: Прогресс, 1975; Нобиле У. Крылья над полюсом: История покорения Арктики воздушным путем / Пер. с итал. А. Чернова и Э. Черновой. — М.: Мысль, 1984. — *Прим. ред.*

жабль N-4 «Италия» достиг Северного полюса ранним утром 24 мая 1928 года, и приподнятое настроение, с которым они покинули шахтерский поселок в Кингсбее, ненадолго вернулось, когда раздался крик: «Есть! Мы на полюсе!»⁴ Два часа, пока дирижабль кружил над полюсом, медленно снижаясь сквозь облака к паковому льду, нарастало напряжение. К сожалению, спустить людей на лед оказалось невозможно: ветер был слишком силен и не позволял «воздушному якорю» удерживать судно на месте. Тем не менее люди в «благоговейной тишине» приготовились совершить «такой простой и такой торжественный» обряд⁵. На вершине мира путешественники сбросили с высоты 140 метров итальянский триколор, флаг города Милана и, наконец, крест, переданный папой римским Пием XI. «И как всякий крест, — грустно пошутил понтифик во время последней аудиенции, — это будет нелегкая ноша»⁶.

Когда с формальностями было покончено, воздухоплаватели завели граммофон. Громко заиграл марш «Джовинецца» — гимн Национальной фашистской партии и неофициальный гимн Италии в то время. Экипаж, подняв руки в фашистском приветствии, с жаром пел. За ними внимательно следил репортер из газеты самого Муссолини.

Пение быстро сменилось криками «да здравствует Нобиле» и распитием эггнога. «Не многие в мире могут, как мы, сказать, что дважды побывали на Северном полюсе», — сказал генералу метеоролог Финн Мальмгрен⁷, один из двух неитальянцев в составе экипажа*.

Но теперь, на обратном пути, радость покинула их безвозвратно, и ей на смену пришел растущий страх. Лед как будто приближался, а в составе экспедиции был всего один человек —

* Утверждать, что они посетили Северный полюс дважды, могли семь человек — из тех, кто, как и Нобиле, полетел сначала на «Норвегии», а после на «Италии». — *Здесь и далее примечания автора, если не указано иное.*

швед Мальмгрен — хоть с каким-нибудь опытом выживания в ледяной пустыне.

Нобиле не назначил себе заместителя, поскольку принимать решения в аварийной ситуации нужно молниеносно, а присутствие второго командира, по его мнению, замедлило бы процесс⁸. И теперь, именно тогда, когда течение событий ускорилося, мозг измотанного Нобиле работал как в замедленной съемке. Он настолько устал, что ему пригрезилось, будто его дочь Мария на фотографии на стене кабины плачет. Нобиле пришлось убедить себя, что все дело в конденсате внутри рамки⁹.

«Все двигатели — полный вперед!» — крикнул Нобиле, увидев опасность. Морской лед был совсем близко. «Набрать высоту! Набрать высоту! Набрать высоту!» Оставалось лишь надеяться, что увеличение мощности выведет дирижабль из пике.

Но было уже слишком поздно. Из окна рубки он увидел, что хвостовая часть всего в нескольких метрах от льда.

От спасительной земли их отделяли 800 километров.

«Все кончено», — прошептал Нобиле, почувствовав, как треснули его кости¹⁰.

Первый удар гигантского дирижабля о лед пришелся на хвостовую часть.

Глава 1

«Разве вы не погибли?»

Великий полярный исследователь Руаль Амундсен стоял в одиночестве на замерзшем берегу и всматривался в далекое арктическое побережье. Амундсену было пятьдесят три года (выглядел путешественник на семьдесят пять), и он был банкротом.

На льду перед ним участники полярной воздушной экспедиции Амундсена — Элсуорта открывали длинные деревянные ящики, в которых лежали части двух гидросамолетов.

Теперь требовалось собрать самолеты при минусовой температуре, используя только подъемный блок и лебедку. На помощь пришли шахтеры из Кингсбея. Каждое их движение фиксировали устроившиеся неподалеку журналист и фотограф.

С трех сторон Амундсена окружали прекрасные белые горы. Ледники сверкали на майском солнце. На минуту двадцать два дома шахтерского поселка показались загородными коттеджами.

«Арктика улыбается, но за молчаливыми холмами поджидает смерть», — позднее напишет журналист¹. И окажется прав.

За пределами залива море наполняли гигантские глыбы льда. Далее до горизонта тянулся голый паковый лед, который прозвали арктической пустыней, — огромное, примерно

с Канаду, неисследованное белое пятно на карте. Где-то на другой стороне океана лежала Аляска.

В этом ослепительном ландшафте люди быстро становятся незаметными сверху. Если примитивным летательным аппаратам придется сесть и они не сумеют снова взлететь, найти их будет почти невозможно. И даже если это удастся, с большой вероятностью они (особенно если речь идет об экипаже дирижабля) окажутся вне досягаемости потенциальных спасателей. Летательный аппарат легче воздуха способен находиться в небе много дней подряд и преодолевать расстояния гораздо большие, чем его конкуренты — самолеты.

Морской лед, образующий пак, может иметь многометровую толщину, а после вдруг оказывается толщиной в пару сантиметров, и неосторожный — или слишком нетерпеливый — путешественник рискует провалиться в ледяную воду. Ночью не особенно легче. Скрип и треск льда многих способны лишить сна, и неважно, насколько они измождены. Люди напряженно ждут, что они — и их палатка — внезапно могут очутиться в ледяной воде. Еще одна беда — дезориентация. Проснувшись, они могут оказаться в 30 километрах от того места, где уснули.

Крушение здесь, по всей вероятности, означало неминуемую гибель, но, как ни странно, обычного искателя приключений эта перспектива будто бы не очень заботила. Это был их выбор: сделать так, чтобы их заметили и запомнили. Большинство их явились сюда за славой и почестями — и они были полны решимости так или иначе добиться своей цели.

Добро пожаловать на архипелаг Шпицберген.

Чтобы найти на карте эти гористые острова, следует от Шотландии провести линию через Исландию, Норвегию и Гренландию. Кажется, можно доплыть со Шпицбергена — или даже пройти пешком — до Гренландии, Канады, Аляски

или России. Но это, конечно, невозможно: расстояния слишком велики, а путь мрачен и суров.

Стоя на берегу, Амундсен повторял себе: все, что ему требуется, — последний чек на крупную сумму.

Шел 1925 год. Двадцать лет назад норвежец первым успешно совершил плавание по Северо-Западному проходу: морскому пути из Северного Ледовитого океана в Тихий. Джон Франклин и сто двадцать восемь его спутников примерно шестьдесятю годами ранее пытались сделать то же самое на двух старых военных парусниках. Они исчезли*. Амундсен с шестью спутниками на старом рыболовецком судне медленно преодолел этот путь за три года.

Он превзошел свое достижение спустя шесть лет. В 1911 году Амундсен опередил экспедицию англичанина Роберта Фалкона Скотта к Южному полюсу. Скотт и четверо его спутников погибли на обратном пути. Амундсен первым достиг цели, перед этим объявив, что направится к Северному Ледовитому океану. По пути из Норвегии в Португалию он хранил «заговор»² в тайне от большей части экипажа, спонсировавших его политиков (которых он презирал за отказ выделить ему больше денег), правительства (которому принадлежало судно) и самого короля Норвегии³. Он даже предал наставника — норвежца Фритьофа Нансена, имевшего виды на тот же приз⁴. Амундсена не слишком заботили чужие судьбы.

* В 2014 и 2016 годах обломки «Эребуса» и «Террора» наконец нашлись. Судьба выживших остается загадкой, но теперь считается, что экспедиция сумела найти неизвестный отрезок Северо-Западного прохода ("What Happened to HMS Erebus and Terror?", Royal Museums Greenwich, accessed April 20, 2021, <https://www.rmg.co.uk/stories/topics/what-happened-to-erebus-terror-crew-true-story>). Корабли и их призраки, однако, до сих пор служат своей стране: кораблекрушения помогают Канаде отстаивать свои права в Арктике в споре с такими странами, как Россия (Simon Worrall, "How the Discovery of Two Lost Ships Solved an Arctic Mystery," *National Geographic*, April 16, 2017, <https://www.nationalgeographic.com/adventure/article/franklin-expedition-ship-watson-ice-ghosts>).

Амундсен, который в гонке к Южному полюсу положился на хаски, выведенных как раз для такого климата, остался в живых — в отличие от Скотта⁵. Англичанин предпочел маньчжурских лошадей и мотосани с бензиновым двигателем, которые еще не испытывали в столь суровых условиях. Этот выбор обрек его с товарищами на второе место — и на гибель. Амундсен отказался встретиться со Скоттом, когда тот посетил Норвегию, чтобы понаблюдать за демонстрацией мотосаней перед отправкой к полюсу. Свои сомнения норвежец оставил при себе⁶. Если бы Амундсен был «любезным», он не стал бы всемирно известным исследователем Арктики.

Норвежец также оказался сообразительнее конкурента-англичанина. Сообщение Фредерика Кука, будто он достиг Северного полюса пешком в апреле 1908 года, современники тут же поставили под сомнение, как и аналогичное заявление Роберта Пири год спустя⁷. Несмотря на поддержку более пятидесяти медиумов, саму по себе весьма сомнительную⁸, недоверие к словам Кука было настолько сильным, что его ославили мошенником, и карьера его была окончена*. Амундсен быстро понял, что такие скандалы угрожают всем путешественникам, и, отправляясь к Южному полюсу, обезопасил себя. Он прислушался к специалистам, объяснившим, почему достижения Кука и Пири оказались поставлены под вопрос. Скотт, напротив,

* Много лет спустя скандальная история Кука почти погубила и Амундсена. Престижную лекцию в Национальном географическом обществе в Вашингтоне в 1926 году отменили (и Амундсен лишился значительного гонорара), когда его неверно процитировал журналист: Амундсен будто бы назвал доказательство пребывания Кука на Северном полюсе столь же убедительными, сколь представленные Пири (к этому времени Кук попал в тюрьму за мошенничество; см.: Stephen R. Brown, *The Last Viking: The Life of Roald Amundsen*. Boston: De Capo Press, 2012, 316; Amundsen in Role of Cook's Defender, *New York Times*, January 24, 1926, 2. <https://timesmachine.nytimes.com/timesmachine/1926/01/24/100042962.html?pageNumber=2>). Лишь шестьдесят лет спустя — в апреле 1969 года — Уолли Герберт сумел доказать, что он пешком достиг Северного полюса.

советами пренебрег. Амундсен воспользовался новейшими навигационными приемами, чтобы тщательно фиксировать маршрут экспедиции и доказать, что он действительно побывал на Южном полюсе⁹. Скотт же применял традиционные методы, в суровых условиях менее удобные и точные. И за это поплатился.

Когда в декабре 1911 года Амундсен и его товарищи достигли полюса, они не пели гимн, не произносили торжественных речей и не занимались другой неподобающей мужчинам суетой. Вместо этого норвежцы прочитали отрывок из прославляющей традиционную, героическую маскулинность средневековой «Саги о Фритьофе» (в обработке XIX века) — в свое время исключительно популярной, а теперь малоизвестной.

Затруднения Амундсена после возвращения домой не кончились. Жизнь в тесной мужской компании, которую он делил между роскошными гостиницами и полярными льдами на противоположных концах планеты, ничуть не способствовала женитьбе. Вместо брака Амундсен довольствовался романами с замужними женщинами, супругами влиятельных мужей, в городках и городах, через которые проезжал¹⁰. С такой проблемой сталкивался не только Амундсен: остепениться не могли многие путешественники¹¹. Норвежец, не имевший собственных детей, несколькими годами ранее удочерил двух девочек-инуиток (ходили слухи, что он их отец), но, потерпев банкротство, принял спорное решение отослать их обратно в Сибирь¹².

Амундсену нравилось говорить, что он разглядел потенциал воздушного освоения Арктики в полетах¹³ таких пионеров авиации, как американцы братья Райт и француз Луи Блерио, преодолевший Ла-Манш. (В 1909 году Амундсен даже придумал механически менее сложную систему для подъема человека на воздушных змеях, которую он надеялся использовать для

воздушной разведки*.¹⁴) В авиации норвежец увидел избавление от долгих и утомительных исследовательских походов впроголодь, состаривших его. Казалось, на смену этому придут самолеты и дирижабли, предлагая путешественникам прямой и быстрый путь для появления в книгах рекордов¹⁵. Но Амундсен не предполагал, что новая эпоха, эпоха машин, означает конец его карьеры великого путешественника.

Если у норвежца и имелись сомнения насчет видения будущего, они отпали в 1913 году. В тот год, путешествуя по Европе, он впервые увидел самолет, а свой первый полет на таком аппарате совершил в Сан-Франциско, во время первого этапа своего американского лекционного турне¹⁶. Амундсена настолько впечатлили возможности управляемого полета, что для следующей экспедиции он заказал два гидросамолета. Впоследствии заказ пришлось отменить из-за дороговизны.

Первым полярным летчиком стал, увы, не Амундсен, а двадцатилетний поляк Ян Нагурский, теперь мало кому известный. В августе и сентябре 1914 года он первым совершил успешные полеты на самолете в Арктике¹⁷.

18 сентября 1915 года, через год после своего первого полета, Амундсен получил (первым в Норвегии) пилотское удостоверение**.¹⁸ В 1916 году испытывающий денежные затруднения путешественник уже подумывал о полете над Северным полюсом. Несмотря на финансовый риск, Амундсен стал одержим этой мечтой. Шесть лет спустя он уверился, что технический прогресс, которому способствовала Первая мировая война,

* Воздушные змеи Амундсена действительно поднимали людей. Существует нечеткий снимок великого путешественника, поднятого на шесть метров одним из этих приспособлений (Garth James Cameron, *From Pole to Pole: Roald Amundsen's Journey by Flight*. Stroud, UK: Pen & Sword Discover, 2013, 21).

** Нобиле, по-видимому, не знал, что у Амундсена есть такое удостоверение. Interview with Ove Hermansen, curator, friend of Nobile and his representative, June 2018.

приблизил эту возможность. При этом остается спорным вопрос, в какой степени он понимал устройство и функционирование самолетов и дирижаблей, которые собирался использовать. Амундсен всегда интересовался техникой, необходимой для успеха его начинаний, но эта авиация была гораздо сложнее саней и палаток. Он и коллеги-путешественники мало знали о механике, но это обстоятельство их не беспокоило: «они не хотели разбираться в том, как все устроено, просто ради понимания. Им было достаточно и того, что машины работали»¹⁹.

Первые попытки Амундсена воспользоваться в исследованиях авиатехникой оказались неудачными. В 1922 году авиаконструктор Гленн Кёртисс передал ему старомодного вида биплан Curtiss Oriole (Curtiss Model 17). Самолет ближнего радиуса действия разбился во втором полете во время экспедиции на шхуне «Мод» (Maud). Целью той экспедиции был дрейф в Северном Ледовитом океане — если получится, через сам Северный полюс²⁰. Примерно в то же время Амундсен, затевав перелет из Уэйнрайта (Аляска) через полюс на Шпицберген, приобрел два сложных цельнометаллических одномоторных Junkers-Larsen JL-6 (Junkers F.13). Первый самолет упал по пути из Нью-Йорка в Сиэтл. Второй разбился при посадке в Уэйнрайте: выяснилось, что он не пригоден для посадки на снег. Партнер Амундсена собрал импровизированное лыжное шасси, которое погнулось при первой же посадке — а вместе с ним пострадали и финансы путешественника. Полет над Северным полюсом стал казаться неосуществимым.

Амундсен был не одинок в своих неудачах. Первые путешественники, которые пытались пересечь Арктику на самолете или аэростате, тоже не добились успеха. В барах Лонг-йира до сего дня спорят о причинах гибели Саломона Августа Андре и двоих его спутников, попытавшихся достичь Северного полюса на воздушном шаре.

Судьбой тех, кто пытался сделать это раньше, стали смерть или унижение. Амундсен уже испытал унижение, и теперь ему оставалось только погибнуть.

Семья Амундсена разбогатела, занимаясь сельским хозяйством и морскими перевозками на юге Норвегии, близ границы со Швецией. А затем лишилась денег, потому что деловую сметку из уроков частных школ Осло (туда Амундсены переехали в поисках статуса и престижа) почерпнуть было нельзя²¹. Как говорили, лишь один из четырех братьев «строил свои расчеты на реальной основе»²², и это явно был не Руаль. Его неудачная попытка полета над полюсом²³ разочаровала спонсоров, он остался в долгах, а норвежское правительство больше не хотело оплачивать его путешествия. В этот раз они оплатили доставку двух гидросамолетов к кромке льдов близ Шпицбергена — на случай, если Амундсена придется спасать. Гибель самолета, возвращавшегося из непродолжительного испытательного полета над Аляской, знаменовала собой то, что Амундсен не напишет новый бестселлер, не продаст свои статьи журналам и не заработает на лекциях, как в прошлом американском турне. Норвежец отлично умел выступать, но аудитория требовала новых историй.

Более того, в этот раз из-за крушения Амундсен выглядел неосмотрительным — или даже оторванным от реальности. Приобретенный самолет оказался непригодным для эксплуатации в Арктике²⁴. То, что выяснилось это во время испытательного полета, перед началом экспедиции, служило слабым утешением: критики не без основания считали, что он должен был это предвидеть.

Затем положение Амундсена испортилось еще сильнее. Он узнал, что Хокон Хаммер, его агент в Америке, от его имени подписал финансовые обязательства, которые путешествен-

ник никак не мог покрыть. Но хуже всего было то, что Хаммер по поручению Амундсена заказал три дорогих немецких гидро-самолета для экспедиции к полюсу²⁵. Известие об этих долгах вынудило Леона, брата Амундсена, потребовать вернуть эти деньги, и этого предательства Руаль не простил. Американские газеты, прежде величавшие его «сыном викингов»²⁶, теперь рассказывали, что Амундсену пришлось «отменить свой полярный полет», подробно расписывали, кому конкретно он задолжал, и снабжали все это заголовками наподобие «Амундсен — банкрот: путешественник не сумел оплатить самолеты для полета к полюсу»²⁷. На Амундсена нападали и норвежская пресса. «Те же уста, которые называли меня гордостью Норвегии, не постеснялись повторять шитую белыми нитками ложь и злорадно старались загрязнить мою честь и посрамить мое имя», — кипятился он²⁸.

Униженный путешественник удалился на свою виллу Ураниенборг в лесах близ Осло и замкнулся в себе. Постройка Ураниенборга была оплачена из сумм, которые Амундсену принесла экспедиция к Северо-Западному проходу. Неудивительно, что это затворничество не пошло на пользу его душевному состоянию: он вспоминал о былых победах, которые теперь вряд ли смог бы повторить, и не мог избавиться от страха, что карьере его увенчает не триумф во льдах, а унижительные газетные передовицы. Странное поведение Амундсена заставило немногих его оставшихся друзей побеспокоиться о его душевном состоянии — не в первый раз и точно не в последний²⁹. Позднее Амундсен назвал эти годы «самым болезненным, самым унижительным и, по правде говоря, самым трагическим эпизодом моей жизни»³⁰.

Полет в Арктику сорвался, но Амундсен был не из тех, кто сдастся без боя. Еще в 1905 году, когда его судно затерли льды, Амундсен на собачьей упряжке преодолел около 800 кило-

метров до ближайшей телеграфной станции и известил мир об открытии Северо-Западного прохода. После этого Амундсен, рискуя жизнью, вернулся к товарищам. Упрямство временами делало его знаменитым.

Вопреки здравому смыслу он решил рискнуть. Осенью 1924 года он вернулся в Америку, чтобы лекциями и статьями заработать немного денег. Но вместо турне с аншлагами и щедрых гонораров Амундсен удостоился внимания кредиторов. В нью-йоркской гостинице Waldorf Astoria они подсунули последние требования под дверь, пока он, затаившись, сидел в номере. Его все сильнее охватывало уныние³¹.

Когда он оказался почти на грани, зазвонил телефон: в холле гостиницы его ждал Линкольн Элсуорт³². Единственный сын Джеймса Элсуорта (миллионера, сделавшего состояние на угледобыче), он был неординарным американцем. Его героями были такие люди, как Теодор Рузвельт — президент и охотник на крупную дичь, шериф Уайетт Эрп — еще живой в то время участник знаменитой перестрелки у корраля О-Кей*, и, конечно, Руаль Амундсен³³.

Элсуорт давно хотел оставить бесцельную жизнь богатого молодого ньюйоркца и доказать свое мужество в Арктике³⁴. Затруднение состояло в том, что отец отказывался это оплачивать. Старший Элсуорт по понятным причинам не хотел отпускать единственного наследника в ледяную пустыню, из которой многие не возвращаются — а если и возвращаются, то не такими, как были прежде. Но опытный норвежский путешественник оказался именно тем человеком, который был способен убедить миллионера открыть свою чековую книжку. Для ведения дел

* Одна из самых известных перестрелок в истории Дикого Запада. Произошла в 1881 году в Тумстоуне, на территории штата Аризона. В перестрелке сошлись представители власти и группа слабо организованных преступников. — *Прим. ред.*