

Воздушная экспедиция 1925 года

В 1920-х годах Амундсен решил исследовать Арктику с воздуха, используя для этого новейшее транспортное средство — самолеты. Их появление открыло перед полярными исследователями новые возможности. Самолет покрывает за час расстояние, которое в арктических условиях пешком, на корабле или собачьей упряжке не одолеть и за сутки, не рискуя при этом упереться в ледяной торос.

В январе 1924 года был подписан контракт на постройку двух гидропланов «Дорнье-Валь», которые могли взлетать и садиться на воду, снег и лед, имели достаточную продолжительность полета и могли взять на борт приличное количество груза.

Экспедиция началась 11 марта 1925 года, когда команда Амундсена на двух кораблях — «Хобби» и «Фарме» с самолётами вышло из Италии. 13 апреля суда вошли в Когсфьорд на Шпицбергене под 79° с. ш.

Старт, однако, переносился из-за местной непогоды. В 15:00 21 мая 1925 года команда была готова. Самолёты имели норвежские регистрационные номера N24 и N25. На старте обнаружился перегруз примерно в 500 кг (общий груз — 3100 кг).

На борту каждого самолёта было по три человека: N24 пилотировал Лейф Дитриксон, штурманом-навигатором был Линкольн Элсворт, механиком шёл Оскар Омдаль. Пилотом N25 был Я. Рисер-Ларсен, Амундсен — штурманом, механиком шёл немец Карл Фойхт — представитель фирмы «Дорнье». Средняя температура во время полёта составляла -13 °С, Солнце было видно хорошо, но горизонт не подходил для навигационных наблюдений, небо сливалось с ледяными полями. После восьми часов полёта, когда половина бензина была израсходована, по счислению экспедиция должна была находиться на 88° с. ш. Было решено снизиться, тем более что внизу появилось обширное разводье. Чудом избежав крушения о торосы Рисер-Ларсен посадил машину. Наблюдения после посадки показали координаты: 87° 43' с. ш., 10° 20' з. д, до полюса оставалось 136 морских миль.

Главной задачей команды было развернуть самолёт, а также скрыть торос, угрожающий фюзеляжу, и столкнуть машину с гребня ледового сжатия. Провианта на первое время хватало (имелся месячный запас, исходя из рациона в 1 кг твёрдой пищи в сутки на человека), а бензиновые печки при -15 °С позволяли поддерживать в кабинах сносные условия. Вскоре Амундсен распорядился сократить паёк до 300 г твёрдой пищи в сутки. На борту самолёта имелись нарты и каяк, а команда была готова в случае гибели самолёта идти к мысу Колумбия, до которого было 650 км.

23 мая Амундсен залез с биноклем на торос и вскоре обнаружил N24, который на вид был в полном порядке. На борту были сигнальные флаги, а пилоты были знакомы с кодом, удалось выяснить, что Дитриксон уже на старте выявил повреждение фюзеляжа, но садиться не стал. Больше ничего

не удалось выяснить, ибо переговоры азбукой Морзе занимали много времени. Весь день 24 мая команда Амундсена рыла торос, 25 мая машина уже лежала на скате. Днём 26 мая команда Эллсворта с большим трудом перебралась через гряду торосов и провалилась в полынью. Эллсворту удалось спасти Дитриксона и Омдаля. Теперь шестерым воздухоплавателям предстояло подняться в воздух на одном самолёте.

Несмотря на отчаянное положение, Амундсен провёл измерение глубины океана эхолотом и выяснил, что она равна 3750 метрам, это доказывало, что никакого полярного материка не существует. В ночь на 29 мая льды стали смыкаться, и расстояние между самолётами уменьшилось примерно до километра. Так удалось вернуть все запасы авиационного бензина. Две попытки старта провалились — молодой лёд был тонок, а корпус гидросамолёта работал как ледокол. После третьей неудачной попытки старта Амундсен нашёл полынью длиной около 400 м, за которой сразу начиналось поле молодого льда — был шанс, что, набрав скорость на чистой воде, самолёт не затормозится на ледовом поле, получив ещё 700 м для разбега. Кроме того, предстояло вырубить из тороса стартовую горку и протащить самолёт 300 м до неё по полю молодого льда. Эта работа началась утром 6 июня и была очень тяжела. Эллсворт в своих мемуарах писал, что Амундсен сильно постарел за эти несколько дней, а у механика Фойхта развилась депрессия. Ещё две попытки старта оказались неудачными.

8 июня температура перевалила за нулевую отметку, и начался дождь. В этот день команде пришлось разворачивать самолёт в густом рыхлом снегу, а Амундсен уменьшил паёк с 300 до 250 г. На этом рационе нужно было тащить по изломанному льду самолёт весом 4½ тонны. 10 июня началось сооружение новой стартовой площадки 500 м длины и 12 м ширины из трёхфутового слоя утрамбованного мокрого снега. Сил полярников не хватало на работу лопатами, однако 11 июня Омдаль обнаружил, что снег неплохо утаптывается. Шестая и седьмая попытки взлететь вновь не увенчались успехом. Между тем 15 июня было крайним сроком, в который ещё можно было выступить в пеший поход к Гренландии. Провианта команде даже на уменьшенном пайке должно было хватить до 1 августа.

Вечером 14 июня из самолётов было выброшено всё, без чего можно обойтись. Оставили бензина и масла на 8 часов работы двигателей, 2 дробовика и 200 патронов, спальные мешки, палатку и провизию на две недели. В 10:30 утра по Гринвичу удалось взлететь. Полёт проходил в тяжёлых метеоусловиях на высоте 50 м в густом тумане и продолжался 8½ часов. Приводниться удалось в 25 км от мыса Нордкап в группе Семи островов, где аэронавтов вскоре приняла на борт шхуна «Шёлив», доставив с самолётом в Конгсфьорд 18-го. На родину полярники отплыли 25 июня, а 5 июля был устроен триумфальный въезд в Осло, в котором участвовал и самолёт N25.



Амундсен в [Ню-Олесунне](#) у своего самолёта «Дорнье»



N25 ved start fra Svalbard
1925 года

N25 на Шпицбергене при подготовке к старту. Май



N25 paa vei op Oslofjorden

Гидроплан Dornier N25 Амундсена над Осло
Фьордом. 5 июля 1925 года



Амундсен до и после попытки авиаперелёта

В честь 100-летия попытки достичь Северного Полюса Амундсеном на гидроплане, радиоклуб «Арктика» учредил диплом

«Первая попытка».

Для получения диплома необходимо набрать 100 очков за радиосвязи (наблюдения) с членами радиоклуба «Арктика» и радиостанциями, расположенными за Полярным кругом. За каждую радиосвязь (наблюдение) начисляется 5 очков. Членам радиоклуба «Арктика» и радиостанциям, расположенным за полярным кругом, необходимо провести 100 радиосвязей и загрузить их на hamlog.online. Повторные радиосвязи (наблюдения) разрешаются на разных КВ диапазонах и разными видами излучения (digi один раз, независимо от вида). Радиосвязи (наблюдения) засчитываются с 11.03.2025г. по 11.03.2026г. Диплом размещен на сайте hamlog.online Наблюдателям можно присылать заявки в виде выписки из аппаратного журнала по адресу: ra9dz@mail.ru

"First attempt."

To receive the diploma, you must earn 100 points for QSOs (SWL) with members of the Arctic Radio Club and radio stations located above the Arctic Circle. Five points are awarded for each QSO (SWL). Members of the Arctic Radio Club and radio stations located above the Arctic Circle must make 100 QSOs and upload them to hamlog.online. Repeat QSOs (SWL) are permitted on different HF bands and different modes (one digi, regardless of mode). Radio communications (observations) are counted from March 11, 2025 to March 11, 2026. The diploma is posted on the website hamlog.online. Observers can send applications in the form of an extract from the equipment log to the address: ra9dz@mail.ru