

Самойлович Рудольф Лазаревич

Во льдах Арктики

Поход "Красина" летом 1928 г

**Москва
«Книга по Требованию»**

УДК 82-3
ББК 84-4
Р83

Р83 **Рудольф Лазаревич С.**
Во льдах Арктики: Поход "Красина" летом 1928 г / Самойлович Рудольф Лазаревич – М.:
Книга по Требованию, 2023. – 349 с.

ISBN 978-5-519-84626-4

ISBN 978-5-519-84626-4

© Издание на русском языке, оформление
«YOYO Media», 2023
© Издание на русском языке, оцифровка,
«Книга по Требованию», 2023

Эта книга является репринтом оригинала, который мы создали специально для Вас, используя запатентованные технологии производства репринтных книг и печати по требованию.

Сначала мы отсканировали каждую страницу оригинала этой редкой книги на профессиональном оборудовании. Затем с помощью специально разработанных программ мы произвели очистку изображения от пятен, клякс, перегибов и попытались отбелить и выровнять каждую страницу книги. К сожалению, некоторые страницы нельзя вернуть в изначальное состояние, и если их было трудно читать в оригинале, то даже при цифровой реставрации их невозможно улучшить.

Разумеется, автоматизированная программная обработка репринтных книг — не самое лучшее решение для восстановления текста в его первоизданном виде, однако, наша цель — вернуть читателю точную копию книги, которой может быть несколько веков.

Поэтому мы предупреждаем о возможных погрешностях восстановленного репринтного издания. В издании могут отсутствовать одна или несколько страниц текста, могут встретиться невыводимые пятна и кляксы, надписи на полях или подчеркивания в тексте, нечитаемые фрагменты текста или загибы страниц. Покупать или не покупать подобные издания — решать Вам, мы же делаем все возможное, чтобы редкие и ценные книги, еще недавно утраченные и несправедливо забытые, вновь стали доступными для всех читателей.

ПРЕДИСЛОВИЕ

К ТРЕТЬЕМУ ИЗДАНИЮ.

Предыдущие издания моей книги о походе на „Красине“ в 1928 г. давно разошлись, и книга стала библиографической редкостью. Поэтому я охотно пошел навстречу Редакции изданий Всесоюзного Арктического института, когда она предложила мне переиздать „Во льдах Арктики“. К этому же меня побуждало соображение, что суровая природа полярных стран заставит нас еще неоднократно применять мощный ледокол не только для проводки судов, но и при оказании помощи потерпевшим бедствие арктическим исследователям, когда понадобится учесть и использовать опыт спасательных операций, произведенных за предшествующее время.

Значение описываемого похода вышло далеко за пределы СССР: он получил отклик во всех странах мира, но для Советского Союза важнейшая его роль заключалась в том, что он дал мощный толчок еще большему развитию научно-исследовательской деятельности в наших арктических областях.

В самом деле, уже со следующего года после похода „Красина“ стали в широком масштабе применять ледоколы и ледокольные пароходы не только для проводки судов, шедших Карским морем в устья рр. Оби и Енисея, но и для исследовательских работ в Арктике, а также в целях организации там полярных станций.

Среди рейсов, имевших особо важное значение в деле освоения Советской Арктики, следует отметить походы ледокольных пароходов „Седова“ в 1929 и в 1930 гг. на Землю Франца-Иосифа и Северную Землю, экспедицию на „Русанове“ в 1932 г. на мыс Челюскина и на Северную Землю, ежегодные рейсы „Малыгина“ на Землю Франца-Иосифа. Чрезвычайно важную роль сыграл рейс л/п. „Сибирякова“ Северным морским путем из Архангельска во Владивосток в одну навигацию, послуживший поводом для организации „Управления северного морского пути при Совнарком СССР“, перед которым правительством была поставлена весьма ответственная задача — проложить морской путь от Белого моря до Берингова пролива, оборудовать его и обеспечить безопасность плавания по этому пути.

Что касается самого ледокола „Красин“, то он сыграл выдающуюся роль в Советской Арктике именно в таких условиях, когда любой другой корабль оказывался непригодным и бессильным.

Приведем вкратце несколько примеров.

В декабре 1931 г. на помощь „Малыгину“, севшему на каменистую банку у о. Вайгача, был выслан из Архангельска ледокол „Ленин“. Работа по съемке „Малыгина“, происходившая в полярную ночь, в конце концов была благополучно закончена, и „Малыгин“ вернулся в Архангельск. Однако, при возвращении ледокол „Ленин“, будучи окружен льдами

в бухте Варнека, не мог с малым количеством угля пробиться через льды и был затерт ими. На помощь „Ленину“ 6 февраля был отправлен из Ленинграда ледокол „Красин“ под командой того самого П. А. Пономарева, который был в 1928 г. первым помощником командира на нем. 12 марта „Красину“ удалось с большим трудом, в тяжелом льду продвинуться до о-ва Матвеева, а затем подойти к „Ленину“ и оказать ему помощь. На обратном пути лишь 16—18 мая стали встречаться слабые льды, и 19 мая вечером „Красин“, ведя „Ленина“ на буксире, прибыл в Мурманск.

Другой замечательный поход был совершен на „Красине“ в марте—апреле 1933 г., когда встретилась надобность оказать помощь промышленникам Новой Земли, недостаточно снабженным продовольствием, вследствие неудачных попыток достижения острова поздней осенью обыкновенными судами.

17 марта 1933 г. „Красин“ с начальником экспедиции М. И. Шевелевым и командиром Я. П. Легздиным (также был помощником командира на „Красине“ в 1928 г.), вышел с полным запасом угля и продовольствия на Новую Землю, имея на борту два самолета и аэросани. Уже между 22—24 марта производились грузовые операции в бухте Садовского при помощи собак и аэросаней, здесь же летал самолет-разведчик. Закончив работу на полуострове Адмиралтейства, „Красин“ 26 марта прибыл в Архангельскую губу и после выгрузки здесь был 29 марта в Русской Гавани. 5 апреля ледокол достиг мыса Желания. Отсюда он доставил зимовщиков Русской Гавани на их полярную станцию, зашел затем в Крестовую губу и Маточкин шар, откуда 12 апреля вышел в Мурманск, полностью выполнив порученное ему задание.

Так был завершен впервые в истории Арктики поход в зимнее время на Новую Землю.

Но этим работа „Красина“ в ту зиму не закончилась. Из Мурманска он направился на Шпицберген, где оказал значительную помощь при спасении севшего там на камень „Малыгина“.

Наконец, в навигацию 1933 г. „Красин“ проделал выдающуюся работу при проводке судов в Карское море и каравана судов, проведенных им впервые в устье реки Лены. На обратном пути „Красин“ помог „Сибирякову“ выбраться из льда, в котором последний был зажат.

Мы видим, таким образом, что идея применения ледокола для плаваний в самых тяжелых условиях Северного Ледовитого моря целиком себя оправдала. Всякий раз, когда создается угрожающее положение, „Красин“, как испытанный боец, устремляется в самые опасные места, руководимый непреклонной волей человека.

Когда я пишу эти строки, „Красин“ снова готовится к трудному походу: он идет на помощь О. Ю. Шмидту и участникам экспедиции на „Челюскине“, раздавленном льдами в Чукотском море. Не подлежит сомнению, что и с этой задачей экспедиция на „Красине“ справится до конца.

Всесоюзный Арктический институт.

Март 1934 г.

Ленинград

ПРЕДИСЛОВИЕ

К ПЕРВОМУ И ВТОРОМУ ИЗДАНИЯМ.

Летом 1928 г. во льдах Арктики произошла катастрофа, которая надолго приковала к себе всеобщее внимание. Десятки спасательных экспедиций шести стран работали для оказания помощи участникам экспедиции на дирижабле „Италия“, и СССР был одним из первых, взявшийся за работу в этом направлении. На поиски итальянской экспедиции, а также Руала Амундсена и его спутников, были отправлены четыре советских корабля: „Персей“, „Малыгин“, „Красин“ и „Седов“, из коих на долю „Красина“ выпало великое счастье вырвать у смерти семь человек.

В предлагаемой читателю книге я, как один из участников похода на „Красине“, сделал попытку с возможной полнотой и объективностью описать деятельность этой экспедиции.

Я испытывал не мало сомнений, прежде чем взяться за перо, считая, что для изображения имевших место событий нужны были бы большие талант и умение. Думая, тем не менее, что наш поход заслуживает того, чтобы была изложена история его на основании достоверного материала, я решился написать эту книгу, отчасти пользуясь подлинными документами, частью полагаясь на воспоминания о том, что я лично видел и чему был свидетелем.

Попытка итальянской экспедиции приоткрыть завесу над тайнами полярной природы стоила семнадцать человеческих жизней. Среди погибших шведский молодой ученый Финн Мальмгрен, физик, профессор Понтремоли, Помелла, Алессандрини, Лаго, Ардуино, Чиакко и Каратти были участниками экспедиции на дирижабле; великий полярный исследователь — Руал Амундсен и его мужественные спутники Гильбо, Дидриксен, де-Кювервилль, Валет и Брази отдали свою жизнь, вылетев на помощь итальянской экспедиции, и, наконец, итальянские летчики Пенцо, Крозио и Делла Като разбились при возвращении со Шпицбергена на родину. Эти 17 человек, принадлежавшие к четырем разным национальностям, различны были также по своему удельному весу в жизни и в науке, но все они пожертвовали собою ради спасения других и во имя прогресса человечества.

С глубоким благоговением перед самопожертвованием этих людей, склонив голову перед их героизмом, я позволяю себе посвятить свой скромный труд памяти этих семнадцати погибших.

Умберто Нобиле любезно прислал мне для моей книги описание катастрофы дирижабля „Италия“, изложение обстоятельств, побудивших его улететь с Лундборгом, а также карту полетов итальянской экспедиции. Пользуюсь случаем, чтобы выразить ему за это мою искреннюю благодарность.

Значительная часть фотоснимков, помещенных в этой книге, была произведена доцентом д-ром А. Хулем. За предоставление их выражаю ему сердечную признательность.

КНИГИ ТОГО ЖЕ АВТОРА О ПОХОДЕ „КРАСИНА“

Издания на русском языке:

САМОЙЛОВИЧ, Р. Л.

Первый поход „Красина“. С предисл. Ораса. Изд-во „Осоавиахим“. М. 1928, (30) с портр., Союз Осоавиахим СССР и Осоавиахим РСФСР.

Переведено на грузинский язык.

САМОЙЛОВИЧ, Р. Л.

Спасательная экспедиция на ледоколе „Красин“. Журн. „Наши достижения“, М.—Л., 1929, № 1, (165—178), 1 рис. в тексте.

САМОЙЛОВИЧ, Р. Л.

Во льдах Арктики. Поход „Красина“ летом 1928 года, с 4 картами и 54 рис. в тексте. Л., „Прибой“, 1930, (360), с 5-ю вкл. лист., 1 портрет и 4 карт. в 2 краски.

Поход „Красина“. Сборник статей участников экспедиции. Под ред. Р. Л. Самойловича, М.—Л., Изд. „Земля и фабрика“, 1930, (243), 9-ю вкл. лист., иллюстр., портр., карт., и план.

САМОЙЛОВИЧ, Р. Л.

Поход „Красина“. Труды Инст. по изуч. Севера, Л., 1931, вып. 50, (3—16), с нем. рез. (17—20).

Научные работы экспедиции на „Красине“ в 1928 г. Под ред. Р. Л. Самойловича, Гос. Научно-Техн. изд-во, М.—Л., 1931, (178), рис. и фот. в тексте. (Труды Инст. по Изуч. Севера. вып. 50).

Издания на иностранных языках:

SAMOLOWITSCH, R.

S.O.S. in der Arktis. Die Rettungsexpedition des „Krassin“. 4-te Auflage. Berlin. „Union“-Deutsche Verlagsgesellschaft, 1930. (410). 53 Abb. und 4 Kartenskizzen.

SAMOJLOVIČ, R. L. Profesor.

S.O.S. od severního polu. Záchranná expedice „Krásina“. Přeložil Josef Dýma, 1930. Nakl. „Pokrok“. Praze. (288 + 2).

SAMOYLOVIC, R.

S.O.S. nel mare Artico. La spedizione di Soccorso del „Krassin“. Traduzione autorizzata con 50 ill. fotogr. inedite. Ottawa edizione R. Bemporad & figlio—Editori—Firenze, 1930. (292 + VI).

SAMOILOVITCH, R.

S.O.S. dans l'Arctique. Le „Krassine“ au secours de „l'Italia“. Préface de M. le Commandant Charcot, Membre de l'Institut. Paris. Soc. d'éditions Géogr., marit. et colon., 1931. (XVI + 265), 16 ill., 3 cartes.

Г Л А В А П Е Р В А Я

*ПЛАНЫ НОБИЛЕ. — ТРЕВОЖНЫЕ ДНИ. — КОМИТЕТ ПОМОЩИ
ИТАЛЬЯНСКОЙ ЭКСПЕДИЦИИ. — РАДИО-ЛЮБИТЕЛЬ ШМИДТ. —
ОТПРАВКА „МАЛЫГИНА“. — ПОСТАНОВЛЕНИЕ О ПОСЫЛКЕ
„КРАСИНА“*

Экспедиция Нобиле в Арктику представляла высокий интерес не только потому, что в качестве транспортного средства, как и в 1926 г. на „Норвегии“, снова был применен воздушный корабль, но, главным образом, вследствие того, что экспедиция должна была выполнить весьма обширную программу по исследованию Арктики. Понятно поэтому, с каким напряженным вниманием у нас следили за полетами Нобиле.

Корабль, сконструированный и построенный под руководством Нобиле, я считал не вполне подходящим для арктических полетов. Ни в какой мере не причисляя себя к знатокам летного дела, однако, я предвидел величайшую опасность для дирижабля полужесткой системы в возможности обледенения оболочки, что могло привести к отяжелению корабля, прорыву оболочки, а значит, и к потере газа. С другой стороны, мне казалась недостаточной и мощность моторов при той силе ветра, которая нередко бывает в Арктике; я полагал также, что гондола дирижабля слишком мала для производства наблюдений и пр. Но вместе с тем, признавая полет на дирижабле крайне рискованным, я думал, что, в случае удачи, экспедиция Нобиле может дать весьма интересные результаты.

Когда 25 мая прекратились радиogramмы с дирижабля „Италия“, я, естественно, был крайне этим обеспокоен. Конечно, могла случиться непредвиденная порча радиоаппарата, — хотелось так думать, — однако, мысль возвращалась к тем многочисленным опасностям, которым подвергался дирижабль в Арктике.

Прошли дни 26 и 27 мая, — все еще не было никаких сведений с „Италии“, и на душе становилось тревожнее.

Наступило, наконец, утро 28 мая. Я лихорадочно просматривал газеты: „Италия“ молчала. Стало очевидным, что с экспедицией случилось несчастье.

Не подлежало сомнению, что помощь, если она вообще была возможна, следовало подать в самом спешном порядке. Но кем она могла быть организована? На этот вопрос было нетрудно ответить. В европейском секторе Арктики имеется несколько стран, которые по своему географическому положению тесно связаны с полярными областями, — это СССР, Норвегия и, отчасти, Швеция. В то время мне еще было неизвестно, предполагалась ли организация помощи в этих странах, но я знал, что среди наших исследователей есть не мало лиц, которые могли бы оказаться крайне полезными в этом деле. С другой стороны, только СССР обладал мощными ледоколами и пароходами ледокольного типа.

Я живо припоминаю свою встречу с Умберто Нобиле в Берлине в марте 1928 г. В отеле, сидя в мягких креслах, имея перед собою карты полярных областей, обсуждали мы с ним план его будущих полетов. Как я мог заключить из его слов, Нобиле интересовался главным образом полетом на Северную Землю (прежде Землю Николая II); я поделился с ним всеми подробностями об открытии этой Земли Вилькицким и указал ему всю, имеющуюся об этой Земле литературу, которая появилась преимущественно на русском языке.

У Нобиле имелось по крайней мере тогда твердое намерение, спустить с воздушного корабля на этот мало исследованный остров небольшую группу участников экспедиции.

Мне, однако, казался этот план Нобиле не только весьма рискованным, но и неисполнимым, и я убедительно советовал ему не приводить своего намерения в исполнение.

И, действительно, техника спуска людей с воздушного корабля, находящегося в полете, была еще совершенно неизведанной областью. Правда, инженер Трояни в Италии уже произвел такого рода опыт, а именно: он был спущен на воду в специальной лодке, но и это было сопряжено с очень большими трудностями. На Северную Землю в апреле пришлось бы спускать людей либо на землю, либо на лед, и это обстоятельство значительно затруднило бы посадку. Но если даже допустить счастливый спуск людей и снаряжения, то тем не были бы еще исчерпаны все трудности дела; напротив, они только после того и начались бы. Взять людей обратно на борт дирижабля было бы задачей

значительно более рискованной и трудной, чем спустить их. И еще большой вопрос, удалось ли бы вообще найти людей, оставленных на снежном покрове земли или льда: это в особенности важный вопрос.

Но если не удалось бы взять спущенных людей опять на борт, то их жизнь оказалась бы в серьезной опасности. Им пришлось бы тогда разрешить трудную задачу — продвижения от Северной Земли — к тому же без собак — на Таймырский п-ов и оттуда к Таймырскому озеру, т. е. им пришлось бы пройти расстояние в несколько сот километров. Но и у Таймырского озера не всегда встречаются кочующие ненцы, поэтому не исключалась возможность, что им пришлось бы проделать пешком еще и далекий путь от Таймырского озера. Вполне понятно, что оставленная на Северной Земле, плохо снабженная всем необходимым, кучка людей, без собак и без крепкой обуви, едва ли смогла бы справиться со всеми трудностями такого пути.

Я высказал Нобиле все эти соображения, но мне показалось тогда — и это подтвердилось позднее, что его трудно было заставить отказаться от раз принятого решения. В общем же, я вынес впечатление, что Нобиле тогда еще не имел окончательно проработанного плана, а возможно, что он не желал открывать своих карт перед полетом.

Нобиле чрезвычайно интересовался также населенными пунктами Новой Земли и северосибирского побережья. И я послал ему карту Новой Земли, составленную на основании данных моей последней экспедиции, и карту северной Азии.

Когда наша беседа была закончена, я обратил внимание на окружающую нас обстановку и мне показалось довольно своеобразным, что мы — в вестибюле одного из элегантных отелей, среди туристов, купцов и всякого рода праздношатающихся, — обсуждали вопросы такого большого научного значения и маршрут предстоявших полетов „Италии“. Вскоре после того я распрощался с Нобиле.

Симпатичное впечатление, которое произвел на меня итальянец при моей первой встрече с ним, не изменилось и впоследствии, несмотря на события, развернувшиеся вскоре после того.

Что касается общего плана действий, то, очевидно, Нобиле уже тогда намеревался произвести несколько полетов и избрать Кингсбей на Шпицбергене базой для них. Это намерение без сомнения должно было быть приветствуемо, так как оно обеспечило бы проведение планомерного и

систематического исследования громадных пространств полярной области. К сожалению, как известно, условия для проведения в жизнь всех его обширных планов сложились не очень благоприятно.

Результаты полетов „Норвегии“ и „Италии“ выяснили, что воздушные корабли полужесткого типа с моторами общей мощностью в 750 л. с. для полетов в Арктике мало пригодны.

Когда газеты и 28 мая не принесли никаких определенных сообщений о судьбе „Италии“, мною овладело беспокойство.

Не раздумывая долго, я просил соединить свой телефон с Москвой и вызвать к телефону Е. П. Воронова, заведующего отделом научных учреждений при Совнаркомe СССР. С этим отделом наш Институт по изучению Севера был тесно связан по своей работе. В телефонном разговоре я указывал на совершенную необходимость организовать помощь экспедиции нашими научными силами, используя один из мощных ледоколов, находящихся в нашем распоряжении. Е. П. Воронов просил меня переговорить по этому поводу с итальянским консулом и организовать специальную комиссию из компетентных лиц.

В тот же день я встретился с итальянским консулом Спано в Ленинградском отделении комиссариата иностранных дел.

Я указал Спано, что с его земляками произошло на далеком севере большое несчастье и что единственным способом оказать им реальную помощь — является посылка туда спасательной экспедиции на ледоколе или ледокольном пароходе, в зависимости от того, куда именно направить эту экспедицию. Спано был мне чрезвычайно признателен и обещал дать о моем предложении подробную телеграмму своему правительству в Рим.

В Ленинграде была организована небольшая комиссия в составе В. Ю. Визе, А. Г. Воробьева, А. М. Лаврова и меня. Немногочисленность ее объясняется тем, что большинство наших исследователей в это время года были озабочены подготовкой к летним работам, а многих уже не было в Ленинграде.

В то же время в Москве, уже 29 мая утром, президиум Осоавиахима оповестил по радио Европейский и Азиатский север Союза о необходимости войти в связь с экипажем дирижабля „Италия“ и, в случае возможности, оказать ему содействие и помощь.

В тот же день комиссия по большим советским перелетам Осоавиахима СССР созвала экстренное совещание, на кото-

рое пригласила ряд научных деятелей, известных своими исследованиями в Арктике, и специалистов по воздухоплаванию и метеорологии.

На этом совещании были с большой подробностью освещены метеорологические условия, при которых могла произойти авария дирижабля. Однако, отсутствие точных сведений о месте и обстоятельствах катастрофы лишило комиссию возможности точно фиксировать место поисков дирижабля. Приходилось говорить об огромном районе арктической области между Новой Землей и Свальбардом, для исследования которого недостаточна была бы мобилизация всех ледоколов, имеющихся в наших портах. Надо было ограничить зону поисков и, с другой стороны, наметить, какие именно суда могут быть посланы на помощь. Собрание не имело в своем распоряжении точных сведений о готовности к плаванию судов, в частности, являлась сомнительной возможность использования „Седова“, так как неизвестно было, сколько продолжится его ремонт. Поэтому в срочном порядке была организована рабочая пятерка, под председательством И. Р. Грозы; ей было поручено уточнить место поисков экипажа и те средства, которыми может располагать помощь экипажу дирижабля. На заседании комиссии 29 мая было признано необходимым организовать при Осоавиахиме Комитет помощи дирижаблю „Италия“, и это решение в тот же день получило санкцию президиума Осоавиахима СССР.

Следует помнить, что тогда еще не было решительно никаких сведений о местонахождении дирижабля. Поэтому лишь на основании теоретических выкладок пятерка пришла к выводу, что наиболее вероятным местом нахождения экипажа следует считать район Земли Франца-Иосифа и все пространство Северного Полярного моря между этой Землей и Свальбардом. Не исключалась, впрочем, возможность нахождения дирижабля и вне этого весьма обширного района.

Поиски в этом районе были чрезвычайно затруднены вследствие того, что кромка полярных льдов в это время года располагается южнее 75° , как это можно было видеть по схемам, составляемым ежегодно Датским метеорологическим институтом. В связи с этим стал вопрос о немедленной посылке в этот район пароходов ледокольного типа. Однако, дело усложнялось тем, что суда „Таймыр“, „Седов“ и „Малыгин“, стоявшие в Архангельске, находились в ремонте. Только судно „Персей“ Пловучего морского института было готово к плаванию.

„Персей“ — обыкновенный деревянный корабль, укрепленный в носовой части дубовой обшивкой бортов. Мощность паровой машины всего 250 л. с. Само собой разумеется, что такое судно было совершенно непригодно для активного плавания во льдах, т. е. для форсирования льдов. С другой стороны, без ледокольной базы невозможно было принимать каких-либо воздушных операций.

Тем временем Ленинградская комиссия помощи при советской группе Международного общества „Аэроарктик“¹ также энергично продолжала свои работы и телеграфировала в Москву о безусловной необходимости передачи руководства спасательной экспедицией опытному полярному исследователю, рекомендуя на этот пост одного из видных сотрудников Главного Гидрографического управления.

2 июня в Москве было созвано второе совещание Комитета помощи под председательством И. С. Уншлихта с участием С. С. Каменева. Был прежде всего решен вопрос о „Персее“. Этому кораблю решили поручить работу по обследованию морской зоны между Землей Франца-Иосифа и Новой Землей, опрос всех промысловых судов и сбор сведений о возможных признаках пребывания экспедиции. Одновременно „Персей“ должен был служить связью между другими посылавшимися судами. Используя „Таймыр“, предполагалось осветить район между 30 и 40 меридианами, примерно, до 78° с. ш.

Комитету помощи удалось к этому времени установить связь с базисным кораблем итальянской экспедиции „Читта ди Милано“, и от него получить сведения о длине волн, на которой работают этот корабль и дирижабль „Италия“. Как выяснилось, коротковолновая установка Нобиле работала на волне 30—35 м.

К этому времени уже весь культурный мир с тревогой следил за судьбой итальянской экспедиции. Сотни радиостанций, десятки тысяч радиолюбителей напряженно прислушивались к радиосигналам с дирижабля „Италия“. Тщетно... Суровая Арктика хранила свою тайну. Как вдруг Комитетом была получена телеграмма, что радиолюбителем Шмидтом в одном из самых глухих уголков СССР, в селе Вознесенье-Вохма Северного края, были приняты сигналы радио на иностранном языке.

Это было 3 июня в 19 ч. 30 м. Были приняты следующие слова:

¹ Международное общество для изучения Арктики при помощи воздушных аппаратов.