

Северный полюс взят большевиками!

СТЯГ СССР НА СЕВЕРНОМ ПОЛЮСЕ

Великий воздушный поход большевиков на Северный полюс увенчался блестящим успехом. Флагманский корабль — вождь орлиной стаи — полярной воздушной эскадрильи — уже опустился в районе Северного полюса. Остальные воздушные корабли подтягиваются к цели. Здесь, на этой недоступной точке земного шара, будут воздвигнуты три великих полотноща: с портретом вождя трудящегося человечества товарища Сталина, с великим и гордым символом Советского государства — серпом и молотом и с голубым вымпелом бесстрашных разведчиков арктических пространств!

Стяг СССР на безмолвных льдах Северного полюса, на недостижимой таинственной точке нашей планеты — это звучит гордо и волнует. Полюс взят нами! Покорен сынами социалистической страны! Эта прекрасная весть прозвучит на весь мир как новое ярчайшее проявление гениального созидательного гения советского народа.

Наши несравненные летчики, отважные соколы, совершили во имя науки новый чудесный подвиг. Сколько отваги и точного расчета, сколько бесстрашия и великодушного летного мастерства! Не найдется в мире таких пилотов, как Михаил Водопьянов и его товарищи.

Но большевики прилетели на Северный полюс не для того, чтобы установить мировой рекорд, как бы он ни был заманчив. Их влекло другое. Только освоившееся от капиталистических пут человечество сможет до конца выработать великую миссию полного подчинения природы интересам человека. Об этом мечтали лучшие умы прошлого, философы, поэты, ученые. Об этом будущем, когда человек будет подчинил господствовать природе, ее скрутилкой и инженером, прекрасно говорит готтески Фауст. Но это оказалось под силу только социалистическому обществу. Советские люди воплощают в явь грезы человечества о его всемогуществе над стихиями.

Из кабины советской многомоторной металлической машины высадилось на полюс одиннадцать человек. Это не кучка искателей славы, не охотники за сенсацией. Из кабины самолета вышли на полярную дальность одиннадцать большевиков, одиннадцать смелых патриотов, одиннадцать в такой же мере смелых, как и беззаветных советских людей, выполняющих задание своей родины. Здесь — академик-математик Отто Юльевич Шмидт, группа славных представителей советского ученого мира, радисты, полярники. Четверо из них останутся здесь, на Северном полюсе. Это будет первая в мире полярная зимовка на географической точке, вокруг которой вращается наша планета. Советские люди будут жить на Северном полюсе. Они будут жить здесь для научных работ и наблюдений, которые нужны всему человечеству.

Советские воздушные корабли летят на Север. Они прокладывают новую воздушную магистраль между двумя полушариями. Ими движет великая животворящая сила социализма. За их полетом с радостным волнением и любовью следят посланцы их родной великой Сталин, Кремлевский штаб социалистического общества. Как это похоже по своему замечательному стилю, по своей организованности и коллективности порыва, на те отдельные вылазки, которые предпринимали для открытия Северного полюса многие отважные исследователи-путешественники буржуазного общества. Вспомним трагический полет на Северный полюс скандинава Андра. Вспомним «одиночные» путешествия других исследователей, часто предоставленных самим себе, лишенных поддержки и помощи и гибнущих в суровом молчании Арктики. Нет, старому миру не под силу такие грандиозные научно-исследовательские экспедиции, и наша страна — страна передового человечества — по праву взяла в свои руки эту задачу!

Советские воздушные корабли, летя на Север, раскрывают новые горизонты перед наукой. Авиация фашистских государств знает другие маршруты — кровавые маршруты истребления цветущих стран, варварских убийств женщин и детей. Когда происходила великая человеческая эпопея, берлинские листки предсказали неудачу нашей авиации. Фашистская гадина приняла затем подлость хвост. Да, такие полеты их авиации недоступны. Вот, сметать с лица земли мирные деревушки и города — на это они мастера, истопленные фашистские каннибалы!

Полюс взят нами — большевиками. Это — подвиг беспрецедентного величия. Какой замечательной непоколебимой верой в свои силы, в свои машины, в свое дело надо было обладать, чтобы совершить его! Вместе с вестью о возвращении советских людей на Северном полюсе еще раз громко и победно прозвучат по всему миру простые и большие слова: социализм — большевики — СССР — Сталин!

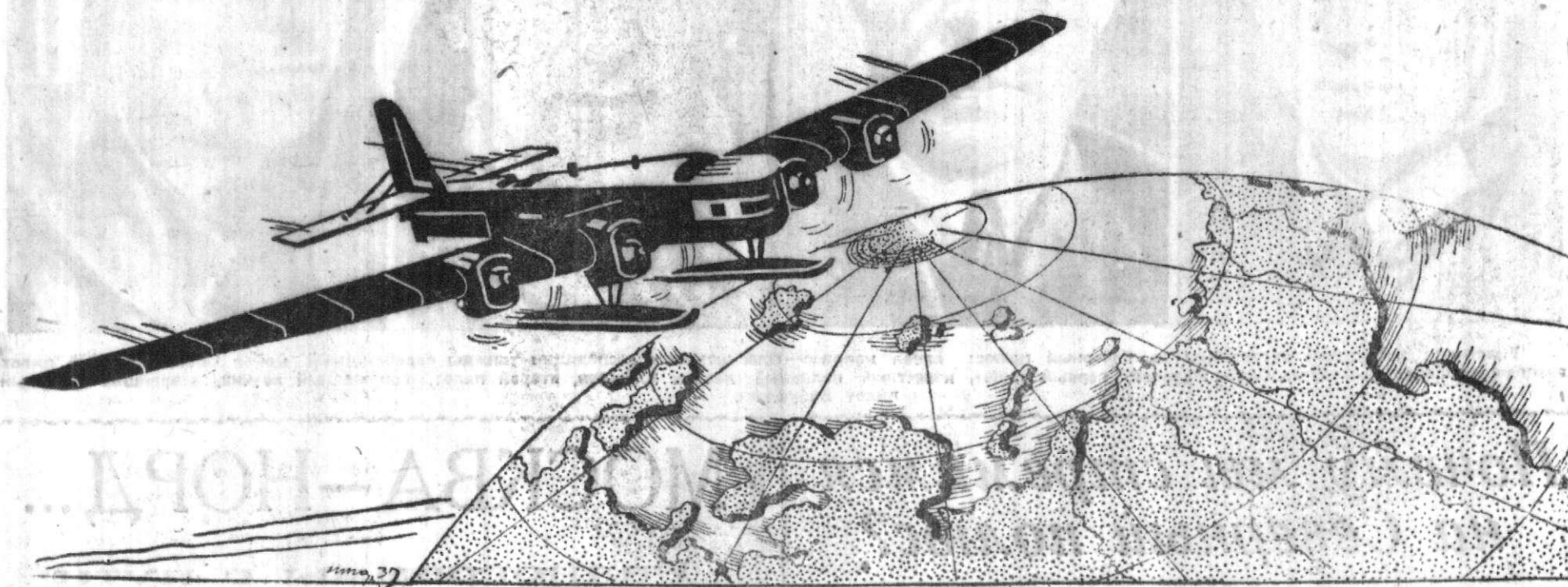
23
МАЯ,
ВОСКРЕСЕНЬЕ,
1937 г.

СОВЕТСКАЯ СИБИРЬ

ОРГАН ЗАПСИБКРАЙКОМА ВКП(б), КРАИСПОЛКОМА, КРАИСЕВПРОФА И НОВОСИБИРСКОГО ГОРКОМА ВКП(б)

ПРОЛЕТАРИИ ВСЕХ СТРАН, СОЕДИНЯЙТЕСЬ!

№ 117 (5281)
ВОСЬМАНАДЦАТЫЙ
ГОД ИЗДАНИЯ
НОВОСИБИРСК,
СОВЕТСКАЯ, 6.
10 КОПЕЕК



ЦК ВКП(б)—товарищу И. В. СТАЛИНУ Совнарком СССР—товарищу В. М. МОЛотову

Сообщаем полученную через радиостанцию острова Джисон радиотелеграмму: «Москва, Главсевморпуть Янсон, Бергавинов. Остров Рудольфа Шведлеву.

В 11 час. 10 мин. самолет «СССР Н-170» под управлением Водопьянова, Бабушкина, Сидрина, старшего механика Бассейна пролетел над Северным полюсом.

Для страховки прошли еще несколько дальше. Затем Водопьянов снизился с 1.750 метров до 200, пролив сплошную облачность, стал искать льдину для посадки и устройства научной станции.

В 11 час. 33 мин. Водопьянов блестяще совершил посадку. К сожалению, при отправке телеграммы о достижении полюса внезапно произошло короткое замыкание. Выбыл утюг радиации, прекратилась радиосвязь, возобновившаяся только сейчас после установки ради на новой полярной станции. Льдина, на

которой мы остановились, расположена, примерно, в 20 километрах за полюсом по ту сторону и несколько на запад от меридиана Рудольфа. Положение уточним. Льдина вполне годится для научной станции, остающейся в дрейфе в центре полярного бассейна. Здесь можно сделать прекрасный аэродром для приемы остальных самолетов с грузом станции.

Чувствуем, что перерывом связи невольно причинили вам много беспокойства. Очень жалею. Сердечный привет.

Прошу доложить партии и правительству о выполнении первой части задания. Начальник экспедиции ШМИДТ.

И. о. начальника Главсевморпути — Н. ЯНСОН.

Начальник политуправления — С. БЕРГАВИНОВ.

СТАРТ ВОЗДУШНОЙ ЭКСПЕДИЦИИ НА ПОЛЮС

Воздушная экспедиция на Северный полюс готовилась долго. Тщательно подбирались люди, материальная часть, снаряжение. Для экспедиции были выделены четыре тяжелых четырехмоторных самолета «АНТ-6» и двухмоторный воздушный корабль «АНТ-7». Завод им. Горьбунова переоборудовал и приспособил эти самолеты для длительного полета в сложных условиях высоких широт Арктики, а завод им. Фрунзе собрал для них авиамоторы.

По плану первым должен был вылететь двухмоторный самолет, управляемый летчиком П. Г. Головиным, а за ним — тяжелые воздушные корабли, пилотируемые Героями Советского Союза М. В. Водопьяновым и В. С. Молоковым и известными полярными летчиками А. Д. Алексеевым и Н. П. Мазурком.

Вылет Головина был назначен на 10 марта. Но погода мешала ему начать арктический перелет: то мощные циклоны надвигались с севера, пересекая траекторию его маршрута, то сплошной туман окутывал столицу. Основной отряд воздушной экспедиции в составе четырех тяжелых кораблей должен был вылететь 15 марта. К этому времени весь ее летный состав уже закончил специальную тренировку, но старт не состоялся. На московских аэродромах появились прогалины, а на трассе перелета был снеговой. Пролет еще несколько дней и аэродромы в Москве совершенно испортились. Прекратились даже рейсовые полеты на линиях гражданского воздушного флота.

Начальник экспедиции академик О. Ю. Шмидт созвал у себя специальное совещание, на котором было решено изменить первоначальный маршрут беспосадочного полета из Москвы в Нарьян-Мар и отправиться из Москвы в Архангельск. Срочно был запрошен Архангельск — не может ли он принять самолеты на колесах, так как старт в столице на льдах невозможен. Архангельск ответил, что не только на колесах, но и на лыжах принять самолеты не сможет: сухотный аэродром у них нет, а на льду Северный Двина уже появилась вода. Тогда было дано задание найти в районе Архангельска подходящее место для посадки тяжелых самолетов. Через два дня был получен ответ: аэродром найден вблизи Холмогор, в 70 километрах от Архангельска.

21 марта академик О. Ю. Шмидт созвал второе совещание, на котором присутствовали члены экспедиции, виднейшие полярники и метеорологи. На этом совещании был окончательно решен вопрос о вылете 22 марта, и в тот же вечер было дано распоряжение поставить тяжелые корабли на колеса, а лыжи отправить в Архангельск поездом.

Всю ночь на Центральном аэродроме им. Фрунзе шла напряженная ра-

бота. Когда расселся предрассветный туман, тяжелые воздушные корабли уже стояли на колесах.

В шестом часу утра 22 марта на Центральном аэродроме им. Фрунзе стали сажаться участники воздушной экспедиции на Северный полюс. Утро было хмурое, неприветливое. Шел мокрый снег. Летчики с тревогой подглядывали на серые, низко нависшие над столицей облака и думали, что и сегодня они опять останутся в Москве. Особенно недоволен был этим обстоятельством О. Ю. Шмидт, но он ничем не выдал своего волнения.

В восьмом часу утра на аэродроме были в полном сборе все участники экспедиции. Сюда же прибыли их родные и близкие, работники Главсевморпути, представители гражданского и военного воздушного флота, а также заводы, принимавшие участие в оборудовании самолетов и в снаряжении экспедиции.

В 9 часов 30 минут, по распоряжению начальника экспедиции, взлет старт самолет «СССР Н-166», управляемый летчиком Головиным. Корабль плавно оторвался от земли и лег на курс Москва — Архангельск.

Через час после старта с борта самолета «СССР Н-166» была получена радиотелеграмма. Летчик Головин сообщил весьма неутешительные сведения о погоде. На трассе сильный, порывистый юго-западный ветер, местами — снегопад и дождь, местами — туман. Самолет кидает из стороны в сторону. Имеется большая опасность обледенения. Также же сведения были получены и в Центральном институте погоды.

В 11 часов в небольшой комнате дежурного метеоролога собрался совет. Присутствуют: академик О. Ю. Шмидт, его заместитель по экспедиции М. И. Шелев, Герой Советского Союза М. В. Водопьянов, флагштурман экспедиции майор И. Т. Спирин и крупнейшие советские метеорологи. На столе у дежурного лежит карта советского Заполярья, исчерпанная условными знаками. Академик О. Ю. Шмидт, склонившись над ней, внимательно выслушивает метеоролога. Прогноз погоды не обещает ничего хорошего.

Если экспедиция не сможет вылететь через час — полтора, то ей придется задержаться в Москве на продолжительное время, так как с юга на столицу быстро надвигается мощный циклон. — таково окончательное заключение метеорологов.

— Я думаю, что мы сможем без посадки долететь до Архангельска, погода нам не помешает. — скороговоркой бросил Водопьянов. Отто Юльевич кивнул головой, согласился с ним и тут же отдал распоряжение подготовить самолеты к старту.

Они за другим заводятся моторы всех четырех тяжелых кораблей. Бешено вращаются пропеллеры. Стартовая команда выбивает из-под колес самолета тормозные колодки. Кинооператоры и фотокорреспонденты спешат запечатлеть на пленку теплые товарищеские проводы.

Последние дружеские рукопожатия. Прибывший на аэродром заместитель председателя Совнаркома СССР, председатель Комиссии советского контроля тов. Н. К. Антипов передает напутственный привет отважным участникам экспедиции, готовой в далекий арктический рейс.

Флагманский корабль «СССР Н-170» рулит на старт. Яркогоранжевая гигантская птица вздрагивает от неровной поверхности поля, делая небольшой разворот у стартовой площадки. Вот она (Окончание на 2-й стр.).

ОТКРЫЛАСЬ ДЕНАДА УЗБЕКСКОГО ИСКУССТВА В МОСКВЕ

На спектакле «Гюльсара» присутствовали товарищи Сталин, Молотов, Калинин, Чубарь, Антипов, Буденный, Икрамов

21 мая вечером в Москве открылась денатура узбекского искусства. В этот день на сцене филиала Государственного академического большого театра Союза ССР была показана музыкальная драма Яшер-Нугманова и Музаффар Мухамедова «Гюльсара» в постановке Узбекского государственного музыкального театра.

Перед началом спектакля симфонический оркестр исполнил увертюру, сочиненную композитором народным артистом РСФСР и АЗССР Р. М. Газизов на основе узбекского фольклора.

Этот фольклор собран заслуженным артистом Узбекистана Тохтамысом Джалиловым и записан молодым композитором Талиб Садиковым.

Напряженное развитие действия, замечательные, насыщенные жизнью, массовые сцены, красочное оформление постановки, мелодии, в основе которых лежит народное творчество. — все это определило большой успех спектакля «Гюльсара». Шумными рукоплесканиями сопровождалось появление на сцене певцов, акробатов и танцоров в первой картине, финалом которой явилась чудесная пляска девушки-танцовщицы.

Особенно хороши в спектакле два последних акта. Полный драматического напряжения третий акт построен на арках Гюльсары (засл. артистка Узбекистана Халима Насырова). Айсары (артистка Лютфи-Ханум Сарымсакова) и Катыра (артист Кари Закиров). Эти арки, а также печальные песни Гюльсары, оплакивающей мать, представляющей собой ярчайшие образцы узбекского народного творчества.

Спектакль заканчивается захватывающими, темпераментными плясками и песнями, посвященными сиюминутной парадии, и финальным хором, славящим великую сталинскую эпоху.

Присутствовавшие на спектакле товарищи Сталин, Молотов, Калинин, Чубарь, Антипов, Буденный, Икрамов горячо аплодировали артистам вместе со всеми зрителями, среди которых были виднейшие мастера искусства столицы. Особый успех вышел на долю Халимы Насыровой и Лютфи-Ханум Сарымсаковой.

По окончании спектакля в зале долго не стихали овации. (ТАСС).

25 МАЯ ТОРЖЕСТВЕННОЕ ОТКРЫТИЕ СОВЕТСКОГО ПАВИЛЬОНА НА ПАРИЖСКОЙ ВЫСТАВКЕ

ПАРИЖ, 21 мая (ТАСС). Вчера в беседе с корреспондентом ТАСС генеральный комиссар советской части международной парижской выставки И. Н. Мельяук заявил, что советский павильон будет открыт точно к установленному сроку — 25 мая. На торжественное открытие советского павильона приглашено 1.500 человек. Возможно, что в тот же день советский павильон будет открыт для публики.

НА ФРОНТАХ В ИСПАНИИ

(ПО ТЕЛЕГРАММАМ ТАСС)
Северный фронт

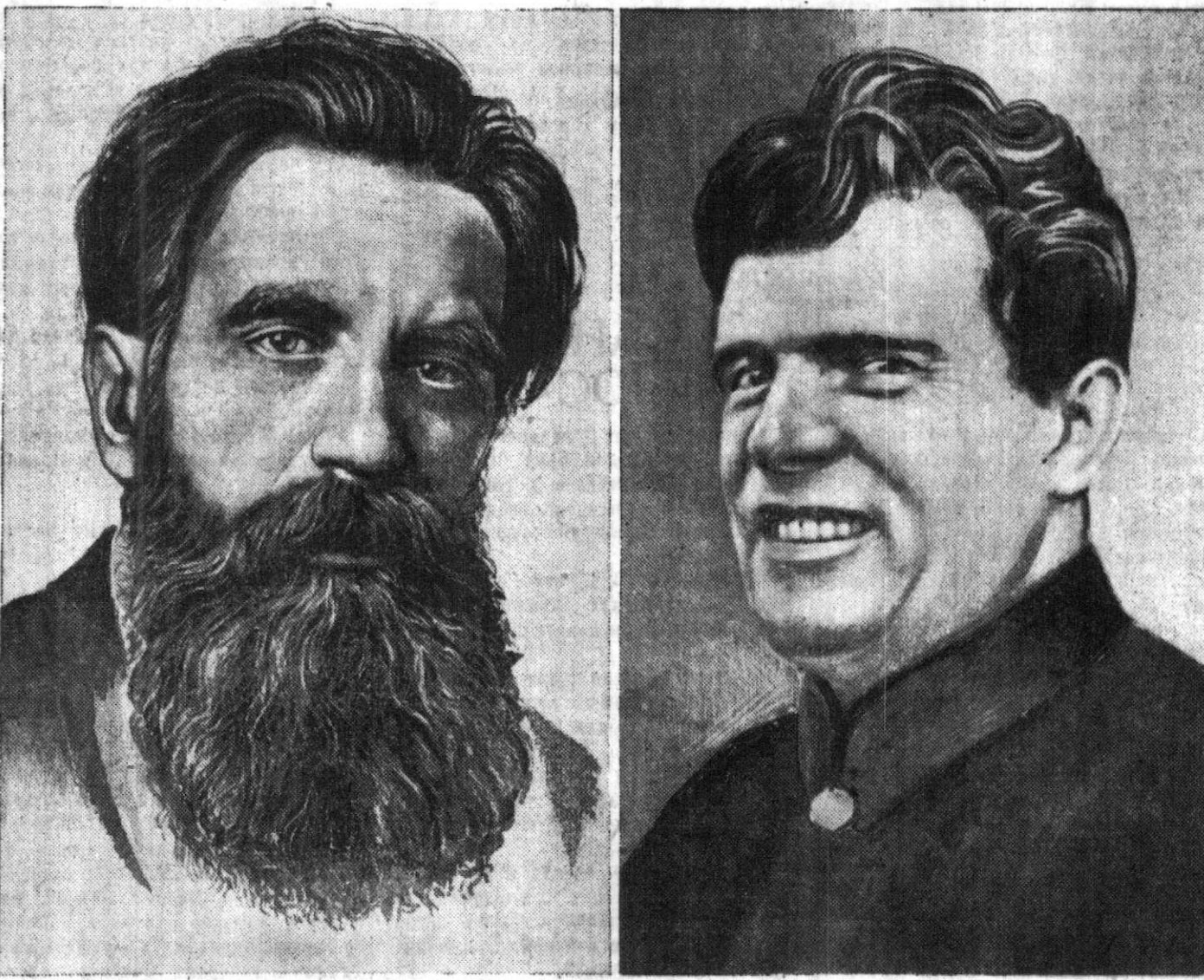
20 мая у подступов к городу Мунгья (к северо-востоку от Бильбао) шли ожесточенные бои. Правительственные войска неоднократно отбывали атаки интервентов и митейников, переходили в контратаку и отбрасывали противника. В конце концов не выдержав напора республиканцев, митейники обратились в бегство. Боевые три пулемета и сотни гранат. После поражения под Мунгией митейники сосредоточили силы на участке береговой полосы к северу от Мунгья, пытались удержать во фланг республиканцев, проорвать фронт и окружить Мунгию. Однако и эта попытка потерпела крах. Получив отпор, митейники вынуждены были отступить в полном беспорядке. На участке Мунгья к республиканцам перешел солдат на «Испанской фаланге». Он рассказывает, что все штабные и командные должности в армии митейников на этом фронте заняты германскими и итальянскими офицерами и что этим замучены не только солдаты, но и офицеры-испанцы, находящиеся на службе у фашистов.

В районе Олидо республиканские батареи заставляют замолчать артиллерию митейников. Республиканцы подвергли артиллерийскому обстрелу ряд позиций противника.

В провинции Леон продолжается продвижение республиканских войск. Республиканцы отбрасывают укрепления митейников. Атаки митейников на республиканские позиции были отбиты. Митейники потеряли свыше двухсот человек. На поле сражения осталось 80 трупов митейников.

Центральный фронт

20 мая республиканская артиллерия расстреляла скопление митейников в районе Французского моста и в секторе корунтовой, а также виллузской дороги. В секторе к югу от реки Тахо республиканцы продолжают осматривать нацели на позиции противника. Республиканская авиация бомбардировала позиции митейников в Ла Вета и в Тиседе.



Начальник воздушной экспедиции на Северный полюс академик О. Ю. Шмидт и первый пилот экспедиции Герой Советского Союза М. Водопьянов, командир корабля «СССР Н-170», опустившегося на Северном полюсе.

СТАРТ ВОЗДУШНОЙ ЭКСПЕДИЦИИ НА ПОЛЮС

(Онончанье. Начало на 1 стр.)

уже снова бежит по аэродрому. И в 12 часов 23 минуты оторвался от земли, пронесся над головами зрителей, быстро набрав высоту... На флагманском корабле находятся десять человек. Корабль ведет начальник летного отряда экспедиции Герой Советского Союза М. В. Водопьянов.

Через 2 минуты после взлета флагманского корабля в воздух поднялся самолет «СССР Н-169», возглавляемый Н. Н. Мазуруком.

В 12 часов 27 минут берет старт Герой Советского Союза В. С. Молоков. Вот огромный корабль «СССР Н-171» покатылся по полю. Молоков дал полный газ и послушная его воле машина, пробежав около 30 секунд, в какое-то неуловимое мгновение оторвалась от земли и величественно поднялась в воздух.

На старт вырывается самолет «СССР Н-172», управляемый А. Д. Алексеевым. Через пять минут, красноречиво обогнав аэродром, он пошел за самолетом Молокова.

Построившись в кильватерную колонну, воздушные корабли уходят на север... Вот они уже теряют очертания, превращаются в узкую черную полосу, в точку и вскоре совсем исчезают в облаках.

Отважные сыны нашей великой родины, решившие разгадать тайну Северного полюса, отправились в далекий путь, вдохновленные великим Сталиным. Не для личной славы, а для серьезной научной работы, на увеличение могущества своей прекрасной родины предприняли они этот исторический перелет.

В экспедиции на Северный полюс участвует 42 человека. Возглавляет ее начальник Главного управления Северного морского пути академик О. Ю. Шмидт, его заместитель тов. Шелев. Первые пилоты экспедиции — Герои Советского Союза тт. М. Водопьянов, Молоков и известные полярные летчики тт. Головин, Мазурук, Алексеев. Вторые пилоты — на борту тяжелых воздушных кораблей — замаскированный старейший полярный пилот Бабушкин, летчики Орлов, Козлов и Крузе.

Флагштурман экспедиции трижды орденосный майор Спирид, штурманы — тт. Аккуратов, Волков, Ритский и Жуков. Борт-механики — тт. Бассейн, Иванкина, Фрутенки, Петин, Сугробов, Шмидкин, Шкуров, Брезин, Терентьев, Кекушев, Рахисты — тт. Иванов и Стромилов.

В числе экспедиции начальник зимовки на Северном полюсе т. Пананин и члены зимовки тт. Ширнов, Федоров и Кренкель, главный инженер экспедиции Гутенский, мастер советского парашютизма тов. Молчановский, парторг экспедиции тов. Догмаров, старший синоптик Дорзидинский, представители авиационных заводов тт. Тимофеев, Гинкин, Морозов и Кистанов, корреспонденты «Правды» и «Известий» Бронштейн и Виленский.

ДОМИК НА ЛЬДИНЕ

Первые зимовщики Северного полюса располагались в небольшом разборном домике. Его легкий каркас из дюралиниевых труб покрыт полотно-материалом из прочнейшего текстиля. Поверх полотно положены большие, прорезиненные, надувные подушки, подушки. Подушки покрыты еще одним брезентом и удержаны оловянными шурупами. Затем идут два слоя шевковых стеганых одеял на гагачем пуху и все это закрывается чехлом из плотного брезента, прорезиненного химическим веществом, предохраняющим ткань от порчи. Брезент и разостланные на нем надувные подушки толщиной в 15 сантиметров заменяют также и пол этого оригинального домика.

Домик легкий и портативен. Благодаря черной окраске он хорошо виден издали и будет поднят в полярные дни солнечные лучи.

Коллектив цеха № 2 завода «Кавуч» с честью выполнял ответственное задание. Каждая деталь домика продумана до колпа. В окнах — небольшие стекла. Это новинка советской техники. Словесное хозяйство экспедиции позволяет во время полярной ночи проводить научные работы при электрическом свете.

С 19 по 25 февраля, в 20 километрах от Москвы, участники экспедиции на Северный полюс прошли основательную тренировку. В эти дни Пананин, Кренкель, Ширнов и Федоров жили в домике, который будет установлен на дрейфующей льдине. Одеты они были в теплую меховую одежду и специальную обувь. Питались концентратами мяса, супа, щей и других продуктов. В эти дни успешно отработана радиостанция, ветряной и бензиновый двигатели.



Участники воздушной экспедиции на Северный полюс: слева направо — флагштурман экспедиции трижды орденосный майор Спирид, первый пилот экспедиции, Герой Советского Союза Молоков, первый пилот, известный полярный летчик Алексеев, второй пилот, заслуженный летчик, старейший полярный пилот Бабушкин.

Почему мы стремимся на Северный полюс?

БЕСЕДА С НАЧАЛЬНИКОМ ЭКСПЕДИЦИИ
акад. О. Ю. ШМИДТОМ

Участники большого арктического перелета Москва — остров Рудольфа на несколько дней задержались в гостеприимной столице западного Непского округа — Нарьян-Маре.

Незадолго до вылета звена в дальнейший путь начальник экспедиции на полюс академик Отто Юльевич Шмидт в беседе с представителями печати рассказал о задачах экспедиции и плане ее работ.

«Советский поход к Северному полюсу», — заявил он, — завершает большой этап многолетней работы по изучению и освоению Севера советскими полярниками, учеными, моряками и летчиками.

Мы придавали очень небольшое значение установлению полярных рекордов, а видели смысл нашей деятельности в том, чтобы заставить и крайний Север служить интересам нашей страны и всего человечества. Рекорды подучались попутно, как при всякой хорошей работе.

Почему мы стремимся на Северный полюс?

Мы хотим на нем обосноваться, чтобы провести разнообразные научные работы, имеющие большое практическое значение. Советская полярная станция в районе Северного полюса будет регулярно наблюдать погоду и сообщать о ее состоянии в центральное бюро погоды, где эти сведения будут иметь огромное значение при предсказании погоды, в особенности при составлении долгосрочных прогнозов. Кроме того, там будут проведены работы по магнитным явлениям, по изучению направления и скорости движения льда, по измерению глубины Ледовитого океана, по определению химических и физических свойств различных слоев воды, по выяснению того, в каких формах сохранилась жизнь в центральной части океана и т. д. Особое же значение приобретает полярная станция в районе полюса, как пункт радиосвязи. Самолеты, которые в дальнейшем будут летать в этом районе и могут быть даже совершать регулярные рейсы через полюс в Америку, смогут ориентироваться радиосигналами станции, а также заранее получать точные сведения о погоде.

Для выполнения такой программы недостаточно побыть на полюсе несколько часов, как это удалось в 1903 году американцу Роберту Пири, а тем более недостаточно пролететь над полюсом на самолете или дирижабле, как это сделали Берг, Амундсен и Нобиле. Мы хотим включить район Северного полюса прочно в наш обычный круг

деятельности, обосновавшись там надолго. Задача, несомненно, трудная. Но в нашей стране, и только в нашей стране, созданы все условия для выполнения таких смелых начинаний. Советское правительство уже много лет крепко поддерживает и направляет нашу арктическую работу. Мы накопили громадный опыт на полярных зимовках, во время ледокольных походов и арктических полетов. У нас выросли кадры прекрасных работников, знающих Север и преданных родине, которые не страшны послышать на такое дело.

В нашем предприятии, конечно, особенно велика роль авиации. После подвиги Героев Советского Союза по спасению челюскинцев, после ряда блестящих арктических рейсов Леваневского, Водопьянова, Молокова, Алексеева и других, после замечательного полета тов. Чкалова и его спутников можно не сомневаться, что полеты на полюс нашей авиации уже по плечу.

Определив положение полюса и пролетев над ним, мы подем в район полюса наиболее подходящую лодку, гонимую для посадки тяжелых самолетов, нагруженных снаряжением для полярной станции. Эта трудная посадка на неподготовленную площадку потребует всего умения и опыта наших полярных летчиков. Разумеется, станция не будет постоянно находиться на самой точке полюса, она будет поставлена на льду и вместе с ним будет дрейфовать. Быть может в различных направлениях, а вероятнее всего — в сторону Америки. В этом есть большая выгода, что наблюдение станции охватит большой район.

Несомненно, вся страна будет с исключительным вниманием и любовью следить за жизнью и работой товарищей Пананина, Кренкеля, Ширнова и Федорова — четырех смелых сынов нашего народа, которые будут жить в течение года в палатке близ полюса.

Беседуя с вами в Нарьян-Маре, мы находимся еще в начале нашего пути. Мы можем уже утвердительно сказать, что самолеты «АНТ-6», специально изготовленные для нас, — превосходные машины.

Коллектив у нас дружный. Каждый из его состава имеет за собой уже большой стаж полярной работы.

Итак, материальная часть у нас прекрасная, люди хорошие, а за нами великая страна, руководимая мудрой партией Ленина — Сталина. Поэтому мы отправляемся в путь, твердо уверенные в победе.

Проф. ВИЗЕ

ИСТОРИЯ ЗАВОЕВАНИЯ СЕВЕРНОГО ПОЛЮСА

— Достижение Северного полюса являлось основной задачей полярных исследователей в XIX и в начале XX века. Первые она была разрешена американцем Робертом Пири, который с необычайным упорством в течение 23 лет спаривал в полюсу одну экспедицию за другой. В апреле 1909 года ему, наконец, удалось воздвигнуть на Северном полюсе американский флаг. До полюса Пири шел пешком по дрейфующим льдам, а сложнейшим на тартах груз тащили собаки. При таком способе транспортировки груз американского полярника мог быть, конечно, только минимальным, и, следовательно, недостаточно полным для научных работ. Поэтому и научные результаты экспедиции Пири были незначительны.

Вслед за Пири попытка открыть Северный полюс были сделаны уже по воздуху. Но над полюсом только пролетали, не снижаясь на лед.

Первым достиг Северного полюса по воздуху американец Берг в 1926 году. Несколько позднее в том же году над полюсом пролетела экспедиция на дирижабле «Норвегия» во главе с Амундсеном.

Наконец, в 1928 году Северный полюс был достигнут дирижаблем «Италия», которым руководил Умберто Нобиле.

Если экспедиция Пири дала чрезвычайно мало научных результатов, то еще меньше добились воздушные экспедиции. Можно сказать, что Северный полюс хотя формально и достигнут, при том даже 4 раза, изучение природы этой части Арктики, однако, еще и не начиналось.

Эту последнюю задачу и ставит перед собой советская экспедиция, являющаяся в отличие от всех предыдущих не рекордной, а в полном смысле слова научной.

МОСКВА—НОРД...

Радиограммы с пути

На всем протяжении от Москвы до острова Рудольфа погода не благоприятствовала перелету героической экспедиции на Северный полюс. Вылетев из столицы, экспедиция почти сразу же встретила сильный снегопад, а затем пошла в полосу дождя. Командиры воздушных кораблей вели свои машины очень низко, нередко шли брешущим полетом... почти до острова Рудольфа путь экспедиции претраждали то снегопады, то дожди, то туманы. Видимость временами была совершенно неудовлетворительной. Самолеты иногда выжидали из стороны в сторону, но они хорошо держали строй. Материальная часть работала безупречно.

Первая радиограмма с борта флагманского корабля экспедиции была получена в Москве через 1 час 10 минут после ее вылета из столицы.

«Борт самолета «СССР Н-170» 13 часов 40 минут. Москва—Норд. В 13 час. 25 мин. Прошли Казань. Идем точно по маршруту. Скорость 217 километров. Шелев».

Прошел еще час и от экспедиции была получена вторая радиограмма:

«Борт самолета «СССР Н-170» 14 часов 40 минут. Москва—Норд. В 14 час. 27 мин. оставили Вологу сирена. На протяжении 140 километров пробили фронт снегопада. Идем на высоте 150 метров. Сейчас видимость 10 километров. Всю дорогу от Москвы сильно болтает. Корабли хорошо держат строй. Шелев».

Через пять часов восемь минут полета все четыре тяжелых корабля благополучно приземлились вблизи Холмогор, в 70 километрах от Архангельска. И тут экспедиция не повезло. Теплая погода с осадками установилась здесь на несколько дней. На другой же день после посадки шел дождь, снег бурно таял.

На третий день после прилета пришло по железной дороге известие о экспедиции, которое было снято с самолетов за несколько часов до старта. Еще сутки — и самолеты были бы поставлены на льду, но из-за плохой погоды вылет со дня на день откладывался. Лыжи так сильно приставали к снегу, что, казалось, никакие силы не смогут стронуть тяжелые корабли с места. Даже учебный самолет «У-2», который был прикреплен к экспедиции во время пребывания ее в Холмогорах, и тот не мог оторваться от снежного покрова. Однажды при попытке взлететь он скатывался и ломал винт.

На восьмь суток задержалась экспедиция в Холмогорах.

30 марта пошла на трассе перелета резко ухудшилась и экспедиция вылетела дальше на север.

Через несколько минут после старта заместитель начальника экспедиции тов. Шелев с борта флагманского корабля радиовел:

«Москва — Норд. В 12 часов 24 минуты оставили Холмогоры. В 12 часов 33 минуты легли курсом на Нарьян-Мар».

Через 3 часа 11 минут самолеты благополучно приземлились в Нарьян-Маре.

Снегопад, туман, сильный ветер, бушевавшие на трассе перелета, задержали экспедицию в Нарьян-Маре.

Самолеты покинули Нарьян-Мар только 12 апреля в 10 часов 55 минут и извили курс на Маточкин Шар. Через 2 часа 30 мин. самолеты уже пролетали над Баренцевым морем. Первые обламки ледяных полей пробежали где-то вышесту самолетами.

Несколько столетий тому назад мореплаватели ряда стран Европы пробирались через это море, отыскивая кратчайший путь в богатую Индию и сказочный Китай. В 1596 году голландский мореплаватель Виллем Баренц, именем которого названо это море, шел здесь со своими моряками, вооруженный рогатниками и топорами. Дошли до севера Но-

вой Земли, экспедиция зимовала в ледяной гавани. Здесь судно было разбито, а оставшиеся в живых люди спасены русскими поморами. В прошлом году над этим морем пролетал легендарный самолет «АНТ-25», на котором Герой Советского Союза Чкалов, Байдуков и Белов совершили беспрерывный в истории авиации перелет по «Сталинскому маршруту».

Над Баренцевым морем самолеты шли в облаках при сильном встречном ветре. Затем они пересекли Новую Землю и в 14 часов 55 минут все воздушные корабли были на аэродроме Маточкина Шара.

Погода попрежнему не благоприятствовала перелету. Почти каждый день в районе Новой Земли бушевал снежный шторм. Сила ветра достигала временами 12 баллов. Мельчайшая снежная пыль застилала все сплошной пеленой. К самолетам, находящимся всего в 200—300 метрах от здания полярной станции, полетить было совершенно невозможно: ветер буквально валял с ног, дороги не было видно.

Из-за метелей в снегопад экспедиция задержалась на Маточкин-Шаре на шесть суток. И только 18 апреля в 19 часов 35 минут экспедиция покинула Маточкин Шар и в 19 часов 50 минут легла на курс — остров Рудольфа.

«Борт самолета «СССР Н-170» 20 час. 45 мин. Москва—Норд. Прошли полуостров Крайнего Севера. Сейчас пересекать Новую Землю. Курс норд по меридиану Рудольфа. Шелев».

«Борт самолета «СССР Н-170» 21 час. 39 мин. Москва—Норд. Находимся на 77° 10' северной широты, 58° 25' восточной долготы. Идем на высоте 1750 метров. Визуальная сложная облачность. Вверху ясно. В разрывах видны крупные обламки ледяных полей. Новую Землю прошли над облачностью на высоте 2500 метров. Корабли хорошо держат строй. Шелев».

«Борт самолета «СССР Н-170» 23 час. 35 мин. Москва—Норд. Находимся на 78° 12' северной широты, 58° 25' восточной долготы. Визуальная сложная облачность. Вверху ясно. В 23 часа встало солнце. Солнечный компас работает хорошо. Маяк Рудольфа слышим хорошо. Шелев».

«Борт самолета «СССР Н-170» 0 час. 45 мин. Москва—Норд. Находимся на траверсе центральной части острова Салм. Видимость 60 километров. Ясно. На горизонте дымка. Идем на высоте 2000 метров. Шелев».

«Борт самолета «СССР Н-170» 1 час 20 мин. Москва—Норд. Прошли остров Гриви. Австрийский и Американский проливы покрыты ровным невзломанным льдом. Рекины гряды торосов и айсбергов. Неподвижный лед начался в трех милях к югу от острова Салм. Шелев».

«Борт самолета «СССР Н-170» 1 час 55 мин. Москва—Норд. Идем над Рудольфом. Иду на посадку. Привет. До свидания. Шелев».

В 2 часа 05 мин. 19 апреля все четыре корабля, управляемые Героями Советского Союза тт. Водопьяновым, Молоковым и известными полярными летчиками тт. Мазуруком и Алексеевым, благополучно приземлились на аэродроме острова Рудольфа, расположенном на 82-й параллели северной широты. Этот остров был открыт австрийцами Вайпрехтом и Найером в 1874 году.

В тот же день в 17 часов 05 минут на остров Рудольфа прилетел самолет «СССР Н-166», пилотируемый летчиком Головинным, который из-за плохой погоды вынужден был сделать посадку на мысе Желания.

Весь путь от Москвы до острова Рудольфа, общим протяжением около 4 тысяч километров, тяжелые воздушные корабли покрыли за 18 летних часов и 49 минут.

Как происходил перелет остров Рудольфа—Северный полюс

(По радиограмме начальника экспедиции тов. О. Ю. Шмидта)

21 мая в районе Земли Франца-Иосифа установилась хорошая летная погода. Этих не замедлила воспользоваться воздушная экспедиция, отправляющаяся на Северный полюс.

В 4 часа 52 минуты с острова Рудольфа поднялся в воздух самолет «СССР Н-170», пилотируемый Героем Советского Союза М. В. Водопьяновым, взяв курс на полюс.

На борту четырехмоторного воздушного корабля кроме экипажа (М. В. Водопьянов, М. С. Бабушкин, И. Т. Спирин, Ф. И. Бассейн, П. П. Петенин, С. А. Иванов) находились начальник экспедиции академик О. Ю. Шмидт и группа зимовщиков на дрейфующей льдине тт. И. Д. Пананин, Э. Т. Кренкель, П. П. Ширнов, Е. К. Федоров.

По сообщению начальника экспедиции О. Ю. Шмидта, остальные самолеты вылетят по посадке на полюс флагманского корабля «СССР Н-170». Самолетная ракета поддерживает непрерывную связь с островом Рудольфа. Амдермы и Диксона и через последнюю с Москвой (радиостанция Главсевморпути).

В 6 часов 00 минут самолет «СССР Н-170» достиг 83° 07' северной широты, идя на высоте 1000 метров. Над самолетом — тонкий слой облаков с разрывами. Визу — девяти-десяти-балльный крупнобитый лед с большими полями.

В 7 часов 00 минут самолет пролетел 58° 00' восточной долготы, 84° 25' северной широты, идя над облаками на высоте 1450 метров. В 8 часов 04 минуты самолет продолжал двигаться на север на высоте 2000 метров над сплошным слоем облаков, достигнув вскоре 58° 60' долготы, 85° 50' широты. В разрыве облаков были видны ледяные поля с частыми трещинами. Сильный восточный ветер.

В 9 часов 00 минут самолет прошел 86° 47' северной широты и дальше шел в тумане.

В 10 часов 03 минуты, по сообщению начальника экспедиции О. Ю. Шмидта, самолет достиг 88° 35' северной широты. Начиная с 88 градусов, видимость значительно улучшилась. Огромные ледяные поля раздвинуты длинными трещинами. Температура минус 23 градуса. На самолете все в порядке.

В 10 часов 34 минуты самолет «СССР Н-170» достиг 89° северной широты, 58° восточной долготы. Водопьянов ведет самолет строго по меридиану на север. О. Ю. Шмидт сообщает по радио, что штурман Спирид и магнитолог Федоров непрерывно измеряют высоту солнца, высчитывают местонахождение самолета.

В 10 часов 05 минут радиостанциями острова Рудольфа, Амдермы и Диксона с борта самолета «СССР Н-170» было принято сообщение, что при посадке работа будет идти на условленной волне и на той же волне — после того, как поставят матчу.

В 11 часов 12 минут с самолета «СССР Н-170» был принят только затонов радиостанции и связь неожиданно оборвалась. Радиостанциям дано было задание следить за эфиром и только слушать самолет. Одновременно заместителю начальника экспедиции тов. Шелеву было дано задание решить вопрос о посадке второго самолета на поиски. Вслед за этим с Рудольфа немедленно последовал ответ:

«Три самолета стоят готовые к вылету. Предлагаем ждать появления «РВ» (поисковой радиостанции самолета) в эфире не менее двух часов. Возможно основной передатчик неисправен. Установление радики Пананина потребует много времени».

В 16 часов 50 минут Главсевморпуть получил с острова Рудольфа следующую радиограмму: «Первые 20 минут каждого часа выключаем все передатчики и только слушаем самолет. Пока самолет не найдет радиостанцию, шансов найти его крайне малы. Когда в воздухе будут другие самолеты, будем работать непрерывно маяк. Рискнем, что остров Рудольфа не услышит появившийся в эфире самолет. В случае продолжительного отсутствия связи, вылетим тремя самолетами. Идя развешенным фронтом, будем прочесывать полюс в 30 километров. Погода ухудшилась, сплошная низкая облачность, снег».

Поздно вечером в Главсевморпуть тт. Иосифов и Бергвиновым была получена от начальника экспедиции академика О. Ю. Шмидта радиограмма, известная о блестящей посадке самолета в районе Северного полюса.

Тов. Берия — первый секретарь ЦК компартии Грузии

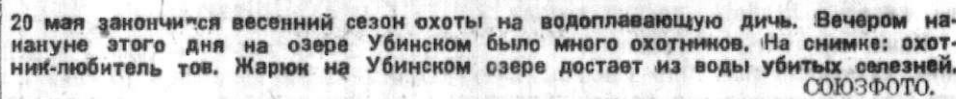
ТБИЛИСИ, 21 мая. (ТАСС). 21 мая состоялся первый пленум вновь избранного ЦК компартии Грузии. После выборов бюро пленума единогласно избрало первым секретарем ЦК тов. Лаврентия Берия.

ВАЛЕНСИЯ, 20 мая. (ТАСС).

2. республиканской. Инициалы пропущены.

ТЕАТР
КРАСНЫЙ ФАКЕЛ
СВАДЬБА КРЕЧИН

жизни анархистских лидеров в Испании, но не выходя окончательно из их годов: всевозможные бредни; они чересчур медленно воспринимают необходимые железной дисциплины на фронте и в тылу. Более того, они часто берут под свое покровительство всяческий сорол, который под флагом анархистских догматов гинит всевозможные бесчинства в тылу. Таким образом, поэзия, заплата сейчас анархистскими вождями на Национальной федерации труда, явно противоречит воле и желаниям всего испанского народа, в том числе и анархистских рабочих. Республиканская Испания объединена единой целью — добиться полной победы народного оружия и разгромить фашизм.



реализиум Новосибирского горсовета в отношении вставки квартирной платы. По квартиры, не оборудованные ни канализацией, ни водопроводом, снижается на 10 процентов и на 5 процентов, когда в квартире только водопровод или только канализация. Плата за квартиры, имеющие и водопровод, и канализацию, повышается на 5 процентов.

приглашаются стахановцы, инженеры, технические работники, хозяйственники и экономисты предприятий машиностроения и промышленности Новосибирска.

РЕДАКЦИЯ «СОВ. СИБИРЬ»

★ На Новосибирском ипподроме 24 мая с 10 часов дня проводятся большие конноспортивные состязания. Участвуют верховые лошади.

Наименование	Тонн	% %	Под. ра
			(в метрах)
Галингуль	9617	85	123,4
Роконьевскуюль	7337	78	135,8
Винингуль	9505	91	76,5
Язерозуль	6571	72	59,3
Гановичуль	5416	85	47,3
Лотовозуль	3282	85	58,3
Ильшинуль	1982	66	36
Смеровозуль	1763	80	14,2

Зам. редактора Д. СМЕРНОВ.

ников во всех книжных ма-
газинах КОГИЗА.
Условия покупки там же.

70	3-23	—	—	Рубцовск—Новосибирск	Праздник в Рубцовске по четным числам	Алтайскую
25	—	—	3-33	Новосибирск I—Искитим	Ежедневно	Заволжскую
26	17-50	—	—	Искитим—Новосибирск	Ежедневно	Восточную

[illegible]