

Леваневский — Lurkmore



A long time ago, in a galaxy far, far away...

События и явления, описанные в этой статье, были давно, и помнит о них разве что пара-другая олдфагов. Но Анонимус не забывает!



Леваневский — локальный мем одного из унылых любителей истории и летучих аппаратов, во множестве расплодившихся на просторах Рунета.

В окружающих [интернетах](#) данный предмет малоизвестен. Вам он может показаться [цугундером](#) или [унылым говном](#). Мы вас предупредили.

«Ипполит поднял ладонь к глазам, пальцами другой руки приподнял марку за уголок, перевернул и снова положил на ладонь. Да, это была марка, посвященная перелету Леваневского через Северный полюс, перелету, из которого отважный летчик не вернулся. Мокрое мужественное лицо летчика смотрело на Ипполита, надпечатка выглядела четко, буква "ф" в слове Сан-Франциско была маленькой, что умножало редкость и цену марки. »

— Кир Булычев «Соблазн»



Павлин-
мавлин.
Фамильный
герб.

Сигизмунд Александрович Леваневский ([пшек. *Zygmunt Lewoniewski*](#), 15 мая 1902 года (или 2 мая 1897 года) — никто не знает какого августа 1937 года) — расовый поляк [из дворян на службе Страны Советов](#). Летун самолётами по холодным ебням. Герой Советского Союза номер два. Известен тем, что не спас ни одного челюскинца, за что был награждён. Особо известен эпическим проёбом себя на ледяных просторах Арктики и последующими за этим событиями.

Дисциплины СО: выше, дальше, быстрее



Пан пилот.

30-е годы прошлого века в СССР — не только коллективизация, раскулачивание, [голодоморы](#) и [репрессии](#), но и первые пятилетки, ДнепроГЭС, подъём промышленности, парады и другие достижения в деле построения социализма в отдельно взятой за-гёрле стране. Одним из символов успеха Советской власти были дальние перелёты. Они раскручивались пропагандой как уникальное, не имеющее мировых аналогов достижение геройского советского народа, что позже позволило троллить сталинский режим на тему ненужных, бездумных геройств ради пафоса. [На самом деле](#) перелёты не были уникальным советским достижением — пропаганда, конечно, накручивалась, но она не была единственной, и даже главной целью. Тащемто, это был мировой тренд, мейнстрим 30-х годов в развитии авиации (вспоминаем того же [Антуана де Сент-Экзюпери](#)), которая выросла из коротких штанишек воздушного цирка и превращалась в [серьёзный бизнес](#). Прокладывались почтовые и пассажирские трассы не только между мировыми столицами и [Нью-Васюками](#), но и через Сахару, Атлантический и Тихий океаны, через Анды и Кордильеры. СССР, как передовое пролетарское государство с огромной малонаселённой территорией, не мог не поучаствовать в этом движняке. Одним из ярких участников больших гонок с советской стороны был Сигизмунд Александрович Леваневский.

Туман мистерий начинает окутывать Леваневского буквально с рождения. Точнее, с даты рождения. По официальной версии родился он 15 мая 1902 года, рано пошёл работать, и с 1919 года в Красной Армии. Вырисовывается такой пролетарий с трудной юностью, который в 17 лет отправился воевать за светлое будущее. Но картинку портит прелюбопытный документ — анкета, собственноручно заполненная Сигизмундом в 1921, согласно которой, родился он 2 мая 1897 года (да и то год написан с исправлениями), имеет среднее образование в виде законченного

юнкерского училища, служил в царской армии в чине подпоручика и к моменту заполнения анкеты имеет семью в Ташкенте. Папу же своего он переписал из дворян в дворники.

Во время гражданской войны Сигизмунд героически воевал в [продотряде](#) и гонял [горцев](#) в Дагестане, но именно во время гражданской войны он познакомился с авиацией — служил одно время завхозом воздухоплавательного отряда в Петрограде. Позже, в 1925 году, летать так выучился, кантовался по лётным школам в качестве инструктора, пока не устроился лётчиком в Главсевморпуть в 1933. И тут карьера героя [резко пошла в гору](#). Леваневский ставит рекорды на дальность, прокладывает трассы на Дальнем Востоке и в Арктике, перегоняет купленные в Штатах самолёты, и уже через год считается одним из самых опытных полярных летчиков.

Практически сразу же выпал случай отличиться — в 1933 году в районе Анадыря терпит крушение прилётный американский лётчик Маттерн, которого чукчи находят и привозят в Анадырь, а оттуда Леваневский его успешно доставил на Аляску. В полётах 1933 года ярко проявляется твердый характер Леваневского: он меняет членов экипажа как перчатки, в частности, списывает третьего (по счёту) второго (по должности) пилота своего экипажа [Чернявского](#), выкинув его в наиболее буквальном смысле на мороз — после доставки Маттерна в Аляску и по возвращении в Анадырь оставил его там зимовать.

В том же 1933 началась эпопея парохода «Челюскин», который в начале следующего года так и был раздавлен льдами и [затонул](#). Сталин доказал всему миру, что своих не бросает, и была организована масштабная спасательная операция самолётами, по большей части советскими + парочку закупили в Штатах. Один из купленных гнал Леваневский, но разбил при посадке, и пока его коллеги таскали людей в фюзеляжах и подвешенными под крыльями, с грустью осматривал обломки новенького девятиместного «Консолидэйтед Флитстер». Но и тут судьба дала Сигизмунду шанс отличиться — доставка хирурга к умирающему от перитонита заместителю экспедиции добавила +1 к спасённым им жизням. По итогам спасательной операции было введено новое звание — Герой Советского Союза, и несмотря на неудачу с полётами в ледовый лагерь, Леваневский стоял вторым в наградном Постановлении. И тут не обошлось без замутки. Звезду Героя ввели уже после того, как герой проебался — в результате Звезда № 2 ушла Каманину, а родственникам Леваневского выдали № 4.

В 1934 году Туполев запил мегакрафт для дальних перелётов АНТ-25. Машина была относительно лёгкой и одномоторной. Осенью того же года экипаж Громова установил на ней мировой рекорд дальности полёта. Леваневский же двинул идею — на такой машине да напрямиком в США, а «прямоком» — это через Северный полюс. Тогдашние Советы с тогдашним Пиндостаном, ещё всерьёз не претендовавшим на мировое господство, дружили, поэтому партийным боссам мысль пришлась по вкусу, и в августе 1935 Леваневский, Георгий Байдуков и Василий Левченко вылетели по маршруту Москва — Северный полюс — Сан-Франциско. Однако вскоре после вылета обнаружилась тонкая жёлтая струйка, вытекающая из движка. Байдуков прикинул, что масла всё равно должно хватить до Аляски, но Леваневский приказал поворачивать оглобли и подкрепил свой приказ весомым тычком Байдукова в бок пистолетом — милейший человек, не правда ли? На разборе полёта в самом высоком кабинете Сигизмунд вспылал, назвал утечку масла вредительством, а самолёт и самого Туполева — [говном](#), чем полностью и окончательно испортил свои отношения с ведущим конструктором советских железных птиц.

Но от идеи не отказались. АНТ-25 доводили ещё год, и на очередном совещании у Сталина, в мае 1937, Чкалов заявил, что «один мотор — 100% риска, четыре мотора — 400% риска», — арифметика странная, но, как показали дальнейшие события, верная.

Леваневский же на прямой вопрос вождя «А вы, таварыщ Леваневский, с кем, куда и на чём полетите?» честно признался: «Хуй его знает, товарищ Сталин». И тут Ворошилов вспомнил о машине, на которой совсем недавно Байдуков установил парочку мировых рекордов. Жора фалломорфировал: «Это же бомбардировщик!». Но его поставили на место: «Покажите самолет Леваневскому, остальное [не Ваше дело](#)». Совещание закончилось, все разошлись. Сталин и Ворошилов — к [важным государственным делам](#), Чкалов и Байдуков — к [успеху и славе](#), а Леваневский... а Сигизмунд отправился осматривать экспериментальный ДБ-А, глубокую модернизацию известного ТБ-3.

Чудо-машина

Конструктор Болховитинов два года дорабатывал напильником ТБ-3, и проект уже был близок к завершению (всего-то оставалось исправить [38 замечаний](#)), когда к нему приехали Леваневский и



От благодарных курсантов

ВТW

Собственно фраза Чкалова является странной чуть менее, чем нихуя, если вспомнить, что аэродинамика многомоторного винтового самолета при отказе одного из двигателей ухудшается шопесдец. Всему виной коварный винт, который, останавливаясь, создаёт машине недетское лобовое сопротивление. Оставшиеся двигатели работают более напряжённо и, где-то за час такой работы, сами выходят из строя. Известны случаи, когда во время войны из-за отказа одного двигателя погибали дальние бомбардировщики, так и не выполнив боевого задания (и это в метеоусловиях Европы). Проблема решается системой флюгирования, когда лопасти винта разворачиваются кромкой к набегающему потоку, сводя сопротивление к минимуму. На самолёте Леваневского такой чудо-системы не было,

Байдуков. «Какого хуя надо?» — хотел спросить Болховитинов, но, подавив первый импульс, вежливо осведомился: «В чем вопрос?». «Вопрос — говно», — ответил Байдуков, — «Товарищ Леваневский собирается лететь на этой машине через Северный Полюс». «Да вы охуели?!» — хотел ответить Болховитинов, но, подавив первый импульс и предынфарктное состояние, вежливо возразил: «Это же бомбардировщик!». Повторилась история с возражениями Байдукова, конструктору позвонил в голову Каганович, добавив тому энтузиазма. Болховитинов подумал: «Бляяя, опять два месяца не спать» — но, снова подавив первый импульс и insult, ответил: «Есть!». Так и надо отвечать, если Партия сказала «Надо!».

Работа закипела: с машины сняли всё вооружение, в бомболюк засунули Кузькину мать extra fuel, поставили новое радиооборудование, и... последний штрих — раскрасили в родовые цвета Леваневских, красный и синий. Конечно, это злые языки так говорят: дворянское происхождение Леваневского достоверно установлено только в 90-х годах, а герб Леваневских — красно-белый. На самом деле красный и синий — это цвета полярной авиации (до сих пор), лётчиком которой Леваневский и был.

Всего-то за два летних месяца из перспективного бомбардировщика запилили почтово-багажный самолет для рекордного артистического перелёта через Арктику. А ты так умеешь, [быдлокодер](#)?

Экипаж машины боевой

Везде и всюду тема называется «пропал Леваневский», «поиски Леваневского» etc, и как-то забывается, что вместе с главным героем летело и пропало ещё пять человек. Все, как один, весьма достойные люди. Но команда из них вызывает противоречивые ощущения: то ли дополняют друг друга, то ли сброд, набранный по объявлению. Небольшой штрих: Леваневский здоровался за руку только со вторым пилотом и штурманом. Товарищеская, дружеская обстановка царил в экипаже.

Пилоты

Первый пилот, он же командир экипажа, пижон (заявился на аэродром в день вылета в костюме и галстук), выбрав самолёт, не озаботился изучением материальной части. Как докладывал штатный стукачок из НКВД уже после пропажи борта:



В добрый путь!



«Я Вас как лётчик лётчика спрашиваю — Вы летать умеете?»

«По имеющимся материалам, неудача перелета ЛЕВАНЕВСКОГО, является результатом неудовлетворительной технической подготовки материальной части самолета «Н-209» и в известной степени — ненормальных взаимоотношений его экипажа перед полетом... Проверенные сведения указывают, что не было единодушия между Леваневским и экипажем самолета. Вызывало недовольство высокомерие Леваневского... 21-22 июля Леваневский выразил неуверенность в удаче беспосадочного полета по маршруту. На вопросы о конструктивных качествах самолета Леваневский ссылается на то, что не изучил самолет... В Управлении Полярной авиации зарегистрированы разговоры, что этот полет более нужен Леваневскому, чем стране. »

Второй пилот, товарищ Кастанаев, напротив, самолет знал досконально, так как был шеф-пилотом завода, где пилилась машина. Но опыта полета в сложных погодных условиях не имел. Как жаловался Леваневский журналистам:

«Знаете, он боится летать в облаках. Старательно обходит каждое облако. Я его силой заставлял входить в облачность. Нет, это не то... Мне сказали, что он родился с этой машиной, лучше всех знаком с ней. Мне все равно было кого брать, я и согласился. »

— Леваневский спецкорру Л. К. Бронтману (Михайлову)

Впрочем, Чкалов, летевший через полюс до этого, тоже не умел летать в облаках по приборам, о чем он сразу предупредил Байдукова, когда тот предложил ему кресло командира. Валерий Павлович был пилотажем и испытателем истребителей, но тяжеленный самолет с единственным движком довел без проблем.

Кастанаев отвечал командиру взаимностью, и в интервью тому же самому спецкорру обзывал Леваневского **белоручкой**, утверждал, что тот «ничего не умеет» и что он, Кастанаев, выдаст Леваневскому **проездной билет** до Северного Полюса. ИЧСХ, обещание выполнил: Северного Полюса Н-209 таки достиг. Высокие, высокие отношения.

К слову, с памятью потомков Кастанаеву повезло поболее, чем Леваневскому: в Дефолт-сити его именем названа одна из центральных улиц в районе Фили, а именем гордого Сигизмунда — небольшая улочка в богом забытых ебеньях под названием «поселок имени Ларина» (сейчас это где-то в районе метро «Алтуфьево»). Так что да, потомки учли.

Штурман

Виктор Левченко — бессменный штурман в экипаже Леваневского с 1933 года. Принимал активное участие в оснащении машины навигационным оборудованием. Единственный член экипажа, у которого не было дублёра. Более того, сам был дублёром радиста.

Радист

Изначально лететь должен был Леонид Кербер, испытатель радиооборудования для АНТ-25 и ДБ-А, впоследствии один из ведущих конструкторов КБ Туполева. Но он оказался каким-то неугомонным троллем. Например, именно он запустил мутьку, что самолет покрасили не просто в красный и синий, а в «родовые цвета Леваневских». Затроллил командира экипажа до такой степени, что тот поставил вопрос ребром — или я, или это хуйло! И вместо Кербера в экипаж был включён Николай Галковский, **не тот**, а давний друг Леваневского, один из лучших радистов ВВС с опытом дальних перелётов. Только вот незадача — подробно изучить конкретное оборудование конкретного самолета времени у него уже не было. Что же касается Кербера, он был осуждён, оттоптал часть срока в лагерях, оставшуюся часть — в шарашке у Туполева и Петлякова, освобожден, был реабилитирован, награждён, и уже в преклонном возрасте, в конце 80-х, издал мемуары. Зато жив остался.

Бортмеханики

Неизвестно, какие были отношения между бортмеханиками, но подбор по профессиональным качествам повторял подбор пилотов. Николай Годовиков был заводским механиком и знал машину и двигатели с рождения, но не имел никакого опыта полётов и эксплуатации техники в высоких широтах и при низких температурах. Григорий Побежимов, напротив, был известным полярником, летал на арктических маршрутах, но с конкретной модификацией двигателей на ДБ-А знакомился уже при подготовке к полёту.

Пятница, 13-е

Вылет был назначен на 12 августа 1937. К этому времени на острове Рудольфа (Земля Франца Иосифа) была организована полярная база с аэродромом, высажена дрейфующая станция «Северный полюс», совершены перелёты в Америку Чкалова (в июне) и Громова (в июле). Союз уверенно фиксировал достижения в полярных областях. Но включилась фатальная непруха Леваневского, которая не позволила достигнуть полюса в 1935 году. Первый звоночек прозвенел с острова Рудольфа, откуда сообщали, что погода говно, облака и пурга, и вообще охрененный циклон, возникший над ебеньями Гренландии, размер которого никто себе не представлял. Метеорологи рекомендовали перенести полет на один-два дня, но Леваневский не захотел вылетать 13 числа, тем более что это была пятница. Но не учёл, что «пятница тринадцатое» наступит *во время*



Last frame

полета... В 18:15 по московскому времени самолет взлетел с аэродрома в Щёлково (теперь это аэродром Чкаловский). Вылет проходил при большом стечении народа и официальных лиц в праздничной обстановке. И тут же прозвенел второй звонок — как вспоминали некоторые провожающие, например, будущий соратник [Королёва](#) Борис Черток, во второй своей книге «Ракеты и люди», из крайнего правого двигателя шёл очень нехороший дымок.



Гаражный сервис. Движок жрет масло

Первая часть полёта, до Баренцева моря, прошла по плану, Галковский передавал бодрые радиogramмы о хорошем самочувствии экипажа и отличной работе материальной части. Без пяти минут час уже 13-го числа вышли в Баренцево море, которое встретило самолёт сплошной облачностью, и чем дальше на север, тем становилось веселее. ВНЕЗАПНО вывалившийся из Гренландии циклон дул в морду ураганным встречным ветром и отжимал самолет всё выше и выше. Остров Рудольфа прошли около 8:30 — 9:00, на полчаса — час позже графика, на высоте 6000 метров, при температуре в кабине $-27\text{ }^{\circ}\text{C}$. Начался адовый пиздец.

Через 5 часов, в 13:40, экипаж рапортовал о достижении Северного полюса; всё это время полет шел на высоте от 5700 до 6100 метров, то есть экипаж работал исключительно в кислородных масках, при температуре в кабине от -25 до $-35\text{ }^{\circ}\text{C}$. Несмотря на, мягко говоря, хуёвые условия работы, Галковский регулярно рапортовал, что «всё нормально». Только по достижении Полюса позволил себе пожаловаться: «Дался он нам тяжело».

Еще через час, в 14:32, прозвенел уже не звонок, а колокол. С самолёта была получена аварийная радиogramма голосом об отказе крайнего правого двигателя, того самого, который дымил при взлёте. Аварийная радиogramма была передана голосом и была принята только в Союзе, но вслед за ней Галковский отстучал морзянкой дубль, который был принят не только в СССР, но и в Сиэтле. Текст приведём полностью, каким он был зафиксирован в штабе перелёта:

«РЛ. 14 часов 32 минуты. Отказал правый крайний мотор из-за неисправности маслосистемы. Идём на трёх моторах. Высота полёта 4600 метров при сплошной облачности. »

— Галковский

После этого надёжная связь с самолётом закончилась, а с ней и факты — начались домыслы. Какие-то обрывочные сигналы принимали и позже, вплоть до 30 сентября, но комментаторы или отмечают их как фейк, или, напротив, считают охрентельно важными, в зависимости от версии, которой придерживаются. Да и факты удалось восстановить далеко не все: архив штаба перелёта был эпично проёбан во время эвакуации в 1941 году.

Ищут пожарные, ищет милиция...

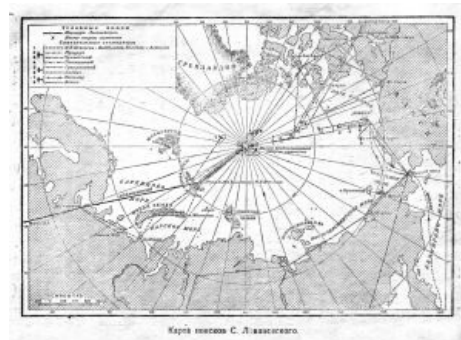


Это не Н-209. Это результаты его поисков

Как только стало ясно, что самолет не прилетит на Аляску, и вообще никуда не прилетит, Сталин в очередной раз доказал, что своих не бросает. 15 августа было издано постановление правительства, в котором намечался план поисков, не менее масштабный, чем операция по спасению челюскинцев. Однако, фантастическая, фатальная непраха Леваневского никуда не делась. Но обо всем по порядку.

Безумный радист

Еще со времен высадки дрейфующей станции в мае 1937-го, на острове Рудольфа, самой северной точке СССР, была организована полярная станция. Там же был аэродром и оставлен дежурный самолет из тех, которые высаживали папанинцев. Как раз для подстраховки перелетов Чкалова, Громова и Леваневского. Были там и более легкие машины, на которых пилот Мазурук коротал время в полетах по открытию новых окрестных островов и в гости на соседнюю полярную станцию в бухте Тихая. 6 августа он прилетел туда на огонек и все было прекрасно, но радист на этой станции сошел с ума, или был затаившимся врагом народа. Стал радист гнать пургу. Мол, на Рудольфе туман, лететь невозможно, и, вообще, связи нет, все ушли на Север или еще куда. И Леваневский уже потерялся, а радист связи не дает и лепит горбатого. Потом, конечно, все прояснилось, радист принял йаду в буквальном смысле, но откачали для допросов. И тут реально погода кончилась, сентябрь у Северного полюса — это не май месяц в Подмосковье. Вылетел Мазурук на остров Рудольфа



только через месяц, как Леваневский потерялся, да и то не долетел, сделал промежуточную посадку на каком-то Богом забытом островке, где ВНЕЗАПНО встретился с другим спасательным отрядом, добравшимся из самой Москвы.

Три самолета и один полет

Еще три машины из отряда, который высаживал папанинцев, на момент проёба Н-209 были в Москве. Согласно постановлению от 15 августа их начали в пожарном порядке шаманить для спасательной операции, какое-то время ушло на это, потом перелет за ЗФИ (Землю Франца-Иосифа), с промежуточными посадками: то погода нелетная, то колеса увязли, то понос, то золотуха, добрались за месяц. План был, что надо: взлетаем все вместе, разворачиваемся фронтом и прочесываем бескрайние просторы... И какой умный человек не догадался колеса на лыжи поменять? Не могут взлететь. Сняли лыжи с самолета Мазурука, поставили на самолет Водопьянова. Опять время. Солнце клонится к горизонту и обещает скоро покинуть на полгода, лед дрейфует... Водопьянов таки вылетел на поиски. Добрался до полюса, сделал большой круг над районом поисков, ничего не нашел, вернулся. И опять, то одно, то другое, то пурга, то туман, то эпидемия гриппа... после этого полета реально до района поисков этот отряд больше так и не добрался.

Темно, как у негра в ж...

Правительство Союза всегда отличалось умом и сообразительностью. Понимая, что четырех машин для поисков мало, заказали еще четыре ТБ-3 для переоборудования под арктические полеты. Переоборудовали месяца за два, сроки, конечно, стахановские, но на дворе уже октябрь, а в полярных широтах наступает полярная ~~ночь~~ ночь. Опять же некоторое время добрались до ЗФИ, и вот последний рывок от бухты Тихой до Рудольфа. Туман, темень, станцию не нашли, приземлились на какой-то площадке, штурманы прикинули на своих астролябиях: получается недалеко, соседний остров, но взлететь не выходит, плохая площадка. Что делать? Думают день, думают неделю, все головы сломали... и тут на полярной станции включают маяк. Ой-бля! А сидим-то в 10 км от аэродрома! Анекдот. Начинаются полеты, гробятся две машины из четырех, при этом в одной из аварий летчик Бабушкин ломает не только шасси самолета, **но и свою ногу**. Мошковский делает один или два полета в декабрьское полнолуние, очевидно, ничего не находит.

А в это время у Главсеверморпути прибавляется головной боли. Во льдах застряло четыре каравана судов и остаются на зимовку, надо вывозить людей. Поступает приказ возвращаться. И заключительный аккорд: в Архангельске, где делали промежуточную посадку, летчики разбивают третий самолет. Не только разбивают, но и топят его. Погибло четыре человека, включая Бабушкина, ибо со сломанной ногой в шубе плавать получается как у Чапаева.

Зайдем с другой стороны

Кроме поисков со стороны ЗФИ и Северного полюса поиски были еще и со стороны Аляски. Во-первых, ледокол «Красин» переместился в море Бофорта на 148-ую меридиану — по трассе полета Н-209 — и обеспечивал полеты гидросамолетов летчиков Задкова и Грицианского. Летали много, но достичь предполагаемого района падения не смогли, летучая лодка Задкова к тому же была раздавлена льдами и **затонула**. Хорошо, что число жертв злополучного перелета на этот раз не увеличилось. Во-вторых, были куплены самолеты в США и наняты американские летчики, которые облетая побережье Аляски (а вдруг все-таки дотянули), несколько раз вылетали в район полюса. Все тщетно. Привлекли к поискам и Маттерна, спасенного Леваневским, но тот показал себя с неожиданной стороны. Вылетел один раз, вернулся с полдороги, после чего закрылся в гостинице и причитал: «**Это Арктика**, ви знаете, что такое Арктика? Нет, ви таки не знаете, что такое Арктика!» Получив пинка под зад от своего спонсора, стал изображать **бурную деятельность**: мол, буду летать над побережьем Аляски и слушать радиопередачи. После чего был послан нахуй окончательно.

К весне 1938 года неудача с поисками стала очевидной, и с марта поисковую активность начали сворачивать, а в мае полностью прекратили, экипаж признали погибшим, родным выразили соболезнования и назначили пенсию.

Позже поиски Н-209 проводились на общественных началах. Начали еще в 30-х годах прошлого века. Какие-то американские чукчи рассказали, что 15 августа около островов Тетис и Спай у побережья

BTW

Тут надо заметить, что утверждения малолетних долбоебов о непонятно где упавшем самолете - полная хуйта. Только если действительно была жесткая посадка с выжившими и работающей связью. Нужно вспомнить охуительный по тем временам состав навигационного оборудования самолета: гиромагнитный компас, гирокомпас, радиоконпас, авиационный секстант, солнечный указатель курса, а также практику штурманов подобных перелетов (см. Белякова на АНТ) сверять курс каждые 15 минут. Не будем забывать также, что определение местонахождения велось по предложенной еще Беляковым методике и имело точность порядка 2-3 км. (по воспоминаниям Бориса Чертока про 2-3 километра выебывался сам Беляков - преподаватель аэронавигации, а с апреля 1935 — начальник кафедры штурманской службы Военно-воздушной академии. В конце 40-х Черток запилит по этой методике автоматический навигатор, который потом очень пригодится для первых пилотируемых орбитальных полетов). Раз посылали спасательную экспедицию - значит были уверены в своих силах, в корректности определенного района поисков.

Аляски видели некий объект, который летел-летел, задел за воду и затонул, однако. Версия богатая, но 15 августа никак не подходит — не мог ДБ-А столько времени держаться в воздухе. В 1938 году один американский энтузиаст пытался там искать, не нашел. Потом там искали в 1986 году, и ищут регулярно, [крайняя](#) экспедиция была в 2010 году. Результат стабильный — ни-че-го. Кроме этой, более-менее правдоподобной, версии выдвигаются самые фантастические, и про Гренландию, и про острова Канадского архипелага. Но это обычные попытки выдать желаемое за действительное — чтобы найти Н-209 нужно... чтобы Н-209 долетел до твердой земли, вот и фантазируют.

... и офтальмолог из башкирской столицы

В конце 70-х, начале 80-х годов прошлого века журнал «Техника Молодежи» печатал статьи из серии «Антология таинственных случаев». В то время еще не загоняли читателей откровенный бутор, но уже складывался стиль «вот вам куча непроверенных фактов, а вы, типа, сами решайте». В сборнике по мотивам этой серии можно найти и бермудский треугольник, и Атлантиду, и дагонов с инопланетянами, и зачатки пирамидосрача. В общем, кладезь теорий для научных фриков. Был цикл статей и про поиски Н-209.

Все началось с того, что некий вертолетчик, ВНЕЗАПНО, вспомнил, что двадцать лет назад, в шестидесятых годах, на берегу озера в полярных кушерах Якутии видел доску с номером самолета и фамилией Леваневского. Мол, эту реликвию погрузили на вертолет, который [упал и сгорел](#). Этого оказалось достаточно, чтобы выбить бабосиков с нескольких редакций и организовать экспедицию. Очевидный вопрос: как самолет, летевший на Аляску, оказался в Якутии, никого не ставил в тупик, ибо совсем недавно (в 1979 году) brave южнокорейские летуны показали, как можно заблудиться в Арктике, а потом, в 1983 году [повторили номер на бис](#). А если корейцы заблудились, то и Леваневский со штурманом Левченко могли плутануть.

Участники экспедиции 1982 года рисовали картинки, опрашивали местных жителей, но ни фига не нашли. В 1983 году променад повторили и тут неожиданная удача — у аборигенов удалось выменять кусок алюминиевой железяки. Которую идентифицировали как бак от самолета ДБ-А, или ТБ-3, или ТБ-1... Казалось еще чуть-чуть и найдут, активисты требовали магнетометров и военных водолазов для исследования озера, но власти сказали «хватит» и ничего не дали. Экспедиция 1986 года вообще ничего не нашла, и тему закрыли.

Активным участником, более того, одним из руководителей экспедиций 1983 и 1986 годов был ныне широко известный мистик-офтальмолог [Мулдашев](#). Вот для него эти поиски дали большие результаты, поциэнт:

1. получил нехилый скилз по запудриванию мозгов редакциям печатных изданий;
2. понял, что в Якутии холодно. Даже летом. [И гнус](#). Ездить надо в более комфортные места;
3. догадался, что искать надо что-то менее материальное, чем самолет. Иначе могут потребовать предьявить.

А разгадка проста, но искать ее нужно было в архивах Главсевморпути в Ленинграде, а не в Якутии.

1. Бак, вероятнее всего, был от самолета Г-1 — гражданской версии ТБ-1, один из которых потерпел крушение в 200 километрах от места обнаружения доски.
2. Леваневский имел привычку метить места своих посадок.
3. И вполне мог оказаться на берегу этого озера, но не в 1937 году, а в 1936. Когда летал в тех местах на гидросамолете, в том числе с целью «разведки места для базирования самолетов-амфибий». И номер этой летучей штуки с поплавками был, внимание, Н-208.

Так что с «якутской версией» можно попрощаться.

Achtung! Achtung! Lewoniewski in der Luft!

В октябре-ноябре 1941 года, на головы москвичей, и так охувших от немецких мотоциклистов в Химках, посыпались фугаски, зажигалки и листовки. В том числе, примерно такого содержания:

«Дорогие москвичи! Бомбит вас никто иной, как сталинский сокол Леваневский, который убил и съел лояльных Сталину членов экипажа и пешком вышел к секретной арктической базе ананербе. Пламенный привет!».

Доктор Геббельс, сцуко, знал свое дело, знал что, чем наглее ложь, тем легче в нее верят. Слухи действительно поползли. Был вброс, мол, сбили Хенкель-111, и схватили пилота, как две капли воды похожего на героя и с такой же фамилией. На семью Леваневского стали смотреть очень косо. Довели вдову, козлы, до обращения к Сталину. Сталин, ответил: «спите спокойно, никто к вам не приедет, и пенсии не лишим». Более того, после освобождения польского местечка, где проживала мама Сигизмунда, тиран поинтересовался,

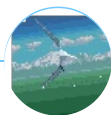


Пшеки помнят Юзефа и Сигизмунда. А Владислава не помнят

как она пережила оккупацию, и не нужно ли чего, например, крышу починить. Вроде бы все ясно, но все-таки дело темное, очень темное. Был у Сигизмунда брат Юзеф, который, так же любил летать, но не любил русских и Совок. Служил в Польше и погиб в [авиакатастрофе](#) в 1933 году, ИЧСХ, [на территории СССР](#) при попытке сверхдальнего перелета... А еще был брат Владислав, который тоже не любил совок и уехал в Польшу, и который тоже стал летчиком, но что потом и чем закончил — сие неизвестно. Известно другое — мама и сестра Героя Советского Союза вполне благополучно пережили шесть лет оккупации.

Современность

«Аэрофлот» зажигает. Это единственная авиакомпания, которая то вводит рейс из Шрм-2 в Штаты через Северный полюс, то снимает его с расписания [по экономическим причинам](#). Одно время даже давали пассажирам ~~немятую~~ памятную бумажку о пролете над полюсом. Так что, подловив момент, за вполне бюджетное количество бабосиков, попивая коньячок, комфортно вытянув ноги и томно глядя в иллюминатор, можно блеснуть эрудицией — «где-то тут пропал Леваневский».



Авиация

11 сентября Bf.109 De Havilland Comet Do a Barrel Roll Eyjafjallajokull F-117 F-19
Junkers Ju 87 Macross УН-1 Ураган War Thunder Аббревиатуры имени Медокса
Авиакатастрофа Авиакатастрофа/Классификация авиакатастроф Авианосец Авиасиммер
Ан-225 Аэрофлотовская курица Бермудский треугольник Взлетит или не взлетит?
Взрывающийся вертолёт Гагарин Генеральный Чернявски Джетпак Дирижабль Киров
Закон Мерфи Ил-2 Штурмовик Истребитель пятого поколения Ка-50 Камикадзе Карлсон
Качинский Квадрокоптер Корейский Боинг Кравчучка Крайний Кукурузник Культ карго
Лётчик Ли Си Цын Леваневский Летящие коровы Летун космический Марш авиаторов
Ми-24 Мирный советский трактор Молитва Шепарда Муха Нестор НЛ-10 НЛО Олег Т.
Параплан Парашют Планёр Гимли Поделки из бумаги Полет Пауэрса
Посадка Ту-124 на Неву Сугинто Суперджет Сырно Ту-154 Ту-160 Чёрные вертолёты
Шмель летать не должен



СССР

1000 мелочей 101-й километр 28 героев-панфиловцев 3,62 Red Alert Russian Reversal S-90
Vnovodvorskaya Ёжик в тумане АК-47 Александр Солженицын Алиса Селезнёва Алкоголик
Антарктида Афганская война Аэрофлотовская курица Бандеровец Баня Беломор Берия
Бесконечное лето Блат Брежнев Брежневка В мире животных В СССР секса нет Варёнки
Ведро компрессии Великая Отечественная война Вентиляторный завод
Ветеран Куликовской битвы Винни-Пух Владимир Высоцкий Власовцы Восьмидесятые
Вписка Вражеские голоса Всё прогрессивное человечество Гагарин
Генеральная линия партии Гитара «Урал» Глобус Украины Гоблин Граждане СССР
Гражданская война в России ГрОб Гутник Давид Черкасский
Дважды еврей Советского Союза Дембельское фото Детская площадка Детский лагерь
Дефицит Дирижабль Киров До чего Сталин страну довёл Добровольно-принудительно
Дотянулся проклятый Сталин Ежов Железный занавес Жить стало лучше, жить стало веселее
Жуков Журнал «Крокодил» Загнивающий капитализм Закручивать гайки
Зато мы делаем ракеты Звёздочка Зоя Космодемьянская И немедленно выпил
И примкнувший к ним Шепилов Иван Васильевич меняет профессию Игорь Тальков
Игрушки, прибитые к полу Ирония судьбы Как я провёл лето Карлсон
Квадратно-гнездовой способ мышления Кин-дза-дза Клюква Книга о вкусной и здоровой пище
Ковёр Кола Бельды Колыма Комбинат «Маяк» Комедии Гайдая Коммуняки
Корейский Боинг Космическая гонка КТ315 Кузькина мать Ламбада Леваневский Ленин
Либераст Лысенко Мавзолей Ленина Максим Калашников Мао Цзэдун Марш авиаторов
Мессинг Ми-24

История

1917 28 героев-панфиловцев 3,62 We Wuz Kangz Авария в Уиндскейле Аверченко
Александр II Александр Македонский Александр Невский Александр Суворов
Алексей Михайлович Англо-бурская война АПЛ «Курск» Арабо-израильские войны
Арктические конвои Афганская война Бальдур фон Ширах Бандеровец Барак Обама
Батка Махно Белоруссия/История Берия Берлинская стена Бессмысленный и беспощадный
Блез Паскаль Блокада Ленинграда Бокасса Бомарше Бомбардировка Дрездена
Борис Соколов Братание Брежнев Бросок на Приштину Бушков Вавилон Ван дер Люббе
Вежливые люди Векослав Лубурич Великая Отечественная война
Великая французская революция Ветеран Куликовской битвы Ветхозаветные мемы Викинги
Вителлий Власовцы Военная операция в Сирии Война в Южной Осетии Вольтер
Восьмидесятые Вьетнамская война Гай Марий Галльское нашествие на Рим
Гармодий и Аристокитон ГДР Геббельс Гелиогабал Генерал Мороз Геноцид армян
Геноцид в Руанде Герман Геринг Гетто Гитлер Гладиаторы Говно мамонта Голодомор
Госдеп Гражданская война в России Гражданская война в США Дальневосточная республика
Девяностые Декарт Дело Дрейфуса Десятые Децимация Джон Кеннеди Джордж Буш
Дидро Дикий Запад Динозавры Долбославие Дональд Трамп Дракула
Древнерусские мемы Древний Египет Древний Рим Древняя Греция Евгений Понасенков
Египетские пирамиды Ежов Екатерина II Ельцин Жан-Жак Руссо Жанна д'Арк
Железный занавес Жуков Загнивающий капитализм Заговор генералов Заговор Катилины
Закручивать гайки Зоя Космодемьянская

[w:Леваневский, Сигизмунд Александрович](#)