



В А С И Л И Й Р Е Ш Е Т Н И К О В

ИЗБРАННИКИ ВРЕМЕНИ

ОБРЕЧЕННЫЕ НА ПОДВИГ



МОСКВА 2023

УДК 929:629.7(470)
ББК 39.5г(2)
Р47

Решетников, Василий Васильевич.

Р47 Избранники времени. Обреченные на подвиг / Василий Решетников. — Москва : Яуза-пресс, 2026. — 320 с.

ISBN 978-5-9955-1274-5

Книга Героя Советского Союза генерал-полковника авиации В.В. Решетникова рассказывает о поколении советских военных летчиков и командиров дальней (стратегической) авиации первой половины XX в.

В очерках о героях автор показывает фронтовую и служебную повседневность советских летчиков, спасение челюскинцев, цену решений в воздухе и на земле, закулисные штабной работы и ответственность командования за ошибки. Акцентируется внимание не на хронику боев, а на характеры пилотов, профессиональную этику, товарищество.

Книга входит в рекомендованный Министерством просвещения список патриотической литературы для внеклассного чтения.

УДК 929:629.7(470)
ББК 39.5г(2)

ISBN 978-5-9955-1274-5

© Решетников В.В. (насл.), 2026
© ООО «Яуза-пресс», 2026

ОБРЕЧЕННЫЕ НА ПОДВИГ

Летать, как и жить,
без большой цели бес-
смысленно.

М.М. Грамов

Чукотская симфония

Мечтателей было много. Но первым пустился в путь через Северный полюс в Америку Сигизмунд Леваневский. Тут была предыстория.

Когда в феврале 1934 года в Чукотском море затонул раздавленный льдами экспедиционный пароход «Челюскин», на спасение его обитателей, высадившихся на льдину, было брошено два авиационных отряда. Один, с аэродромов Приморья, пробивался на север воздушным путем, другой — по восточным морям подтягивался к Чукотке на палубе морского корабля, а два пилота, Сигизмунд Леваневский и Маврикий Слепнев, получили особую задачу — кратчайшим путем, через Европу и Атлантику, достичь Соединенных Штатов, приобрести там пару подходящих самолетов и с Аляски, через Чукотку, двинуться на помощь челюскинцам.

Выбор именно этих двух пилотов для такой необычной миссии был не случаен: Америка хорошо знала их имена и в некотором роде числила своими чуть ли не национальными героями.

За Леваневским, например, закрепилась громкая слава спасителя знаменитого американского полярного летчика Джимми Маттерна. Правда, наяву все выглядело несколько иначе.

Маттерн уже завершал последний этап своего рекордного кругосветного перелета (дело было в 1933 году), как вдруг, уже идя над Чукоткой — до Аляски рукой подать, — бесследно исчез.



Американцы встревожились, но не рискнули в такую мрачную погоду затевать поиски, да еще над чужой территорией. Попросили русских — те не откажут.

Из Хабаровска вышел Леваневский.

Вообще-то Леваневский был военным летчиком — в школе морских пилотов работал инструктором, летал в строевых частях, был командиром авиационных подразделений. Но в конце 20-х годов командование ВВС отправило его на «вольную». Говорят, из-за сложного характера — жестокого, своенравного, неуживчивого, — в коллективе с ним трудно было работать. Все это так, но, скорее всего, подвела его родовая: мало того, что поляк, так еще вся родня жила в Польше.

«Иностранцам» в армии власть не очень доверяла, и начальство сочло за лучшее избавиться от ненадежного строптивца.

Но летчиком он был превосходным и в устройстве на летную работу ему трудно было отказать.

Сначала Леваневскому удалось получить место аэроклубовского инструктора в Николаеве, а затем — должность начальника аэроклуба в Полтаве.

Да вскоре все это стало ему надоедать, он тяготился своей работой — однообразной, скучной, и по рекомендации известного полярного летчика Бориса Чухновского, с которым он работал еще в морских ВВС, сумел перейти в полярную авиацию.

У Марка Ивановича Шевелева, ее начальника, не было собственных источников подготовки полярных пилотов, и он набирал их из неприкаянного летного племени — перебежчиков, уволенных и даже изгнанных.

Критерии подбора летных кадров тут были первоначально просты: летчик должен уметь отлично и смело летать днем и ночью в любых условиях погоды, не бояться бытовых лишений и абсолютно ответственно относиться к порученному делу.



Арктика для хорошего пилота — что может быть привлекательнее? Никаких подчиненных, кроме экипажа, и на тысячи верст — никого из начальства над головой. Но судьбой и жизнью за все отвечаешь сам.

Когда Леваневский попросился в сложный и наиболее трудный район летной работы, Марк Иванович предложил ему ледовую разведку в Восточной Арктике, а для начала — перегнать летающую лодку «Дорнье-Валь» из Севастополя на Дальний Восток, в Хабаровск.

Тут он и пригодился для поиска Маттерна.

В сплошной муре из смеси снегопадов, дождей и туманов он все же пробился к Анадырю и, почти не блуждая, по слухам (слухи ходят и на Чукотке) нашел изголодавшегося бедолагу, невозмутимо, в ожидании выручки, доедавшего под ярангой последние крошки бортового запаса шоколада: чукотские «деликатесы» на дух не переносил.

Где-то поодаль, километрах в ста двадцати (это ведь почти что рядом), валялся его разбитый самолет с гордым брендом на боку: «Век прогресса». Пилоту было грех жаловаться на судьбу: авария произошла у самой стоянки экспедиции геологов. Они-то и доставили его в Анадырь.

Леваневский предложил Маттерну удобное место на борту своей лодки и доставил драгоценного пассажира к берегам Аляски.

Американцы источали восторги. Маттерн, несмотря на неудачу своей кругосветки, выступал триумфатором. Но наибольшие почести выпали все же на долю Леваневского: он был тепло встречен местным народом, администрацией — обласкан, возвеличен, а уж Маттерн, временами впадая в неистовый раж, прямо-таки осыпал русского пилота всевозможными комплиментами, одаривал сувенирами и клялся в верной и вечной дружбе.



Улетавшего через пару дней Леваневского сопровождал целый воздушный эскорт разнотипных самолетов, в составе которого был, конечно же, и Маттерн. Он вплотную причалил к борту своего нового друга и бесконечно слал ему воздушные поцелуи.

Запомним эту сценку — о клятвах друга мы еще вспомним.

Леваневский тогда не стал возвращаться в Хабаровск, а осел в Арктике — летал на разведку льдов, перебрасывал грузы. Встретил, между прочим, в пути продиравшийся сквозь льды Восточно-Сибирского моря пароход «Челюскин», еще не подозревая, что очень скоро он станет в его судьбе серьезной вехой. Сигизмунд Александрович вернулся на Большую землю уже известным полярным пилотом, награжденным орденом Красной Звезды — «за спасение американского летчика Маттерна», — как было сказано в том Указе.

Нечто подобное, только четырьмя годами раньше, в 1929 году, приключилось и с Маврикием Слепневым.

В ту пору он был занят эвакуацией пассажиров с небольшого рыболовного судна, застрявшего во льдах у побережья Чукотки, как вдруг на корабельный борт пришла тревожная радиограмма, извещавшая, что примерно в том же прибрежном районе внезапно исчезли известный американский полярный пилот полковник Эйельсон и его борттехник Борланд, направлявшиеся на вывоз пушнины с затертого льдами, почти рядом с нашим рыбаком, американского зверобойного парохода.

Слепнев отложил свои дела, передав их другому пилоту, а сам, присоединившись к американской поисковой группе, часами бороздил мутное пространство над предполагаемым районом исчезновения самолета Эйельсона.



Казалось, Арктика успела намертво поглотить следы вчерашней катастрофы, но ему все же удалось обнаружить и обломки занесенного снегом самолета, и замерзшие останки командира и борттехника.

Приняв тела на борт своего «Юнкерса» и прикрепив к фюзеляжу траурный флаг, Слепнев доставил печальный груз на их родную землю — в Фербенкс.

Советский летчик был принят американской общественностью и государственными деятелями с высочайшими почестями. Ему, с одобрения советского правительства, удалось побывать не только в других городах Аляски, но и в Сиэтле, в Калифорнии и даже на Гавайских островах. Слепнев был образованным человеком, хорошо владел английским языком, и это качество особенно высоко поднимало его доброе имя в глазах американцев. В те годы у нас еще не было дипломатических отношений с Соединенными Штатами, и неожиданная миссия советского летчика для обеих стран была весьма кстати.

Так что в те челюскинские дни Маврикий Трофимович Слепнев, как и Леваневский, был в Америке, что называется, «свой человек».

Эти немаловажные обстоятельства в новой миссии значительно упростили проблему выбора и приобретения самолетов для спасения челюскинцев.

Новенькие «Фляйстеры» — одномоторные девятиместные монопланы с высоко расположенным крылом и закрытой пилотской кабиной были в самый раз для такой задачи. Правда, посадочная скорость и, следовательно, пробег после посадки были у них великоваты для коротких площадок, расчищенных на челюскинской льдине, но пилоты были умелые — должны справиться с посадкой и в стесненных условиях.

Изготовившись в Номе на Аляске для прыжка на Чукотку, оба пилота по первой готовности поднялись



в воздух и взяли курс на Ванкарем — там была создана главная авиационная база, исходный пункт спасательной операции.

В такую жутковатую погоду надо бы повременить со взлетом, но Леваневский спешил, и, пока остальные пилоты, идущие на помощь челюскинцам, где-то там, в пути, пробираются через горы, моря и тундру, он может и, значит, должен первым прорваться к Ванкарему и с ходу — к лагерю Шмидта, как по имени начальника экспедиции стало теперь именоваться ледовое поселение челюскинцев.

Леваневский прекрасно ориентировался во времени и хорошо знал «расстановку сил». Если все произойдет так, как им задумано, то в паре со Слепневым, а то и сам, еще до подхода соперников, дня за два-три он сумеет вывезти со льдины всех челюскинцев и ликвидировать лагерь!

Погода была ему ни о чем. Он шел напролом!

В сплошных облаках, в жесточайшем обледенении ему удалось одолеть Берингов пролив и изрядно пробиться на запад вдоль побережья Чукотки, но самолет под слоем нарастающего льда настолько отяжелел и так исказил свои аэродинамические формы, что уже не слушался рулей и вопреки воле пилота валился вниз. Держаться на одной высоте «Фляйстер» не мог. Его интенсивное снижение больше напоминало беспорядочное падение и уж никак не полет.

Возвращаться было поздно, да и отступать — это не в его, Леваневского, правилах.

Назревала развязка.

Наконец высота была потеряна окончательно. Самолет задел стойками шасси за ропаки, отбил лыжи, слегка отошел, снова просел и с грохотом, раздирая фюзеляж, чуть прополз и остановился. От резкого торможения командир изрядно разбил лицо и на мгновение потерял сознание, зато его спутники —



известный полярный исследователь и полномочный представитель Правительственной комиссии по спасению челюскинцев Георгий Ушаков и американский бортмеханик Клайд Армистедт — были целы и лишь отделались ушибами.

Это, в общем, не худший исход полета в такой ситуации, но по пешим понятиям экипаж оказался далеко от Ванкарема.

Отчаянию Леваневского не было предела. К счастью, рядом оказалась одинокая яранга, а чуть подалее — чукотское стойбище. К Ванкарему невольные скитальцы все же добрались, но... на собачках.

В Москву, в Правительственную комиссию, полетела странная радиограмма: «Побежденным себя не считаю. Готов к работе. Леваневский».

Что это, игра в романтику? Какая может быть работа у летчика, потерявшего самолет?

Но Леваневский был не так наивен, чтобы попусту затевать рискованную игру с центральной властью. Скорее всего, тут был заложен тайный расчет: он надеялся на указания советского правительства — передать ему, Леваневскому, один из самолетов, на которых слетались в Ванкарем другие летчики. Там, наверху, не могли не знать, что он все же более видный полярный пилот, чем некоторые из тех, кто только постигал Арктику или впервые попал в ее пределы. Было же — председатель Правительственной комиссии В.В. Куйбышев в начале марта направил телеграмму командиру авиаотряда Каманину с указанием передать один из самолетов его отряда полярному летчику Василию Сергеевичу Молокову. Могут так поступить и на этот раз.

Но Москва промолчала.

Последняя надежда включиться в спасательную операцию тихо угасла.



Леваневский, несомненно, понимал, что этот раунд арктической одиссеи, где так терпеливо ждала его ослепительная слава, проигран.

Пока же к лагерю Шмидта удалось пробиться лишь одному Анатолию Ляпидевскому — совсем недавнему, по летной школе, ученику Леваневского.

Месяц назад, 5 марта, молодой пилот на своей двухмоторной тяжелой машине АНТ-4 пусть не с первого, а только с двадцать девятого раза (то погода завернет, то припугнут барахлящие моторы) все же сумел найти затерянный во льдах лагерь Шмидта и доставить на материк 10 женщин и двоих малышей. Как он умудрился приладить свой корабль (АНТ-4 — это ведь в военном варианте тяжелый бомбардировщик ТБ-1!) на ледовую площадку длиной всего 450 метров и шириной 50, окруженную со всех сторон высокими торосами и ропачами, знает только Ляпидевский и те, кто прилетел в лагерь после него.

То был воистину небывалый подвиг. Имя Анатолия Ляпидевского мгновенно вспыхнуло в сиянии славы над всеми континентами земли. Оно не сходило со страниц мировой печати и не умолкало во всех радиопрограммах. Более популярного человека в те дни на всем свете не было.

Ах, как удивительно складываются человеческие судьбы! Еще совсем недавно выпускник военной школы морских летчиков был отчислен из боевой авиации, поскольку, как докопались «компетентные органы», его отец был... священнослужителем. В общем, своего происхождения Ляпидевский не скрывал, но в то время военную авиацию уже усердно «стерилизовали», и выходцы из поповского сословия считались для нее элементом классово ненадежным.

Куда деваться? Кто-то надоумил попроситься в полярную авиацию. Марк Иванович Шевелев принял юного изгнанника и предложил «тихое место» — мыс



Уэлен на Чукотке в должности командира корабля на АНТ-4. Еще не успев на нем толком полетать, он заступил на ледовую вахту. И тут — оказия.

Ляпидевский мог бы освободить из ледового плена и остальных челюскинцев, но в очередном полете при вынужденной посадке из-за отказа мотора случилась крупная поломка, и вся надежда на спасение оставшихся теперь легла на тех, кто еще только подтягивался к Ванкарему.

А где же Слепнев, стартовавший из Нома вместе с Леваневским?

Слепнев работал по другим часам.

Он также встретил ту чертову погоду, что чуть не сгубила Леваневского, но в циклон далеко углубляться не стал, а, пройдя Берингов пролив, повернул обратно и снова сел на Аляске, но на другом аэродроме, в Тейлоре, — со спокойным ветерком и хорошей видимостью. Потом еще раз взлетел и снова вернулся примерно с той же точки. А на третий раз, выждав денек поуступчивей, домчал до Уэлена, а затем, с подоспевшими Молоковым и Каманиным, — на Ванкарем и в тот же день — в ледовый лагерь.

Слепнев вывез со льдины крупную группу челюскинцев и доставил тяжело заболевшего Отто Юльевича Шмидта на Аляску, в Америку.

Тут к Ванкарему подтянулись еще два пилота — Водопьянов и Доронин.

Воздушная спасательная операция завершилась 13 апреля. Все 104 человека были спасены без единой потери.

Сначала, как было сказано, отличился Ляпидевский, а всех остальных — за неделю! — перевезли на материк Молоков, Каманин, Слепнев, Водопьянов и Доронин.

Два месяца встревоженный мир с неослабевающим вниманием следил за развязкой этой ледовой драмы.



Сколько рухнуло прогнозов ее исхода, главным образом, в трагических картинках! Но жестокая драма на этот раз обернулась героической симфонией.

«Удивительный вы народ, — произнес в те дни Бернард Шоу — величайшую трагедию сумели превратить в грандиозный триумф!»

Прекрасные самолеты, великолепные летчики — да в какой еще стране есть такое?!

Престиж советского государства, молодой страны социализма в глазах буржуазного мира взлетел в те дни неимоверно высоко!

А говорили, будто там, в России, идут репрессии, крестьян в Сибирь ссылают. Да бросьте вы!..

По устоявшемуся к тому времени ритуалу пилоты там же, в Ванкареме, сели за написание советскому правительству и Политбюро помпезного рапорта об успешном завершении спасательной операции. И поставили свои подписи — все шесть. Но вдруг пришла команда «свыше» дописать и Леваневского. Раз «есть такое мнение» — возражений не последовало, и автограф Сигизмунда Александровича уверенно расположился под документом, к содержанию которого, в сущности, не имел прямого отношения. Седьмым.

Правительство сочло необходимым отметить подвиг летчиков, спасших челюскинцев, особой, выше всех существовавших, степенью отличия, в связи с чем и было в том же апреле 1934 года учреждено звание Героя Советского Союза.

В первой группе Героев был и Леваневский.

Никто не посмел усомниться в правомерности такого решения. Раз партия решила... Но по этой логике следовало бы причислить к лику Героев и тех, кто, преодолев в тяжелейших погодных условиях огромные пространства таежной глуши — Гальшев, Пивенштейн, Демирлов, Бастанжиев, — лишь немного не



дотянули до Ванкарема, не успев, таким образом, к спасательным рейдам.

Не вызвало бы вопросов, окажись в том парадном списке и имя Михаила Сергеевича Бабушкина — знаменитого полярного летчика, «шефа» корабельной амфибии Ш-2. Его фанерно-полотняный аппарат, выгруженный в штормовую ночь с палубы обреченного «Челюскина», получил такие повреждения, что о подъеме в воздух, казалось, не могло быть и речи. Но Бабушкин и его бортмеханик Валавин сумели случайно найденными в лагере обрывками веревок, тросов и проволоки кое-как скрутить из развалившейся конструкции подобие самолета и перелететь на нем в Ванкарем.

Понимал эту пикантную ситуацию, нужно думать, и Леваневский. Человек с обостренным честолюбием, заряженным на поступки высоких страстей, он, конечно же, испытывал немалый душевный дискомфорт, вращаясь в среде полярных летчиков, у которых всегда были свои, независимые измерения соотношений доблести и славы.

Этот мужественный красавец, интеллигент, хорошо знающий себе цену, был изрядно уязвлен и постигшей его неудачей, закончившейся потерей самолета, и не менее смущен выпавшей ему, не достигшему цели, такой особой наградой.

От этой навязчиво преследовавшей его неуютности нужно было как можно скорее уйти, избавиться от нее.

И он уже знал, что делать. Ему нужен был подвиг! Во что бы то ни стало! Крупный, яркий — на весь мир, затмевающий все, что было сотворено летающим человечеством! И как можно скорее!

Мысль о перелете через Северный полюс в Америку родилась именно там, на Чукотке, в те драматические для него дни — после аварии и награды.



Задуманный перелет — это реально. Там, в Америке, — он уже слышал от знающих людей — Вилли Пост, крупнейшая летная знаменитость того времени, намерен на новом, пока еще неизвестном самолете перетянуть полюс, чтоб приземлиться у берегов России. Может, этот порыв Вилли Поста и был первым толчком к дерзкой мысли, которая так захватила Леваневского?

Во всяком случае — теперь важно было не дать кому-то обойти себя, опередить, перехватить сам замысел.

Но на чем лететь? Где тот самолет, на котором можно было бы одолеть Арктику, пройдя через полюс? А, случись, нашелся бы — в этом году поздно: одна подготовка займет, по меньшей мере, полгода, а лететь нужно летом.

«Леваневский, что вы прячетесь?»

Но перспектива выбора самолета оказалась не такой уж мрачной. Леваневский сумел разузнать — Туполев по заданию правительства построил рекордный самолет для дальних перелетов.

Идею всколыхнула разгоревшаяся борьба между крупнейшими авиационными государствами мира за обладание рекордом дальности полета. Мог ли Советский Союз — великая авиационная держава — быть в стороне? Сталин любил рекорды в любой области человеческой деятельности и авиационные не были исключением, если не сказать — стали его страстью.

Работы в ЦАГИ и КБ Туполева над будущим рекордсменом шли трудно и сложно — не все поддавалось замыслу. Летчик-испытатель и шеф-пилот ЦАГИ Михаил Михайлович Громов уже не раз, еще с прошлого года, поднимал машину в воздух, но что с того?



Летать-то она летала, да рекордные характеристики выдавать не торопилась.

А на Щелковском аэродроме, возле ст. Томская, ставшей через ближайшие годы Чкаловской, строилась «персонально» для этого самолета первая в Советском Союзе бетонная 1800-метровая взлетно-посадочная полоса с возвышающейся в ее торце 12-метровой горкой, предназначенной для ускорения разбега на начальном этапе взлета.

Вот такой «капризный» самолет получился. С грунта, даже хорошо укатанного, ему не взлететь: отяжелевшие под весом горючего очень удлинненные крылья на первых же, даже мельчайших неровностях начнут так раскачиваться, что в конце концов неминуемо зачерпнут землю, завершив дело обыкновенной катастрофой.

Но все эти проблемы — там, в Москве.

А пока все челюскинское население кто на чем — лишь немногие — самолетами, а остальные — на собачьих упряжках, а то и пешком — пробивалось по насквозь промерзшей чукотской тундре к бухте Провидения, где ожидал их большой и теплый пароход, чтоб доставить всех на Большую землю.

Во Владивостоке остановка была затяжной — радостной, торжественной. Приоделись, отоспались. Те, кто помоложе, обзавелись женами.

Теперь специальный курьерский поезд с необыкновенными пассажирами летел в Москву, накоротко останавливаясь на станциях и полустанках, где ждали его лавины людей с оркестрами, цветами, знаменами и плакатами, чтоб взглянуть на своих героев и проводить их до следующей недалейшей остановки.

Он хоть и курьерский, но из-за очень частых остановок, даже в ночное время, растянул свой путь почти на полтора месяца.



Это был целый город на колесах — со столовыми, буфетами, банями. Даже партбюро с полномочиями Центрального комитета расположилось в одном из вагонов. Такой оказией воспользовались многие. Леваневский тоже был принят в партию без кандидатского стажа.

Но самая бурная встреча с родными, родственниками и друзьями, среди огромных праздничных масс народа, произошла, конечно, в Москве, у Белорусского вокзала. Короткий митинг завершился новым стартом к Кремлю.

В веренице открытых машин, утопая в цветах, герои Арктики медленно проплыли вдоль плотных людских шпалер по главной улице прямо к кремлевским стенам.

С неба сыпались листовки, гремели оркестры, бухали артиллерийские салюты, а над всем этим державным торжеством промчал воздушный парад, во главе которого шел, ведомый Михаилом Грозовым, восьмимоторный гигант «Максим Горький».

Среди встречавших не было жены Леваневского — она почему-то постеснялась свидания с мужем в такой необычной обстановке.

Сигизмунд Александрович все это народное неистовство переживал молча, чувствовал себя одиноко, стараясь быть незаметным, и, вероятно, пытался представить, как произойдет встреча со Сталиным, которая в ближайший час ожидалась прямо там, на Красной площади.

И все же для него, как и для всех, он появился неожиданно.

Стоя у мавзолея в общем строю, челюскинцы и летчики — Герои Советского Союза вдруг увидели направлявшуюся к ним со стороны Исторического музея группу руководителей партии и правительства. Впереди шел Сталин. При его приближении Леванев-



ский чуть отошел в сторону, прикрылся соседом и замер. Но вождь заметил этот маневр и громко, еще издали, произнес:

— Леваневский, что вы прячетесь, почему вы скромничаете?

Скованный и смущенный, он возвратился на прежнее место и густо покраснел.

О чем думал он в ту минуту, теперь уже на весь мир прославленный геройским званием полярный пилот? Что творилось в его душе?

Сталин подошел к нему, подал руку, поздравил с наградой.

Значит, Сталин знал Леваневского и был к нему благорасположен изначально, хотя в прошлом они никогда не встречались.

Кто же мог так представить Сигизмунда Александровича вождю народов? Был, правда, у Леваневского один знакомец из этой среды, ближайшего окружения Сталина, — человек давними корнями тоже польского происхождения (не беда, что не поляк) — всемогущий чекист, наделенный вождем фантастической властью над людьми, — Генрих Ягода. Перед ним заискивали даже те, в чьих руках были рули управления государством.

Что могло сблизать их — пилота и чекиста? Разве что чувство общей исторической родины, которое, видимо, бывает иной раз сильнее других сил взаимного притяжения. Впрочем, кто их разберет, эти узы человеческих привязанностей?

На банкете в Георгиевском зале Кремля Сталин, держа заздравную речь, тепло сказал в ней обо всех Героях Советского Союза, назвал каждого поименно, а на имени Леваневского остановился подчеркнуто дольше, высоко оценив его доблестное и верное служение Родине, в отличие от американских пилотов, которые-де хоть и совершают иногда подвиги, но



делают их только ради долларов. И тост на завершении той знаменательной речи тоже прозвучал с акцентом на одном имени: «За здоровье товарища Леваневского и всех Героев Советского Союза — мужественных, храбрых и достойных сынов нашей великой Родины!»

Такое бывает в звездный час. Но это ведь не он — его Леваневский отнес на более позднее время!

Был и еще один на первый взгляд незначительный штрих в ряду проявленных верховной властью знаков особой симпатии к Сигизмунду Александровичу: в постановлении Центрального Исполнительного Комитета о присвоении летчикам, спасшим челюскинцев, звания Героя Советского Союза Леваневский значился не седьмым по счету, как можно было ожидать, а вторым, после Ляпидевского.

Он так навечно и закрепился, Сигизмунд Александрович Леваневский, теперь уже в многотысячном списке как Герой Советского Союза «номер два».

Вот они — алые паруса!

Летом 1934 года в Москве, кажется, никто не остался: все разъехались — кто на юг, кто в родные деревни — и летчики, и челюскинцы. А Леваневский и Молоков с семьями улетели в Лондон, на всемирную авиационную выставку.

Леваневский, конечно, все высматривал самолеты с большой дальностью полета, но там ничего привлекательного не оказалось.

Вообще-то они в природе были, рекордные самолеты, но все специального, штучного изготовления. Их нужно искать не на выставках, а на закрытых аэродромах. Американцы, например, однажды отмахали на каком-то «Райте» 8 тысяч километров, англи-