

32232

М.ЗИНГЕР

ЛЕТЧИК
КОЗЛОВ

★



Полярный летчик М. И. Козлов

М.ЗИНГЕР

ЛЕТЧИК
КОЗЛОВ

ИЗДАТЕЛЬСТВО ГЛАВСЕВМОРПУТИ
МОСКВА 1941 ЛЕНИНГРАД

СОДЕРЖАНИЕ

Глава первая. На ледовую разведку	3
Глава вторая. Первые летчики на Северной Земле	9
Глава третья. Разведчик тайги	15
Глава четвертая. Над Новой Землей	19
Глава пятая. Авария	22
Глава шестая. Зверобойка	27
Глава седьмая. Ледовая стратегия	33
Глава восьмая. На полюс	42
Глава девятая. Происшествие на реке Ленивой	50
Глава десятая. Крылатая медицина	52
Глава одиннадцатая. Учитель	56
Глава двенадцатая. Полярник на фронте	63

Редактор *Р. Н. Кронгауз*
Корректор *О. А. Ковалевская*

Техн. редактор *Ч. А. Зенцельская*
Выпускающий *Н. А. Родионов*

Сдано в набор 19/XI 1940 г.

Тираж 5000 экз.

Объем 2 1/2 п. л., +1 вкл., 4 1/4 б. л., 3,15 уч.-а. л. Знаков в печ. л. 8280

Индекс 636

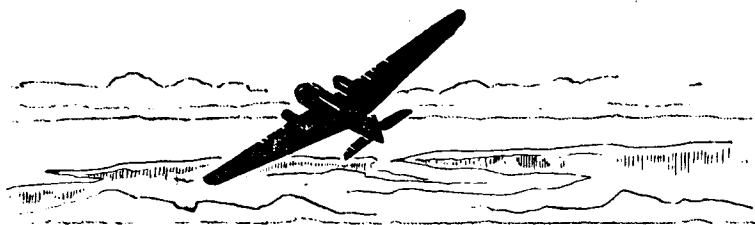
Л71562

Подписано к печати 20/XII 1940 г.

Формат бумаги 70×110 1/16

Заказ 3184

Типография «Красное знамя», Москва, Сушчевская, 21.



Глава первая

НА ЛЕДОВУЮ РАЗВЕДКУ

3 имовщики острова Диксон, — все, кроме вахтенных, — вышли провожать отлетающих воздушных гостей. Внизу, в бухточке, слышались рев моторов тяжелой морской машины «СССР Н-2»: борт-механик Григорий Трофимович Побежимов по приказу летчика Матвея Ильича Козлова запустил сначала кормовой, а затем носовой мотор. Летчики заложили уши ватой, туго затянули шлемы, подбитые мехом, низко опустили голенища болотных сапог.

Рядом с высоким Побежимовым Козлов казался совсем маленьким.

Поднявшись в воздух, согласно неписанному этикету летчиков, Козлов заложил крутой вираж. Он прощался с полярниками, кружа над одинокими домами, сгрудившимися возле высокой мачты. Летчики видели, как внизу маленькие фигурки размахивали носовыми платками и кепками, отвечая на прощальный вираж.

Самолет лег на курс. Скрылась мачта островной радиостанции. Впереди расстилалось Карское море.

Гонимые ветрами и течениями, лениво двигались по морю вечные странницы — льдины. Их было немного.

Стадо белух, сохраняя ровный строй, устремлялось на север в поисках корма. Морские звери изредка дымили своими фонтанами.

До острова Белого самолет тянул при ясной погоде. От острова Белого командир и штурман самолета Анатолий Дмитриевич Алексеев¹ проложил курс к проливу Югорский Шар, но следовать в этом направлении не удалось: лютый враг — туман заставил жаться к берегу Ямала.

Козлов держался бровки берега, чтоб легче ориентироваться при плохой видимости. Казалось, что хлопья тумана мчатся навстречу самолету. Штурман торопливо заносил на карту расположение появившегося в море крупнобитого льда.

Это была первая за навигацию 1932 года ледовая авиаразведка. В ожидании ее результатов в Югорском Шаре стоял караван грузовых судов.

...Высотомер показывал уже около тысячи метров. Наконец машина неуклюже вылезла одним крылом из облаков в синеву. Здесь ослепительно сияло солнце. Пилот выровнял машину, и она пошла над облаками.

Все облегченно вздохнули, вырвавшись из мрака. Моторы работали дружно, без перебоев.

Козлов, взглянув на солнышко, улыбнулся. Он вспомнил свой недавний разговор в Архангельске. Солнце тогда пекло невыносимо. Человек, сопровождавший летчика, взмолился:

— Перейдем, Матвей Ильич, на теньевую сторону! Солнце вредно человеку.

— Мне вредно солнце?! Кто тебе это сказал?

— Доктора говорят...

— Врут твои доктора! Нам, морякам, солнышко дороже всего на свете.

Козлов был настоящим моряком.

¹ Ныне Герой Советского Союза.

В учетно-воинском билете, выданном Н-ской отдельной авиаэскадрильей, значилось, что родился Матвей Ильич Козлов в Вологодской губернии в 1902 году. Еще девятнадцатилетним юношей он прибыл в Балтийский флотский экипаж на учебное судно «Океан». Плавал на яхте. Проходил морскую практику на линейном корабле «Марат», крейсере «Аврора», учебном судне «Трефелев». Впоследствии был откомандирован в высшую авиационную школу, а затем — в школу морских летчиков. Вот уже десять лет, как Козлов был связан с морем.

Но сейчас не синяя, спокойная водная гладь, а безбрежное, взволнованное ветрами море круглобоких облаков холмилось вокруг самолета.

Никто точно не знал, что сейчас под машиной — земля, вода или дрейфующий сплоченный лед с острыми ропаками. Козлов ждал, что откроется «оконце» в облаках, и тогда машина сумеет юркнуть в него.

С каждым часом уменьшалось количество бензина в баках. Побежимов следил за отсчетами бензинометра, за облаками, видневшимися в иллюминаторе. Он высматривал разрывы среди них, искал воду.

Пилот принял записку Побежимова:

«Друзья! «Керосинцу» остается на тридцать минут».

Козлов передал записку командиру, сидевшему в кресле второго пилота. Тот прочел и показал знаками: надо итти вниз.

Оба знали, что аэродромов поблизости нет.

Алексеев полагал добраться до Баренцова моря и сесть там, где нет ни гор, ни ледяных торосов. Но горючего нехватало.

Невесело пробивать облака толщиной в тысячу метров и садиться вслепую.

Когда-то мать, окая по-вологодски, отговаривала Козлова итти в летные люди.

— Отец был кожевником, ходил по земле, а тебе обязательно летать!

Посмотрела бы она сейчас, в слепящем тумане, на сына — забилось бы тревожно ее материнское сердце.

Но Козлов не раз выходил из тяжелых положений.

Разное случалось с пилотом на военной службе в воздушном флоте. Машину ему тогда дали старую: «Савойя 16-бис». Летчики говорили, что если вгонишь «Савойю» в штопор — гроб.

Но ведь Бухгольц и Леваневский штопорили на «Савойе»!

Бухгольц вывел машину из штопора над самой водой, быть может за секунду до неминуемой, казалось, катастрофы.

Леваневскому удалось вывести машину с третьего витка.

Они делали это не из ухарства — но лишь только для того чтобы чувствовать себя уверенней в дальнейших полетах.

Козлов следовал их примеру. Он умышленно вогнал машину в штопор и вывел ее из первого же витка. Молодой летчик потом спокойно делал на «Савойе» крутые виражи, не опасаясь случайного срыва в штопор.

...За минувшие годы Козлов выработал в себе волю и отвагу. И все же сейчас тяжело было начинать спуск.

Командир легонько толкнул его, напомнив о том, что пора.

«Пойдем на посадку, — подумал Козлов. — Метрах в двухстах от земли или моря станет виднее, как садиться. Как говорят моряки: подойдем поближе да спросим».

Пилот убрал газ и повел машину вниз.

Вдруг среди облаков открылся под ними глубокий сказочный колодец, и на дне его — живой блестящий блеск воды.

Козлов круто завиражил над колодцем. Машина с трудом поворачивалась в узком «окне», часто заходила в край облаков, будто в банный пар. Пилот на миг терял манящий блеск еще далекой воды, и тогда становилось немного не по себе. Думалось: «Выйдет или не выйдет машина при следующем вираже снова в узкий раструб, не закрытый облаками?»

Неистово гудели моторы. Далекая еще недавно вода постепенно приближалась.

Кто хоть раз летал на морской машине в тумане над сухопутьем, тот хорошо знает цену воде, разысканной наконец для посадки.

Борт-механик прильнул к иллюминатору. Положив руку на гаргрот, командир смотрел за борт. Козлов круто шел на вираж. На «Дорнье» так не принято виражить. Морская тяжелая машина не любит бесцеремонного водителя. Козлов знал это и всегда относился к машине, что называется, на «вы». Но приспело горячее время, когда он рискнул обратиться к ней на «ты», и машина послушалась пилота.

Сели на воду по всем правилам точной посадки. Смерили глубину. Отдали якорь. Пилот поднял голову, чтобы взглянуть на «окно», через которое пробился к воде. «Окна» уже не было — оно закрылось облаками, как ставнями.

Следовало разузнать, где же совершили посадку. Но нетерпимо хотелось спать. Люди заснули сразу. Не слышали ни воя ветра, ни тревожного шума волн.

Сгустившийся туман лег на воду.

Проснулись одновременно.

— Сколько же мы спали, друзья? — спросил Побежимов.

— Может быть, сутки... — ответил Козлов.

— Пожалуй, и все двое, — пошутил Алексеев и высунулся из горловины кормового отсека. — Смею вас

заверить, уважаемые, — продолжал он, — что мы не в открытом Карском море, а в лагуне или на озере.

Козлов спросил его:

— Но где же? На материке или на Вайгаче?

— Может, и на южном острове Новой Земли. Вот теперь-то и начинается спектакль... Не горюйте! Мы в полдень...

— До полдня ждать — долгá песня. Я, кажется, потерял доверие к арктической погоде. Как бы опять не затянуло. Может быть, деньков двадцать солнышка не увидим.

Козлову хотелось скорее в воздух.

Побежимов и Алексеев полезли в баковое отделение. Перелили в один бак оставшееся горючее. Самолет смог бы продержаться в воздухе еще минут двадцать.

— Взлетим и осмотримся, — решительно сказал Козлов, надевая шлем. — С высоты виднее. Может, какую-нибудь горушку заметим и определимся.

— Справедливо! Осмотрим все хозяйство сверху, — согласился командир.

С высоты ста метров летчики увидели невдалеке пароходы. Это была бухта Варнека.

Алексеев весело поднял большой палец правой руки: штурманская задача была решена точно — в слепом полете вышли почти к самой цели.

Полетели напрямик к бухте Варнека.

Когда пилот стал подруливать к пароходам, одновременно остановились оба мотора. Прошло ровно двадцать минут с момента вылета, и иссякли последние запасы горючего. Но летчики уже были дома. Моряки спустили на воду катер. Самолет прибуксировали и поставили на бакштове у ледокола «Ленин».

Вскоре Алексеев показывал по карте начальнику ледовой проводки судов результаты первой авиаразведки. Летчики открыли морякам путь, свободный от льдов.

После горячего душа в бане ледокола Алексеев спросил Козлова:

— Ну как она, Арктика? Небось, ругаете меня за то, что подбил вас лететь на Север?

— Всем Арктика хороша, только туману многовато.

— Сегодня, Матвей Ильич, снова идем в разведку. Надо еще кое-что подсчитать для ледового баланса.

Вместе с Побежимовым Козлов ушел готовить машину к полету.

Так начались ледовые разведки пилота Козлова на Карском севере, с которым связана большая часть его богатой событиями жизни.

Глава вторая

ПЕРВЫЕ ЛЕТЧИКИ НА СЕВЕРНОЙ ЗЕМЛЕ

Северная Земля манила пилотов-полярников. Многим хотелось побывать там, где еще не был никто, посмотреть самому невиданное никем. Есть что-то захватывающее в стремлении человека к неизведанному и таинственному.

Прилет «СССР Н-2» осенью 1932 года в Карское море совпал с постройкой на мысе Челюскина полярной станции. У мыса Челюскина стоял ледокольный пароход «Русанов». В начале навигации он успел побывать на острове Домашнем, в архипелаге Северной Земли, куда завез новых зимовщиков.

Новые зимовщики долго не подавали о себе вестей. Высказывались предположения, что у них не работает радиостанция.

Надо было выяснить, что же случилось на отдаленном острове. Может, кому-нибудь требуется срочная медицинская помощь?

В полете на Северную Землю, к острову Домашнему, экипаж «СССР Н-2» решил попутно проверить с воз-

духа карту архипелага, составленную всего лишь год назад первыми зимовщиками острова Домашнего.

Теперь, когда пишутся эти строки, в Советском Союзе осталось мало необлетанных пространств. Советские летчики садились на высокие горные озера, побывали в тундре и тайге, летали к льдинам Северного полюса... Но в 1932 году полет к Северной Земле представлял собой трудное, рискованное предприятие: не было ни густой сети полярных станций, ни баз для заправки самолета.

Козлов мог бы отказаться от полета до окончательной поправки после недавней болезни. Но кто знает, не опередят ли экипаж «Н-2» другие летчики?

Для Козлова весь полет с самого его начала представлялся нескончаемо интересным. Он впервые видел Арктику, льдистое море, тундру и енисейскую тайгу. Совсем недавно он ходил в первую разведку льдов, вернулся на Диксон и отсюда начинал с теми же товарищами рейс к архипелагу Северной Земли.

Уже заканчивался последний летний месяц. Заря сходилась с зарей. Приближалось темное время. Перелетные птицы собирались в теплые края. Надо было торопиться и летчикам.

День вылета был назначен на 29 августа. Заняв свое место в пилотской кабине, Козлов, как обычно, сказал Побежимову:

— Сперва кормовой, а потом носовой, без предупреждения!

Машина пошла к Северной Земле против сильного встречного ветра.

— Тут, видно, другой погоды не бывает: пурга, туманы, сильные ветры. Здесь тому летать хорошо, кто на себя три года подряд серчает, — шутил перед отлетом Козлов.

Первую посадку сделали в бухте Миддендорфа. А через восемь часов самолет уже стоял на бакштове «Ру-

санова». В проливе Вилькицкого, у северной оконечности Азии, встретились в тот день два разведчика — морской и воздушный.

Алексеев крепко пожал руку пилота и сказал:

— Поздравляю с прибытием на самую северную оконечность Евразии.

Летчики беседовали, шагая по верхней палубе ледокольного парохода. Здесь им вручили первую карту Северной Земли, к которой предстояло лететь.

Когда «Н-2» взял курс к Северной Земле, солнце скрылось за горизонтом, но на 78-й параллели ночи все еще не было. Можно было летать хоть круглые сутки. Штурман проверял расчет по заре. Компас оказался почти бесполезным. Еще на мысе Челюскина его склонение равнялось 34°. А дальше магнитных карт не было.

В проливе Вилькицкого, где одинокие льдины дрейфовали с запада на восток, летчики увидели высокие берега южного острова Северной Земли — Большевик. Фиорд Тельмана сверкал величавым ледником, виднелись снеговые вершины гор. Стадо диких оленей цепочкой поднималось по склону горы в поисках ягеля. Вероятно, олени пришли сюда еще весной по крепкому льду, а летом были отрезаны от материка.

Под крыльями самолета простиралась таинственная Северная Земля. Курс корабля проложили по западному берегу архипелага.

...Эту неизвестную ранее землю открыли в 1913 году ледокольные пароходы «Таймыр» и «Вайгач», плававшие под начальством Бориса Вилькицкого. Незадолго перед этим на пути кораблей в море появились обломки айсбергов, высота которых достигала вершушек корабельных мачт. 21 августа «Вайгач», следуя на северо-запад, обнаружил слева по носу в дымке утренней мглы величественные контуры высоких горных берегов. Судно приблизилось к земле. Прибрежная поло-

са оказалась низменной, покрытой галькой. Никакой растительности, кроме коричневого полярного мха. В километре от берега, усеянного валунами, высились горы. Русские моряки взобрались на ближайшую вершину. Высокая горная цепь уходила в глубь новооткрытой страны. Мощные ледники блистали на утреннем солнце. Никаких признаков пребывания человека! Лишь полузанесенные следы белого медведя говорили о том, что и здесь есть жизнь.

Как далеко простиралась Северная Земля — осталось неизвестным. Была ли открытая земля одним большим островом или архипелагом — также оставалось загадкой. Эту тайну, волновавшую умы, разгадали советские полярники в 1930 году. Ледокольный пароход «Седов» подошел к западной части архипелага Северной Земли и высадил на острове Домашнем первых зимовщиков. Северная Земля перестала быть *terra incognita*¹. Зимовщики нанесли на карту все североземельские острова и проливы, открыли горы и ледники. Так в арктических картах появились новые советские названия: Большевик, Октябрьская Революция, Пионер, Комсомолец...

В 1932 году, когда Козлов летал к Северной Земле, зимовки на острове Уединения не было. Строилась полярная станция на мысе Челюскина. Никто не жил на мысе Оловянном и на островах к северу от шхер Минина. На материковом берегу нельзя было, укрывшись в теплом зимовье, переждать непогоду между Диксоном и Северной Землей. Вот почему полет на Северную Землю в 1932 году был не совсем обычным. Зимовщики Домашнего удивились и обрадовались прилету «Н-2». Они не чаяли увидеть людей с Большой земли раньше чем через год.

¹ Неизвестная земля, неисследованный край.

— Что случилось? Почему молчит ваша рация? — расспрашивали летчики.

— Нам не до рации было, — спокойно ответили зимовщики. — Тринадцатые сутки штормит. Уголек выгрузили на берег, а его забросало галькой. Пришлось спешно раскапывать, ведь потом ничего зимой не найдешь, померзли бы мы на острове... Цистерну с бензином опрокинуло. Вода подходила почти к самому нашему дому. Как только не смыло в море!

Визит на Северную Землю был коротким. Летчики торопились обратно на юг, но не к солнечным берегам Крыма или Кавказа. На юг — значило к самой северной оконечности Азии, к мысу Челюскина!

Стоя по пояс в воде, пилоты перекачивали горячее из бочек в баки самолета. Нулевая температура воды давала себя чувствовать, несмотря на непроницаемые гидрокостюмы. Шквалистый ветер развел волну. Проносились заряды снегопада. С плеском и шумом дробилась о берег волна.

Тяжело груженный самолет оторвался от воды и медленно стал набирать высоту. Вдруг отказал носовой мотор. Козлов дал полный газ, круто развернул машину и сел в проливе. Здесь было спокойнее, чем в открытом море.

Побежимов осмотрел носовой мотор и объявил, что лопнула пружина прерывателя одного из магнето.

Запасной пружины не оказалось. Машине грозила зимовка на острове Домашнем. А продовольствие тут было строго рассчитано на четырех зимовщиков. Летчики заскучали. Начать перелет так блестяще, а завершить его зимовкой, выйти из строя до будущего года — это не входило в планы экипажа «Н-2».

— Дело тухлое, друзья, — сокрушенно сказал Побегимов.

Борт-механик был явно удручен.

— Лопнула мелочь — плюгавенькая пружинка, но

без нее не взлететь. И вот изволь зимовать! Жаль, что на Северной Земле еще не открыли универмагов.

Побежимов задумался.

— Ура! Открытие! Вылетим, друзья! — крикнул он, пустившись бежать к зимовке.

Вернулся быстро. Торжественно, словно древнюю вазу, добытую в раскопках, он нес перед собой будильник.

— Вот он, мой дорогой!

Побежимов вынул из будильника пружину и, подняв ее над головой, шутливо затянул:

— Ахалай-махалай, ахалай-махалай! Перед вами самая обыкновенная пружина. Пять минут назад мотор не работал — через пять минут он заработает. Никакого мошенства, только ловкость рук!

И, действительно, в его золотых руках магнето вскоре заработало.

Обратный рейс сопровождали туман и низкая облачность. Шли бреющим полетом над проливом Вилькицкого. У борта «Русанова» сесть не удалось из-за крутой волны. Море клубилось пеной. Сесть на воду — значило разбить машину.

Посоветовавшись с командиром, Козлов повел самолет к материку, выискивая спокойную лагуну.

Первая лагуна оказалась предательски малой. Машина с разбегу выскочила на песчаную банку. Взяв на подмогу пять матросов с парохода, летчики пошли стаскивать самолет с банки. От работы стало жарко. Люди забыли о сырости, о холодном ветре, работали в одних кителях.

После заправки машины горючим полет на Диксон продолжался. Наконец показалась знакомая мачта островной радиостанции. Когда машина плавно села в спокойной бухте, Козлов сказал товарищам, что никуда не пойдет. Он так и заснул в самолете. Остальные добрались по скользким, мшистым камням острова до

ночлега, утомленные, но гордые своим пионерским рейсом.

Так впервые был проложен воздушный путь к далекому острову Домашнему на Северной Земле.

Глава третья

РАЗВЕДЧИК ТАЙГИ

Самолет шел над Енисеем на небольшой высоте. Тяжелая морская двухмоторная машина, тянувшая над могучей сибирской рекой, круто повернула. Под крылом распростерлась зеленоверхая енисейская тайга. Воздушному кораблю предстояло облетать этот океан лесов.

За штурвалом сидел Матвей Козлов, рядом с ним — Алексеев, в кормовом отсеке — два лесовода. В баковом отделении находился «доктор воздушных моторов» старший борт-механик Григорий Побежимов.

Один из лесоводов наблюдал тайгу через иллюминатор, его товарищ, помоложе, расположился в открытом кормовом люке. Оба зарисовывали в тетради все видимое с самолета. Потом на земле после каждого полета лесоводы соединяли полученные данные и по ним вычерчивали карту енисейской тайги по породам и сортам.

Только издали казалось, что тайга одноцветна. На самом же деле лес, почувывший приближение осени, напоминал своими красочными пятнами цветистый ковер. В березняках листва начинала желтеть, болота лежали будто ржавое железо. Под бортом самолета Козлов видел гари, болота и поймы.

Совсем недавно летчик ходил по этой тайге вместе с лесоводами в болотных высоких сапогах, с ружьишком, — теперь он наблюдал ее сверху, приучился узна-

вать с высоты участки, виденные им недавно в наземных переходах.

Впереди блеснуло топкое болото. Козлов резал тайгу напрямик. Он «шпилил» над верхушками деревьев. Он верил советским моторам, забираясь в таежные дебри на морском самолете.

И все же приятно иметь для посадки под морской машиной хоть небольшую полоску воды. Описывая большие дуги над тайгой, летчик время от времени возвращался к Енисею. По мере приближения самолета к реке все окружающее, казалось, меняло свою окраску. Веселела угрюмая еще недавно тайга.

В баках оставалось уже около половины запасов горючего. Но облет участка, намеченного лесоводами, еще не был завершен. Ветер, раскидав тучи, очистил горизонт, словно заботливый дворник мостовую. Козлов решил, используя хорошую видимость, лететь дальше.

На севере еще чаще встречались заболоченные площади, реже попадались куртины годного леса.

Тайга не дошла до берегов Ледовитого океана. Ее, как непроходимый барьер, задержала вечная мерзлота и хлесткий полярный ветер. Выше 65-й параллели остались лишь жалкие лесные арьергарды. Тайга росла приземисто. Цепляясь за мшистый покров мерзлоты, стелились поверху корни. Ветер будто корчевал тайгу. То справа, то слева от самолета виднелись раскорчеванные ветром полосы. Деревья лежали вповалку, раскинув веерообразные корни. Но и здесь наземные экспедиции могли бы разыскать еще немало полезного стрессового леса.

Это был наглядный урок отечественной географии. Пилот жадно вглядывался в каждое новое место. Будучи памятливым до необычайности, он запоминал эти места, как улицы в городе.

Пятнадцать лет назад мог ли думать Козлов, что

будет прокладывать воздушные дороги над Ледовитым океаном и сибирской тайгой?

Пролетая над тайгой, он вспоминал родные вологодские леса. Пролетая над озерами, представлял себе родное Кубинское озеро, возле которого провел лучшие годы детства.

В памяти вставали далекие вологодские дни. Городские заборы были оклеены афишами:

«Анонс! Воздухоплаватель, приехавший из-за границы, будет показывать смертельно опасный полет на воздушном шаре системы братьев Монгольфье! Цена билета за вход на циклодром 50 копеек. Дети при родителях бесплатно».

Моте Козлову было тогда всего девять лет. Он прочитал заманчивую афишу и стал упрашивать мать пойти на циклодром посмотреть француза.

Мать отказала наотрез:

— Не пойду смотреть самоубийц, хоть и заморских!

Уговорившись с ребятами, Мотя перелез через высокий забор и проник на циклодром. Здесь уже шныряло много знакомых мальчишек. Они с любопытством разглядывали огромную серую массу материи, бесформенно распластанную на пожелтевшей осенней траве. Неподалеку были приготовлены вороха соломы.

Солдаты собирали солому в кучу и жгли ее. Оболочка воздушного шара, только что лежавшая на земле в виде бесформенной груды, стала заполняться дымом и теплым воздухом. Все это продолжалось очень долго, и ребят охватило нетерпение.

Едва шар принял свою форму, ребята полезли на высокий забор, чтобы удобнее наблюдать за полетом.

Господин в черном фраке, крахмальной манишке, полосатых выутюженных брюках церемонно раскланялся с публикой.

— Это артист! — авторитетно сказал ребятам Мотя. — Я таких видел в цирке.

Ребята громко захлопали в ладоши. Воздухоплаватель обернулся к детям, приветливо помахал рукой и что-то сказал по-французски.

Шар рвался в высь, его едва сдерживали. Тогда господин во фраке подошел к трапедии, свисавшей на стропях воздушного шара, занял место и подал солдатам команду. Шар оторвался от земли и взмыл выше колокольни. Но пошел он как-то боком, с хреном. Женщины неистово закричали, опасаясь, как бы француз не вывалился.

Ребята соскочили с забора и побежали в ту сторону, куда несло воздушный шар, — к садам и огородам. Видно было, как трапедия, на которой держался француз, цеплялась за деревья.

Мотя добежал до ближайшего сада, около которого собралась большая толпа. Под забором в пыли лежал отрепанный, до неузнаваемости израненный француз и стонал на всю улицу. Городовые прикладывали к его голове мокрые платки, потом посадили в пролетку и покатали, поднимая пыль по немощеной улице.

— Это все самоубийцы, — говорила мать Козлова про воздухоплавателя, когда Мотя вернулся домой. — Серьезный человек разве займется таким неверным делом? Человек ездит, человек ходит, человек плавает. Но летать ему не положено. Он — не птица. А вот французик летал — значит, ему жизни своей не жалко.

Ребята жалели француза, вспоминали подробности старта и считали воздухоплавателя настоящим человеком...

Сейчас Козлов добродушно улыбался, вспоминая свое первое знакомство с авиацией.

...Маршруты лесной разведки проходили по рекам Подкаменной Тунгуске, Касу, Бахте. Козлов летел между Подкаменной Тунгуской и Бахтой, когда в переднем моторе лопнуло шатунное соединение. Коленчатый

вал пробил картер. Мотор вышел из строя. Машину затрясло, словно телегу по булыжнику. Часть баков сдвинулась с места от этой встряски.

Пилот не понял сразу, какой из моторов сдал. Чтобы проверить, выключил попеременно оба мотора. Обнаружил, что виноват передний.

Побежимов уже ползал по баковому отделению, сливал часть бензина, чтобы облегчить самолет. Голубое бензиновое облачко росой садилось на тайгу.

Лесоводы не прерывали наблюдений. Им передалась уверенность пилота. Они доверяли Козлову и продолжали спокойно работать.

Пилот заставил машину перевалить на одном моторе через скалистые горные берега узкого притока и вывел ее на широкий водный простор Енисея.

Лесоразведка того года нанесла на карту огромные площади кедровника, годного для карандашного производства или на клепку. По водоразделам отметили громадное количество березы — будущего сырья советской лесохимии.

Летчики и лесоводы ознакомились с малоизведанными енисейскими таежными массивами, облетав их в кратчайший срок.

Глава четвертая

НАД НОВОЙ ЗЕМЛЕЙ

Кончался второй год работы Козлова в Арктике. Не пришлось ему засидеться в Москве после окончания полярной навигации. Понадобилось спешно доставить промышленникам-зверобоям Новой Земли продовольствие и вывезти больных с Крайнего севера на материк. В некоторые становища по западному берегу Новой Зем-

ли не успели своевременно завезти продовольствие. Голодовка на Севере могла повлечь за собой чынгу.

Пробриться зимой к северному острову Новой Земли было не легко.

Марку Ивановичу Шевелеву поручили пройти к северному острову Новой Земли на ледоколе «Красин». Летчиком экспедиции был назначен Козлов, борт-механиком—Чечин. С надежными товарищами Козлов брался вести самолет в любую погоду и в любом направлении.

Козлов выбрал испытанную машину «У-2». Маленький самолет, обладающий большим запасом прочности, не требовал обширной площадки для взлета и посадки, располагал достаточным радиусом действия и малой посадочной скоростью.

Моряки с недоверием посматривали на маленькую машину. Они надеялись только на мощь ледокола «Красин». Маленький «У-2», стоявший на верхней палубе линейного ледокола, был похож на воробья. Козлов часто слышал обидную шутку:

— Вылетит птичка и не вернется к сроку, — потом ходи ищи ветер в море!

Летчик решил переломить это настроение.

Он пригласил капитана ледокола принять участие в полете. Отказаться было неудобно. Старый моряк опасался, как бы про него, чего доброго, не сказали: «Моряк труса празднует!» В становище Смидовича за день до отхода «Красина» в Архангельскую губу Козлов поднялся в воздух вместе с капитаном. Они облетали большой участок и вернулись точно в намеченный срок. Первая разведка сразу подняла авторитет «У-2» и его командира.

Малые глубины Архангельской губы мешали «Красину», с его большой осадкой, подойти к становищу ближе чем на пятнадцать километров. На помощь пришел Козлов.

— Берусь перебросить тонн пять груза, — предложил летчик.

Самолет «У-2» превратился в «воздушную телегу», а Козлов на время — в извозчика. Шутники преподнесли ему красный кушак и кнут. Самолет потерял первоначальный ярко-зеленый колер, побелел от муки, да и Козлов стал похожим на заправского мукомола. «Воздушная телега» перевезла с борта ледокола более четырех тонн разного груза. Сорок один раз взлетал и садился Козлов.

Самолет стоял на ледяном аэродроме. Козлов спал урывками, не желая терять времени.

— Отоспимся на обратном пути, когда двинемся к Большой земле, — говорил он борт-механику Чечину.

— Ай да воробей! — восхищались моряки, завидя, как «У-2», нагружившись мукой, мясом, овощами и жирами, легко взлетал и уходил по направлению к становищу. — И летчик с виду небольшой, и самолет маленький, а что делают!

Неожиданно налетел шторм. Начались сжатия.

Вместе с моряками Козлов быстро спустился по шторм-трапу на лед, торосившийся уже поблизости от самолета. «У-2» сначала оттянули в более безопасное место, затем подняли к верхней палубе.

Ветер сшибал с ног моряков и летчиков.словно птица, пойманная в силки, рвалась машина из рук. После долгой борьбы с ветром машину водрузили на верхнюю палубу. Капитан поздравил летчиков.

— Ну, знаете, летать куда проще, чем сохранять материальную часть, — сказал капитану Козлов.

Потом ледокол «Красин» пробился на крайний север Новой Земли, к мысу Желания. Здесь моряки забрали на корабль научных работников, и «Красин» повернул на юг.

Промысловые становища, нуждающиеся в немедлен-

ной помощи, были снабжены продовольствием и всем необходимым до следующей навигации.

Маленькая «птичка» Козлова помогла огромному судну.

Товарищ Сталин поблагодарил моряков и летчиков, участников экспедиции ледокола «Красин», энергично и настойчиво закончивших операцию раньше установленного срока. Михаил Иванович Калинин вручил возвратившимся на Большую землю, в Москву, летчику Козлову и его товарищу борт-механику Чечину ордена Трудового Красного Знамени и пожелал дальнейших успехов в работе.

Так начинался третий год летной работы Козлова в Арктике.

В Москве на улицах и площадях уже продавали сирень и черемуху. Козлову и Чечину предстоял новый полет в летнюю, но холодную Арктику на ледовые разведки.

Глава пятая

АВАРИЯ

Зимой 1933 года Козлов летал к берегам Новой Земли на «У-2». В 1934 году он снова пересел на двухмоторный «Дорнье-Валь» — «Н-9». Тяжелая морская машина большого радиуса действия могла выполнить любое задание на Карском севере. Посадочная скорость позволяла ей садиться на небольшие площадки чистой воды.

Близилась зима. «Н-9» должен был идти на юг, в Красноярск. Летняя навигация успешно закончилась. Появились забереги.

...Речка Дудинка, у которой стоял самолет Козлова «Н-9», покрылась за ночь льдом. На плоскостях лежали сугробы снега, наметенного пургою, жабры затянулись

ледяной корой. Летчики долго счищали с машины этот опасный ледяной груз. Козлов выехал на моторном катере, чтобы взломать молодой осенний лед. По небольшому каналу, проложенному катером, пилот вырлил в Енисей на старт.

Непогода стояла до самой Игарки. Встречный ветер достигал семи баллов. От Дудинки до Игарки бреющим полетом шли на юг три машины. Только за Игаркой на горизонте показалась яркая голубая полоска неба. От Игарки машина Козлова продолжала путь одна. Пилот не сделал там посадки, надеясь «вылететь на хорошую погоду».

Еще в Дудинке у Козлова на правой руке вскочил фурункул, не дававший покоя. Рука распухла. Опухоль ползла вверх, к плечу.

Превозмогая боль, летчик сел в машину рядом со вторым пилотом Власовым. Забинтованную руку держал в теплой меховой рукавице. Управлял самолетом одной рукой.

Увидев на горизонте ясное небо, Козлов передал управление Власову, надеясь немного отдохнуть.

Самолет, сокращая путь над тайгой, то совсем терял из виду Енисей, то снова выходил к могучей реке. Внизу плыл пароход с баржами.

Не так давно Козлов вместе с лесоводами изучал енисейскую тайгу. Тогда она стояла еще в летнем уборе. Он пролетал над ней и осенью, когда она стлалась под самолетом вся в разноцветных пятнах, золотистых как спелая рожь, красных как свекла, густо-зеленых и даже синих, как море в спокойную погоду. Тогда тайга казалась бесконечным ковром, вытканным искусной ткачихой. Теперь леса опустели. Лишь кое-где зеленели сосны среди пустых, оголившихся лиственниц.

Низкая облачность все еще прижимала самолет к тайге. Курс был проложен на Туруханск. Козлов увидел мчащийся навстречу заряд пурги и показал Власову

знаками: «отжимай влево, обходи снегопад». Власов взял курс в сторону от Енисея. И когда реки не стало видно, вдруг одновременно тревожно замолкли оба мотора.

Высота, набранная самолетом, едва равнялась двумстам метрам. Козлов резко повернул к реке и попросил Власова подкачать бензин ручной помпой. Лес приближался к летчикам с необычайной быстротой. Вот днище лодки царапнуло по верхушкам наиболее высоких деревьев. Козлов поставил машину в положение парашютирующей. Послышался оглушительный треск ломающихся верхушек деревьев, будто множество дровосеков по команде одновременно занялись своим делом. Через несколько мгновений экипаж высадился на болотистый грунт лесотундры.

— Ну как? Живы? — спросил Козлов.

— Живы, — ответил штурман Ритслянд. — Но, похоже, у меня рука сломана, повернуть ее не могу.

Штурман поддерживал правую руку, лицо его исказилось от боли.

От места посадки до Енисея оставалось около ста метров. Если бы машина дотянула до воды, летчики исправили бы подачу бензина и продолжали полет домой, на юг. Но самолет сел на возвышенном месте. Выяснилось, что бензиновый фильтр забило льдом: из бензина при низкой температуре выкристаллизовалась влага.

Раненого товарища надо было спешно вести к ближайшему селению. Козлов вызвался провожать штурмана, обещая оставшимся на вахте вскоре вернуться.

Штурман понуро шел вслед за Козловым по кочковатой почве. Бурелом преграждал путь. Козлов старался развлечь товарища рассказами из своей летной жизни.

«Я был тогда юнцом, — вспоминал он. — Начальник приказал мне слетать прямым курсом в Севастополь над морем. Я шел на «Савойе» за машиной Лухта. Приближались к Тарханкуту.

И как раз над беспокойным морем, над этим самым чертовым Тарханкутом, у меня в воздухе просто рассыпался трехсотсильный мотор «Фиат». Мы шли бреющим полетом над гребешками волн. Так и плюхнулись с ходу на волну. С завистью поглядел я на улетающую машину Лухта. А тот и не заметил, что потерял нас. Мой летнаб, веселый украинец, поднялся с сидения и говорит:

«Ну, Матвей Ильич, вылезай, приехали!»

Брызги соленой воды попадали в рот, в глаза. Ветерок изрядно потряхивал нашу «Савойю».

Вот приснится страшное: падаешь в пропасть или на тебя поезд мчится, а ты и пальцем пошевелить не можешь, голос онемел, ну просто беда! А мы наяву попали в такую переделку. В открытом море одни, в штормовую погоду, сидим, тихо ждем конца. Тихо потому, что у нас на самолете не было даже радиостанции. Швыряло нас из стороны в сторону. Сидим без всякого харча. Пресную воду из радиатора выпили до капли. Жажда лютая!

Летнаб советует:

«Матвей Ильич, будем пить морскую воду».

На вторые сутки в отдалении от нас мелькнул луч прожектора.

«Это, друг, нас с тобой ищут!» обрадовался летнаб.

Чего только не вспомнили мы за эти дни! Всю свою жизнь изложили друг другу, как на исповеди. Делать больше нечего. Ведь не встанешь, не пойдешь прогуляться, не завернешь на огонек к приятелю... Подачу бензина исправить мы не могли. Такая же вот получилась история, как у нас сегодня. Чтоб не смыло волной, мы ложились на плоскость, одну ногу просовывали между стойкой и растяжкой, привязывали себя, а потом держались, как могли, за противоположную стойку.

Туманная погода мешала розыскам. Ракеты, которые у нас были, мы израсходовали в первую же ночь. На

вторую ночь сняли белье — погода стояла не особенно холодная, — смочили его в масле, положили на якорь и зажгли. Копоть поднялась, как в трубе. Наутро не узнали друг друга — так почернели от сажи. А самолет погружался с каждым днем все глубже в море. Свободного времени хоть отбавляй! И мы, от нечего делать, занимались подсчетом времени, необходимого самолету для полного погружения в воду.

На четвертые сутки нас заметили. Летчик разыскал нас и сбросил посылку, но промахнулся. Посылка ушла на дно моря. Мы только облизнулись. Самолет вывел к нам катер, и мы вскоре прибыли на берег. Туда же прибуksировали и нашу машину...

Все, Алеша, кончится и у нас по-хорошему. И рука твоя заживет. И самолет отсюда вытянем...»

Козлов проводил раненого Ритслянда до Карасино и вернулся обратно к поджидавшим его борт-механикам.

Ритслянд должен был передать в Игарку рапорт Козлова о вынужденной посадке.

Наутро после ухода Ритслянда невдалеке слышался шум моторов — Алексеев летел из Игарки, не зная о случившемся.

— Вот и помощь идет, — сказал один из борт-механиков.

Все повскакали, зашумели, заволновались. Козлов зажег высокий костер, подавая весть о месте посадки. Алексеев не увидел костра из-за плохой погоды и прошел мимо. С досады хотелось бежать вслед, кричать... да разве перекричишь такую машину!

Экипаж самолета ночевал в тайге, грелся у костра, питался аварийным запасом продовольствия.

Козлов принялся спасать машину от надвигавшейся зимы. Он законсервировал моторы, снял некоторые детали и приборы.

Через несколько дней пришел из Игарки буксирный пароход, взял на борт людей и часть самолетного имущества.

Тяжело было летчику возвращаться на Большую землю без самолета после стольких удачных разведок.

— Самое тяжелое дело — бросать машину, — сказал Козлов, покидая место посадки. — Ведь сжились с кораблем, как с домом.

Впервые всю зиму Козлов провел в Москве. Зато весной он снова улетел на Север разведывать лежбища тюленей в горле Белого моря.

Остров Моржовец, куда прилетел Козлов, был новым для пилота местом. Новая работа сразу увлекла его.

Глава шестая

ЗВЕРОВОЙКА

Весенний промысел тюленя начинался в апреле. Поморы-зверобои выходили к острову Моржовцу из селений Койды и Долгощелья. Разбившись на пятки или десятки, они складывали в лодки-ледянки все необходимое для промысла. Восемьдесят километров тянули на постромках груженные ледянки.

Зверя они называли «кожей», а разведчиков зверя — «хозяевами». На льдине работали и отдыхали.

Потомки удалых новгородских выходцев, поморы сохранили на Севере свой древний язык. Говорили «сей год», «сей день» и другие слова, от которых веяло глубиной стариной.

По старинным приметам они верно предсказывали погоду. Знали, что если лето сухое, то зима будет снежная. Холодная весна предвещала обильный урожай ягод. Если осень теплая и «протяжная», весне быть холодной и «протяжной».

Их деды и прадеды жили и кормились морем, пили снеговую воду со льдин, из поколения в поколение пели песню:

Ах ты, море, море,
Море синее,
Море синее,
Море соленое!
Ты нас кормишь,
Поишь,
Море синее,
Море синее, море соленое...

На острове Моржовце Козлов впервые увидел поморов. Их окаящий говорок был близок ему, как северянину.

Десятки поморов носили одни и те же фамилии: Малыгины, Заборщиковы, Чунины, Котины, Стрелковы, Чухчины, Воронины. Имена у них были древние: Иовий, Евтихий, Аверкий, Евлагий, Иоанникий, Македон, Геврасий.

Поморы ходили побригадно на корабле, на льду и на берегу. Бригады соревновались между собой. Летчиков считали своими лучшими друзьями, потому что те служили им «гляднем» — были разведчиками зверя.

— Мотя Козлов — правильный человек! — говорили поморы. — Северного человека видать по работе.

Авиазвено Козлова базировалось на острове Моржовце. Летчики жили в маленьком доме, возле которого стояла банька. Попариться в бане после полета (по-русски, с веником!) — было лучшим отдыхом летных людей. Не было недостатка и в беломорской семужке да наваге...

Не всегда ледоколам удавалось быстро разыскать богатую звериную залежку. Тут на помощь кораблю приходили самолеты — глаза моряков. Капитан Воронин сидел вместе с Козловым на «Сталь-2» и летал над морем в качестве штурмана. Он высматривал тюленей за

лежки и отмечал на карте их местонахождение. Но и Козлов не спускал глаз со льда, выискивая зверя. Открыть побольше залежек хотелось всем, это зажигало людей охотничьим азартом.

Зверобойные суда устремлялись в указанные самолетом квадраты моря и набивали трюмы звериными шкурами. Когда на льдине скапливалось много зверя, поморы говорили: «Кожа налилась очень густая». Когда зверь покидал залежку, поморы грустили: «Кожа вся слилась».

Самолет Козлова временно ушел с Моржовца, чтобы осмотреть Чешскую губу. Перелетели в деревню Кию, где стояло всего лишь несколько домиков. Там жил промышленник с женой, которую летчики звали тетей Лизой. Промышленник помогал летчикам заряжать самолет горючим, а тетя Лиза кормила пирогами с палтусиной, с семгой и готовила для летчиков баню.

В нелетную погоду Козлов выходил к берегу и ловил на удочку навагу. На одну леску насаживали много крючков. Одновременно попадалось по нескольку рыб. Особенно много здесь было сайки — тюленьего корма. За отсутствием другого корма даже корову кормили этой сайкой. Правда, молоко слегка отдавало рыбой, но это никого не огорчало.

Когда самолеты Козлова возвращались с разведки на остров Моржовец, зверобои обступали летчиков и спрашивали:

— Где зверь?

Летчики охотно объясняли. В благодарность поморы помогали чистить аэродром, скалывать заступы.

Тройка самолетов козловского звена стояла на озере, круглом как тарелка. Маленькая амфибия «Ш-2» — самолет Вершинского, которого летчики дружески звали «дядей Димой», — тоже входила в звено.

Лыжи амфибии однажды примерзли к подтаявшему насту. Вершинский никак не мог оторвать машину

от ледяной коры озера. Он давал полный газ. Винт вертелся с предельной силой, машина дрожала, но не трогалась с места. Дядя Дима оставил мотор работающим на малом газу, сам же пошел раскачивать машину. Та не поддавалась и стояла, как привязанная. Вершинский устал и начал корить ее, будто плохую лошадь, отказывающуюся тянуть воз:

— Давай! Ну давай, что ли, дьявол!

Наконец амфибия поддалась и тихонько потянула вперед.

Дядя Дима ухватился за самолет и побежал рядом с ним, пытаясь прыгнуть в пилотскую кабину. Но на каждой заструге при подскоке прибавлялось газу, и «Ш-2» все сильнее рвалась из рук своего водителя.

Козлов и капитан Воронин вышли из домика посмотреть погоду и заметили бегущий по озеру самолет, а позади мелькавшие по снегу ноги. Потом увидели, как «Ш-2» побежала одна, а упавший Вершинский поднялся со льда, вытирая рукавом лицо.

Выбежали люди из домика. Длинноногий борт-механик Виктор Чечин обогнал товарищей и ухватился было за хвост самолета. Но «Ш-2», ударившись о высокую застругу, подняла хвост подобно норовистому коню, фыркнула и помчалась в противоположную сторону. Люди, бежавшие вслед за Чечиным, так и метнулись от машины.

Теперь «Ш-2» вырвалась на середину озера и шла полным ходом.

— Она сейчас взлетит, — крикнул Козлов изумленному Воронину.

В этот миг новая заструга остановила ход машины, и та, словно пораздумав, опять рванулась на людей.

Стало так жарко, что люди побросали свою верхнюю одежду. Чечин даже разулся и бегал по льду в одних носках, хотя было более десяти градусов мороза.

Вершинский совсем выбился из сил. Лицо его окро-

вавилось от ударов о заструги, руки покрылись царапинами. Он бормотал:

— Редкий случай в истории авиации. Чорт знает что такое! Самолет без летчика!

Мотор работал уже на большом газу. Люди сталкивались друг с другом, падали на снег, вставали и снова бежали вперед, оголтело крича:

— Хватай ее за подкосы!

— За хвост держи!

А самолет на один только миг уперся в округлый берег озера, скользнул и продолжал неистовый бег. Он нигде не задерживался дольше чем на мгновение и не подпускал к себе людей. Погоня слабела. Люди заметно уставали. Но «Ш-2» не сдавалась. Она то выбегала на самую середину озера, то кружила по его краям.

— Я больше всего опасюсь, как бы эта дура не вмазала в наш «Сталь-2», — встревоженно сказал Козлов.

Столкновение самолетов грозило сорвать зверобойную кампанию. План мог остаться невыполненным.

— Что будем делать? — озабоченно спросил капитан.

— Будем поленьями отбиваться.

— Как же отбиваться?

— Очень просто — бить прямо в винт. Винт в куски — и машина остановится. Жалко, конечно, но ведь остальные машины куда ценней, чем «Шаврушка».

Капитан и летчики схватили лежавшие возле бани поленья и приготовились отражать противника.

«Ш-2» мчалась к месту стоянки «Сталь-2». Оставалось еще, быть может, полминуты до столкновения. Козлов и Воронин подняли поленья, напоминая своим видом городошников.

— А если промахнемся? — спросил капитан.

— Тогда помнет нас, — сказал Козлов. — Но не может быть, чтобы мы оба промахнулись. Кто-нибудь да попадет в винт.

Машина не добежала до стоянки авиазвена. На подскоке она вновь круто повернула и помчалась к противоположному берегу.

Вершинский уныло посматривал на сумасшедший бег своей «Ш-2». Руки и лицо его распухли от ушибов и ссадин.

Наконец машина уткнулась в берег.

Раздались возгласы восторга. Только Козлов не радовался.

— Это не шлагбаум!

— А сколько у нее горючего? — спросил капитан.

— Столько, что она всех нас уморит! — ответил Козлов.

— Вот что, Владимир Иванович, — обратился пилот к капитану, — вы оставайтесь на вахте около «Сталь-2», а я побегу навстречу амфибии и буду бить поленом. Больше ничего не остается. Погубим винт — спасем остальные машины.

Самолет опять возобновил свой бег. Уже запыхался крепкий Чечин. Отстал и механик дядя Саша. Машина с прежней резвостью носилась по аэродрому. Люди смотрели на нее в бессильной злобе.

— Да навалиться на нее всем десятком! — орал один из поморов. — Неужели не осилим?

— Пойди попробуй! — предложил Чечин.

А сам быстрее прежнего побежал за машиной, за ним — помор, за помором — дядя Саша и все, кто был на озере. Чечин вновь был вскоре у самого хвоста.

— Витя! — кричал Козлов Чечину. — Подтолкни ты ее, дуру, малость к норд-осту, там расселина здоровая...

Чечин услышал Козлова и толкнул машину в хвост изо всей силы. Правая лыжа «Ш-2» провалилась в расселину льда, зацепилась носком, и машина сразу остановилась. Чечин ухватился за ее стойки, как конюх за гриву норовистого коня, и, вмиг оказавшись в самолете, ударил по контакту. Пропеллер смолк и остановился.

Подбежали люди, схватили машину за хвост, за плоскости, за подкосы, долго держали, опасаясь:

— Не убежала бы, каналья, вновь!

— Ни одной царапины! — удивленно сказал Козлов, осмотрев борты самолета. — Прав дядя Митя: действительно, редкий случай в истории авиации!

И, увидав разутого Чечина, укоризненно сказал:

— Ты бы хоть сапоги надел, ведь мороз на дворе!

— Ух! Запарила она меня! Ног под собой не чувствую, Матвей Ильич, — едва выговорил механик.

Козлов посмотрел на часы.

— Знаете, друзья, она гоняла нас около сорока минут.

Все были утомлены беготней и мечтали скорее добраться до койки, чтобы выспаться и отдохнуть. Утром предстояло лететь в разведку.

Зверобойная кампания заканчивалась. Летчики за все семьдесят дней; проведенных на зверобойке, налетали около семидесяти тысяч километров. Каждая машина пробыла в воздухе по двести часов (вместо положенных полутора). Трюмы ледокольных пароходов наполнились добычей. И морякам и летчикам весело было возвращаться в Архангельск.

Глава седьмая

ЛЕДОВАЯ СТРАТЕГИЯ

Козлова завлек в Арктику известный полярный летчик Алексеев, участник спасательной советской экспедиции ледокола «Красин», разыскавшего в Северном Ледовитом океане часть экипажа погибшего итальянского дирижабля.

С 1929 года Алексеев связал свою жизнь с Арктикой.

Он основательно изучил льды Карского моря и безошибочно определял с высоты их характер.

Командир и штурман самолета Алексеев познакомился с Козловым в 1932 году, когда сам еще не владел в совершенстве искусством пилотажа. Козлов обучал его пилотажу и, в свою очередь, учился у Алексеева познавать Арктику.

В Карском море Алексеев бывал ежегодно. Пытливый воздушный штурман примечал ледовую обстановку, сопоставлял полученные кроки разведок, раскрывал стратегию ледового плавания. Каждый год по расположению льдов не походил на предыдущий. Алексеев охотно делился с Козловым опытом своей северной летной жизни, а тот передавал свои и алексеевские познания более молодым товарищам.

— У Карского моря, Матвей Ильич, есть свои законы, — говорил Алексеев Козлову на диксоновской зимовке, где обычно находились летчики. — Полетай, Матвей Ильич, побольше над Карским морем. Приглядись. Тогда скажешь, что и Алексеев кое в чем прав. Дело не только в ветрах. По-моему, решают три силы: солнечная радиация, теплое течение Гольфстрима и реки, впадающие в Карское море. Вот что определяет баланс тепла, холода, льда и чистой воды в Карском море. Все это надо знать, чтобы разыскивать надежные пути для морских караванов.

Алексеев рассказал Козлову о полосе мелководья, линию которого примерно можно прочертить по островам Свердруп — Известий — Исаченко — Кирова и почти до североземельского острова Октябрьской Революции.

— Так вот, мой уважаемый, — продолжал Алексеев, — если весна поздняя, то и реки вскрываются с запозданием, и Карское море получает тепло от речных вод позднее обычного. Тогда не ищи прохода для судов под восточным берегом Карского моря. Нужно избирать

путь севернее мелководья. Реки не вскрылись, бухты не вытаяли, весна поздняя — надейся на Гольфстрим. Есть два хода: либо, при поздней весне, севернее карского мелководья, либо, при ранней весне, южнее этого мелководья. Вот так и «плавам», как говорят поморы. Пролив Вилькицкого — главные ворота Северного морского пути. Надо приглядывать за мысом Неупокоева, за островом Русским и Матиссена. Я считаю, что между припаем и движущимся льдом будет ход для судов. Тепловой баланс решает все. Страшны не льды, а люди, не понимающие, как водить в Арктике суда, и не знающие Карского моря. Вот здесь-то летчики и должны корректировать моряков, исправлять их маршруты.

Козлов перенимал у своего учителя искусство ледовой стратегии. Так же как и Алексеев, он стремился дать глубокую разведку льдов к началу навигации. Чтобы побеждать противника — пловучий лед, надо знать его расположение — дислокацию. И эта работа воздушного разведчика была по душе бывшему военному летчику Козлову. Не отпугивали его ни сумасшедший невоземельский ветер-восток, ни слепящая полярная пурга, ни лютые морозы.

В сибирских пышных меховых одеждах Матвей Козлов казался крупнее и сильнее. Но стоило ему освободиться после полета от теплых мехов, как он становился совсем городским человеком. И этот человек загорался, когда говорил о Севере, волновался, встречая товарища-полярника.

Молчаливый обычно Козлов способен был всю ночь напролет говорить о ближайших перспективах развития Советского Севера. И это не были только фантазии. Рассказывал человек, на опыте познавший бескрайные просторы Карского севера.

Нередко Алексеев и Козлов за один вылет осматривали почти все Карское море по маршруту Уединение—

Домашний — Шмидта — Ушакова — Визе — район мыса Желания и возвращались на Диксон. Другие летали по маршруту: Стерлегов — Усть-Таймыр — Челюскин — Фаддея — Малый Таймыр — Неупокоева — мыс Оловянный — Русский — Макарова и возвращались на Стерлегов. Перекрестные маршруты выясняли ледовую обстановку моря.

Если с севера нависали длинные языки — значит, следовало беречься северных стонных ветров. Эти ветры могут быстро подвинуть дрейфующий лед на юг и завалить трассу, по которой шли караваны пароходов. Но главное для севера Карского моря (Козлов соглашался в этом со своим учителем) — солнце, реки и Гольфстрим; они управляют ледовым хозяйством Карского моря. На стоянках после кратковременного отдыха Алексеев любил рассуждать и спорить о технике ведения ледовых разведок.

— Техника воздушных разведок требует от экипажа самолета больших знаний, — пояснял он. — Поверь мне, Матвей Ильич, доносить только о том, что видишь, мало. Надо найти систему в бессистемном на первый взгляд нагромождении льдов. Надо отыскать ключ к пониманию тех факторов, которыми природа каждый год определяет различную ледовую ситуацию. Надо не только видеть, но и предвидеть изменения ледовой обстановки.

— А скажи, Анатолий Дмитриевич, бывает ли тебе когда-нибудь страшно в воздухе? — вдруг спросил Козлов.

Алексеев рассмеялся.

— Когда мы, помнишь, садились с тобой, Матвей Ильич, на озере близ Варнека, я хорошо видел, что тебе было не страшно. Страх приходит потом. Страх — это реакция на пережитое. Чувства обреченности у летчика нет и быть не может. Ну, скажи, думаешь ли ты когда-

нибудь в самолете о смерти? Да никогда! Ты себя в самолете считаешь королем воздуха. И правильно! Каждый летчик уверен, что выйдет из любого положения. Летчик в свою смерть от самолета не верит. Вон американец Коллинз подробно описал свою будущую гибель от самолета. Ну, уж извини меня, такого летчика я бы и часу не держал в авиации! Что это, как не самая предельная вылетанность? Раздвоение человека! Летчик садится в самолет, идет уверенно в высоту, а какой-то внутренний его двойник нашептывает: «А не убьюсь ли я в этом полете?» Когда летчик не верит машине, ему летать больше нельзя. Он разобьется непременно...

В те дни на дощатых тротуарах Диксона былолюдно. Здесь встречались моряки, летчики, ученые, зимовщики.

Свободные от вахт полярники слушали Москву. Голос диктора был четок и близок. Когда зимовщик закрывал глаза, ему представлялось, что он не на ледяном рубеже, у врат Северного морского пути, а в своей родной и далекой столице. Он слышал гудки автомобилей, проносившихся в полночь по Красной площади мимо мавзолея Ленина, и бой часов с кремлевской башни.

Из островной типографии принесли в общежитие свежие номера «Полярной звезды» — газеты Диксона. С попутными пароходами и самолетами ее доставляли в отдаленнейшие уголки Арктики, к большим и малым зимовьям.

В разговорной комнате на диксоновской радиостанции люди ждали вызова к радиотелефону: у льдов Карского моря велись разговоры с Москвой. Есть особое, непередаваемое волнение в разговоре с близким человеком, удаленным на тысячи километров. Этого чувства не объяснить словами.

Как не похож был этот Диксон на тот угрюмый и тихий остров, который посетил впервые в 1932 году летчик Козлов! Бывало спал Козлов вместе с Алексе-

вым в тесной библиотеке при общезнании на медвежьей шкуре, а Побежимов — под роялем в кают-компании. У летчиков не было даже пилотской комнаты, чтобы отдохнуть после тревог напряженного до крайности полета.

Теперь в уютной пилотской комнате летчики хорошо отдыхали после полетов. Обычно разговоры много раз меняли направление и сводились наконец к излюбленной теме — ко льдам.

Кто-то прочитал в книге профессора Визе о плавании на ледоколе «Литке»:

«Днем 30 августа я был неприятно удивлен, заметив, что пилоты возились около стоявшего на юте самолета. Очевидно, они готовились лететь в ледовую разведку. Но к чему она? Распределение льдов отражалось на небе, как в зеркале, и эта небесная карта ясно указывала нам нужный путь».

Штурман с чужого самолета сказал:

— К сожалению, приходится отметить, что такой же точки зрения придерживаются многие капитаны. Для них самолет — морока. Вылетит в разведку, да еще не вернется, вот и ходи ищи его!

— Это было давно, — перебил его Козлов. — Мы ходили на «Красине» в новоземельскую экспедицию. Над нашим «У-2» тоже посмеивались моряки. А когда мы им дали ледовую разведку, да перевезли больше четырех тонн груза, по-другому заговорили. У Визе нет недоверия к летчикам, но он верит «водяному» небу, как зеркалу.

— Да, но ничто так не обманывает, как небо, — возразил штурман. — Вот мы летим на высоте шестисот метров. Я вижу впереди на небе темноту. Значит, небо водяное! Значит, впереди чистая вода! Летим десять минут, двадцать минут, полчаса... Никакой чистой воды, а все льды, льды и льды. Вот тебе и водяное небо!

— Что же, так и не встретилось даже разводья? — недоверчиво спросил Козлов.

— Попадались отдельные узкие трещины, небольшие разводья... Они-то и давали темное отражение в небе.

— Ну, а морякам большего и не нужно. Там, где с высоты шестисот метров тебе кажется, что пароход не пройдет, моряк найдет своему кораблю дорогу. Я вообще считаю, что наблюдение за льдами в ближней тактической разведке надо производить с высоты трехсот и, во всяком случае, не выше четырехсот метров. Иначе всегда будут расхождения между моряками и летчиками.

— Каждый летает, как умеет, — сказал штурман. — Мы ходим на шестистах-семистах метрах. Надо иметь хотя бы небольшой запас высоты, чтобы при случае благополучно спланировать.

— А с такой высоты разберешь ли ты качество льда? Я думаю, что не разберешь. А моряку важно знать не только балльность льда — как густо лед покрывает площадь моря, — моряк хочет знать качество льда, его плотность, мощь, толщу, торосистость. Где же с высоты семисот метров ты разглядишь на льду ропаки? Все кажется с высоты гладким, хоть на самолете приземляйся. Мне пришлось полетать для зверобойных экспедиций. Базировались мы на остров Моржовец. Зачастую садились на лед. Я эти льды наглядно, на опыте изучил. То, что с высоты кажется ровным, может поломать самолет при посадке на льдину. Хорошо, если светит солнышко и от ропаков на льду тени ложатся. Ну, а если теней нет, то все бело, все одного цвета и может обмануть летчика. Семь раз кружись, а один раз садись, — так надо применить старую народную поговорку для нас, летчиков. Бывало пять заходов сделаешь, прежде чем разберешь, что за лед под тобой, а тогда уж пойдешь на посадку. Вот что! Моряк и хочет, чтобы летчик сообщал ему о качестве льда с такой же ответ-

ственностью, как если бы летчик собирался садиться на ледяной аэродром, ему незнакомый. Ты ему читай льды, как книгу. Читай и поясняй.

Штурман не сдавался.

— Надоело ходить в тактические разведки. Все одни и те же места. С самолета смотришь и думаешь: как же это моряки забрались в такую ледяную кашу, когда совсем рядом чистая вода? Радируешь с самолета: «Пробивайтесь на восток, там выберетесь на чистую воду». А пароход стоит, как нанятой, не двигается с места. Да еще шлет тебе в ответ язвительную телеграмму: «Двигаться пока преждевременно, ждем отлива».

— И правильно поступает, — сказал Козлов.

— Совершенно правильно. Но я-то не моряк и не знал, что во время отлива наступает разрежение льдов. Теперь я это знаю и таких советов морякам больше не даю.

— Конечно, нам надо много знать, чтобы хорошо помогать морякам. Это наша главная обязанность. Мы ведь летаем не для рекордов. Главная цель — найти дорогу транспортным пароходам. Обеспечить бесперебойную летнюю работу полярной магистрали. Грош цена летчику, если он за навигацию накатает сотню тысяч километров над Арктикой, но без пользы для Северного морского пути.

Разговор перешел на новую тему.

— Мне дорогá стратегическая разведка, — сказал штурман. — Летишь на дальнее расстояние. Не тащишь кораблей за нос в полыню. Определяешь общий баланс льда в море, считаешь запасы льда.

— Правильно! Все это требуется. По этим данным можно вернее строить прогноз ледовой обстановки на декаду или даже месяц. Мы уже начинаем летать над Арктикой круглый год. Мы наблюдаем Арктику с воздуха и зимой, чтобы знать, какая она будет летом, много ли останется льда на ходовом пути кораблей. Мы

забираемся уже к высоким параллелям. Мы еще только, быть может, прощупываем настоящие ходы для кораблей. Моряку одинаково необходима и стратегическая, дальняя, и тактическая, ближняя, разведка. И та и другая служат одному — надежности избранного пути.

Вечером штурман пытливо посмотрел на Козлова и спросил его:

— Скажи, Матвей Ильич, знаешь ли ты Арктику? Ты ведь не первый год летаешь, а возьмешь ли ты на себя такую смелость, чтобы сказать: «Арктику я знаю»?

— Не скажу. Но льды как будто читаю грамотно, моряки не жалуются. Вот я и считаю, что тактическая, ближняя, разведка льдов для парохода или каравана судов должна быть точной и скорой. Лучше стратегическую разведку отложить на денек, но подобрать такую погоду, когда нет ни тумана, ни снеговых зарядов, а ты летишь и читаешь льды. Вот это и требуется от тебя. Кому нужны все эти красоты полета над туманом, над пургой, когда тебя послали в разведку, чтобы льды посмотреть, а ты их не видел вовсе или усмотрел только частично и общей картины дать не можешь! Тактическая разведка — это улучшенный бинокль морского капитана. Тут мешкать нельзя, как нельзя и ошибаться. Ошибка летчика стоит дорого кораблю: вмятины в борте, пробоины, потеря лопастей винта. Караван затерло во льдах. Моряки не знают, что впереди.

— Так спорить можно до утра, — наконец вмешались товарищи. — А нам завтра чуть свет в разведку. Спокойной ночи, друзья!

Пилотская комната уgomонилась.

В 1936 году вновь скрестились летные пути Козлова и Алексеева. По Северному морскому пути в первый пробный и ответственный рейс шли корабли особого назначения. Задача авиации в таком рейсе особенно почетна. Обслуживание кораблей с воздуха равноправно вели самолеты Алексеева и Козлова. Разведчикам дове-

рили работу большой важности. Требовалось найти морским судам дорогу в том месте, где, казалось, прежде этого хода не было.

Воспользовавшись первой летной погодой, сдернувшей пелену тумана с дрейфующего льда, летчики ушли в разведку. Мощный шум моторов нарушил арктическую тишину.

Ледовая обстановка в Карском море складывалась неудачно. Караваны стояли без движения, закованные льдом близ материка, на пути от Диксона к проливу Вилькицкого. Август подходил к концу. По утрам в полыньях воду затягивало льдом. Люди, впервые видевшие Арктику, поговаривали о том, что невозможно провести караван в таких тяжелых льдах. Корабли не поворачивали обратно, но и не двигались вперед.

Ночью на кораблях стали известны результаты разведок, переданные по радио. Путь к мысу Челюскин проходил в шхерах через пролив Матиссена, где еще никогда не плавали большие корабли. После длительного дрейфа кочегары поднимали пар во всех котлах, готовя корабли к походу.

Ледовые разведки летчиков открыли путь морским кораблям на восток.

Глава восьмая

НА ПОЛЮС

С каждым годом Козлов все теснее сближался с Севером. Быть может, говорила в нем натура северянина, уроженца Вологодского края. Быть может, манила к себе полярная природа, ее бескрайные просторы.

Знакомые моряки рассказывали Козлову о том, как они «обманывали зиму», то есть уходили от нее куда-нибудь на юг, в тропический рейс, и возвращались к

своим берегам лишь весной, чтоб перед наступлением следующей зимы снова отправиться в субтропики. Так и проходил целый год без зимы.

Козлову не пришлось обманывать зиму. Он проводил обычно зиму и лето в Арктике. Но не жаловался. Летчик знал, что это нужно для народа, для страны, и без горечи уходил от весны, перегонял свой самолет к высоким широтам. Здесь летал он над горами, еще не знавшими геологов, над морскими проливами, не выдававшими кораблей, там, где не показывался еще ни один самолет.

— У тебя, Мотя, зима на голове, — говорили Козлову знакомые, замечая серебряные нити в его густой каштановой шевелюре, своеобразный иней от длительных арктических полетов и связанных с ними тревог.

Летом в Арктике Козлов внимательно следил за ходом полярной навигации. Отдыхая на Диксоне между полетами, он переставлял на карте флажки, обозначавшие местонахождение кораблей и самолетов. Он всегда знал, где находятся его друзья — моряки и летчики, а те знали, где летит или отстает самолет Козлова.

— Матвей Ильич, а если скинуть тебе годков двадцать, каким бы ты занялся делом? — спросили его однажды товарищи.

— Ну что ж! Летал бы в Арктике. Лучшего места не найти. Всегда в большом коллективе, рядом товарищи. Идешь в воздух словно по боевой тревоге.

— А не скучаешь на Севере по Москве?

— По совести сказать, времени для скуки не остается. Приедешь в Москву, хочется побывать повсюду, все посмотреть. Судовольствием сбросишь летное платье, сапоги. Наденешь костюм, ботинки, галстук, шляпу... А потом пройдет неделя-другая... Да что говорить! Тянет обратно на Север.

Когда Козлову предложили участвовать в экспедиции

на Северный полюс, он, не задумываясь, ответил «да». Не много людей повидало полюс, а еще того меньше побывало на нем. Знаменитый Пири, достигнув района Северного полюса, пробыл там всего лишь тридцать часов. Он избрал себе в спутники негра Хенсона — специально для того, чтобы никто из белых не сказал: «Я тоже побывал на Северном полюсе». Покружились над полюсом дирижабли «Норге» и «Италия». Американец Бэрд первым из летчиков пронесся над Северным полюсом, на два дня опередив знаменитого Амундсена. Но никто из летчиков на полюс не садился.

Еще задолго до старта на Северный полюс Козлов перечитал множество «северных» книг. Лучшими книгами о Севере летчик считал дневники Амундсена. Старик-полярник вдумчиво описывал все подробности и много уделял в своих книгах внимания одежде, обуви. Надо лететь на Северный полюс — заглянешь в книги Амундсена, и старый норвежец расскажет, как лучше одеться в полет, обуться, что хорошо или плохо для полярника в неизведанном рейсе, как подготовиться к неожиданностям.

Обычно в Арктике Козлов тепло одевался. Зимой летал в меховых штанах и теплом белье. Лучшей обувью считал для летнего времени болотные сапоги. Хорошие сапоги для летчика (если за ними ухаживать, смазывать перетопленным звериным жиром) не пропустят воды. Правда, они тяжеловаты, но зато удобны. Их и сбросить легко, если случится хлебать соленую морскую водичку.

— Лучше наших сапог, — говорил частенько Козлов, — на свете нет! А что будешь делать в воде с американскими ботинками, которые до самых колен шнуруются?

Но никогда так тепло и обдуманно не одевался Козлов, как во время полета на полюс. В легкой и теплой одежде летчиков-полюсников было соединено портновское искусство чукчей, ненцев, якутов и американцев.

До острова Рудольфа Козлов летел вторым пилотом в машине Алексеева. На Рудольфе Козлова назначили вторым пилотом в экипаж Мазурука.

Перед самым стартом во время лыжной прогулки Мазурук подвернул ногу. Врач нашел разрыв связок. Мазуруку предписали ходить на костылях. Быть на Рудольфе, совсем недалеко от полюса, и отказаться от полета Мазурук считал для себя невозможным.

Водопьянов тем временем был уже на Северном полюсе, поджидал товарищей.

Наконец синоптик объявил, что остальные машины экспедиции тоже могут стартовать. И разведывательный самолет определил: за 84° по направлению к полюсу облачный слой заканчивается и видимость прекрасная.

Был назначен старт, и место сбора самолетов определили у кромки облаков.

Мазурук занял командирское место, еще не оправившись от перенесенной болезни. Первыми взлетели Молоков и Алексеев. У кромки облаков они более часу кружили, поджидая Мазурука. Но тот не показывался. Запросили Рудольф и узнали, что последняя машина стартовала через тридцать пять минут после алексеевской.

Дальше ждать Молоков и Алексеев не могли. Запас горючего был рассчитан до капли. Посоветовавшись с Шевелевым¹, Молоков продолжал полет по курсу. Мазуруку предложили лететь на север самостоятельно, после короткого поиска лагеря садиться и, установив связь с полюсом, возобновить полет.

Несмотря на все старания радиста молоковской машины Стромиллова, связи с Мазуруком установить не удалось. Когда самолеты прошли 86 -ю параллель, была получена радиограмма Мазурука. Он сообщал, что его машина прошла 85° , и просил Молокова убавить ско-

¹ Заместителем начальника полюсной экспедиции, находившимся на борту самолета В. С. Молокова.

рость, чтобы подтянуться к товарищам. Молоков уменьшил скорость, но Мазурука попрежнему не видел. Впоследствии выяснилось, что он опередил товарищей и ушел от них.

Алексеев и Молоков вскоре сообщили о своих посадках в районе полюса. Долго не было известий от Мазурука. Первыми услышали его радисты Диксона. Мазурук оказался в ста километрах от папанинцев. У него не ладилось с радиостанцией. Посадку совершили благополучно, но аэродром изобиловал ропаками и застругами. Взлететь без подготовки было невозможно. На радиостанции у Мазурука разрядились аккумуляторы, часто обрывался приводной ремень от мотора. Все же радист Стромиллов услышал невнятный голос этой машины и установил с нею связь.

Ширшов и Федоров на своей льдине уже вели регулярные астрономические, магнитные и метеорологические наблюдения. Но гидрологическая лебедка и все главное оборудование станции «Северный полюс» оставалось на борту машины Мазурука. Нельзя было узнать глубины океана под льдиной, на которой раскинулся лагерь.

У Мазурука сильно болела нога. Он не мог заниматься физической работой. Радист налаживал связь. Вся тяжесть подготовки аэродрома легла на плечи Козлова и еще троих товарищей. Надо было очистить громадное ледяное поле от ропаков. Люди сбили себе руки в кровь. Ладони покрылись мозолями и водяными пузырями. После короткого отдыха Козлов отправлялся с товарищами на аэродром. Ропаки, торчащие вверх будто сахарные головы, стали ненавистны экипажу. Из своего полярного опыта, полученного в зверобойных экспедициях, Козлов хорошо знал, что взлетать со льда можно, только расчистив его основательно от заструг и торосов.

Лишь 5 июня Мазурук долетел до папанинской льдины. Долгожданный прилет «Н-169» на полюс завершал первый этап экспедиции. Предстояло возвращение.

Козлову с Мазуруком не довелось вернуться в тот год домой. Начальник полюсной экспедиции Шмидт оставил машину на всю зиму в Полярном бассейне. Она несла почетную папанинскую вахту. В случае внезапной тревоги самолет «Н-169» обязан был в любой момент подняться с Рудольфа, долететь до папанинцев и оказать первым жителям Северного полюса необходимую помощь.

В тот год, поразив мир своей отвагой, прошли над Северным полюсом без посадки из Москвы в Северную Америку машины Героев Советского Союза Валерия Чкалова и Михаила Громова. Последним совершал беспосадочный перелет Москва — Северный полюс — Северная Америка Герой Советского Союза Сигизмунд Леваневский.

13 августа в 6 часов 44 минуты самолет Леваневского «Н-209» сообщил, что идет к Рудольфу по маяку. Козлов не выходил из радиорубки на Рудольфе. Он вслушивался в сигналы, передаваемые с самолета. Но «Н-209», пройдя полюс, прекратил связь с землей после выхода из строя одного мотора.

Козлова охватила щемящая тревога. Среди членов экипажа «Н-209» был близкий друг Козлова Григорий Трофимович Побежимов, тот самый борт-механик, с которым он вместе работал в Арктике. Вместе с Козловым Побежимов садился в воздушном колодце на неизвестную лагуну, опускался у берегов Северной Земли, разведывал богатства сибирской тайги. Козлов не раз встречался с Побежимовым: летом — на Севере, зимой — в московском Доме полярника на Никитском бульваре, где они жили в одном подъезде.

Козлов рвался в воздух, чтобы оказать «Н-209» помощь. Но незадолго до старта Леваневского Мазурук

отправился с Рудольфа в бухту Тихую, чтоб вывезти начальника этой станции. Козлов поджидал Мазурука на Рудольфе. Возвращение командира преступно задерживалось радистом Вознесенским, впоследствии сурово осужденным за свои действия. Вознесенский обманно сообщал Мазуруку, что Рудольф не может принять самолет из-за плохой погоды. Мазурук не смог своевременно вернуться на Рудольф к своей мощной машине...

Когда сильным ледовым сжатием разломало папанинскую льдину и жизни четырех героев грозила опасность, Мазурук и Козлов отправили в Москву телеграмму о своей готовности вылететь к лагерю. Но папанинцев сняли ледоколы. Вахта самолета «Н-169» была на этом закончена. Предстоял завершающий полет с острова Рудольфа в Москву.

17 марта 1938 года «Н-169» достиг Амдермы. В этот день триумфальный поезд папанинцев уже подходил к Москве...

Лыжи «Н-169» коснулись Большой земли. В кресле второго пилота сидел попрежнему Козлов. В машине было необычнолюдно. Тридцать зимовщиков возвращались домой через Ледовитый океан. Перед Нарьян-Маром погода внезапно испортилась. Архангельск также не принимал самолетов. Только Канина земля сообщила о летной погоде.

— Илья, — обратился Козлов к Мазуруку, — пойдем на Канину землю. Мне там каждый бугорок знаком. Сядем в Кие, переждем, пока в Архангельске прояснится.

Мокрый снег облепил заметно обледеневавшую машину. Мазурук согласился с Козловым, и тот повел машину по знакомой воздушной тропе, много раз хоженной во время зверобоек.

Показалась Кия. Козлов приземлил самолет и, чтобы лучше рулить, высунулся из фонаря. Вдруг раздался радостный женский крик:

— Ба-а-а-тюшки! Да это же Матвей Ильич прилетел! — кричала старая знакомая, тетя Лиза, поморка, всегда приветливо встречавшая козловский экипаж, когда тот останавливался в Кие, облетывая Чешскую губу.

— Тетя Лиза, а нас сей день много народу прилетело! — закричал Козлов, махая рукавицей.

— Ты, Матвей Ильич, собери людей и давай к нам в стан, ночлег приготовим хороший, — пригласила гостеприимная поморка.

И на этот раз тетя Лиза кормила всех пирогами, начиненными палтусиной и семужкой.

Механики зачехлили моторы и винты. Двое суток неистовствовала пурга в Кие. Она не давала самолету подняться в воздух. Наконец взлетели, но Архангельск отказался принимать машину. Там была низкая облачность, густой снегопад. Козлов повернул к острову Моржовцу, где некогда летчик Вершинский гонялся за своей обезумевшей «Ш-2». Здесь переждали непогоду.

Прошло еще несколько дней, и «СССР Н-169» прибыл на Московский аэродром. Летчиков встречали после годичной разлуки родные и близкие.

— Жалею только об одном, — сказал товарищам Козлов, — что не вернулся вместе с Водопьяновым в Москву, когда товарищ Сталин встречал летчиков. Он обнял бы тогда и меня с вами...

— Это верно, — согласился с Козловым шедший рядом борт-механик. — Но, может быть, мы еще чем-нибудь заслужим.

И сразу стало веселее после этих слов. Летчики разместились в легковых машинах и поехали к Дому полярников.

ПРОИСШЕСТВИЕ НА РЕКЕ ЛЕНИВОЙ

Тактика полетов Козлова была сходной с алексеевской. Оба они добивались одного — стопроцентного выполнения задания. Даже там, где, казалось, не было выхода, Козлов не терялся. Он верил в свою удачу.

В 1938 году Козлов разбил лодку своего самолета во время старта с реки Ленивой, впадающей в Карское море. В реке, где еще недавно были достаточные глубины, при взлете оказалось мало воды. Река обмелела из-за сгонного ветра, вода едва прикрывала предательские камни. На них и наткнулся пилот.

В устье Ленивой одновременно находился самолет Алексеева. Вместе с Алексеевым облетывал ледяные пространства и начальник полярной авиации Шевелев. Из опытных знатоков составила аварийная комиссия. Она пришла к печальному выводу: спасти самолет в столь позднее время вдали от ремонтных мастерских невозможно.

Больше всех огорчился Козлов. Авария случилась перед самым закрытием успешно проведенной навигации. Козлову стало ясно: спасти самолет можно только немедленным ремонтом на месте. Промедление грозило новыми бедствиями.

От места происшествия до зимовки было около двух километров. Кругом не видно было ни одного бревна, а летчикам был необходим деревянный помост, чтобы выкатить из воды самолет и заклепать пробоины.

Оставалось одно — разобрать старый сарай. Но начальник зимовки отказал летчикам. Он заявил, что сдает зимовку новой смене и на учете должно быть каждое бревно. Козлов убедил его все же уступить пристройку для приготовления помоста.

— Мы с собой в воздух ваших досок не возьмем. Они все останутся на зимовке, — утешал он его.

Пристройку разобрали и по доске перетаскали к берегу реки Ленивой, где стоял израненный самолет. Тяжелый груз носили за два километра. Бросали в тундре обессилев. Отдыхали. Вновь приходили за брошенной ношей. Так перенесли к самолету доску за доской в стужу и ветер, работая неумоимо, как муравьи в потревоженном муравейнике.

Козлов был главным архитектором помоста. Когда сооружение закончили, самолет выкатили при помощи талей на помост. Борт-механик Чечин осмотрел пробойны. Требовалось положить три заплаты, причем одну фигурную, на редан.

Застучали молотки. Казалось, что работы ведутся не на далекой полярной реке Ленивой, а на культурной верфи.

Шесть дней стучали молотки клепальщиков. Старались спать поменьше и работать подольше, чтобы использовать все светлое время. По очереди варили консервы, убирали помещение кормового отсека. Когда работу закончили, торжественно пригласили Алексева и Шевелева для осмотра произведенного ремонта.

После осмотра фигурной сложной заплаты на редане Козлов показал товарищам на борт-механика Чечина и хотел было похвалить своего соратника, как вдруг тот с досадой заметил:

— Целый мешок заклепок схарчили! Ни одной больше на борту не осталось!

Рачительный хозяин, Чечин ревниво оберегал самолетное имущество. Он знал, что лететь домой далеко, а в пути могут быть разные неожиданности.

— Мы вам из нашей машины малость добавим, — успокоил его Шевелев.

Дюралевые листы, закрывшие пробитые острым камнем места, плотно прилегли к днищу. Работа была принята и одобрена комиссией. После ремонта лодка больше не протекала.

Машина прибыла благополучно в Красноярск на зимнюю стоянку. Инженеры, осмотрев произведенный ремонт, нашли, что лучше заклепать не смогли бы, пожалуй, и в мастерских.

Глава десятая

БРЫЛАТАЯ МЕДИЦИНА

Осенью 1939 года в устье Индигирки разгружался пароход «Якутия», пришедший Северным морским путем. Упавшим во время разгрузки ящиком сломало ногу комсомольцу-стахановцу матросу Парамонову. У него началась гангрена. И Парамонов обратился в Москву по телеграфу:

— Спасите мою молодую жизнь...

На Севере уже начиналось осенне-зимнее время. Зима сковала лагуны, где могли отстояваться самолеты. Только Козлов еще задерживался в Якутске. От столицы Якутии до устья Индигирки, где находился больной, было около двух с половиной тысяч километров.

В Москве вспомнили о Козлове. Управление полярной авиации знало, что он не откажется от работы в любое время года, как бы трудно это ни было. Козлову предложили срочно вылететь из Якутска на Индигирку для спасения жизни молодого стахановца. В это время летал он не на маленьком «У-2» или крошечной «Ш-2» и даже не на двухмоторном «Дорнье-Валь», а на «Консолидейтед» — новейшем тяжелом американском самолете. (На этой машине известный полярник американец Вилкинс искал Леваневского и его товарищей, пропавших без вести в районе полюса.)

Трасса к устью Индигирки была неизведана, на пути ни авиационных баз, ни служб погоды, ни надежно работающих радиостанций. Моторы выработали положен-

ные ресурсы. Линейные якутские самолеты уже прекратили свою работу. По северным рекам шла шуга.

Еще совсем недавно летчики «Консолидейтед» прощались с бухтой Тикси, где начиналось смерзание. Но священный закон большевистской дружбы обязывал снова лететь туда же.

— Надо, братцы, слетать в Тикси, — объявил своему экипажу Козлов.

Штурман Штепенко достал карты и углубился в разработку маршрута. Он предлагал разные варианты полета. Но Козлов выдвинул свой — лететь на Тикси, оттуда на Индигирку, а возвращаться напрямую через Верхоянский хребет.

Не прошло и двух часов после получения задания, как самолет уже был в воздухе. Морская машина летела над сушей, тайгой, горами, замерзающими реками, над тундрой, выбеленной снегом.

Врач, находившийся на борту «Консолидейтед», стойко переносил тяготы воздушного пути. Правда, перед стартом он опасливо спросил летчиков:

— А не убьете вы меня?

— Доставим в целости и сохранности, по всем правилам высшей техники пилотажа, — пошутил в ответ командир самолета.

Врач спокойно любовался видами северной Лены.

Летели над пересеченной местностью. Козлов, как осторожный летчик, без нужды не рисковал. До Тикси самолет добрался благополучно.

Накануне прилета шторм вынес из бухты в море весь лед и шугу, но брызги волн сразу же покрыли самолет ледяной глазурью, — было уже холодно. Дул сильный ветер. Он гасил лампы и не давал летчикам подогревать моторы. Погода задерживала машину в Тикси. Москва требовала ежедневной информации о ходе перелета. Наконец пришло распоряжение: «Считаем дальнейший по-

лет рискованным для машины и экипажа. При первой возможности вылетайте обратно в Якутск».

Все же Козлов решил довести свой рейс до конца. Как только синоптики сообщили о том, что погода несколько улучшается, он сразу же вечером начал собираться в полет на Индигирку, чтобы к свету быть в полной готовности. Летчики защитили лампы брезентами и подогрели моторы. К утру машина была готова к старту.

Между тем начинался новый шторм. Машина тяжело пошла на взлет. Козлов знал, что оторваться надо во что бы то ни стало, иначе здесь замерзнешь, — после шторма бухта сразу станет по-зимнему. Тогда не видать ни Индигирки, ни Москвы, машина не получит необходимого ремонта перед следующей навигацией и выйдет из строя на все будущее лето.

Козлов поставил машину против ветра. Волна стала заливать нос самолета. Стекла кабины покрылись изморозью, сделались непроницаемыми. Второй пилот высунулся из кабины и на взлете протирал окно ветошью, чтобы командиру было видно место старта. Шлем второго пилота покрылся тонким льдом, но летчик продолжал протирать окно, пока Козлов не вырвал машину из смерзавшейся воды.

Курс проложили на восток, к устью Индигирки. Где-то среди лесотундры находилась незаметная с воздуха точка Чокурдах. Там ждал хирурга смертельно больной Парамонов. На карте это крохотное селение даже не было обозначено. В Якутске летчикам сказали, что Чокурдах находится километрах в сорока ниже Аллаихи.

Козлов подошел к Индигирке бреющим полетом. Связь с землей нарушилась.

В Чокурдахе каждый вечер жгли костры, поджидая Козлова.

Козлов увидел огни костров и благополучно приводнился на Индигирке. Врач вышел из самолета и деловито направился прямо в больницу.

Оказалось, что при больнице есть женщина-врач, но она не делала операции из-за того, что израсходовала уже весь запас наркотиков и нечем было усыпить больного. Хирург привез с собой из Якутска все необходимое для операции.

Медицинские сестры, находившиеся при больнице, узнав о предстоящей ампутации ноги, испугались крови и отказались помогать хирургу. Ассистировал врачу впервые в жизни штурман Штепенко.

Комсомолец Парамонов лишился ноги, но жизнь его была сохранена.

Машина пошла в обратный полет над хребтами Черского и Верхоянским. На борту самолета, кроме хирурга, был и только что перенесший операцию больной.

Полет продолжался свыше девяти часов на высоте до четырех тысяч метров. Шли вслепую. Магнитная буря мешала установить радиосвязь с землей.

И все-таки штурман Штепенко уверенно показал точку на карте:

— Мы над Алданом.

Козлов доверял своему штурману. Здесь, над Алданом, предстояло пробивать облачность, чтобы найти реку и по ней выйти на Лену близ Якутска. Козлов пошел спиралью на снижение.

Штурман не ошибся. Вот мелькнуло селение Алдан на одноименной с ним реке. Вот показалась и широкая Лена. До Якутска оставалось совсем уже немного. Штурман связался с землей и, сообщив на коротких волнах в Якутск о скором прилете, просил подготовить место в больнице для оперированного, нуждавшегося в срочном переливании крови.

...Перед отлетом в Красноярск летчик Козлов заглянул в больницу. Парамонов поправлялся и сердечно благодарил своих спасителей.

Козлов налетал за это лето сто пятьдесят часов, покрыв расстояние в сорок тысяч километров. Этот

путь равнялся кругосветному перелету. Так закончилась без единой поломки материальной части шестнадцатая по счету арктическая экспедиция Козлова.

Глава одиннадцатая

УЧИТЕЛЬ

На северных стоянках Козлов нередко вспоминал годы летного ученичества и с уважением рассказывал о своем первом инструкторе Ефиме Кошелеве, герое боев с белофиннами во время гражданской войны и первом участнике воздушного рейса на остров Врангеля. Кошелев слыл замечательным рассказчиком; в свободное время авиационная молодежь теснилась вокруг него. У него и разговор был особенный. Он не говорил «лететь», но «сыпать»; от него слышал Козлов, что «голова — не карниз, отшибешь — не приставишь». «Земля-матушка — она всех примет, — говорил Кошелев, — но смотрите, друзья: лучше сесть против ветра на колокольню, чем по ветру на самый культурный аэродром».

Остроумный, всегда бодрый Кошелев учил молодежь, сопровождая свою речь смешными прибаутками, хлесткими пословицами, интересно и увлекательно рассказывал о своей жизни, о первых увлечениях воздухоплаванием.

...Это было давно: русский летчик Габер-Влынский и француз Пегу показывали в Москве первые фигурные полеты. Но у Ефимки Кошелева, учившегося слесарному мастерству, нехватало денег, чтобы купить входной билет на Ходынское поле, где упражнялись бесстрашные авиаторы.

В дни объявленных полетов юный Кошелев с утра висел на ходынском заборе. Разряженные щеголихи наводили лорнетки и бинокли на летчиков, готовив-

шихся к полету. Толпа гудела, заглушая шум заведенного мотора. Крики восторга вырывались из тысячи грудей, когда самолет, набрав скорость, отделялся от земли и плавно взмывал вверх. Люди замирали от страха и восхищения, как только самолет переворачивался в воздухе, показывая голубому, ясному небу свои искрящиеся на солнце колеса. Кошелеву все это напоминало «смертельные номера» акробатов под куполом цирка, когда барабан отбивал тревожную дробь и затихала даже галерка...

Слесаря Кошелева призвали на военную службу в 1915 году. Во втором Балтийском экипаже, где он служил, кондуктор однажды объявил морякам:

— Кто желает учиться на авиунов? (Так раньше называли авиационных механиков.)

Среди других вызвался и Кошелев. В первый раз его взяли полетать. Он обещал вымыть аппарат после воздушного «крещения». Покатали да еще приплатили за это девяносто копеек. Так некогда поощряли «подъем в воздух» каждого смельчака.

Незадолго до Февральского переворота Кошелев окончил ускоренные курсы авиамехаников в Ревеле. Втайне он мечтал стать пилотом. Но в морские и авиаморские училища попадали лишь «избранные» люди — дворяне.

В первый год Октября Кошелев поступил в школу воздушного боя в Скачки (ныне Красное Село). Один из инструкторов школы, лейтенант, часто нашептывал курсантам:

— Какая тут вам школа, ребятки! Ничему вы здесь не научитесь! Поедьте вместе в Ярославль. Там я научу вас летать по-настоящему!

Кое-кто из курсантов стал собираться в Ярославль, но Кошелев не доверял офицеру. Он пошел к комиссару своей школы.

— Никакой там школы нет! — ответил комиссар. —

Не иначе, лейтенант затевает темное дело. Хорошо, что ты сказал об этом.

Лейтенант внезапно исчез. Как выяснилось, он собирал людей в Ярославль, чтобы присоединить их там к восстанию против советской власти. Ему нужны были курсанты, умеющие летать.

Другой инструктор из прапорщиков поучал:

— Сейчас идет война с белыми. Теорию пока изучать некогда. Надо уметь пилотировать самолет и метко сбрасывать бомбы над белыми бандами: за один налет пудов пять бомб сразу! Не давать белякам опомниться! Вот что сейчас требуется. Этому я вас научу вполне. А потом, когда война кончится, будете дальше совершенствоваться.

В питерской школе, на Крестовском, летчики-учащиеся сами варили обед, стирали белье и убирали помещение. Они разыскали на заводе Щетинина старый «Пятак» — так звали самолет типа «М-5». Он оказался без стабилизаторов, с мотором «Гном-Моносупан». Бензин достать было трудно, и Кошелев с товарищами доставал его тайком из школы воздушного боя, где учились знакомые ребята. Инструктор садился рядом с учеником, другого места в то время в машине не было, и, энергично ударяя по руке или ноге будущего пилота, указывал, куда вертеть штурвал, какую педаль нажимать.

Вряд ли кто из современных инструкторов рискнул бы сейчас обучать людей на одноштурвальный самолет. А в 1918 году это считалось обычным явлением.

Выпустили шесть летчиков — бывших механиков-авианов. Седьмой погиб в экзаменационном полете — врезался в воду по собственной оплошности.

Каждый налетал с инструктором по пяти часов, и после самостоятельных двухчасовых полетов всех выпускников отправили на красный фронт под Нарву

бомбить вражеские части. Здесь бывшие механики, став летчиками, впервые ходили в разведки.

Случилось Кошелеву в сильную грозу сесть из-за перебоев в моторе на поле между двух широких и глубоких оврагов. Неподалеку он разглядел строения какого-то захолустного городка. Самолеты тогда были в диковинку. Не прошло пятнадцати минут, как возле летчиков собралась толпа.

— Ишь, как за большевиков стараются! Сколько бомбочек повесили! — сказал человек в потертой, старой офицерской шинели, на которой взамен ясных пуговиц болтались черные, костяные.

— А ну отойди, гад, от самолета! — сурово скомандовал Кошелев, выхватывая наган.

Толпа притихла. Человек в офицерской шинели быстро исчез. Люди снова окружили самолет.

— Мы вам поможем, — слышался голос из толпы.

— Ну, что там с мотором? — спросил летчик своего механика.

— Лопнуло клапанное коромысло. Я его сейчас заменю. У меня есть запасное.

— А с горячим как?

— В баках полностью под пробки, по двадцать пять килограммов в каждом, да немного в нижнем еще осталось. Хватит для возвращения.

Механик был новый, а у Кошелева выработалась на фронте привычка все проверять самому перед боевым вылетом. Проходя к пилотскому сиденью, Кошелев как бы невзначай постучал по бензиновому баку. Слышался звон пустой посуды. Летчик взглянул на бензиномер и обомлел: прибор показывал наличие в баке полного запаса горючего! Тогда летчик подошел ко второму баку, и тот оказался пуст. Кто-то преступно разделил бензинометры с баками, опорожнил баки, налил в измерительные приборы бензин и снизу подоткнул их пробками.

Но не обманули враги бывшего слесаря Кошелева. Лучшего его друга, летчика Степанова, так погубили на фронте под Петрозаводском. У Степанова перед самым полетом белогвардейский шпик, прокравшись незаметно, вылил из бака горючее, а бензиномер подоткнул пробкой. Горючего нехватило в самый решительный момент. Мотор остановился, и Степанов сделал вынужденную посадку в расположении врага. Советский летчик был расстрелян...

Кошелев выхватил наган — и шагнул к своему механику. Толпа шарахнулась в стороны, не понимая происходящего.

— Баки пусты! — крикнул Кошелев. — Это твоя работа! Молись, если в бога веруешь!

— Ефим Михалыч! Не я! Не губи меня! В отряде у нас не иначе измена! Я это прошляпил. Моторишко уже в порядке. А горючее сей минут достану. У меня тут в городе есть знакомый аптекарь, он мне приготовит «казанскую смесь». (Так называлась смесь из бензина, спирта и ацетона, которой пользовались прежде.)

Кошелев опустил наган и приказал механику немедленно отправляться за горючим. Вместе с ним пошли в городок несколько человек, вызвавшихся донести до самолета бидоны с горючим.

Но не только отсутствие бензина беспокоило летчика. Он думал о том, как подняться с такой маленькой площадки между двух оврагов, на которую вынужденно приземлился.

Механик с людьми принес несколько бидонов горючего и зарядил самолет. Летчик попросил собравшихся поддержать самолет за крылья.

— Когда дам полный газ, вы разом по команде отпускаяте, — предупредил Кошелев.

Ухватились люди за крылья. Кошелев дал моторам полный газ, самолет задрожал. Едва тахометр пока-

зал требуемое количество оборотов и звук ревущего мотора достиг своей наибольшей высоты, столь знакомой слуху летчика, Кошелев взмахнул рукой, машина побежала на отрыв. Но люди не одновременно отпустили крылья самолета. Правое крыло оказалось свободным, в то время как на левом еще продолжал висеть народ. Вместо того чтобы бежать по прямой, машина ринулась вдруг влево. Кошелев мгновенно выключил газ. Машина пробежала немного и остановилась.

Ее отвели к исходному месту, и снова люди повисли на крыльях. Во второй раз запоздали с правым крылом, и машина ринулась вправо. Так продолжалось шесть раз. Опасаясь израсходовать бензин понапрасну и не долететь до места назначения, Кошелев решил оторваться без посторонней помощи. Он приказал людям разойтись и дал сразу полный газ. Машина понеслась к оврагу. Механик привстал и напряженно глядел вперед. Вот уже овраг совсем близко, а машина все еще бежит по земле. Слышен гул мотора, больше ничего. Кошелев не видит, но чувствует всем существом, что до оврага остаются секунды. Уже присел механик, готовясь к падению в овраг. Вот, пробежав всю земную площадку, машина проваливается, словно парашютирует. Падая, она набирает скорость. Вот другой край оврага. Сейчас встреча с землей... котлета! Но Кошелев берет ручку на себя, подрывает машину и, едва не цепляя колесами вершины крутобокого оврага, уверенно набирает высоту. Механик хлопает в ладоши. Он радуется, как ребенок. Ухмыляется и Кошелев.

Боевого пилота перебрасывают на южный фронт. Под крылом самолета Очаков. Близ него Кошелев видит буксир белых «Качу». Удачным попаданием летчик вызывает пожар на буксире, топит баржу, вооруженную пушками, часто беспокоившими красную крепость.

Дредноут белых «Воля» подошел к Очакову и стал расстреливать его из своих орудийных башен. Комен-

дант Очаковской крепости приказал нескольким летчикам поугнать «Волю», отогнать ее от Очакова. В то время не было еще таких авиационных бомб, которые могли бы потопить дредноут.

У Кошелева машина оказалась не в порядке: перетерся трос элерона. Тогда очаковский летчик Коркин вылетел один и стал кружить над «Волей».

«Снимут, пожалуй, Коркина, беляки, — подумал Кошелев. — У них зенитки хорошие, да одного летчика и снять нетрудно. Надо отвлечь собой внимание врага от самолета товарища», решил пилот и стал веревкой связывать трос элерона. Никто из механиков так и не отважился вылететь с пилотом на аварийной машине. Кошелев взял четыре бомбы-пудовика, подвесил их под плоскости, а одну положил рядом с собой на пустовавшее сиденье.

Завидя второй самолет и приняв его сначала за неприятельский, Коркин приготовился было к отражению воздушной атаки. Но когда увидел всплески взрывов у самых бортов «Воли» и на ее палубе, то узнал Кошелева.

Окончилась гражданская война. Ефима Кошелева послали работать в авиашколу. Он обучал молодых советских летчиков авиационному искусству, испытывал в воздухе новые и отремонтированные машины.

К Кошелеву попал в обучение молодой курсант Матвей Козлов. С увлечением он слушал боевые рассказы своего учителя, готовившего его к грядущим боям за родину.

Два ордена Красного Знамени на груди Кошелева свидетельствовали о его победах в воздушных боях и о первом блестящем рейде на остров Врангеля.

Через пятнадцать лет полярный летчик Козлов встретился в Москве со своим учителем Кошелевым, снова устремившимся на Ходынку. Только это была не прежняя Ходынка. И Кошелев пришел сюда, на

крупнейший аэродром страны, не безбилетным зрителем, а известным летчиком. Коммунист-летчик теперь совершенствовался в Воздушной академии, чтобы лучше разить врага, если тот посмеет нарушить границы нашей великой родины.

Козлов любовно рассказывал товарищам о своем учителе, о его находчивости, самообладании, предусмотрительности и неизбывной веселости.

Глава двенадцатая

ПОЛЯРНИК НА ФРОНТЕ

Едва только пробили боевую тревогу на финской границе, летчик Козлов улетел на фронт.

Начальник штаба дал Козлову боевое задание.

— Погода самая подходящая: туман и низкая облачность, — улыбнувшись, заметил начальник штаба. — Мы сейчас сильно рассчитываем на полярных летчиков. Вы привыкли к любой погоде.

— Это точно, товарищ начальник штаба. Есть приказ и летим, — ответил Козлов.

Флагманская машина Козлова легла на боевой курс, к ней подстроились остальные. Строем клина, как на параде, тянула козловская тройка над финской землей, где притаились в тумане зенитки и пулеметы врага. Командир звена Козлов говорил по телефону со своим стрелком-радистом комсомольцем Колей Кондратьевым, питерским рабочим. Козлов вел машину привычно, как на ледовых разведках.

Но сейчас под самолетом в разрывах облачности простирались не льды, а леса с белыми пятнами заснеженных зимних озер.

Чем дальше по курсу, тем лучше становилась видимость. Командир набирал высоту.

Козлов привык к походной жизни. Сколько раз приходилось ему мытарствоваться на мысе Стерлегова, в устье Таймыры, по безыменным северным островам, спать в одежде и сапогах.

Привык полярный летчик в Арктике к тому, чтобы после долгого полета засыпать в любом углу без подушки и подушки. Подушкой нередко служила шершавая ладонь, стеной и крышей — кожанка. Седые волосы рано посеребрили его густую каштановую шевелюру. Но он не чувствовал четырех десятков прожитых в беспокойстве лет.

Зима была на исходе. Лютые, сорокаградусные морозы сменились двадцатиградусными, и полярные летчики называли такую погоду «оттепелью». Жили в землянках, грелись у костров в лесу...

Козлов шел в свой двадцать четвертый боевой вылет.

Он верил себе, товарищам, надежной советской машине. После первого вылета, уже вернувшись на аэродром, летчики заметили, что плоскости машины пробиты насквозь в нескольких местах. Козлов сам разыскал в фюзеляже машины сплюснутые пули и взял их, чтобы в Москве подарить на память друзьям.

Он чувствовал в воздухе много раз, как пролетавшие или близко взрывавшиеся снаряды противника подвигали самолет чуть в сторону от курса, встряхивали на мгновение своим вихревым потоком.

«Оттепель» выдалась не надолго. Снова ударили жестокие морозы. Облаком стояла белая мгла. Козлов еще не успел согреться после ответственного полета, у него заоченели руки, но уже снова надо было идти на цель, подвесив бомбы.

Командир вынул в полете руки из рукавиц, чтобы дыханием согреть их немного. Но те будто одеревенели. Он снова засунул их в рукавицы, обнял баранку штурвала и так управлял самолетом.

Зоркие глаза командира раньше всех увидели впереди по курсу «лисий хвост». Из-за конденсации воздуха от летящих машин на небе оставались лисьи облачные хвосты, видимые издалека. Значит, и противник мог отчетливо видеть такие же хвосты козловских машин... Задолго до подхода к цели Козлов поднялся выше облаков, чтобы не выдать себя врагу. До точки Н оставалось, по расчетам, около получаса.

В центре «лисьего хвоста» Козлов обнаружил черную приметную точку. Сомнений не оставалось — это истребитель мчался на козловскую тройку бомбардировщиков. Не в первый, а в двадцать четвертый раз бросались на Козлова финские истребители.

Надо было предупредить стрелка-радиста о неизбежной встрече. Козлов попытался взять обмороженными руками микрофон и не смог. Надвигалась встреча. Неприятель держался смело.

Радист-стрелок наконец услышал вызов Козлова. Командиру удалось прижать щекой к плечу трубку микрофона.

— Коля, впереди по курсу вражеский истребитель! Приготовиться к встрече!

Финский истребитель пытался выйти незаметно из облаков. Козлов не мог понять, почему медлил стрелок-радист? Неужели не разобрал приказа?

Но стрелок подпускал врага ближе. У Николая Кондратьева были крепкие нервы. Противник продолжал идти встречным курсом, не уступая дороги. Похоже было, что он шел на таран, жертвовал собой для победы над советскими летчиками.

«Лисий хвост» все приближался, увеличиваясь в размерах. Вот явственно завиднелся весь истребитель, мчавшийся в лоб козловскому самолету. Это был английский «Бристоль-Бульдог». До встречи оставались мгновения...

Козлов был уверен в своем стрелке. Заботило его

другое: надо обязательно выйти на цель и сбросить на военный объект противника весь набор бомб.

Когда-то пилот слышал от знакомого казака, что в кавалерийской атаке одна из сторон не выдерживает и бежит с поля. Рано или поздно наступает момент, когда одна из сторон, охваченная смертельным ужасом, не в состоянии сделать ни шагу вперед и бежит от противника, подавившего ее своей моральной силой.

Командир звена ждал этого решительного момента, но враг не уступал, продолжая бешено мчаться на Козлова.

«Значит, казак-то неправ? — подумал Козлов. — Неужели так и вмажем друг в друга?»

Но противник не дошел до советских машин, развернулся горкой и пытался атаковать флагманскую машину.

Застрекотал пулемет Кондратьева. Он стрелял не торопясь, будто жалел патроны. Треск пулемета сменялся короткими паузами. Командир звена увидел, как пронзенный пулями Кондратьева самолет противника вспыхнул, пошел на снижение и упал на лес...

Советские машины вновь набрали высоту и легли на боевой курс. В разрыве облаков показалась точка Н. Козлов полагал, что доберется до нее под защитой тумана. Но туман исчез и открыл неприятелю звено. Вокруг машин в ясном небе одно за другим появились облачка разрывов снарядов зениток. Они напоминали купола раскрывшихся парашютов.

Кругом словно работали пиротехники. Вспыхивали и пропадали цветные яркие полосы огней трассирующих пуль и снарядов — желтые, красные, зеленые... Казалось, что с земли из брандспойта поливали козловскую тройку, но та отважно лавировала между цветных смертельных струй. Напрасно смертоносными лапами нащупывали зенитчики верный прицел. Тройка бомбардировщиков выполняла сложные фигуры, уклоняясь

от пристрелявшегося противника, и продолжала идти по курсу на цель.

Под самолетом Козлова в глубине показался военный объект.

Зайдя на цель вслед за флагманом, звено сбросило весь набор бомб. Для доклада начальнику штаба штурман успел заснять начавшиеся громадные пожары.

Товарищи по авиационному полку с уважением осматривали после боевого вылета каждую машину, разыскивали пробоины, жали руки вернувшимся. Они не говорили «ранило», а заменяли это слово малозначительным «поцарапало». Не говорили «погиб», но «снился». Не говорили, что в тумане машина «разбилась», но «встретилась с землей»...

Командир Н-ского авиационного полка писал вместе с военкомом боевую характеристику майора Козлова:

«Майор Козлов всесторонне развит. Культурный и общительный командир. Морально устойчив. Классово бдителен и умеет хранить военную тайну. Предан партии Ленина — Сталина и социалистической родине. Проявил себя деятельным командиром, умеющим поднимать актив на выполнение поставленных задач. Заботлив к подчиненным. Любит летную работу. Умеет передать свои навыки и знания подчиненным. Проявил себя в боевой работе высококвалифицированным летчиком. Имеет двадцать четыре боевых вылета. Летает в сложных метеорологических условиях. Десять раз был обстрелян огнем зенитной артиллерии и зенитных пулеметов, атаковывался истребителями противника. Смелый, хладнокровный в бою. Представлен к награде за проявленные отвагу и мужество при выполнении боевых заданий. Представлен к повышению в звании...»



Начиналась весна. Морозы схлынули. Боевые дни подходили к концу. Козлов вернулся с товарищами до-

мой. Но в Москве не засиделся без дела: после короткого отдыха полетел в Арктику прокладывать дорогу среди льдов караванам советских грузовых пароходов.

На кожаной куртке Козлова ярче других горел орден Красного Знамени, четвертый орден пилота.

Двадцать лет назад Мотя Козлов, услышав призыв Ленина к молодежи, пошел учиться морским наукам, плавал на учебных судах, накапливал знания. Бывало в детстве мать говорила ему: «Знайка вперед бежит, незнайка на печи лежит». Двадцать лет Козлов жадно копил знания и еще более щедро раздавал их юным товарищам, пополнявшим ряды полярной авиации. Юные товарищи звали Козлова «стариком». Это имя дали летчику не по летам, которых еще сравнительно немного, а из уважения к характеру и воле, унаследованному от советских старых летчиков и моряков и служащих примером для идущей смены.

В двадцатую годовщину исторической речи Ленина коммунист Матвей Козлов, вооруженный знаниями, находился на высоких параллелях, в северном районе Карского моря, где выполнял порученное ему задание. Он привычно вел самолет навстречу пургам и метелям.

Из Арктики Козлов прислал телеграмму, что вылетит домой вместе с последними косяками перелетных птиц.

