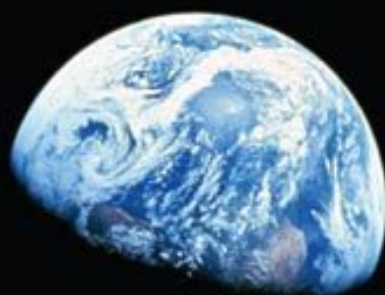


АПОЛЛОН-8



Захватывающая история
первого полета к Луне

ДЖЕФФРИ КЛУГЕР

Джеффри Клугер

**«Аполлон-8». Захватывающая
история первого полета к Луне**

«Альпина Диджитал»

2017

Клугер Д.

«Аполлон-8». Захватывающая история первого полета к Луне /
Д. Клугер — «Альпина Диджитал», 2017

ISBN 978-5-00-139104-3

В августе 1968 г. НАСА приняло смелое решение: запустить первый обитаемый космический корабль к Луне. Всего год назад три астронавта погибли в пожаре во время испытаний, и с тех пор программа «Аполлон» терпела одну неудачу за другой. Тем временем СССР выигрывал космическую гонку, холодная война становилась все жарче с каждым месяцем, и обещание президента Кеннеди отправить человека на Луну к концу десятилетия казалось несостоятельным. Но когда Фрэнк Бормана вызвали на секретную встречу и предложили его экипажу опасную миссию, он без колебаний согласился. Эта книга – первая подробная история «Аполлона-8». Джеффри Клугер предлагает читателю захватывающую историю о миссии, которая была столь рискованной, что воспринималась почти как лотерея, но, увенчавшись успехом, ознаменовала начало новой эры в освоении космического пространства.

ISBN 978-5-00-139104-3

© Клугер Д., 2017

© Альпина Диджитал, 2017

Содержание

Пролог	6
Глава 1	10
Глава 2	20
Конец ознакомительного фрагмента.	23

Джеффри Клугер

«Аполлон-8». Захватывающая история первого полета к Луне

Переводчик *Ирина Майгурова*
Научный редактор *Игорь Лисов*
Редактор *Антон Никольский*
Руководитель проекта *И. Серёгина*
Корректор *М. Миловидова*
Компьютерная верстка *А. Фоминов*
Дизайн обложки *Ю. Буга*

Фото на обложке NASA

© Jeff rey Kluger, 2017

© Издание на русском языке, перевод, оформление. ООО «Альпина нон-фикшн», 2019

Все права защищены. Данная электронная книга предназначена исключительно для частного использования в личных (некоммерческих) целях. Электронная книга, ее части, фрагменты и элементы, включая текст, изображения и иное, не подлежат копированию и любому другому использованию без разрешения правообладателя. В частности, запрещено такое использование, в результате которого электронная книга, ее часть, фрагмент или элемент станут доступными ограниченному или неопределенному кругу лиц, в том числе посредством сети интернет, независимо от того, будет предоставляться доступ за плату или безвозмездно.

Копирование, воспроизведение и иное использование электронной книги, ее частей, фрагментов и элементов, выходящее за пределы частного использования в личных (некоммерческих) целях, без согласия правообладателя является незаконным и влечет уголовную, административную и гражданскую ответственность.

* * *

*С любовью
Алехандре, Элисе и Паломе –
за яркий солнечный свет и мягкое лунное свечение*

Пролог

Август 1968 г.

Фрэнку Борману, который пытался пилотировать космический корабль, телефонный вызов был совершенно не к месту. Звонок посреди полета вовсе не то, о чем мечтает астронавт, а уж когда в твоих руках «Аполлон» – любая помеха может стоить слишком дорого. «Аполлон» был прекрасной машиной: такая вместительность, обводы корпуса даже не снились гофрированным капсулам «Меркурия» и «Джемини», на которых летали в космос все предыдущие американцы. Однако «Меркурии» и «Джемини» могли похвастаться безупречной историей пилотируемых полетов – 16 стартов, 16 приводнений и ни одной потери. А вот за «Аполлоном» уже числились жертвы: всего полтора года назад три отличных парня погибли в самом первом корабле, даже не успев оторваться от стартовой площадки.

Так что Борману для полета на проклятом агрегате требовалась максимальная сосредоточенность. И в самую неподходящую минуту – внезапный звонок.

Говоря по правде, в момент телефонного вызова Борман никуда не летел. Никто еще не поднимался на «Аполлоне» в космос: было бы глупостью сделать это, не убедившись в полной его надежности, а этим-то он похвастать не мог. Пока корабль располагался в цехе компании North American Aviation в Дауни, штат Калифорния, где создавались новые «Аполлоны». И все же Борман сидел в кабине настоящего «Аполлона», пока известного как «Космический корабль № 104», которому вскоре предстояло принять имя «Аполлон-9». И это был его корабль – тот самый, которым Борман будет командовать, если все-таки удастся оторваться от Земли. Тогда его место будет в левом, командирском кресле, и это Бормана совершенно устраивало. Члены экипажа, Джим Ловелл и Билл Андерс, два превосходных парня, разместятся в среднем и правом креслах. Вот и сегодня Ловелл и Андерс были рядом с Борманом и занимались не менее сложной работой, чем он.

Запуск «Аполлона-9» планировался примерно через девять месяцев, так что для Бормана и его команды настала финальная стадия подготовки к старту. Правда, сроки зависели от «Аполлона-7» и «Аполлона-8» – первых двух пилотируемых полетов серии «Аполлон»: в обоих случаях корабли должны были взлететь и затем вернуть экипаж на Землю в целости и сохранности. Все три полета предполагалось ограничить околоземной орбитой – к немалой досаде Бормана. Шло бурное лето 1968 г., мир истекал кровью от бесчисленных ран: войны, расстрелы, теракты и политические убийства, бунты и волнения от Вашингтона до Праги, Парижа и Юго-Восточной Азии. Советский Союз и Америка вновь, как всегда, мерились силой в горячих точках по всему миру, а американские парни гибли во Вьетнаме – больше тысячи человек каждый месяц.

Полет к Луне – который, по давнему обещанию президента Кеннеди, должен был состояться до 1970 г., – сейчас бы пришлось кстати и стал событием значительным и вдохновляющим. Однако Кеннеди убили пять лет назад, трое астронавтов погибли на «Аполлоне» полтора года назад, и лунная программа в лучшем случае повисла в неизвестности, в худшем – грозила остаться нереализованной. Царило мнение, что, если американские астронавты и доберутся до Луны, это произойдет через несколько лет.

И все же у Бормана было задание, а у его экипажа – корабль. Сегодня они сидели внутри него, отрабатывая полетные навыки и стараясь как можно ближе познакомиться с машиной. Все «Аполлоны» выглядели одинаково и не различались внутренним устройством, однако космические корабли – они как самолеты. Пилоты чувствуют разницу: по-особому пружинит сиде-

ные, с другим звуком вращается шкала прибора, чуть труднее переключается тугой тумблер. Для астронавта каждый из кораблей был столь же уникален, как любимая бейсбольная перчатка для принимающего мяч бейсболиста, и, прежде чем лететь на космическом корабле, стоило поближе его узнать.

И вот когда Борман с Ловеллом и Андерсом лежали на отведенных для каждого из них креслах в маленькой кабине и осваивались с кораблем, в люке показалась голова техника.

– Полковник, вас к телефону, – обратился он к Борману.

– Может, через вас передадут? – спросил Борман, раздраженный помехой.

– Нет, сэр. Это мистер Слейтон. Сказал, что хочет говорить с вами лично.

Борман тяжело вздохнул. Дик Слейтон был начальником Отдела астронавтов: именно он формировал экипажи и определял, кому когда лететь. Или не лететь: снять тебя с полета в любую минуту – тоже в его власти. Поэтому, когда звонит Слейтон, нужно идти и разговаривать.

Борман выбрался из корабля и поспешил к телефону.

– Что случилось, Дик? – спросил он.

– У меня к тебе серьезный разговор, Фрэнк.

– Тогда говори. У меня тут дел полно.

– Не по телефону. Возвращайся срочно в Хьюстон.

– Дик, – запротестовал Борман, – у меня тут дело в самом разга...

– Мне неинтересно, разгар там или что. Возвращайся в Хьюстон. Сегодня же.

Борман повесил трубку, спешно вернулся в корабль и рассказал Ловеллу и Андерсу о звонке, на все их вопросы лишь пожимая плечами – «ничего не знаю». Затем он вскочил в свой самолет Т-38 и в одиночку полетел в Техас, как было приказано.

Через считанные часы после того, как его выдернули из космического корабля, Борман уже сидел в кабинете Слейтона. Там же, к удивлению Бормана, находился и Крис Крафт – глава Директората летных операций, то есть начальник над Слейтоном и Борманом и вообще начальник над всеми остальными, кроме самых главных руководителей. Однако сегодня он помалкивал и предоставил слово главному астронавту.

– Фрэнк, мы хотим перепланировать твой полет, – без обиняков сказал Слейтон.

– Хорошо, Дик... – начал было Борман.

Не дав ему продолжить, Слейтон поднял руку.

– Это не все. Мы хотим перевести тебя и экипаж с «Аполлона-9» на «Аполлон-8». Возьмешь тот корабль, он ближе к готовности. И полетишь на нем к Луне.

Затем, словно в подтверждение того, что услышанное Борманом ошеломляющее заявление было правдой, он повторил то же другими словами:

– Мы меняем тебе задачу: вместо орбитального полета вокруг Земли орбитальный полет вокруг Луны. – И добавил: – Самая удобная дата для старта – 21 декабря. У тебя будет 16 недель на подготовку. Хочешь лететь?

Борман, пытаясь осмыслить неприкрытую дерзость оглашенного Слейтоном плана, ответил не сразу. Пока он собирался с мыслями, подал голос Крафт:

– Тебе решать, Фрэнк.

Все трое знали, что это – чистая правда и одновременно совершенная неправда. Борман был офицером, выпускником военной академии в Вест-Пойнте и летчиком-истребителем ВВС США. Он никогда не участвовал в настоящей войне, но космическая программа была гонкой соперничества с СССР и важной частью холодной войны. Боевой приказ – независимо от того, на полях какой войны ведется бой, – не то, от чего можно запросто отказаться.

Насколько понимал Борман, обстоятельства могут позволить не согласиться на опасное задание и твой командир может простить такой отказ, но если ты уваливаешь от боя, то зачем тогда стал военным? А если ты шел в астронавты не для того, чтобы лететь на Луну, когда

твой командир, твоя страна и – через много звеньев в цепи руководства – твой президент тебя об этом просят, то, может, стоило выбрать другую профессию? Возможно, «Аполлон» не готов к такой задаче и планирующие полет специалисты, у которых тоже осталось всего 16 недель, могут не очень представлять себе, на что замахнулись. Быть может, в итоге погибнут еще трое астронавтов «Аполлона». Но пилоту всегда приходится учитывать возможность гибели, и нынешний полет не исключение.

– Да, Дик, – ответил Борман. – Я полечу.

– А Ловелл и Андерс? – спросил Слейтон.

– Они тоже, – немедленно ответил Борман.

– Ты уверен?

– Уверен, – ответил Борман и улыбнулся про себя. Подумать только, с какими лицами встретили бы его Ловелл и Андерс, если бы он вернулся с вестью, что их экипажу предложили слетать на Луну еще до Рождества, а он ответил: «Спасибо, не надо».

* * *

Есть ли обыденный способ сказать жене, что ты летишь на Луну? «Ухожу в море» или «иду на войну» – привычные для мужчины фразы, такое говорили женам в течение многих тысячелетий. Но если ты отправляешься к Луне, то слова для такой новости приходится находить самостоятельно.

Репортеры всегда обожали сюжеты о том, как астронавт приходит домой с захватывающей новостью: его отправляют в полет! Особенно ценилось, когда астронавт позировал перед фотокамерами вместе с семьей: смелый и мужественный, он сидит с раскрытым на коленях атласом мира и показывает, над какими континентами будет пролетать его корабль, огибающий Землю; по обе стороны от него дети, жена за плечом с улыбкой любит идилической сценой. А уж насколько эффектнее выглядела бы карта Луны!

В доме Фрэнка Бормана лунных карт не водилось. Когда его известили, что вместо «Аполлона-9» и земной орбиты его ждет «Аполлон-8» и орбита Луны, он пришел домой и сообщил об этом жене. Сьюзен, взглянув на него, ответила: «О'кей». Затем он поделился новостью с сыновьями – 17-летним и 15-летним. Те тоже, взглянув на него, ответили: «О'кей». То же происходило и три года назад, когда Борман отправлялся в свой первый космический полет, и в остальных случаях, когда он шел на опасное задание. Так было и раньше уже много раз и в других домах Хьюстона, когда американские астронавты – независимо от наличия глянцевых фотографий и атласов – готовились лететь в космос.

Однако сейчас случай был незаурядный, ведь никто из прежних астронавтов не летал к Луне – а муж Сьюзен только что получил именно такое задание. Впрочем, незаурядные случаи были здесь не в новинку: за 18 лет совместной жизни Фрэнк и Сьюзен научились находить решения для самых трудных ситуаций. У них даже была готовая формула для серьезного разговора, которая звучала так: «Кастард¹ в духовке, 175 градусов».

Фрэнк говорил про кастард, когда подавал рапорт о переводе в боевую часть или приступал к опасным испытаниям нового самолета, Сьюзен – когда приходило время подыскивать новый дом или переводить сыновей в новую школу. Привычная формула давала силы обоим. Кастард, символ домашнего уюта, означал для них, что дело Сьюзен – заботиться о доме, а дело Фрэнка – летать. И если каждый исполняет свое предназначение, стараясь не мешать другому, то кастард выйдет как надо.

Правда, Сьюзен понимала, что кастарда для нынешнего случая может оказаться недостаточно. Многие годы замужества, проведенные рядом с астронавтом, не прошли даром: она

¹ Заварной крем, который можно запечь, традиционный английский десерт. – *Прим. ред.*

подсознательно чувствовала, что нынешний полет несет в себе особую угрозу – нечто выходящее за уровень обычного риска, к которому люди привыкли. Посадка на Луну для Фрэнка не планировалась: похожий на паука лунный модуль, необходимый для этого этапа лунной программы, даже не был еще полностью собран. Однако орбитальный полет тоже таил в себе немалую опасность.

Главным техническим узлом в «Аполлоне» был двигатель – огромный ревущий мушкетон² в кормовой части; особо суеверные работники НАСА называли его «наш Двигатель» с тем же уважением, с каким говорили бы о президенте или самой Луне, что предполагало чуть ли не сверхъестественные способности. Борман, Ловелл и Андерс называли двигатель короткой, клинически точной аббревиатурой: SPS – Service Propulsion System, «служебная двигательная система». Это название прекрасно отражало суть его предназначения – двигать и служить.

Двигатель, играющий настолько важную роль в полете к Луне, не имел права на отказ. И все же – что будет, если он откажет? Это-то и тревожило всех. Когда ракета, отрывающаяся корабль от Земли и направляющая его к Луне, исполнит свою работу и отделится, главным источником движения останется SPS. Если вам нужно выйти на орбиту вокруг Луны, двигатель должен запускаться по крайней мере дважды: в первый раз – для замедления корабля, чтобы он сдался притяжению Луны и стал ее спутником, а второй раз – в конце запланированного визита, чтобы придать аппарату нужную скорость для ухода с окололунной орбиты и направить его к Земле. Если двигатель не сработает в первый раз, цель полета не будет достигнута, но экипаж сможет выжить: облетев Луну, он вернется на Землю. Если же двигатель не сработает во второй раз, экипаж застрянет на окололунной орбите. Астронавты будут кружить вокруг Луны точно так же, как при орбитальном полете вокруг Земли, бесконечно. Пилоты, запечатанные внутри металлического саркофага, никогда не вернутся домой – но и не разобьются о лунную поверхность. Такой отказ двигателя по сути испортит образ Луны в глазах человечества: никто больше не сможет взглянуть на нее, не вспомнив о трех погибших астронавтах.

Поэтому Сьюзен решила поговорить с директором летных операций. Крис Крафт – жесткий, как наждак, и беспощадно честный – пожалуй, единственный человек, помимо Фрэнка, с которым Сьюзен могла быть сама собой. А поскольку все семьи, живущие вокруг Космического центра в Хьюстоне, тесно между собой общались, то Сьюзен не пришлось долго ждать возможности с ним переговорить. Вскоре после того, как Борман получил задание лететь к Луне, Крафт заглянул к ним вечером, и Сьюзен не замедлила улучшить момент, когда они остались наедине.

– Крис, только давай без обиняков, – начала она. – Скажи честно: как, по-твоему, много ли у них шансов вернуться живыми из полета?

Вопрос был прямее некуда и требовал такого же прямого ответа. Крафт изучающе посмотрел в лицо Сьюзен, не сводившей с него пристального взгляда.

– Тебе действительно важно знать? – спросил он.

– Да, ты же сам понимаешь.

Крафт, конечно же, понимал.

– Ладно, – четко сказал он. – Как насчет 50 на 50?

Сьюзен кивнула. Примерно так она и предполагала.

² Короткоствольное кремневое ружье с воронкообразным стволом. – *Прим. ред.*

Глава 1

Середина 1961 г.

Фрэнк Борман не был бесстрашным – хорошие летчики бесстрашными не бывают. Однако почти весь страх выветрился из него в тот день в 1961 г., когда он чуть не погиб в небе над авиабазой Эдвардс в Южной Калифорнии. Погибнуть в полете Борман не планировал – как и никто из тех пилотов, что разбивались здесь в те времена. И все же профессия летчика-испытателя реактивных машин неизбежно предполагала, что время от времени кто-то из пилотов попадает в аварийную ситуацию, рушится с неба вниз и – говоря нарочито небрежным языком летчиков – проделывает дырку в земле.

Борман не хуже прочих знал, чем рискует, но на базу Эдвардс он стремился давно, с самого выпуска из Вест-Пойнта в 1950 г. Как и большинство здешних пилотов, в эту знойную калифорнийскую пустыню он попал не сразу, перед этим судьба его бросала с места на место – Невада, Джорджия, Огайо, Филиппины, и везде с ним рядом была его юная жена Сьюзен. Она согласилась выйти за него замуж прямо после военной академии и заранее знала, что молодому пилоту ВВС предстоит скитаться с места на место, но все же не вполне представляла, насколько хлопотными окажутся эти скитания.

Мечта Бормана попасть на базу Эдвардс стала и мечтой Сьюзен. В 1960 г., подавая рапорт о переводе с Филиппин в Калифорнию, Фрэнк отлично знал: конкуренция будет огромная и нет никакой гарантии, что ему удастся пробиться в первые ряды желающих и уж тем более попасть в число отобранных пилотов. Вест о том, что его все-таки переводят в Калифорнию, он встретил с восторгом, однако понимал, что здесь проявлять эмоции не стоит. Полетные задания на базе Эдвардс раздавал Чак Йегер – 37-летний подполковник, сражавшийся во Второй мировой войне как летчик-истребитель. Имя его вызывало в военных летчиках чувство восторга и ужаса примерно в равных пропорциях.

Йегер был знаменит тем, что в 1947 г. на ракетном самолете Х-1 фирмы Bell преодолел звуковой барьер, однако известность пришла к нему еще раньше. В 1944 г., во время восьмого боевого вылета, его сбили в небе над Францией, взяли в плен и отправили в лагерь для военнопленных. Через два месяца он бежал, присоединился к своей эскадрилье в Англии и через полгода, совершив подвиг, о котором мечтали многие летчики, стал «асом за один день», сбив пять вражеских самолетов за один-единственный боевой вылет. Его, ветерана, вряд ли могли удивить способностями молодые летчики-виртуозы, которых он собрал на базе Эдвардс.

– Прирожденных летчиков не бывает, – говорил он тем, кто именно таким себя и считал. – Если ты посадил самолет и ушел от него на своих ногах – это отличная посадка. Если самолет на следующий день вновь годен к полету – посадка великолепная. «Будь проще» («Keep it simple»), – повторял он, – и ты, возможно, выживешь».

Борман считал, что способен на большее. За годы, предшествовавшие его появлению на базе Эдвардс, он летал на F-89, T-33, T-6, F-84 и даже на F-104. Летал почти на всех самолетах, до каких мог дотянуться, и любой из них покорялся ему с легкостью.

Едва успев освоиться на базе Эдвардс, Борман как-то утром запрыгнул в F-104, намереваясь попробовать придуманный им маневр – из-за исключительной высоты и особой траектории он называл его «свечка». Самолет сам по себе был не прост, маневр – тоже, в сочетании они давали гремучую смесь.

F-104 был относительно новой реактивной машиной: первый испытательный полет на нем состоялся всего пятью годами раньше, а обычные полеты на нем разрешили три года назад.

Необычайно легкий и высокоскоростной, он имел в длину чуть меньше 17 м и размах крыльев около 6,5 м; помимо корпуса из легчайшего алюминия весь самолет состоял практически лишь из двигателя и кресла для пилота. Крылья располагались так далеко от носа самолета, что сидящий в кабине летчик мог видеть их только в зеркале заднего вида, а кромки крыльев были настолько тонкими – всего 0,4 мм, фактически бритвенные лезвия, – что члены аэродромной команды надевали на них специальные защитные ленты, чтобы случайно не пораниться.

Все эти новшества позволяли самолету на определенной высоте и при подходящем ветре достигать стабильной скорости в 2,2 Маха – то есть скорости, более чем вдвое превышающей скорость звука. Однако его конструкция не давала хорошей маневренности. Сверхзвуковая скорость предполагает широкий радиус разворота, и стремительно мчащийся самолет подобен океанскому лайнеру, который при повороте усиленно кренится на борт, но выходит из крена лишь через несколько миль. Один из пилотов, летавший на F-104 и не слишком задумывающийся о тонкостях маневра, описал тактику управления им так: «Хочешь повернуть – закладывай вираж». В небе над авиабазой Эдвардс такое сходило за юмор, однако в бою с советским МиГом стало бы не до шуток: подобное сражение можно было бы выиграть, сведись оно к погоне по прямой, а вздумай МиГ петлять – дело могло кончиться скверно.

Впрочем, над Калифорнией МиГов не было, а «свечка» Бормана никакого петляния не предполагала: сначала нужно просто подняться на высоту около 12 000 м над пустыней, а дальше включить форсажную камеру, тяга которой вдавит тебя в спинку кресла и забросит самолет на 27 000 м.

Такая высота небезопасна: на ней из-за разреженного воздуха ни форсажная камера, ни сам двигатель уже не работают. Даже если удастся запустить двигатель, это очень рискованно: у F-104 он с воздушным охлаждением, и, когда воздуха мало, запуск двигателя может закончиться взрывом.

Итак, ты на 27-километровой высоте без какого бы то ни было источника тяги. Если забраться выше, то и короткие крылья тоже окажутся бесполезны: здесь не будет даже тех ключевых годной атмосферы, которые еще остаются на 27 000 м. Вместо этого ты направляешь машину по дуге, ныряя вниз, запускаешь двигатель на уровне 21 000 м – и благополучно возвращаешься.

«Свечка» – отличный способ проверить характер и самолета, и летчика. И если у тебя хватит духу попробовать, то удовольствия получишь с лихвой.

Борман совершал такой полет уже несколько раз, и все заканчивалось благополучно. Однако в то утро дело пошло по-иному. Едва он поднял машину до высоты 12 000 м, как двигатель совершил именно то, чего от него никак не ждут: он взорвался. Звук был громкий, самолет ощутимо трянуло, на приборной доске загорелась красная лампочка, означающая пожар, – в подтверждение того, что машине и пилоту грозит смертельная опасность.

По всем инструкциям в такой момент полагалось выключить двигатель – или то, что от него осталось, – и тем снизить вероятность пожара. Кроме того, определенно не рекомендовалось катапультироваться. Да, оставаться в кабине было опасно, однако столкнуться с потоком воздуха при катапультировании на сверхзвуковой скорости – все равно что врезаться в стену здания. Теоретически в таких случаях оставался шанс спланировать на посадочную полосу с выключенным двигателем, однако пытаться планировать с высоты 12 000 м на сверхзвуковой скорости было бессмысленно.

При отсутствии даже отдаленно приемлемых способов спастись Борману оставалось выбрать наименьшую из опасностей и попробовать перезапустить двигатель. Насколько работоспособным окажется наполовину развороченный агрегат, можно только гадать, но было ясно, что его запросто хватит на второй взрыв, от которого самолет разнесет в клочья.

Решившись, Борман включил зажигание. Двигатель чихнул, но заработал. Вновь зажглась красная лампочка, и самолет затрясся с грохотом. Двигателя, однако, хватило на три

минуты; за это время внизу успело показаться высохшее дно бывшего озера. В этот миг Борман мог бы катапультироваться – и понимал, что это было бы лучшим выходом, – однако он уже дотянул до этой точки, и теперь было делом принципа дотащить самолет до посадочной полосы в целости, пусть и не в сохранности. Может быть, инженеры сумеют разобрать двигатель и посмотреть, что именно пошло не так.

Борман благополучно посадил дымящуюся машину и, едва колеса остановились, выскочил из кабины и в соответствии с еще одним железным правилом пилотов из всех сил пустился бежать как можно дальше от самолета. Пожарные машины, уже подтягивающиеся к месту посадки, должны были справиться со всем остальным.

Оказавшись в безопасности и добравшись до командного пункта базы, Борман снял телефонную трубку и – во исполнение их супружеской клятвы – позвонил жене. Сьюзен всегда прекрасно понимала, насколько рискованным делом занят ее муж, и даже видела недавно, как в небе над Эдвардс столкнулись F-89 и T-33. Зная, что Фрэнк мог летать на самолетах любого из этих типов, она тогда побежала к месту катастрофы узнать, не Фрэнк ли был одним из пилотов, однако еще на дальних подступах ее остановил военный патруль и велел возвращаться домой. Домой она не пошла – вместо этого бросилась к соседке, тоже жене офицера, прошедшей через такое же потрясение. Соседка усадила ее у себя, успокоила и объяснила правила, существующие на Эдвардс на такой случай. «Так не делается, – сказала она. – Нужно сидеть и ждать».

В тот раз выяснилось, что ни в одном из столкнувшихся самолетов Фрэнка не было, однако усвоенному в то утро правилу ей не так-то просто было подчиняться. Поэтому она взяла с мужа обещание, что впредь, если что-нибудь случится, Фрэнк ей позвонит сразу же, как только сможет. Сегодня он так и поступил.

– Ты могла услышать об аварии и видеть пожарные машины, – сказал он, как только она взяла трубку. – Это связано со мной, но все кончилось хорошо.

Ответ Сьюзен, уже знакомой с принятыми порядками, был прост: да, она рада слышать такую весть, она всегда верила в его способность благополучно сажать самолеты и счастлива, что все обошлось. Сьюзен не стала вслух добавлять слова, которые в таких случаях обычно приходят на ум женам летчиков-испытателей: «на этот раз».

* * *

Неудержимая любовь к небу настигла Бормана еще в детстве, зато летная карьера чуть не закончилась в молодости. И как раз родные Военно-воздушные силы США и пытались запретить ему летать.

Фрэнк, единственный ребенок Эдвина и Марджори Борман, родился в 1928 г. Ему предстояло расти в городе Гэри штата Индиана, где отец успешно держал автомобильную мастерскую – предмет его гордости в ранние годы Великой депрессии, когда многим семьям приходилось несладко. Однако счастливой жизни в Гэри мешали постоянный холод и высокая влажность, обычная в тех местах. Большинство жителей штата к такой погоде привычны, но Фрэнк ее не переносил. Гайморит, воспаления уха и постоянные простуды не давали ему ходить в школу, и наконец семейный врач предупредил родителей: если мальчика не вывезти в сухой и теплый климат, он может потерять слух навсегда.

Тогда-то семья уехала из Гэри в Аризону и поселилась в городе Тусон. Фрэнк быстро поправился, стал отлично учиться и увлекся изготовлением действующих моделей самолетов: на смену одним приходили другие, за ними третьи, до бесконечности. В год после окончания Второй мировой войны, в которой авиация играла одну из главных ролей, он, уже старшеклассник, решил, что хочет посвятить жизнь полетам на настоящих самолетах. Борман знал, что самый короткий путь попасть к лучшим машинам – поступить в Военную академию в Вест-Пойнте, а затем идти служить в ВВС.

Однако с поступлением в тот год возникли сложности: решение Борман принял слишком поздно и уже не успевал ни подать заявление в Вест-Пойнт, ни получить необходимую рекомендацию от конгрессмена своего округа. Пока он прикидывал, что делать дальше, к нему обратился местный судья, живший по соседству. Его сын, подросток младше Бормана, начал выказывать хулиганские замашки и постоянно норовил ввязаться во что-нибудь незаконное. Судья, ценивший честность и порядочность Бормана, попросил его научить сына какому-нибудь полезному хобби вроде создания моделей самолетов и заинтересовать парня так, чтобы того не тянуло на улицу к друзьям.

– Я попробую, сэр, – бесхитростно ответил Борман.

– Большого я и не прошу, – ответил судья. – Получится – хорошо, не получится – не твоя вина.

В итоге все вышло как нужно: заразиться любовью к полетам в 1946 г. было легче легкого, особенно от такого энтузиаста, как Борман. После школы и в выходные они с сыном судьи проводили бесчисленные часы за строительством моделей самолетов, и непокорный подросток мало-помалу становился дисциплинированнее.

Судья, знавший о желании Бормана поступить в Вест-Пойнт, в благодарность за помощь вызвался лично связаться с местным конгрессменом – опытным политиком Диком Харлессом – и попросить у него рекомендательное письмо. Харлесс согласился, однако никакому конгрессмену не под силу повернуть время вспять: подавать заявление в Вест-Пойнт было поздно, и лучшая военная академия страны могла предложить Фрэнку лишь третье по очереди запасное место: его зачислят в том случае, если три кандидата, уже принятые в академию, откажутся от поступления. Как ни странно, эта фантастическая вероятность реализовалась: один за другим три потенциальных курсанта решили, что они не созданы для военной жизни. И Фрэнк Борман, к собственному изумлению, в том же году стал бритоголовым первокурсником Вест-Пойнта и в 1950 г. должен был окончить академию.

Как и ожидал Борман, каждая минута в академии доставляла ему радость. Во времена Великой депрессии семья выжила лишь благодаря неиссякаемой работоспособности отца и его преданности делу; Борман, прочно усвоив тот урок, следовал ему в старших классах и теперь в Вест-Пойнте. Ему нравились и напряженные теоретические занятия, и беспощадная дисциплина, и надежное чувство товарищества, скрепляющее тех, кто стоит на самой низшей ступени иерархии.

Даже традиционные издевательства старших курсантов над младшими Борман, в отличие от большинства новобранцев, со временем обратил себе на пользу: вынести их было нелегко, зато они учили самоконтролю и выдержке. За едой – сосредоточенно молчать, держать спину, не опускать глаза; если старшекурсник разворошил аккуратно убранную постель – подчиняться без разговоров и перестилать заново. А кроме того, он постиг один из неписаных законов Вест-Пойнта: бывают случаи – тщательно просчитанные, безошибочно выбранные, – когда выгоднее не подчиняться.

В самом начале первого курса, стоя в строю, Борман наблюдал за идущим вдоль шеренги старшекурсником – известным наглецом, грозой всех новобранцев. Сейчас он оглядывал каждого в строю и особо придирчиво следил, у всех ли ботинки начищены до блеска. Дойдя до Бормана, он остановился.

– Мистер Борман, у вас ботинки не в лучшем виде, – объявил он.

– Да, сэр, – отчеканил Борман, глядя прямо перед собой и, как учили, не встречаясь глазами со старшим.

– А теперь будут еще хуже.

С этими словами старшекурсник с размаху впечатал свой каблук в ботинок Бормана.

Несмотря на волну боли, пронзившей всю поверхность стопы, Борман не шевельнулся. И тихо прошипел:

– Сукин сын. Еще раз так сделаешь – убью.

Повисла тишина: не проронил ни слова ни старшекурсник, ни стоящие рядом новобранцы, которые из опасения не показывали виду, будто слышали слова Бормана. Неподчинение старшему могло положить конец военной карьере, даже еще не начавшейся, и это все знали. Старшекурсник, застыв на месте, молча пожирал глазами Бормана, затем повернулся и двинулся дальше вдоль строя. Рискованная выходка Бормана окупилась с лихвой; насколько он потом понял, у его мучителя уже сложилась репутация обидчика, злоупотребляющего придирками к новичкам, и очередной рапорт об инциденте принес бы больше вреда старшекурснику, чем Борману.

В военной академии Борман легко одолевал любые науки, не покорялся ему лишь спорт, а именно американский футбол, который в Вест-Пойнте считался чуть ли не единственным уважаемым видом спорта. Характера Борману хватало, но рост 170 см и вес 70 кг – этого для американского футбола слишком мало: легкость хороша для пилота, а для нападающего форварда она не годится. И все же Борман вступил в команду: в единственной роли, на которую его согласились принять, – администратора, что по сути означало кладовщика, пусть и с некоторыми организационно-распорядительными обязанностями.

Несмотря ни на что, в новой должности он чувствовал себя превосходно. До некоторой степени помогало то, что общаться приходилось с людьми вроде Эрла Блейка – живой легенды студенческого футбола в США – и молодого тренера нападающих по имени Винс Ломбарди. Оба были гении тактики, но при этом Блейк обычно сохранял строгость и холодность, а Ломбарди то и дело взрывался неконтролируемыми эмоциями. Борман, хоть и схожий нравом с Блейком, не мог не восхищаться и веселым безумием, исходившим от Ломбарди. Впрочем, больше всего ему нравились простые, но важные дела, составлявшие его работу администратора. Даже не выходя на игровое поле, он способствовал процветанию команды, внося в ее жизнь необходимый порядок, без которого рухнуло бы все остальное.

В конце концов юный курсант настолько органично слился с военной жизнью, что через четыре года, к выпуску из Вест-Пойнта, он был восьмым по успеваемости среди 670 однокашников. Это впечатляющее достижение и стало причиной того, что его распределили в вожденные ВВС США. После окончания академии он получил назначение на авиабазу Неллис на юге Невады, где ему предстояло осваивать истребитель F-80, а затем – где-то в течение 1951 г. – его ждала отправка на войну в Корею.

Все юношеские мечты в точности сбывались – с одним существенным исключением. В отличие от многих однокурсников, у Бормана за все годы академии практически не было серьезных романов, и ко времени выпуска он был еще не женат. И виноват в этом был только он сам.

Еще в старших классах школы Борман влюбился в светловолосую девушку по имени Сьюзен Багби. Поначалу он робел, но, когда осмелился подойти к ней, она тоже выказала интерес, и вскоре он уже не сомневался, что именно ее хочет видеть своей женой. Любовные дела ему были в новинку, зато не в новинку было здравомыслие: если любишь девушку, а она любит тебя, то зачем искать кого-то еще? Когда Борман уезжал в Вест-Пойнт, они с Сьюзен договорились – без всяких формальных обязательств, – что пожениятся после академии. Однако на первом курсе Борман полностью ушел в себя – или по меньшей мере ушел в учебу и почти монашескую жизнь, которая считалась подходящей для курсанта, – и прекратил отношения с Сьюзен. С его точки зрения, времени в Вест-Пойнте хватало либо на занятия, либо на любовь, но никак не на то и другое вместе.

О таком решении он пожалел почти сразу же, и до конца академии очень тосковал по Сьюзен. На последнем курсе Борман написал ей в Пенсильванский университет, где она училась на стоматолога, и попробовал выяснить перспективы их отношений – ведь выпуск и лейтенантские погоны были уже не за горами. Сьюзен ответила, что он ей по-прежнему небезраз-

личен, но обстоятельства изменились: она встречается с молодым человеком, своим земляком, которому не придет в голову променять ее на заманчивую карьеру.

Борман пал духом, но состязательность и упрямство в сочетании с изрядной долей юношеской заносчивости сделали свое дело: он не счел ответ окончательным. Следующие несколько месяцев Борман продолжал писать Сьюзен, и она – к его удивлению и радости – продолжала ему отвечать. Борман спрашивал ее о семье и учебе, Сьюзен спрашивала о его родителях и о жизни в Вест-Пойнте. Он упомянул – на тот случай, если ей интересно, хотя и понимал, что вряд ли, – что он ни с кем всерьез не встречался за все годы академии. Она ответила «хорошо», но напомнила, что не может сказать о себе того же.

А через некоторое время – «на всякий случай, вдруг тебе интересно» – она написала, что у нее опять изменились обстоятельства: похоже, что она была влюблена в того молодого человека гораздо меньше, чем ей раньше казалось, и теперь отношения с ним прекращены. Борман в ответ немедленно написал, что очень-очень счастлив это слышать. Заодно он сообщил, что перед отправкой на базу Неллис ненадолго заедет домой в Тусон, и предложил вместе поужинать. Сьюзен согласилась.

Борман выбрал укромный, но изысканный ресторан в 25 км от города: итальянская кухня, бассейн, танцевальная музыка – и все это посреди пустыни: сюда предпочитали ездить семейные (да и не только) пары, чтобы побыть наедине вдаль от шума.

За ужином и во время танцев Борман говорил о планах на будущее, о желании иметь семью – и о том, что без Сьюзен ничто из этого не сбудется в полной мере. Тогда, на первом курсе, размолвка с ней была ошибкой, и никогда, никогда больше он такой ошибки не сделает, даже если ему дадут миллион шансов поступить иначе! Сьюзен, тронутая такими речами, призналась, что не переставала его любить и любит до сих пор. Борман вздохнул чуть свободнее. Он уже понимал, что остается сделать лишь один шаг: предложить Сьюзен пожениться, но когда и как завести об этом речь?

Они вышли из ресторана, сели в машину и направились обратно в Тусон. И вдруг в какой-то момент Борман решил, что нужная минута настала, а ничем не примечательный участок дороги между пустыней и городом – место не хуже прочих. Он становил машину на обочине и со всей решительностью, на какую был способен, сказал: «Давай поженимся».

С той же прямотой Сьюзен ответила одним словом: «Чудесно». Фрэнк счастливо улыбнулся, полез в карман куртки и вынул кольцо, недавно купленное на случай, если представится возможность исправить мучительную ошибку, сделанную несколько лет назад. Кольцо Сьюзен приняла благосклонно.

Так 22-летний влюбленный и отчаянно упрямый лейтенант Борман обручился с девушкой своей мечты.

* * *

Авиабазы Неллис в Неваде не обманула ожиданий Бормана: вполне пригодное место для семейного гнездышка и отличный полигон для отработки боевых летных навыков. Никто из пилотов не сомневался, что боевые навыки им пригодятся очень скоро.

Как раз в июне того года, примерно когда Борман и его товарищи выпускались из академии, поддерживаемая Советским Союзом северокорейская армия начала массированное наступление через 38-ю параллель – так называемую буферную зону, разделяющую Корейский полуостров надвое. За три дня 75-тысячное войско стремительной атакой снесло оборону Южной Кореи, которую поддерживали США, и вошло в Сеул.

Весь Неллис рвался в бой, график тренировочных полетов уплотнился – нужно было достичь нужной боеготовности за максимально короткое время. Борман, один из лучших кур-

сантов Вест-Пойнта, и здесь стремился зарекомендовать себя отличным пилотом. И в итоге сделал большую глупость.

Однажды, после нескольких месяцев пребывания на базе Неллис, Борман решил на F-80 отработать бомбометание с пикирования – чтобы отточить навык, который явно пригодится на войне. Отличное занятие на два-три часа, если у вас нет насморка. С тех пор как семья переехала из Гэри на юг много лет назад, гайморитов и ушных воспалений у него уже почти не бывало, и, если от детских простуд и остались последствия, они себя никак не проявляли. Так что Борман, даже не заметивший насморк, к которому привык с ранних лет, взмыл в небо.

На высшей точке подъема, когда Фрэнк только-только направил машину вниз для пикирования, голова взорвалась – по крайней мере так ему показалось. Где-то внутри черепа, между ушами, грозovým разрядом грянула боль, и он с трудом удержался от естественной человеческой реакции – зажать руками больное место: не хвататься же за голову во время пилотирования F-80 на скорости 960 км/ч.

Борман, стиснув зубы, осторожно вывел самолет к земле и после посадки немедленно отправился к гарнизонному врачу. Боль теперь сконцентрировалась в одном ухе, и врач, заглянув внутрь, сокрушенно цокнул языком – как обычно цокают языком врачи, подозревавшие нешуточную проблему и вдруг обнаружившие, что ситуация еще серьезнее, чем они предполагали.

– Барабанная перепонка состоит из трех слоев, – объяснил он молодому лейтенанту. – У вас лопнули все три.

Чем там думал Борман, отправлявшийся в полет с забитыми дыхательными путями, – это дело Бормана (так сказал врач), а вот здоровье он себе повредил изрядно. Удастся вылечить ухо или нет – неизвестно, в любом случае врач не брался предсказывать исход раньше чем через шесть недель, когда больной придет к нему еще раз. А до тех пор личное дело Бормана будет помечено грифом DNIF – «без допуска к полетам». Для летчика, чья карьера только началась, эти четыре буквы выглядели эпитафией.

Борман пытался протестовать, но врач был негибким. Молодой пилот объяснил, что за полтора месяца его часть уже успеют отправить в Корею. Может, и успеют, ответил врач, тогда товарищи улетят без вас. В итоге Борман и вправду остался на базе, а когда через полтора месяца он пришел к врачу на повторный прием, выяснилось, что три разорванных слоя перепонки еще не срослись.

Вскоре лейтенант Борман – выпускник Вест-Пойнта, дипломированный пилот, специалист по реактивным самолетам – получил назначение, только не боевое в Корею, а вполне мирное, на Филиппины. Настолько мирное, что он привез с собой и Сьюзен, и новорожденного сына Фредерика, появившегося на свет всего за несколько недель до этого. На базе им выделили жилье, вполне подходящее для молодой семьи. Новая должность Бормана называлась «начальник по надзору за дорогами и земельной территорией» – по сути он был ответственным за эксплуатацию базы. Если и были на свете должности более унижительные для прикованного к земле летчика, чем должность со словом «земельный» в названии, то Борман не очень-то старался о них вспоминать.

* * *

Жизнь на Филиппинах оказалась не так плоха, как Борман себе представлял: она оказалась куда хуже. Вместо ангара с самолетами – гараж, вместо F-80 – дорожные грейдеры и асфальтовые катки. Выждав приличное время, Фрэнк подал рапорт с просьбой восстановить допуск к полетам, несмотря на проблемы с ухом. Рапорт отклонили. Он подал рапорт о переводе в Корею – там он по меньшей мере мог бы служить наземным авиадиспетчером. И тоже получил отказ. Он подал рапорт с просьбой уволить его из ВВС и перевести обратно в армию:

тогда хотя бы не пропадет диплом Вест-Пойнта и лейтенантское звание. И вновь ему ответили отказом.

Совершенно отчаявшись, Борман обратился к врачу своей филиппинской базы: врач, осмотрев ухо, сочувственно цокнул языком – так же, как и прочие врачи за последний год. Правда, вдобавок к этому он рассказал Фрэнку о женщине-отоларингологе в Маниле, которую знал по отзывам: она изобрела способ лечить разрывы в ухе с помощью гранул радия, размещаемых в евстахиевой трубе, – радий (необъяснимым для изобретательницы образом) ускорял заживление. Борман отправился на автобусе в Манилу, прошел описанную процедуру, выждал положенное время и вновь пришел к своему врачу. Тот объявил, что один слой барабанной перепонки не только зажил, но и уплотнился за счет крепкой прослойки защитной ткани. Однако еще два слоя остались повреждены. А значит, гриф «без допуска к полетам» оставался в силе.

В конце концов Борман обратился напрямую к командиру эскадрильи майору Чарлзу МакГи – летчику из Алабамы, активно участвовавшему во Второй мировой войне. Быть летчиком – дело непростое; быть чернокожим в Америке 1950-х, по мнению Бормана, – никак не проще. МакГи, уверенно совместивший в себе то и другое, заслуживал уважения и, как полагал Борман, не стал бы прятаться за недомолвками. В разговоре с майором Борман не скрывал: он уверен, что барабанная перепонка с одним зажившим слоем вполне может выдержать полеты на любой высоте, в любых условиях, в герметичной или разгерметизированной кабине. Однако ВВС не дают ему шанса подняться в воздух и выяснить дело окончательно. Он понимает, что если в полете барабанная перепонка вновь порвется, то его окончательно спишут в наземный состав. Но если не порвется – он вновь сможет летать.

МакГи согласился, что дело стоит проверки, и начал совместные полеты с Борманом. Вначале они поднялись в воздух на Т-6, затем на более высотном самолете Т-33. Своего пассажира – вместе с его многострадальным ухом – МакГи беспощадно подвергал самым рискованным нагрузкам, какие только может выдержать летчик. Все перепады давления, все головокружительные пики Борман выдержал без труда и без малейшей боли. «Ступай-ка теперь к врачу, – с улыбкой сказал МакГи Борману после посадки и, прежде чем Борман ринулся исполнять приказ, предостерегающе добавил: – И скажи всю правду».

Врач, осмотрев ухо Бормана, повторил все тот же непритязательный диагноз: один восстановленный слой барабанной перепонки по-прежнему на месте, но в остальном никаких улучшений. Борман прервал его раньше, чем врач успел договорить:

– Док, вам нелишне будет знать, что я летал с МакГи. – И, глядя на недовольное и удивленное лицо врача, с горделивой улыбкой добавил: – Даже на Т-33.

– Мне нужно подтверждение МакГи, особенно про Т-33, – заявил врач.

Отпустив Бормана, он позвонил МакГи, и тот подтвердил: да, все сказанное деятельным юным лейтенантом – правда. Врач не скрывал скептицизма: он-то, в конце концов, дипломированный медик. Однако МакГи был летчиком, причем отличным, и, как командир эскадрильи, внес предложение: если человек так активно хочет служить своей стране и доказал свою способность к этому, нужно вернуть ему возможность летать.

Очевидно, врач согласился, и вскоре Борману на квартиру принесли официальную бумагу. «Касательно первого лейтенанта Фрэнка Бормана, – гласил документ, – принято решение вновь допустить его к полетам».

* * *

В ближайшие десять лет Борман воплощал в жизнь свою любовь к полетам с почти всепожирающим жаром. Их семья – теперь включавшая помимо его и Сьюзен уже двоих сыновей (Эдвин родился всего 19 месяцами позже Фредерика) – то и дело меняла место жительства в

зависимости от военных приказов, перескакивая с одной авиабазы на другую словно в игре в классики. К 1961 г., когда Борман, на зависть любому летчику, отрабатывал «свечку» на авиабазе Эдвардс, он наконец уже был высококлассным пилотом, каким давно мечтал стать. Ему не хватало лишь одного.

Для Второй мировой войны он родился слишком поздно, а на войну в Корее его не пустили, отстранив от полетов. В 33 года, обремененный семьей, Борман понимал, что шансы попасть в бой – то есть реализовать мечту, ради которой он тренировался всю сознательную жизнь, – стремительно уменьшаются. Война с Советами, едва не разразившаяся в 1956 г., когда Москва двинула танки на Венгрию для подавления недолгого восстания демократических сил, все еще казалась возможной. Но если и последует призыв к оружию, то, скорее всего, выберут не Бормана. Уже есть более молодые пилоты, которых, разумеется, отправят в бой в первую очередь. Борман свою возможность упустил.

Однако помимо «горячих» войн, какими была полна кровавая история человечества, существовала и холодная война, предполагавшая совсем иные сражения. Ее воины выстраивали планы действий и обучали бойцов, которым предстояло бы участвовать в битвах, случись Советам вновь повернуть что-нибудь наподобие венгерских событий. Ее воины занимали боевые посты в пусковых шахтах «Атласов», «Титанов» и «Минитменов» по всей территории американского Запада, готовые немедленно ответить ударом на удар в случае запуска советских боевых ракет. Ее воины сидели за штурвалами стратегических бомбардировщиков В-52, подчинявшимся Стратегическому авиационному командованию ВВС США, и шли в море на ракетных подводных лодках – благодаря им ядерные средства США теперь находились в состоянии мобильности 24 часа в сутки.

Наконец, всем в стране были известны еще семь ее воинов, придирчиво отобранных в 1959 г. из состава Вооруженных сил и специально обученных: эти люди в серебристых скафандрах летали не на самолетах, а на ракетах. Они-то и были главными воинами, призванными победить Советы в битве на максимальных скоростях и высотах – в соперничестве за покорение космоса. Они были первыми бойцами совсем другой войны; и если вам кажется, будто летать на ракете легче, чем идти в бой, а взбираться на верхушку 30-метровой ракеты-носителя «Атлас», наполненной взрывоопасным топливом, вовсе не так рискованно, как лететь на боевое задание, – то вы не такой уж мастер сопоставлять шансы.

Первые американские астронавты стали знаменитыми и даже, по меркам летчиков, богатыми: теперь у них были контракты с журналами и подаренные «шевроле-корветы». Слава, обрушившаяся на каждого из них, не очень-то интересовала Бормана, зато не давала покоя мысль о славе ВВС, а в 1961 г. самый почитаемый Борманом вид Вооруженных сил не так уж хорошо справлялся с делом. Среди первых семи астронавтов лишь трое – Гас Гриссом, Дик Слейтон и Гордон Купер – были из ВВС. Военно-морским силам или морским пехотинцам этого хватило бы с лихвой, однако только у Военно-воздушных сил полет подразумевался самим названием. Трое из семи, считал Борман, – слишком мало. Теперь же, еще до того как все первые астронавты успели слетать, начался набор второй очереди новобранцев. На этот раз предстояло отобрать девятых, и они будут летать не на маленьком одноместном «Меркурии», а на двухместном «Джемини» и позднее – на трехместном «Аполлоне», и именно «Аполлоны» полетят к Луне.

На авиабазе Эдвардс в Калифорнии, на авиабазе Райт-Паттерсон в Огайо, на авиастанции ВМС Патаксент-Ривер в Мэриленде летчики без лишнего шума подавали рапорты на перевод в НАСА – Национальное управление по аэронавтике и исследованию космического пространства. Так поступил и Борман. В других видах Вооруженных сил командование реагировало на инициативу подчиненных неоднозначно, временами давая понять, что отказ от текущей службы может расцениваться как поступок нежелательный или даже вероломный, потому-то изрядное количество рапортов подавались втихомолку. Однако в ВВС, напротив, высшие чины

настойчиво поощряли личный состав проявлять инициативу. Чтобы никто не сомневался, сам генерал Кёртис ЛеМей, начальник штаба ВВС (не человек, а бетонная колонна: во Второй мировой он летал бомбить противника над Европой и Тихим океаном), созвал офицеров, подавших рапорты в НАСА, на совещание в Вашингтоне. Среди них был и Борман.

– Я слышал, кое-кто из вас считает, будто вы дезертируете из ВВС, – рявкнул генерал своим фирменным рокоchущим голосом, который обычно считали грозным, и чаще всего не без причин. – Вы не дезертируете из ВВС и не прячетесь от боя. Холодная война не сказка, а была почище любой другой войны. Ступайте сражаться на ее фронтах и не посрамите ВВС.

Более ясного приглашения и позволения Борману и не требовалось. Вскоре после подачи рапорта его вызвали на изматывающие, тянувшиеся неделями медосмотры и прочие проверки, необходимые для космической программы. За летные испытания, проверку навыков и тесты на мышление он не опасался – в отличие от медицинских обследований. Однослойной барабанной перепонки вполне хватало для полетов на реактивных самолетах, но Борман понятия не имел, сочтут ли ее пригодной для космоса. Той минуты, когда первый врач из НАСА начнет обследовать его уши, Фрэнк ожидал с внутренней дрожью.

Наконец день обследования настал. Врач, едва вставив в поврежденное ухо Бормана отоскоп, тут же тихонько присвистнул, не поверив своим глазам.

– Взгляни, – позвал он коллегу. Тот подошел, взял отоскоп и издал такой же свист. Сцена повторялась снова и снова, и вот наконец дело дошло до главного врача, который тоже заглянул в отоскоп.

– Молодой человек, – спросил он Бормана, – вас ухо не беспокоит?

– Нет сэр не беспокоит ни капли не беспокоит, – выпалил Борман без единой паузы между словами.

– Ну что ж, – поразмыслив, сказал главврач. – Если вас не беспокоит, то и меня тоже.

К невероятному изумлению Бормана, тем дело и кончилось.

Он вернулся на Эдвардс, где оставалось лишь одно – дожидаться решения НАСА. Долго ждать не пришлось. В одно прекрасное утро весной 1962 г., когда он был на базе, до него дозвонился Слейтон, который теперь возглавлял Отдел астронавтов, и сообщил, что решение принято: Борман будет астронавтом. Положив трубку, Фрэнк вскинул кулак в триумфальном жесте и тут же прыгнул в машину – мчаться домой, к Сьюзен. Едва он переступил порог, Сьюзен поняла: случилось что-то очень радостное. Она чуть склонила голову с видом «ну давай же, выкладывай» – как делает любая женщина, отлично знающая своего мужа.

– Ну, в общем... – начал Борман, которого вдруг обуяла неожиданная для него самого застенчивость. – Меня приняли.

Никаких пояснений Сьюзен не понадобилось: она обняла мужа и прижала к себе покрепче. К смене мест службы им было не привыкать, но на этот раз служба предполагалась совершенно уникальная.

Борман знал, что следующий шаг, куда более затруднительный, – поговорить с Чаком Йегером. Он дошел до его кабинета и дождался мига, когда этот великий человек позовет его войти.

– Полковник, мне только что сообщили радостную новость, – доложил Борман.

– Что за новость? – спросил Йегер, без особого интереса отрывая взгляд от стола.

– Я прошел отбор, мне нужно явиться в НАСА и вступить в отряд астронавтов.

Йегер кивнул; миг-другой он не раскрывал рта.

– Ну что ж, Борман, – сказал он, – с карьерой в ВВС вам придется распрощаться.

И он вновь опустил взгляд к бумагам, разложенным на столе. Борману не требовалось лишних пояснений, чтобы понять: его отпустили.

Глава 2

1962–1964 гг.

Люди НАСА отлично умели подать информацию и сделать ее привлекательной для прессы. Ракеты – прекрасны, астронавты – эффектно, их домочадцы – очаровательны. Если прочесть все газетные и журнальные статьи, то неминуемо останешься в уверенности, что космическое агентство показывает и рассказывает все, что публике нужно знать о его делах. Однако агентство отлично умело хранить одну важную тайну: работающие в нем инженеры в половине случаев придумывают решения на ходу. Ни один вменяемый человек, разумеется, не признался бы в этом публике или прессе, а уж тем более Конгрессу США, выделяющему деньги на работу агентства. Однако с самого начала некоторого количества импровизаций «на лету» было не избежать, поскольку большинство из первых сотрудников НАСА прибыли из Хэмптона (штат Вирджиния). А Хэмптон, как известно всем его жителям, кишит сумасбродами.

В течение многих поколений Хэмптон был вполне заурядным местом – спокойный городок к югу от Ньюпорт-Ньюс и к северу от Вирджиния-Бич, со свободным выходом к водам Чесапикского залива. Все это изменилось в начале XX в., когда правительство встревожилось из-за самолетов. После того как Орвилл и Уилбур Райт в 1903 г. впервые в мире совершили полет на самолете с двигателем, у США появилось начальное преимущество перед другими, и страна хотела бы это преимущество сохранить. Однако к 1915 г. Европа начала обходить США. Первая мировая война гремела уже год, и если из этой мясорубки и вышло что-то полезное, так это многочисленные способы использовать авиацию в боевых условиях, которые изобретали все сражающиеся стороны. Новые технологии, выработанные для войны, без труда перестроятся на мирные цели, и если Америка будет медлить, то – как осознали дальновидные американские политики – в авиационной области она может вполне остаться не у дел.

И тогда Вашингтон поступил привычным для себя образом, то есть организовал агентство – Национальный консультативный комитет по аэронавтике, НАКА. В соответствии с заявленной целью он был призван следить за инновациями в этой области и обеспечить возврат США на лидирующие позиции в сфере авиации. В начальный период агентство составляли чуть больше десятка человек, объединенных в одну-единственную комиссию и представлявших Военное министерство, Военно-морское министерство, Бюро погоды и другие инстанции. Постоянный сотрудник там был всего один – главный управляющий с ничем не примечательной биографией, но с идеально подходящим именем Джон Виктори, чья фамилия буквально означала «победа».

НАКА обосновался в Хэмптоне, поблизости от Вашингтона и Военного министерства. Город также отлично подходил для размещения в нем исследовательской лаборатории, строительство которой уже запланировал Конгресс. С скромное начало не стало препятствием к дальнейшему росту, и к 1925 г. НАКА уже насчитывал сотню сотрудников, большинством которых по-прежнему управлял Джон Виктори. Обещанный исследовательский центр, названный Авиационной лабораторией имени Лэнгли, был благополучно достроен, со временем НАКА взял под контроль и другие лаборатории в разных частях страны. Агентство играло решающую роль в укреплении военно-воздушной мощи США в обеих мировых войнах, войне в Корее и в последующей гонке сверхзвуковых машин.

Со стремительным расширением НАКА рос и Хэмптон: к 1950-м гг. расселившиеся в нем специалисты по самолетам едва ли не превышали численность коренных жителей. Тогда-то и начались всякие странности. Среди тех, кого можно было встретить на улицах, практиче-

ски половину составляли «мозголомы», как их прозвали местные: исключительно мужчины, исключительно молодые, всегда со странным видом, будто думают о чем-то, недоступном другим людям.

«Мозголомы» могли зайти в магазин, купить стиральную машину или газонокосилку и, прежде чем кто-то вмешается, перевернуть покупку вверх дном или снять заднюю крышку и начать исследовать внутренности. Они забрасывали продавца вопросами о том, как эта вещь сделана и почему использована такая-то деталь, а не другая, ведь каждому дураку ясно, насколько лучше будет вращение, если сконструировать все правильно. Продавец, совершенно не имеющий понятия о строении агрегата, естественно, соглашался, полагая, что это позволит либо завершить покупку, либо закончить обсуждение – и то и другое его устраивало.

Для горожан «мозголомы» были по большей части на одно лицо, однако в закрытой среде самих авиационных специалистов ярко выделялся один человек – молодой инженер по имени Крис Крафт. Он родился в 1924 г. в Фибусе, который отстоял от Хэмптона меньше чем на 3 км – расстояние, как раз подходящее, чтобы до ребенка донеслись новые веяния. Как и другие местные школьники, Крафт решил попробовать заняться самолетами и в старших классах как губка впитывал научные и технические знания, зарабатывая отличные оценки. В 1940 г. он поступил в Вирджинский политехнический институт, где однокашники и преподаватели не могли не обратить внимания на немногословного, скептического и пугающе умного молодого человека, настолько сосредоточенного, что постоянно казалось, будто он сейчас взорвется, как распрямленная пружина.

Окончив институт в декабре 1944 г., Крафт не очень-то жаждал работать на НАКА, хоть и подал туда заявление по институтской традиции. На деле он мечтал работать на частную авиационную фирму Chance Vought в Бриджпорте, штат Коннектикут, обладающую деньгами, престижем и всем известной склонностью принимать на работу лучших специалистов и платить им соответственно. Крафт подал заявку и его немедленно приняли на работу; охваченный ликованием, он почти не обратил внимания на тот факт, что НАКА тоже предложил ему должность.

Вскочив в поезд, он добрался из Вирджинии до Манхэттена и затем до Бриджпорта и вскоре уже стоял перед главным входом в Chance Vought. Однако дальше охрана его не пустила. Да-да, сказали ему, в списке новых сотрудников такое имя есть, но то ли документы не в порядке, то ли свидетельства о рождении не хватает, то ли еще что-то не так, поэтому внутрь его не пустят, пока он не исправит ошибку. Он спросил, нельзя ли побеседовать с человеком, который обещал ему место: уж конечно, его новый босс может устранить недоразумение. Правила есть правила, ответили ему, и, пока он не выправит документы как надо, никакого разговора с отделом кадров не будет. Максимум, что могли ему предложить, – переночевать в общежитии для рабочих-мигрантов, за пределами заводской территории, и заверили, что утром уж наверняка что-нибудь выяснится.

На следующее утро Крафт снова явился к главному входу и ему снова сказали, что с документами что-то не так. Нет, уверенно заявил охранник, поговорить с работодателем напрямую, чтобы устранить недоразумение, никак нельзя. После новой серии задержек и разбирательств Крафт развернулся, дошел до ближайшего телефона-автомата и позвонил в НАКА – спросить, не занята ли предлагавшаяся ему вакансия. Вакансия оказалась не занята.

В тот же день он вернулся поездом в Вирджинию, принял должность и написал в Chance Vought письмо с советом насчет того, куда им засунуть свою частную компанию. Когда Крафт заполнил вступительные анкеты НАКА и оказался среди инженеров, которые вели свою профессиональную родословную от человека с «победным» именем Джон Виктори, то позволил себе роскошь подписаться полной версией имени, данного ему в честь Христофора Колумба: Кристофер Коламбус Крафт.

Крафт процветал в НАКА. Он зарабатывал \$2000 в год, что по тем временам было более чем достаточно с учетом характера выполняемой работы. Впрочем, достаток и радость от любимой работы не убавили в нем упрямства. Скопив достаточно денег, он вместе с женой Бетти Энн купил участок земли в Хэмптоне и вознамерился построить дом. Инженер такого уровня, как Крафт, не собирался доверять проектирование своего дома какому-то там архитектору и сделал проект самостоятельно; камин стал предметом его особой гордости.

Проведя многие годы за выяснением того, как воздух обтекает крылья и фюзеляж самолета – такого, который может летать со сверхзвуковой скоростью, Крафт нимало не сомневался, что ему удастся вычислить оптимальный способ устроить тягу в каминном дымоходе. Запланированная им нестандартная кирпичная кладка совершенно не походила на то, что обычно делают в каминах, однако Крафт не сомневался, что дым будет подниматься в дымоход и вылетать из трубы без малейшей попытки просочиться в их с Бетти Энн гостиную. Он нанял каменщиков, показал им чертеж и отправил работать. Через несколько дней камин было сложен, однако выглядел совсем не так, как планировал Крафт.

- Не пойдет, – объявил он каменщикам.
- А что такое? – спросил старший.
- Вы сделали не так, как я велел.
- Мы всегда камин кладем только так.
- А мой будете строить по-другому.
- Да этот работать-то станет исправно, – запротестовал старший.
- Исправно, да не очень, – отрезал Крафт. – Разбирайте все.

Каменщики выполнили, что велено: теперь дом остался с кучей кирпичей на полу гостиной и с дырой в крыше на месте трубы. Поиски каменщика, который согласился бы сделать требуемое, заняли некоторое время, но Крафт не жалел: лучше никакого дымохода, чем неправильный дымоход.

* * *

Через десяток лет после того, как Крафт начал работать в НАКА, агентство вдруг стало анахронизмом. 4 октября 1957 г. Советский Союз осуществил успешный запуск первого искусственного спутника Земли. Вновь началась гонка за передовые технологии, и вновь США грозило отставание. Вашингтон ответил на это созданием еще одного агентства – НАСА, Национального управления по аэронавтике и космосу. В отличие от НАКА, этой организации не нужно было начинать работу на пустом месте с одной лишь комиссией из 12 человек и одним управляющим. НАКА целиком вливался в НАСА, новая организация сразу же получила щедрое финансирование и установку на прием новых сотрудников.

Среди всех перемен один пункт оставался неизменным: лучшие умы прежнего агентства теперь становились лучшими умами нового агентства; среди них был и Крафт. Однако создание аппаратов, способных благополучно поднять человека за пределы атмосферы в космос, – задача куда более серьезная, чем создание машин, способных лишь пронести человека сквозь атмосферу. Сделать космический корабль – герметичный контейнер, который будет служить кабиной и домом для экипажа, – было не слишком сложно хотя бы из-за того, что ему нужно немного горючего для маневрирования в космосе, и меньше вероятность взрыва на земле. Ракеты-носители были совсем другим делом.

Конец ознакомительного фрагмента.

Текст предоставлен ООО «ЛитРес».

Прочитайте эту книгу целиком, [купив полную легальную версию](#) на ЛитРес.

Безопасно оплатить книгу можно банковской картой Visa, MasterCard, Maestro, со счета мобильного телефона, с платежного терминала, в салоне МТС или Связной, через PayPal, WebMoney, Яндекс.Деньги, QIWI Кошелек, бонусными картами или другим удобным Вам способом.