

Содержание

1. Пожар на старте.	11
2. Похороны	19
3. Проданный монашками	27
4. Золотые крылья.	39
5. Ангелы-альбиносы	53
6. Два Шепарда.	65
7. Макс и Дик.	73
8. Астронавты есть?	81
9. Скафандр	96
10. Катастрофа	111
11. Мэр 19-й площадки	130
12. Злой аллигатор.	149
13. Адский выход	160
14. Воздаяние.	180
15. Самый страшный год	193
16. Восставший феникс	205
17. Зверь-машина	221
18. Жарь, малыш, жарь	237
19. И нет им конца	246
20. Почтовый дилижанс	253
21. Авантюра	264
22. Ледяной командир	277

23. Секретное задание	289
24. Бип-бип	298
25. Огонь и вода	308
26. Доктор Камень	318
27. Не могу ходить!	330
28. На вершине пирамиды	348
29. Падаем на Луну	363
30. Там, в долине	378
31. Поиск	399
Указатель	410
Сокращения от англоязычных наименований	415

Посвящается Джен и Робину

Много лет я мечтал написать книгу для внуков. Я хотел, чтобы Эшли, Карсон, Кейли, Кейтлин, Уитни и те, кому еще предстоит получить имена, услышали от меня историю о том, как претворить мечту в жизнь, и надеялся, что когда-нибудь они немножечко лучше поймут своего деда. Кроме того, я хотел сделать что-то особенное для многих и многих людей, которые помогли нам достичь Луны, потому что без их упорства, преданности делу и личного самопожертвования мне не удалось бы отправиться в этот путь, и я бы не получил шанса поделиться своей историей. И хотя невозможно перечислить всех, я глубоко благодарен каждому из них.

Я хочу сказать спасибо тем, кто критиковал разные части моей рукописи на предварительных этапах, и в особенности старшим товарищам, чье понимание трудно переоценить. Я испытываю к ним величайшее уважение. Кроме того, я буду всегда дорожить дружбой с Диком, Алом, Роджером и Роном, которые — когда они были с нами — сыграли столь важную роль в моей жизни.

Я особо благодарю моего литературного агента Джейн Дайстел и ее сотрудников и моего редактора Чарли Спайсера и всю команду издательства *St. Martin's Press*, которые поверили в этот проект, довели его до осуществления и сделали еще лучше. Спасибо также Дону и Робину Дэвисам, моим соучастникам, без которых я бы никогда не сумел это сделать.

Но самое главное — я хочу поблагодарить мою семью и ближайших друзей, чья поддержка и помощь были столь важны на протяжении этой долгой работы. Мама и папа мысленно сопровождали меня на каждом шагу этого пути. Мне было хорошо у Ди и Джима, которые вспомнили немало интересного о времени нашего взросления. Барбара Сернан залезла далеко в прошлое, чтобы помочь вспомнить и документировать давние события. Марта Чаффи с болью в душе вспоми-

нала историю своей семьи и ободряла меня в критические моменты. Макс Эри, Норма Ван Буннен и другие сотрудники музея «Космосфера и космический центр» в Канзасе оказали своевременную и бесценную помощь, найдя документы и пленки, которые пролежали без внимания более четверти столетия. Скип Фёрлонг, Фред Болдуин, Том и Кэрол Шорт помогли провести эту историю через наши молодые годы. Клэр Джонсон сумела перенести испытание написанием и изданием книги с обычным обаянием и деловитостью.

Мои дочери Трейси, Келли и Даниэлла изо всех сил поддерживали меня, когда поставленная задача казалась неподъемной и когда конца книги еще совсем не было видно.

И было бы недостаточно просто сказать «спасибо» моей жене Джен — она выдержала долгие месяцы, когда я заново переживал ту часть жизни, в которой ее еще не было. Ее любовь и понимание сделали это возможным.

И я салютую всем, кто помог американским астронавтам достичь Луны, где бы вы ни были сейчас.

Юджин Сернан
Хьюстон, Техас
Сентябрь 1998 г.

Пожар на старте

Пятница 27 января 1967 года была в Южной Калифорнии благоухающим зимним днем с температурой не выше +25°C, и ее портил лишь ураганный ветер, стучащий по крыше завода North American Aviation в городе Дауни. Однако внутри вакуумной камеры, в которой мы с Томом Стаффордом и Джоном Янгом лежали, скрючившись, в титановом контейнере, размером немногим больше обеденного стола, не было воздуха, не говоря уже о какой-либо погоде. Предметом нашей тревоги было время, а не снегопад или яркое солнце. Мы были самым опытным экипажем в американской космической программе — суммарно пять полетов на троих. Мы пытались довести новый, непроверенный и упрямый космический корабль до летных стандартов, но не могли похвастаться большими успехами.

На другом побережье Соединенных Штатов, в послеполуденной солнечной Флориде, трое наших товарищей проводили аналогичные испытания в таком же корабле, установленном на гигантской ракете «Сатурн IB» на мысе Кеннеди*. Весь мир знал, что экипаж «Аполлона-1» — Гас Гриссом, Эд Уайт и Роджер Чаффи — должен стартовать менее чем через месяц. Но и у них дела шли не лучше.

Те дни, когда летали одноместные корабли «Меркурий», уже воспринимались как давняя история. Двухместные корабли серии «Джемини» доказали, что мы можем выходить в открытый космос, сближаться на орбите и долго находиться в космосе. Теперь настало время «Аполлона» — гигантского предприятия, которое должно было

* Официальное название мыса Канаверал в 1963–1973 гг., в обиходе — просто Мыс. (Здесь и далее примечания переводчика.)

воплотить в реальность мечту президента Кеннеди — высадить американца на Луну и вернуть его живым на Землю до конца текущего десятилетия.

Мое внутреннее чутье летчика-испытателя подсказывало, что, хотя этот полет очень нужен программе, наша «птичка» к нему попросту не готова. По правде говоря, я поражался, что мы так далеко продвинулись по дороге к старту, при том что так много вещей всё еще не работало. Прежде чем «Аполлон» мог взлететь, нужно было добиться, чтобы десятки тысяч компонентов и в ракете, и в космическом корабле работали безупречно, но мы все еще к этому не приблизились. А тем временем чертовы русские дышали нам в спину, и нам приходилось заставлять корабль делать то, что он должен, даже если ради этого пришлось бы усилием воли поменять некоторые законы механики и физики. И несмотря на все проблемы, все сигналы на пути «Аполлона-1» горели зеленым.

Во Флориде основной экипаж сидел на верхушке незаправленной ракеты и проводил то, что на нашем языке называлось «тест с отключением от питания». Это означало, что всё идет так, как оно шло бы при реальном старте, в том числе и переход корабля на питание от бортовых источников, с тем исключением, что ракета «Сатурн» не управлялась. В Калифорнии наш экипаж находился в таком же корабле в камере, которая имитировала вакуум космического пространства. Наш конусообразный командный модуль выдал ясное предупреждение о том, что сегодня плохой день, еще до того, как я забрался внутрь. Люк весом в 18 кг упал мне на ногу, и я мог поклясться, что «птичка» сбросила его целенаправленно, как часть дьявольского заговора, чтобы не позволить мне, Джину Сернану, снова полететь в космос.

Извиваясь подобно червяку, я протиснулся через узкий люк, соскользнул на среднее кресло, отделанное парусиновой тканью, а затем сдвинулся на свое место в правой половине кабины экипажа. Она, конечно, была просторной по сравнению с крохотными объемами «Джемини» и «Меркурия», но все же и в «Аполлоне» места было немного, и я аккуратно вытянул ноги среди мешанины незащищенных кабельных жгутов. Техник наземной команды помог мне зафиксироваться в кресле и подстыковать разъемы воздуховодов к скафандру, а затем ожило радио в шлеме, выдав всплеск шума. Ожидая, пока войдут ос-

тальные, я повесил контрольную карточку на «липучку», которой были покрыты изнутри стены кабины. Мы уже знали, что она является лучшим средством сохранить предметы от «уплывания» в условиях невесомости.

Том Стаффорд, наш командир, протиснулся через люк и перепрыгнул на свое место слева. Наконец, Джон Янг, пилот командного модуля*, уселся в пустовавшее среднее кресло и при помощи ребят снаружи установил большую крышку люка над головой и закрутил многочисленные зажимы, которые держали ее на месте. Это была тяжелая и неповоротливая штукавина, настоящая боль в заднице, а в моем случае еще и в ноге.

Когда все мы оказались на борту, кабину наддули** стопроцентным кислородом, точно так же, как это до сих пор делалось во всех американских полетах. После этого из объема барокамеры откачали воздух, чтобы имитировать космическую среду, хотя в реальности мы находились на уровне моря и всего в нескольких милях от Тихого океана. Когда было достигнуто желаемое давление, мы проверили контуры наших скафандров, эти самые змеящиеся воздухопроводы от систем жизнеобеспечения, и подтвердили способность корабля выдерживать вакуум «космоса», который теперь окружал нас. Давление кислорода внутри командного модуля было больше, чем вакуума снаружи, и прижимало открывающийся внутрь люк к уплотнениям с такой силой, что целое стадо слонов не смогло бы его открыть. Понятно, почему было сделано так: никто не хотел, чтобы люк внезапно выпал наружу по дороге к Луне.

Мы с Томом и Джоном очень хотели закончить работу в пятницу, чтобы сбросить с себя громоздкие скафандры, запрыгнуть в два принадлежащих NASA реактивных самолета Т-38, которые мы припарковали несколькими днями ранее в Международном аэропорту Лос-Анджелеса, и улететь домой в Хьюстон. Но сначала надо было завершить испытания, даже если для этого придется остаться на выходные. И вот мы лежали в креслах, напоминавших маленькие батуты, и отслеживали работу электронной начинки «Аполлона».

* Сам Сернан был в экипаже пилотом лунного модуля.

** Наддув — процедура подъема давления в кабине до величины, превышающей внешнее давление. (прим. ред.).

Наша работа то приостанавливалась, то вновь продвигалась вперед. Протек шланг, и капли ядовитого гликоля остались на полу кабины. Из-за электрического замыкания нарушилась связь с комнатой управления рядом с нашей барокамерой. Прошло уже несколько тяжелых часов, и Том пробурчал: «Полететь на Луну? Да этот сукин сын даже на орбиту вокруг Земли не выйдет». Если подобные неполадки не устранить, они могут наслоиться друг на друга и испортить нам жизнь. Каждая проблема, которую мы найдем и устраним на Земле, уже не сможет доставить беспокойство нашим товарищам в космосе. Вот почему мы оставались пристегнутыми в креслах и прогоняли бесконечные проверки систем, приборов и переключателей.

Время было нашим врагом. Страницы календаря летели одна за другой, и дата старта, 21 февраля,* становилась все ближе.

В Космическом центре имени Кеннеди во Флориде Гаса Гриссома тоже бесили проблемы со связью. «Я ни черта не слышу, что вы говорите, — сорвался он на стартовую команду. — Ради Христа... я говорю, как мы собираемся лететь на Луну, если мы не можем наладить связь между двумя или тремя зданиями?» Гас не лез в карман за словом и не останавливался перед действием. Он был одним из астронавтов первой семерки и уже дважды летал в космос, а теперь командовал «Аполлоном-1».

Прошло уже несколько тяжелых часов, и Том пробурчал: «Полететь на Луну? Да этот сукин сын даже на орбиту вокруг Земли не выйдет».

Все в программе знали его твердую уверенность в том, что когда первый американец ступит на лунную почву, на его скафандре будет нашивка: «Гриссом». Если Гасу что-то не нравилось, он так и говорил. Однажды он подвесил большой лимон над тренажером командного модуля, уподобив эту вечно неисправную машину космической эры сломанному

автомобилю. Такие выходки добавляли дополнительные штрихи к его и без того сложившейся репутации правдоруба.

Эд Уайт, сидевший с ним в корабле, был еще одной знаменитостью в рядах астронавтов. Выпускник Вест-Пойнта и сын генерала, невысо-

* NASA официально объявило ее 23 января, за четыре дня до описываемых событий.

кий и привлекательный, а главное, прямолинейный как стрела, он всего за 20 месяцев до этого стал первым американцем, вышедшим в открытый космос. Третьим членом экипажа был новичок и настоящий самородок. Роджер Чаффи еще ни разу не летал на орбиту, но произвел такое впечатление на боссов, что они дали ему заветное место в первом «Аполлоне». Роджер жил рядом со мной и был одним из ближайших друзей.

* * *

Длинный перечень проблем, с которыми мы боролись и на Мысе, и в Дауни, испортил и без того непростые отношения между астронавтами и фирмой North American Aviation.

Все корабли серий «Меркурий» и «Джемини» происходили из корпорации McDonnell Aircraft в Сент-Луисе, и между инженерами фирмы, которые их изготавливали, и астронавтами, которые на них летали, сложились крепкие узы доверия. Новость о том, что North American выиграла конкурс и будет головным подрядчиком по командному модулю «Аполлона», нас потрясла*. Мы знали, что у этой фирмы великолепная репутация по части строительства самолетов, но космические корабли были зверями совершенно другой породы. Проходили месяц за месяцем, и многие из нас считали, что проектная команда North American решила вновь изобрести колесо, вместо того чтобы положиться на решения, которые доказанно работают. Трудно было принять такой подход в программе, которая уже прошла через 20 000 системных ошибок.

Мы также считали, что они не проявили почти никакого интереса к тому, что предлагают астронавты. То обстоятельство, что мы уже летали в космос и что мы будем пилотами, которые стартуют на их новом творении, не делало нас экспертами в их глазах. Инженеры North American сами работали под невероятным давлением и не желали, чтобы какой-то «список хотелок» астронавтов дополнительно усложнял уже запредельную стоимость программы и жесткий график. В итоге между нами сложилось скорее хрупкое перемирие, нежели полноценное партнерство.

* NASA объявило о выборе этого подрядчика 28 ноября 1961 г., еще до первого орбитального полета «Меркурия».

Два корабля, которые испытывались в этот день, известные под обозначением Block I, предназначались для полета не к Луне, а лишь на околоземную орбиту. Каждый полет «Аполлона» должен был строиться на опыте предыдущих и продвигать наш космический мост чуть ближе к лунной поверхности. Корабли типа Block I представляли собой немногим более чем ведро с гайками, но черт побери, ничего другого у нас не было, и с Божьей помощью мы собирались научить их летать!*

Изделия версии Block II — настоящие корабли, которые понесут кого-то из нас к Луне, шли следом в производстве, но они не могли быть готовы в ближайшем будущем, а нам был отчаянно нужен старт прямо сейчас. Русские запустили в прошедшем году три беспилотных лунных зонда**, и космическая гонка подошла к точке кипения.

Наша работа в Дауни была сделана лишь наполовину, когда лишенный эмоций голос одного из техников прохрипел в наши гарни-туры: «Мы намерены сейчас же прервать испытания и извлечь вас, ребята».

Прервать? Мы издали стон непонимания. В таких испытаниях всегда возникали проблемы, и тогда давались задержки, а часы останавливали на то время, пока что-то проверяли. Мы спокойно сидели и работали над другими вопросами, пока специалисты разбираются с проблемой. На это могли уйти несколько минут или часов, но таковы особенности нашей работы.

Но задержка — это одно, а прервать испытания — совсем другое. Никто, и в особенности экипаж, не хотел останавливать тест до того, как он будет завершен, потому что тогда все это придется повторить снова, и мы можем потратить на это все выходные. Ну и кроме того, сброс вакуума из камеры, открытие этого чертова хитроумного люка и выход наружу в скафандрах были непростыми операциями.

«Зачем?» — рявкнул Том. Мы вовсе не хотели вылезать. Мы бы предпочли «повисеть», закончить задание и улететь домой. После нескольких часов работы проблем, казалось, становилось больше,

* В начале планировалось четыре пилотируемых полета кораблей этого типа, но к 1966 году в графике их осталось лишь два, а к началу 1967 года — всего один.

** В 1966 г. СССР добился посадки на Луну станций «Луна-9» и «Луна-13»; США ответили успешным прилунением аппарата «Сервейор-1».

а не меньше, но терпение никогда не числилось среди добродетелей астронавтов.

«Тома просят к телефону, это важно», — ответили нам. Вот это уже совсем странно. Во время испытаний мы никогда не отвечали на звонки, какими бы важными они ни были. Тем не менее мы услышали, как воздух начал поступать в объем камеры.

«Кто спрашивает? — настаивал Том. — Скажите, что я перезвоню».

«Нет, — отвечал голос. — Нам сказали, что вы должны ответить немедленно». Через несколько минут техники откроют люк и помогут нам выйти.

Я начал отстыковывать воздухопроводы, а мой мозг просчитывал возможности. Наверное, что-нибудь изменилось. В космической программе всегда что-то менялось. Быть может, нас назначили в полет с посадкой на Луну. Почему бы и нет? Мы вместе провели в космосе больше часов, чем любой другой экипаж, и мы уже являемся официальными дублерами на следующий полет «Аполлона». Но телефонный звонок о чем-то в этом роде мог подождать. Случилось что-то очень важное.

Черт побери, быть может, наш экипаж поставили на *первый* полет с посадкой на Луну. Или же стал явью наш худший кошмар, и к Луне летят русские. Был единственный раз, когда я слышал столь неопределенные слова — в день, когда мы потеряли двух астронавтов в авиакатастрофе как раз перед полетом «Джемини-9». Но об этом я предпочел промолчать.

Я бросил взгляд на Тома, которого мы постоянно подначивали на тему политической карьеры. «Наверное, это глава вашей предвыборной кампании, сенатор», — сказал я. «А быть может, звонит президент», — сострил Джон. Том был вне себя из-за остановки испытаний и дал понять, что ему не смешно.

Потребовалось около 15 минут, чтобы нас вытащили через люк, как сардин из банки. Мы с Джоном начали растягивать болевшие мышцы, двигаясь к дежурной комнате, а Том выхватил телефонную трубку у техника, ожидающего рядом с командным модулем. Мы не стали снимать скафандры — быть может, придется вернуться к работе, а снять космический скафандр не проще, чем вылезти из спортивного обмундирования. Мы с Джоном расслабились в первый раз за весь день, потягивая горячий кофе и беседуя о том, сможем ли мы вернуть-

ся домой раньше обычного, или же нам придется остаться в Калифорнии и завтра начать весь тест сначала.

Том подошел через пять минут, лицо его было белее мела. У нас с ним бывали мгновения, когда волосы вставали дыбом, и я знал, что этот человек абсолютно непошибаем и всегда контролирует себя. Таким я не видел его никогда. Мы не успели даже спросить, что стряслось, когда он поднял на нас глаза и произнес дрожащим голосом: «На старте был пожар».

Мы с Джоном обменялись короткими взглядами. Пожар на старте? Что это значит?

«Ребята в порядке?»

Стаффорд покачал головой. «Они погибли, — сказал он. — Гас, Эд и Роджер мертвы».

Похороны

Вертолет компании North American доставил нас в аэропорт Лос-Анджелеса, откуда мы, не озаботившись особо предполетным осмотром, поднялись в воздух на двух Т-38. Мы с Томом летели ведущими, а Джон шел ведомым. Мы не знали ничего помимо того, что услышали на заводе в Дауни. «Том, что они сказали тебе?» — спросил я по интеркому, когда мы неслись сквозь вечернее небо, и на смену берегу океана с распластавшимся Лос-Анджелесом пришли обширные и необитаемые пустыни Калифорнии, Аризоны и Нью-Мексико. Сзади нас садилось солнце, небо впереди темнело. Внизу мерцали огни — ночь накрывала городки в пустыне. Том попытался вспомнить точные слова, ища какой-нибудь намек, какой-то смысл в лаконичном сообщении, полученном им. Всё, что он знал и мог сказать мне, — наши ребята погибли. Пожар на старте. До сих пор такого невозможно было себе представить.

Через час и двадцать минут мы сели в Эль-Пасо, где дозаправились и полетели дальше почти со скоростью звука на высоте 13 700 метров, в каменном молчании. Нам было трудно сказать хоть что-нибудь. Делалось скверно на душе от того, *как* они умерли. В программе уже погибали люди, но они разбились на самолетах. Разумеется, все понимали, что рано или поздно астронавт может погибнуть в космосе. Но никогда нам не приходило в голову, что мы можем потерять кого-то в космическом корабле на Земле. Мы — пилоты, мы осознанно принимаем риск, мы полагаемся на свою подготовку и чувствуем себя уверенно, взбираясь в кабину нового самолета. И если мне на этой работе суждено получить серьезные неприятности на свою задницу, я бы предпочел столкнуться с ними в полете, а не сидя беспомощно на стартовой площадке и ожидая, как произойдет что-нибудь скверное!

Этим троим не довелось запустить двигатели своей огромной ракеты. Черт побери, она даже не была заправлена! Если бы она взорвалась