

*Моей семье, моим товарищам по работе
и моим коллегам в России*

Содержание

Пролог. «Есть захват!»	9
Глава 1. Набор высоты	11
Глава 2. Серебряные крылья	21
Глава 3. Воин Холодной войны	32
Глава 4. Выше и быстрее	46
Глава 5. Хьюстон	65
Глава 6. Первый «Джемини»	83
Глава 7. Прерванный старт	95
Глава 8. Ламберт-Филд	122
Глава 9. «Если он умрет, ты должен доставить его!»	136
Глава 10. Огненные колесницы	152
Глава 11. Шаги к Луне	174
Глава 12. «Хьюстон, сообщите миру, что мы прибыли»	187
Глава 13. Командир отряда	210
Глава 14. Жизнь и смерть на «Салюте»	231
Глава 15. За «занавесом»	243
Глава 16. «ЭПАСа не будет!»	260
Глава 17. Рукопожатие в космосе	276
Глава 18. База Эдвардс и «Красные шляпы»	301
Глава 19. Открываем дверь снова	324
Глава 20. набросок будущего	341
Глава 21. Рождение МКС	355
Глава 22. Кризисы	377
Эпилог. Год «Одиссеи»	405

Эта книга в значительной степени базируется на исследованиях и интервью, проведенных д-ром Джеймсом Александером.

Авторы хотели бы высказать благодарность за оказанную помощь генерал-майору Алексею Леонову за высказанные им соображения о советской и российской стороне космической гонки. Д-р Арнольд Никогоссян, генерал-майор Джо Генри Энгл и Анатолий Форостенко также поделились ценными взглядами.

Фотографии и другие материалы предоставили Чак Биггс; Билл Мур из Образовательного телевидения Оклахомы; Кейти Строун (отдел связей с прессой) и Глен Свонсон (исторический отдел) в Космическом центре имени Джонсона NASA; а также Грег Лайнбау и Стюарт Хоуард из Оклахомского аэрокосмического музея (г. Оклахома-Сити). Деннис МакСуини, Холли Стивенс и Марк Тиссен из Комиссии Стаффорда–Уткина помогали нам в рамках своих обязанностей и сверх того, так же как и Патрисия МакКоун и Кэрен Стоувер из FlexForce.

Особую благодарность мы выражаем нашим женам Линде Стаффорд и Синди Кассутт.

Пролог

«Есть захват!»

В 10:00 по хьюстонскому времени¹, когда мы были на свету, я увидел яркую точку — это был «Союз-19». Семнадцать минутами позже, когда мы пролетали к северу от Австралии, настало время для маневра начала заключительной фазы сближения. Ближе, ближе... к моменту, когда мы приблизились к берегам Чили, «Аполлон» в сущности уже находился в зависании относительно «Союза». Я подправил положение двигателями системы реактивного управления RCS² и продолжил смотреть в иллюминатор, где теперь мог ясно видеть «Союз-19».

Я и мои товарищи по экипажу, Вэнс Бранд и Дик Слейтон, приближались к высшей точке двухлетнего пути. Мы стали первыми американскими астронавтами, кому довелось работать и тренироваться в самом сердце советской космической программы. Прошло всего несколько коротких лет с тех пор, как я служил летчиком-истребителем и патрулировал «железный занавес». Мой советский партнер, командир «Союза» Алексей Леонов, делал то же

¹ В Хьюстоне находится американский Центр управления полетом. Хьюстонское летнее время CDT на пять часов (зимой на шесть часов) меньше Гринвичского (UTC), в то время как московское время (ДМВ) на три часа больше последнего. *(Здесь и далее примечания переводчика И. Лисова, если не указано иначе.)*

² Reaction Control System. Здесь и далее англоязычные сообщения вводятся по необходимости в случае отсутствия общепринятого русскоязычного эквивалента.

самое с другой стороны «занавеса». Работая с советскими космонавтами, сражаясь за овладение их языком, путешествуя по их миру, я перестал видеть в них врагов, не имеющих лица. Мне открылись их сложные человеческие души, старающиеся сделать максимум возможного в ужасной и очень сложной политической системе. И вот мы оказались здесь, готовые соединить два наших корабля на высоте 212 км над поверхностью Земли.

«У меня для вас два сообщения, — подал голос Дик Трули¹, капком в Хьюстоне. — Москва дает согласие на стыковку, Хьюстон дает согласие на стыковку. Теперь ваша очередь, ребята — удачи». Было утро 17 июля 1975 года, 10:46 CDT. В Москве уже наступил вечер — 18:46 ДМВ.

«Полмили», — передал я по-русски Алексею.

«Принято, восемьсот метров», — ответил он по-английски. Леонов и его бортинженер Валерий Кубасов, как и планировалось, уже закрыли люк между орбитальным отсеком и спускаемым аппаратом, надели скафандры и находились в своих креслах-ложементах. Мы тоже задраили люк в наш стыковочный модуль. По моей команде, выданной по-русски, Алексей выполнил финальный разворот по крену на 60°, чтобы «Союз» занял правильную позицию.

Мы все ближе подходили друг к другу. В какой-то момент Алексей сказал: «Том, пожалуйста, не забудь про свой двигатель». Он напоминал мне отключить те двигатели, которые смотрели вперед, в сторону «Союза». Уже сделано. Я называл по-русски отметки дальности. Пять метров, три метра, один метр, касание! «Захват», — доложил я.

«Есть захват», — повторил Алексей по-русски. Было 11:10, когда мы соединились над Атлантическим океаном чуть западнее побережья Португалии.

¹ Оператор связи с экипажем. Слово было образовано от английского capsule communicator.

Глава 1

Набор высоты

Длинная дорога вела меня в Россию и на околоземную орбиту от Уэзерфорда в штате Оклахома, где я родился 17 сентября 1930 года. Я был единственным сыном зубного врача Томаса Саберта Стаффорда и учительницы, чье девичье имя было Мэри Эллен Паттен. Я родился очень маленьким, всего 2000 граммов, но мне посчастливилось выжить. Уэзерфорд, лежащий в 110 км на запад от Оклахома-Сити, насчитывал 2400 жителей, которые занимались хлопком, сеяли пшеницу и разводили скот. Кроме того, у нас было «градообразующее предприятие» — Государственный Юго-Западный педагогический колледж с 800 студентами.

Так уж случилось, что первая трансконтинентальная воздушная трасса пролегла точно через Уэзерфорд, как и автомагистраль № 66, служившая по совместительству главной улицей городка. Каждый день после обеда в небе над городом проходил серебристый DC-3, следующий в Лос-Анжелес через Амарилью и уже пролетевший от Нью-Йорка через Чикаго, Сент-Луис и Оклахома-Сити. Маленьким мальчиком я часто стоял и смотрел на него и — подумать только! — очень хотел летать.

Уэзерфорд был достаточно мал, чтобы знать в нем практически всех, и недостаточно велик, чтобы затруд-

нять перемещение по городу. Мы жили в пятикомнатном одноэтажном доме по адресу Уошита-Стрит, 215, в двух кварталах к югу от школ младшей и старшей ступени. Автомобиля у нас не было, да мы в нем и не нуждались.

А вот книги у нас были. Моя мама оставила работу учительницы и посвятила себя моему воспитанию. Она читала мне с самых ранних лет — читала все, от детских книжек с картинками до Библии, от сказок до отдела юмора в газетах. (Я стал тогда большим фанатом Бака Роджерса¹.) Благодаря ей я на всю жизнь полюбил чтение.

Впрочем, нельзя не упомянуть и недостатки жизни посреди прерии. Летние ночи были настолько душными, что приходилось выносить на двор раскладушки и спать прямо под звездами. (Кондиционеры в домах появились спустя много лет.) Отец знал некоторые созвездия и показывал их мне. Я смотрел на казавшуюся невероятно близкой Луну и думал о том, суждено ли человеку когда-нибудь дотронуться до ее поверхности. Я воображал, как люди когда-нибудь полетят туда, но никогда не представлял себя в главной роли.

Середина 1930-х была также временем пылевых бурь. Сначала с юга принимался дуть горячий ветер, небо краснело, а затем серело. Потом город накрывала очень плотная черная туча, и нам приходилось затыкать щели вокруг дверей и окон мокрыми полотенцами, чтобы через них не проникала летящая пыль.

Мне было еще слишком мало лет, чтобы знать о том, как фермеры теряют свои земли и начинают скитаться, но я понимал: времена настали тяжелые. У нашей семьи никогда не водилось много денег, поскольку большинство горожан откладывали лечение зубов до последнего, а когда наконец приходилось идти к дантисту, они часто платили вещами, а не деньгами.

¹ Персонаж космооперы Филипа Ноулана (1928), сохранивший свою популярность до настоящего времени.

И тем не менее мое детство было счастливым. Я носился по городу с приятелями — с Ричардом МакФетриджем, например, который жил напротив нас. И хотя мои родители (особенно мама) иногда проявляли строгость, порой они позволяли мне проверить границы допустимого. Когда мне было четыре года, например, мы посетили ферму у городка Мэй, где стояла ветряная мельница высотой 26 метров, одна из самых высоких в мире. Стоило мне ее увидеть — я сразу устремился к ней, быстро-быстро перебирая своими маленькими ножками. Я достиг лестницы и взобрался на платформу наверху — на высоте восьмизэтажного дома — раньше, чем родители заметили мое исчезновение. Никогда прежде не смотрел я вокруг с такой высоты: до сих пор помню этот вид на многие мили во всех направлениях. Изгороди, фермерские домики, низкие холмы и немногочисленные деревья западной части Оклахомы... Дул обычный устойчивый бриз, и крылья на вершине мельницы скрипели, качаясь взад и вперед. Приходилось уворачиваться от них, но я не обращал на такие досадные мелочи внимания, ведь я находился на вершине мира. Заметив меня там, родители закричали, призывая меня к осторожности. Отец уже собирался залезть наверх и забрать меня, но я завопил, что спущусь сам — что и сделал. В тот день я узнал сразу несколько вещей. Во-первых, мне нравится высота. Во-вторых, правила иногда можно нарушать. В-третьих, слезть вниз может оказаться намного труднее, чем забраться вверх.

Примерно тогда же, когда в моей жизни случилась эта мельница, на другой стороне мира, в сибирских лесах Кемеровской области¹ Советского Союза у электрика Архипа Леонова и его жены Евдокии родился мальчик

¹ Формально ее еще не существовало — Кемеровскую область выделили из Новосибирской в 1943 г.

по имени Алексей. В семье уже были дети: шесть девочек и один мальчик. Именно от старшего брата-авиамеханика и заразился любовью к небу Алексей. Но пока он рос — сначала в деревне Листвянке, а позднее в крупном городе Кемерове, — больше всего его интересовало рисование карандашом и красками. Сюжеты? Раненые солдаты, бомбометание с самолета, танковые бои. Родина Алексея отбивала вторгшегося врага.

Пока Вторая мировая война была лишь нарастающей угрозой, мы в Уэзерфорде мало думали о Советском Союзе — слишком далеко и слишком таинственном. Мой отец, очень консервативный методист, время от времени делал критические замечания о коммунизме и других атеистических верованиях. Мы также слышали о голоде, о политической борьбе и об ужасах показательных процессов, позволивших Сталину казнить старых большевиков. Наше внимание приковывал к себе Гитлер: его нацистские армии напали на Польшу, затем на Францию и в конце концов покорили всю Европу. Время было сложное, и мои родители слушали новости о ходе военных действий по радио. Я же с большим интересом смотрел киножурналы, в которых смелые английские пилоты на своих «Спитфайрах» вели бои против нацистов в Битве за Британию.

В воскресенье 7 декабря 1941 г., когда мы с мамой наряжали рождественскую елку, отец вошел в комнату и сказал, что японцы атаковали Перл-Харбор. Мне было всего одиннадцать лет, я не представлял себе, где находится этот Перл-Харбор и что собой представляет, но я понял другие слова отца: «Мы вступили в войну».

Для нас Вторая мировая означала, что в Уэзерфорде ввели карточки на продукты. Кроме того, местные ребята ушли служить в армию, и некоторые не вернулись домой. Часть Юго-Западного колледжа власти отвели под школу

авиамехаников Воздушного корпуса, таких же авиамехаников, как брат Алексея Леонова в Советском Союзе. В 60 км к востоку от нас, в Эль-Рино, находилась основная учебная база Воздушного корпуса. В ходе обучения летчики иногда практиковали взлеты и посадки в аэропорту Уэзерфорда, хотя наше травяное поле вряд ли заслуживало столь громкое имя, а я несся на велосипеде туда, чтобы посмотреть на них. Случались и интересные происшествия: однажды транспортный самолет С-46 проскочил полосу и застрял в песке за ней. Добросердечные граждане Уэзерфорда приютили летчиков на ночь — тем нужно было дождаться аварийной команды с аэродрома Тинкер в Оклахома-Сити.

Вдохновленный видами «Спитфайров» и DC-3, я начал делать модели самолетов из бальсового дерева и из бумаги. Корпуса стоили дешево, в отличие от двигателей. Когда я попросил у отца денег, чтобы купить их, тот сказал: «Я могу дать тебе денег, но ты будешь больше ценить эти вещи, если заработаешь на них сам». Так я стал разносчиком газет, доставляя *The Daily Oklahoman* и *Oklahoma City Times* подписчикам в западной половине города.

Когда мне потребовалось 20 долларов на футбольные бутсы (я играл за команду нашей школы¹), отец сказал то же самое, и я по выходным стал собирать коробочки хлопка. Работая на коленях на хлопковых полях, утирая с лица красную пыль, я больше и больше убеждался в необходимости улететь из Уэзерфорда. Я знал: если я хочу добиться успеха, то должен покинуть родные места. Когда мне исполнилось четырнадцать, моя учительница по математике Лета Спанн попросила подругу по имени Джесси Данкан прокатить меня на ее желтом двухместном «Пайпер-Клабе». Это, конечно, был далеко не «Спитфайр», но все равно самый настоящий самолет.

¹ Здесь и далее речь идет об американском футболе.

После этого полета я задался целью стать летчиком-испытателем и помочь выиграть войну. Сначала, однако, следовало окончить школу. Я учился хорошо и в трех классах неполной средней школы, и в начале старшей школы, особенно по математике, благодаря Лете Spann, с которой мы каждый год выигрывали призы на межшкольных соревнованиях Юго-Запада. Я также участвовал в организации футбольной команды, которая использовала старое снаряжение старшекласников. На втором году старшей школы я уже вырос до 183 см и весил 84 кг, и три последних школьных года посвятил футболу, играя левым полузащитником. В последнем классе меня выбрали капитаном команды.

Хотя я и выглядел взрослым, мне еще предстояло повзрослеть. Ребенком я время от времени попадал в неприятные истории. Однажды я запустил петарду в полицейский участок, а в другой раз перестрелял все фонари на улице из духовушки. (Соседи всегда знали, попался ли я, поскольку в наказание меня отправляли красить забор, как Тома Сойлера.) В старших классах, однако, я заработал проблему посерьезнее. В нашем классе, самом большом в истории школы, насчитывалось 62 ученика. Учителя просто сбивались с ног. Два преподавателя английского предпочли уволиться, лишь бы не иметь с нами дела. Чтобы снизить учебную нагрузку, окружной инспектор направил к нам д-ра Дору Мэй Митчелл, которая ранее преподавала в Учита-Фоллз в Техасе.

Она появилась в один прекрасный день 1946 года — очень строгая дама, на вид лет сорока, ростом 170 см. Я и мои приятели — Стони Локстоун и Ллойд Хедж — полагали, что сумеем очень быстро избавиться и от этой новой училки.

Желая подразнить мисс Митчелл, мы распределились по классу, и всякий раз, когда она пыталась заговорить,

мы начинали поочередно кашлять. «Пожалуйста, откройте учебники...» — «Кхек!» — «Я сказала: пожалуйста, откройте...» — «Кхек!» Мисс Митчелл продолжала говорить на фоне нашего усердного кашля, но в конце урока велела нам остаться. «Такого больше никогда не будет, — сказала она. — Я не желаю видеть ни одного из вас в школе, пока вы не явитесь с родителями». На нас троих это произвело впечатление, поверьте мне. Я перестал мешать урокам английского.

А мисс Митчелл оказала мне большое доверие: видя мой интерес к науке и инженерному делу, она позволила мне читать научный раздел воскресного выпуска *New York Times*, который приходил к ней в Уэзерфорд по почте примерно через неделю после публикации. Именно там я впервые прочитал о чудо-оружии типа нацистской ракеты V-2 и о первых экспериментах Америки на ракетном полигоне Уайт-Сэндз. Из *Times* же я узнал о том, что капитан Чак Йегер преодолел звуковой барьер на ракетном самолете X-1 компании Bell. Однако космические полеты, насколько я мог судить, все еще проходили по рубрике «веселых картинок» и юмора.

Осенью 1947 года, в последнем классе школы, Бад Уилкинсон, новый тренер футбольной команды Университета Оклахомы, ездил по штату в поисках новых игроков. Он переговорил с четырьмя лучшими игроками команды старшеклассников Уэзерфорда, в числе которых оказался и я, и предложил нам возможность попробовать себя уже в университетской команде. Я также подал заявку на полную стипендию ВМС США для оплаты обучения в университете¹ и получил ее.

¹ Стипендии видов Вооруженных сил обязывают получателя пройти курс военного обучения и по окончании университета поступить на несколько лет на действительную службу в лейтенантском звании.

Двумя годами раньше я прочел книгу «Люди Аннаполиса», и она породила во мне желание поступить в Военно-морскую академию и строить карьеру в военной авиации.

К этому времени у меня уже имелся некоторый военный опыт — в начале 1947 года я вошел в состав 45-й дивизии Национальной гвардии штата Оклахома. Несовершеннолетним запрещалось записываться на службу без согласия родителей, а мама поначалу не одобряла мою затею. В конечном итоге, однако, она решила, что служба принесет мне скорее пользу, нежели вред, и подписала документ. Впрочем, меня привели к присяге лишь спустя еще пару месяцев, а затем поручили первое задание.

На небольшой оклахомский городок Лиди примерно в 100 километрах к северо-западу от нас обрушилось торнадо, оно прошло прямо по главной улице и убило шестерых человек, многие жители получили ранения. Наше подразделение было направлено туда для охраны порядка.

Мой командир, первый лейтенант Джо Фред Лоренгл, поручил мне вести джип, не зная, что я никогда в своей жизни не сидел за рулем. Но поскольку я неоднократно видел, как люди водят машину, я счел задачу вполне посильной. Я спокойно завел джип и тронулся с места — и немедленно съехал в канаву. К счастью, ущерб был нанесен только моему самолюбию.

Следующее назначение в Национальной гвардии я отработал лучше. Летом я служил в центре управления огнем батареи С в 158-м батальоне полевой артиллерии на маневрах в Форт-Силле. Наше подразделение принимало информацию от наблюдателей и наносило на карту цели для 105-миллиметровых гаубиц. В этом деле требовалось немало математики, а я достаточно быстро делал вычисления не только с помощью блокнота и логарифмической линейки, но и в уме. Наша батарея С получила диплом выдающегося подразделения артиллерии.

Ради поступления в Аннаполис пришлось хорошенько постараться. К счастью, двое выпускников уэзерфордской школы прежних лет, Чарлз Кайгер и Билли Спрэдлинг, уже были курсантами в Аннаполисе, и они руководили моим прохождением через процесс приема. Мне требовалось направление от члена Конгресса, а им в нашем округе был Престон Педен. Мама обнаружила, что наш семейный юрист Ллойд Лоуэри знаком с Педеном, и принципиально важный контакт удалось установить. Трудностью особого рода стала годность по образовательному уровню. Для маленького Уэзерфорда школа, где я учился, считалась очень хорошей, но я понимал: моих знаний не хватит для успешной сдачи вступительных испытаний. Они были настолько строгими, что многие кандидаты сначала учились год в колледже или на специальных подготовительных курсах, и только потом шли в Аннаполис. Я же не изучал математику за пределами алгебры второго уровня, а иностранный язык в школьную программу не входил вовсе.

Чтобы преодолеть затруднение, я заказал 25-долларовый курс подготовки к экзаменам. Как только закончился футбольный сезон, я принялся заниматься дома по вечерам, часто засиживаясь далеко за полночь, и даже по выходным. Мисс Spann и мисс Митчелл оказали мне большую поддержку. Все прочие занятия пришлось прервать — и спорт, и свидания, и развлечения с друзьями.

В апреле 1948 года я сел в автобус и проехал 65 км на северо-восток, до Уатонги, где при отделении Почтовой службы США надлежало сдавать экзамен — тяжелое шестичасовое испытание. Через несколько недель, во время выпускного вечера, директор школы сказал мне, что звонила моя мама. Она вскрыла письмо из Военно-морской академии США и узнала радостную новость: я принят в курсанты с выпуском в 1952 году.

Моя учебная жизнь расцветала новыми красками, а вот в семье становилось все хуже. Еще в 1944 году у от-

ца обнаружили рак кожи, причем на слишком поздней стадии, чтобы имеющиеся лекарства могли с ним справиться; тем не менее он ездил раз в две недели в Оклахома-Сити на радиационную терапию. Как и у многих в те времена, у отца не было медицинской страховки, и счета за лечение быстро проедали семейные средства.

Когда я готовился к экзамену в Аннаполис и сдавал его, стало ясно, что отец умирает. В конце концов он перестал выходить из дому, все больше слабел, периодически терял сознание. Я старался проводить рядом с ним как можно больше времени, держа за руку и не веря в реальность происходящего. Ведь раньше я считал отца и мать вечными.

Отец умер 22 июня 1948 года. Мы отпевали его в субботу 26 июня в Первой методистской церкви, старостой которой он был. Через несколько дней я попрощался с матерью и сел в поезд, идущий на восток, в Аннаполис. Маме пришлось занять 175 долларов, чтобы оплатить билет и вступительный взнос в Военно-морскую академию. Я еще не встал на крыло, но покидал Уэзерфорд и оставлял позади свое детство.

Глава 2

Серебряные крылья

Военно-морской академии США в Аннаполисе, штат Мэриленд, «где Северн встречает прибой», предстояло стать моим домом на ближайшие четыре года. Во всяком случае, я на это надеялся. Я был одним из 1200 новых курсантов летнего набора и знал, что четверть из нас отчислят еще до выпуска. Я собирался делать все возможное, лишь бы остаться.

Я прибыл 30 июня 1948 года и в первое курсантское лето делил комнату с Эдди Хиксом. Осенний и зимний семестры я жил вместе с четырьмя другими первокурсниками, два из которых успели поучиться в колледже: Стэнли Сторпер имел на своем счету два года в Сити-Колледже штата Нью-Йорк, а Том МакИвен пришел после года в Университете Вандербильта. Чарли Райт из Миссисипи поступил сразу после средней школы, как и я, а Чарли Теодоро из Нью-Гемпшира проходил первый курс повторно.

Недели до начала учебы прошли очень весело, поскольку вокруг не было старшекурсников, которые могли бы терроризировать нас. Мы бегали и плавали, мы учились грести и ходить под парусом, как положено моряку, и получили некоторое представление о настоящей военной жизни. Столь разнообразные занятия отвлекали меня от тяжелых размышлений о смерти отца.

В августе вернулись старшекурсники, и началось — «всем поровну», тысячи отжиманий и тычков и прочие издевательства. Я знал: если пережить первый год, дальше будет легче, но мне обстановка не нравилась, впрочем, моим приятелям тоже.

Футбол не отвлекал меня от занятий в академии, поскольку моя футбольная карьера в ВМС закончилась еще до начала первого сезона. На тренировке я завалил бегущего, и мы оба приземлились на мои колени, которые распухли до размера грейпфрута. В госпитале академии врач откачал жидкость из них большой иглой и сказал: «С футболом покончено». Дальнейшие его слова обеспокоили меня всерьез: «И ты теперь не сможешь летать». Я не мог поверить в это.

К концу первого года я вошел в 20% лучших учащихся своего курса.

Летом 1949 года я отправился в учебное плавание — курсантам давали возможность попрактиковать свои навыки в море на борту корабля ВМС США. Меня назначили на линкор «Миссури», именно на его борту генерал МакАртур всего лишь четырьмя годами ранее принимал капитуляцию Японии. Мы пошли во Францию, в Шербур, и часть постов на корабле занимали курсанты академии и студенты, обучавшиеся по программе офицеров резерва. Я служил наводчиком (морьяк, который сидит в башне пятидюймового орудия и вручную управляет его движениями вверх и вниз). Мое орудие могло послать 24-килограммовый снаряд на расстояние в 17 км.

Рядом со мной в башне сидел наставник, вручную управлявший движениями вправо и влево, — студент Джорджийского технологического института по имени Джон Янг. Мы с Джоном и группой из 30 курсантов жили на две палубы ниже главной. Мы сдружились в походе, работая в башне и драя до блеска деревянные палубы

«Миссури». Как нас насмешила бы идея о том, что когда-нибудь мы станем астронавтами, отправимся в космос и вместе будем обращаться вокруг Луны!

Тем летом в газетах появилась первая фотография Земли, сделанная с высоты 400 километров. Камеру подняла вверх ракета V-2, использовавшая в качестве верхней ступени другую ракету, WAC Corporal.

Мучения первокурсника закончились, и я обнаружил, что второй год в Аннаполисе идет легче. У меня появилось немного свободного времени на ухаживания за местными девушками. Учился я хорошо и закончил год «со звездой» — я вошел в топ-10% своего курса. Звезду, кстати, прикрепили к воротнику моей формы.

Вместо летнего похода на кораблях весь наш курс отправился на авиастанцию ВМС в Пенсаколе на берегу Мексиканского залива, на западной оконечности «ручки» той сковородки, на которую слегка похожа Флорида. На станции Пенсакола нас учили аэродинамике, навигации и инженерному делу. Нам показывали фильмы с тренировок по выживанию, где объяснялось, как покинуть самолет в полете или выбраться из него, попав в воду.

Мы также начали летать на учебно-тренировочном самолете SNJ, морской версии древнего Т-6 «Тексан». Фирма North American построила 14000 таких самолетов перед Второй мировой войной и во время ее. Далекий от современных машин с высокими характеристиками, SNJ представлял собой неприхотливую зверушку, созданную для того, чтобы выдерживать дурное обращение со стороны криворуких обучаемых. Тем не менее на нем можно было почувствовать перегрузки и выполнять фигуры высшего пилотажа, и некоторые из моих однокурсников возвращались из полета, оставив в специальных пакетах содержимое своих желудков. К счастью, меня это не коснулось. Я любил летать и устраивать воздушную акробатику. Учебные полеты еще более укрепили мое желание стать пилотом.

Пока я рассекал флоридское небо на заднем сиденье SNJ, мой будущий партнер по полету «Аполлон — Союз» Алексей Леонов жил в балтийском Калининграде, недавно — Кёнигсберге, городе Восточной Пруссии, который Германия уступила России по итогам Второй мировой войны. Как и тысячи других русских, родители Леонова переселились в Калининград из далекой Сибири в 1945 году в надежде на лучшую жизнь. У Алексея она определенно стала лучше — он вступил в комсомол и стал активным велосипедистом. Темами его художественных работ стали теперь не раненые солдаты, а морские пейзажи, и он сделался большим любителем художника Ивана Айвазовского. Алексей даже думал о поступлении в местное художественное училище, но и авиация все еще манила его к себе.

Внешний мир ворвался в жизнь Анаполиса 25 июня 1950 года, когда коммунисты из Северной Кореи вторглись на Юг. Спустя два дня ООН проголосовала за отправку войск в Корею для изгнания интервентов. В течение нескольких недель мы только и говорили о Корее. Дома, в Уэзерфорде, мое подразделение Национальной гвардии было переведено в боевой состав и отправлено в Корею. Я ощущал угрызения совести, зная, что мои старые приятели — Стив Страуд, Стоуни Локстоун, Дэвид Таутфест и Ричард МакФетридж — идут в бой, но я не мог просто взять и уйти из Академии. Кроме того, мы все считали войну делом небыстрым, а участие в ней нашего курса 1952 года выпуска — вопросом времени.

На побывке дома я стал встречаться с девушкой, отношения завязались серьезные. На нашей улице жила со своей семьей Эльва Шумейкер. Мы были одного возраста, и когда были совсем маленькими, наши мамы обычно гуляли с нами вместе. Я еще в школе подумывал, не поухаживать ли за Эльвой, но в старших классах стал проводить время с ее младшей сестрой Фей. К лету

1950 года Фей окончила среднюю школу в Уэзерфорде и получила титул местной королевы футбола. Впрочем, до свадьбы, как и до выпуска, было далеко.

Свой третий год в Аннаполисе (1950–1951) я снова окончил «со звездой», заняв десятое место из девятистот, а курс действительно потерял примерно четверть из поступивших в июне 1948 года.

Летний поход 1951 года был на сторожевом корабле «Бёрдо», сопровождавшем линкор «Миссури» до норвежского города Осло. Чтобы помочь курсантам выбрать специальность, по которой нам предстоит работать после выпуска, и накопить разнообразный опыт, ВМС постоянно перемещали нас с одной должности на другую. Сначала я служил офицером-машинистом в машинном отделении «Бёрдо», потом офицером по управлению огнем в боевом информационном центре. Наконец, мне довелось поработать на мостике в качестве кораблеводителя. Все три должности мне нравились, но ни одна из них не могла сравниться с полетом.

Самое сильное впечатление от морской жизни, однако, не имело отношения к должностным обязанностям. На пути в Норвегию группа во главе с «Миссури» попала в североатлантический ураган. «Бёрдо» с его перетяжеленным верхом переваливался на 24° с носа на корму и обратно и наклонялся на целых 40° на оба борта. Из 65 курсантов на борту по меньшей мере 60 страдали тяжелой формой морской болезни. Мне повезло — я оказался в числе пяти счастливицков. Во время шторма я проводил свободное время у кормового мостика, глядя назад на свес кормы и наблюдая действие огромных волн. Поражало, как при дифференте корабля на нос вся корма поднималась и винты вращались в воздухе. А затем плюх! — и она вновь уходила под воду. Это был наглядный урок силы природы.

Старший курс оказался просто мечтой. Теперь я стал одним из наводящих ужас старшекурсников, но лишь в самой малой степени доставал бедных новичков. Правда, иногда я участвовал в разного рода забавах. В ночь перед встречей футбольных сборных ВМС и Университета Мэриленда несколько старшекурсников, включая и меня, ушли в самоволку, купили несколько канистр бензина и поехали к стадиону студгородка. В центре футбольного поля «терпсов» мы как следует пролили бензином большую букву N и затем подожгли ее. На следующий день телекамеры продемонстрировали газон с выжженной на нем буквой N. Мне приятно отметить, что виновных так и не нашли.

Я, однако, никогда не терял из виду главную цель — пройти по конкурсу в ВВС. А почему не в морскую авиацию? Тогда ВВС США летали на самых быстрых в мире реактивных самолетах F-86E «Сейбр» со стреловидным крылом, и я жаждал сразиться на них с советскими МиГами. Если мне не удастся попасть в ВВС, думал я, то остается надежда стать летчиком в Корпусе морской пехоты. Морская авиация занимала лишь третье место в моем рейтинге.

В те времена у ВВС США не было собственной академии, а потому по 25% выпуска из Аннаполиса и Вест-Пойнта могло выбрать службу в ВВС. Я не скрывал своего желания пойти туда, но офицеры нашей роты и многие курсанты не разделяли моего энтузиазма, что, несомненно, скверно повлияло на мое положение при выпуске. (Сыграл против меня и еще один несанкционированный «выход за стену».) По успеваемости я занимал примерно десятое место из 783 выпускников. Однако итоговая оценка на 25% зависела от баллов за отношение к службе и поведение, поэтому я оказался пятидесятым.

Еще более осложнило дело то обстоятельство, что курсанты 1952 года выпуска не могли выбирать вид Вооруженных сил лишь только за место в итоговом списке.

Годом раньше в Академию пришел новый начальник, вице-адмирал Гарри Хилл. Выпускник 1912 года, старый морской волк, он, наверно, ходил в учебные походы еще на парусниках. Хилл был в ярости оттого, что многие лучшие выпускники Аннаполиса 1951 года (и в их числе будущий астронавт Джеймс Ирвин) выбрали ВВС. Хилл четко дал понять: подобное больше не повторится. Он просто-напросто разделил нас на три части по занятым местам и затем заставил нас вытаскивать жребий. Те, кому доставался больший номер, получали преимущество.

Я вытянул номер 167. Получилось!

3 июня мою группу вызвали в Зал памяти, привели к присяге и зачислили вторыми лейтенантами¹ в ВВС США. Зачисление проходило в один день с нашими коллегами из Вест-Пойнта, так что все мы оказались с одинаковой датой начала службы. После церемонии, однако, нам велели выполнять обязанности курсантов еще три дня. Я прошел церемонию выпуска, будучи в золотом тумане, я восхищался летящими над нами самолетами и обычным парадом и бросал в воздух свою белую фуражку.

Выпуск 1952 года не постеснялся проявить в этот день свое отношение к адмиралу Гарри Хиллу. Мы выставили старые туфли на парадную линейку и повязали бандажи на штыки во время парада. Более того, проходя мимо трибуны, мы бросали перчатки через плечо назад, салютуя таким образом нашему начальнику-ретрограду.

Одно только получилось не так, как я хотел. К Рождеству 1951 года мы с Фей обручились и даже подумывали, не обвенчаться ли в часовне Академии, но так и не вписали свои имена в список. (Мы оба чувствовали, что слишком спешим, и в итоге отложили свадьбу на год.) Тем не менее, когда моя мама поехала на восток, желая принять участие в выпуске, лично управляя своей пер-

¹ Соответствует лейтенанту в ВВС России.

вой машиной, она взяла Фей с собой. В конечном итоге та уехала в Уэзерфорд на поезде, а мы с мамой вернулись домой кружным путем, заехав к родственникам в Коннектикуте, Нью-Йорке, Индиане и Иллинойсе.

Поступление на службу в ВВС было лишь первым шагом на пути к званию воина Холодной войны; теперь мне предстояло пройти череду военных баз на горячем и влажном Юге, и первая находилась в Гринвилле в штате Миссисипи. База Гринвилл, расположенная у большой реки примерно посередине между Виксбургом и Мемфисом — наследие Второй мировой войны — вновь открылась в 1951 году для тренировки пилотов, назначенных в Корею. Столь же древними были и наши самолеты — двухместные поршневого Т-6 «Тексан». Я прибыл в Гринвилл на первичную летную подготовку в 1952 году в День труда¹ и стал членом группы 53-G. Я все еще надеялся вовремя получить квалификацию летчика-истребителя ВВС и продемонстрировать ее советским МиГам.

Первичная подготовка оказалась пустяковым делом. Я получил право самостоятельного полета и через шесть месяцев перешел на авиабазу Сан-Маркос в Техасе на первый этап основного курса обучения. Там мы должны были перейти на более «продвинутый» поршневого учебно-тренировочный самолет Т-28, но в последнее время у них проявился целый ворох проблем: срывающиеся винты, отказы двигателей и прочее. Словом, сажать на них новичков не стоило. В результате мы продолжили летать на Т-6, причем в варианте D, более старом, чем машины типа G, на которых мы учились в Гринвилле! Даже схема раскраски у них была древняя, многокрасочная. Старые самолеты не вызывали у нас восторга, так еще и зима на Сан-Маркосе в том году выдалась ужасная.

¹ Первый понедельник сентября, в 1952 году — 1 сентября.

Дождь лил, лил и лил. Никто из нас не набрал необходимого налета, и мы отстали от учебного плана.

Наконец погода начала проясняться, и как-то ранним воскресным утром я вылетел на Т-6 вместе с инструктором, первым лейтенантом Полом Грассо, для обучения полету по приборам. Я находился в заднем кресле; «капюшон» в моей кабине закрывал вид наружу, и лишь высотомер, указатель воздушной скорости и другие инструменты сообщали мне, где я нахожусь. Грассо сидел в переднем кресле и имел неограниченный обзор.

Небо было тяжелое, полное черных туч, в воздухе болтало. Я шел на высоте 1800 метров, с накрытой капюшоном головой, прислушиваясь к низкочастотному радиомаяку, как вдруг — бам! — инструменты сошли с ума. Курс отклонился, но я его тут же поправил. Указатель воздушной скорости показывал нуль, указатель скорости подъема тоже. На высотомере, однако, стрелка до сих пор стояла на отметке в 1800 метров, и я понимал, что воздушная скорость самолета на изменилась. Двигатель все еще рычал в прежнем ритме. Ручка работала, рули слушались, а вот Грассо кричал: «Убери капюшон!» Когда я откинул капюшон, я увидел, что кончик правой консоли крыла сплющился, и трубка Пито, которая измеряет воздушную скорость, изогнулась назад и стала бесполезной. «Черт побери, что происходит?» — спросил я.

«Мы столкнулись с другим самолетом!» — сказал Грассо. Самолет появился из облаков, ударил нас и вновь скрылся в облаках. Грассо вышел на связь — доложить о происшествии, и мы стали ходить у края облачности, пытаюсь увидеть купол парашюта. Сначала мы заметили обломки на земле, а затем и лежащий рядом, вытянутый в струнку парашют. И никаких следов пилота.

Летчики часто использовали зону рядом с нашей для отработки высшего пилотажа. К несчастью, диспетчеры базы Сан-Маркос не слишком строго следили за разведе-

нием летательных аппаратов в пространстве. В результате нас «подстриг» другой Т-6, его пилотировал в одиночку обучаемый по имени Отто Краксбургер, он тренировался выполнять мертвую петлю. Верхушка нашего пропеллера срезала часть его правого крыла. Если бы Краксбургер шел в петле на полметра ниже, мы бы остались без голов. Парашют, который мы увидели, принадлежал ему. Он не раскрылся полностью, так что — увы — Краксбургер погиб.

Подобного должно было произойти вообще. Выполнять высший пилотаж в такую облачную погоду, в условиях болтанки, не стоило, а уж тем более находясь настолько близко от самолетов в слепом полете. Однако это происшествие научило меня все время вращать головой в полете и всегда — всегда! — отслеживать другие самолеты.

8 июля 1953 года, через несколько дней после окончания Корейской войны, девятнадцатилетний Алексей Леонов поступил в авиашколу в городе Кременчуг, на Днепре, в Украинской Советской Социалистической Республике. Хотя он и сдал вступительные экзамены в Рижское художественное училище, там не предоставляли общежитие, а у родителей Алексея не было денег на оплату жилья. Пришлось ему все-таки стать летчиком.

Советская система подготовки летчиков отличалась от нашей. В США ВМС и ВВС хотели сажать в кабину самолета курсантов, уже получивших образование в объеме колледжа. В ВВС СССР образование на уровне колледжа давалось одновременно с первоначальным и основным курсом летного обучения. Поэтому, хотя я и был на четыре года старше Алексея и имел степень бакалавра, наша летная карьера развивалась почти синхронно.

Следующий этап моей подготовки начался в мае 1953 года на авиабазе Конналли вблизи Уэйко в Техасе. Предстояло перейти с Т-6 на реактивный Т-33 — учебно-трени-

ровочный вариант нашего первого боевого реактивного истребителя F-80 «Шутинг стар». Я хотел заселиться вместе с двумя другими обучаемыми, Ральфом Уодделлом и Ларри Лукасом, и в зажиточном тогда районе Уэйко мы сняли второй этаж в старом доме, принадлежавшем пожилой семейной паре. Мы как раз вселялись туда в мае, днем, — ни у кого из нас не было ничего, кроме одного чемодана вещей и машины — когда услышали рев сирен. Включив приемник Ларри, мы узнали, что весь центр города пропахало торнадо. Мы поспешили на базу и тут же получили приказ забыть о летной подготовке и помочь в спасательных работах и расчистке города. В течение трех дней мы рылись в обломках домов Уэйко, откапывая мертвых и раненых. Тогда погибло в общей сложности 124 человека. Скорбная работа мрачно напоминала мне о реалиях новой карьеры военного, было тяжело видеть столько потерянных жизней.

Впрочем, к лету 1953 года, стало ясно: мне не светит отправиться в бой в ближайшее время. Корейская война выродилась в тревожное прекращение огня, и ситуация казалась патовой. Наше правительство стало выводить войска и отправлять домой. Я знал, однако, что придут и другие возможности вступить в перестрелку в небе с советскими МиГами. Под руководством первого лейтенанта Барни Брукса из Талсы в Оклахоме я научился самостоятельно летать на Т-33, моей первой реактивной машине. К моменту окончания основного курса я набрал почти 300 часов летного времени — больше, чем пилоты на аналогичной стадии обучения имеют сейчас.

1 сентября 1953 года я прикрепил к форме серебряные крылья летчика, а тремя днями позже мы с Фей Шумейкер обвенчались в методистской церкви Уэзерфорда. Стоуни Локстоун, Ричард МакФетридж и Дэвид Таутфест, мои товарищи по средней школе и футбольной команде, были шаферами и церемониймейстерами.

Глава 3

Воин Холодной войны

Прежде чем занять место в первых рядах войны с коммунистами, мне предстояло пройти следующий этап обучения на F-86D «Сейбр» на авиабазе Тиндалл в городе Панама-Сити в штате Флорида.

Панама-Сити представлял собой городок на десять тысяч человек с двумя градообразующими предприятиями — авиабазой и огромной бумажной фабрикой. В 1953 году еще не существовало Агентства по защите окружающей среды, и выбросы с фабрики никем не регулировались. При неблагоприятном ветре запах чувствовался за многие мили, даже на подходе к полосе базы Тиндалл. Мы в шутку называли такие посадки «полетом по нюху» — вместо обычного полета по приборам.

Мы с Фей въехали в небольшой двухкомнатный меблированный коттедж в мотеле на Ист-Бей. Невзирая на непростые условия, Фей легко приспособилась к семейной жизни. Помогло, я так думаю, то, что летное сообщество на Тиндалле напоминало небольшой городок вроде нашего Уэзерфорда. Большую часть нанимателей по соседству также составляли молодые лейтенанты и их жены — Генри и Ханни Уэст, Донн и Харриетт Айзли, Джим и Джоанни Моррисон.

Хэнк Уэст выпустился из Вест-Пойнта, а вот Донн — из Аннаполиса, как и я. Хотя он тоже закончил курс в 1952 году, мы раньше не встречались. Впрочем, я слышал историю об одном несчастном курсанте, который принял отсутствие своего имени в расписании за позволение не ходить на построения. Конечно же, его забыли вписать по ошибке, и когда отсутствие новичка заметили, бедный курсант прошел через все круги ада.

Это и был Донн Айзли.

В те дни F-86D был самой яркой штучкой в воздухе — одноместный всепогодный перехватчик с форсажем, способный набирать на уровне моря скорость почти 1100 км/час и более 960 км/час на оперативной высоте 12 км. Предназначенный для того, чтобы сбивать советские бомбардировщики, он имел в носу радар, способный засечь цель на дальности 50 км.

Однако в 1953 году его электронная система управления подачей топлива все еще имела некоторые глюки и время от времени отказывала. Если двигатель останавливался и прекращал крутить генератор, через несколько минут прекращали работу и органы управления. На Т-33 при отключении двигателя пилот располагал ручным управлением рулями высоты и направления, а также элеронами — обычными, без усилителя. Лететь на Т-33 в таких условиях было трудно, но возможно. F-86D в тех же самых условиях летел примерно как кирпич. Этот недостаток проекта привел лишь за один год к 13 серьезным происшествиям. В одно из них попал пилот базы Тиндалл по фамилии Фраер, выпускник Вест-Пойнта 1952 года. У него заглох двигатель, и когда аккумулятор разрядился и органы управления перестали работать, самолет разбился, а Фраер погиб. Полоса происшествий заставила ВВС в декабре 1953 г. временно прекратить все полеты F-86D. Из-за этих механических проблем мы большую

часть обучения продолжали летать на Т-33 по приборам, а до использования вооружения и вовсе не дошло.

В начале декабря Фей села на поезд и отправилась в Уэзерфорд, чтобы устроить свадьбу Элен Таутфест со Стоуни Локстоуном. (Элен была свидетельницей Фей на нашей свадьбе.) Я выехал в Уэзерфорд незадолго до Рождества, будучи уже почти готовым воином Холодной войны.

Немногим воинам достался такой холод, как тем, кому пришлось зимовать на авиабазе Эллсуорт в Рэпид-Сити, Южная Дакота, где я получил первую летную должность. Рэпид-Сити лежал между пустошами и Черными холмами недалеко от горы Рашмор. Стоял суровый мороз, —23 °С, когда мы прибыли туда в январе 1954 года. Полюбить такое место могла только молодежь. Кроме того, нужно было на что-то отвлекаться, и этого у нас хватало: Фей забеременела.

Я получил назначение в 54-ю эскадрилью истребителей-перехватчиков Командования ПВО. Перед нами стояла задача перехватывать и сбивать советские бомбардировщики Ту-4, летящие через Северный полюс и Канаду, чтобы сбросить атомные бомбы на американские города и военные базы. Наш Эллсуорт сам по себе входил в число их основных целей, поскольку здесь базировалась не только 54-я, но и 28-я бомбардировочная эскадрилья с флотом ядерных бомбардировщиков В-36.

Среди пилотов 54-й были и новички, и ветераны, во Вторую мировую летавшие на истребителях Р-47 и Р-51, а затем служившие под началом генерала Джо Фосса на базе Воздушной гвардии Южной Дакоты, как она раньше называлась. Эти дакотцы с фамилиями вроде Свенсен, Дауни и Сакер называли нас, вновь прибывших, салагами. Все салаги с базы Тиндалл, включая Стаффорда, Уэста и Айзли, въехали вместе с беременными женами в новый жилой городок на холодной и ветреной вер-

шине. Разумеется, мы снимали там жилье — никто из нас не мог себе позволить купить дом.

В те дни вновь прибывшие офицеры все еще должны были представляться своим командирам и оставлять визитные карточки. Когда в декабре меня произвели в первые лейтенанты, я должен был сам сделать себе новые визитки. Не думаю, однако, что эти формальности много значили для подполковника Бенедикта по прозвищу Биг-Ред («Большой Красный»), который командовал 54-й эскадрильей. Ас Второй мировой, он летал в составе знаменитой эскадрильи «Орлы» и воевал с нацистами над Европой. Биг-Ред любил напомнить нам о том, сколь драгоценны наши F-86: они стоят по 750 тысяч долларов, в 10 с лишним раз дороже, чем P-51. «Я хочу, чтобы вы, салаги, заботились об этих самолетах! Я хочу, чтобы вы любили их. И Богом клянусь, если самолет падает, то вам лучше упасть вместе с ним! — Подполковник выдавал свои тирады на самых высоких тонах, потому что кричать умел. — А теперь прочь отсюда и набирайте столько часов, сколько сможете!»

К счастью, именно набирать летные часы я и хотел. Я не просто был счастлив дежурить через день и летать в те дни, когда не находился на дежурстве, но еще и вызвался исполнять дополнительные обязанности на артиллерийском полигоне Юма в штате Аризона. Я летал там на T-33 в позиции так называемого безопасного преследования, помогая дать сигнал атакующему самолету о том, что тянущий мишень самолет достаточно смещен в сторону и пускать ракету можно без опасений. Я даже летал вторым пилотом на четырехмоторных бомбардировщиках B-45 «Торнадо», старых машинах компании North American с прямым крылом, которые тянули мишени.

Однажды вечером, когда погодные условия улучшились, Биг-Ред объявил ночную тревогу с указанием набрать максимальное количество летных часов. Я вылетел

на своем F-86D и поднялся выше вершин облаков на отметке 7600 метров. Стояла прекрасная ночь, были видны звезды, не говоря уже о множестве других самолетов, шныряющих вокруг.

Мы делали дыры в небе, набирая часы, счастливые оттого, что летаем. Поскольку мы вылетели по тревоге одновременно, естественно, горячее стало подходить к концу у всех одновременно. (F-86D мог летать не более двух часов.) И в этот самый момент погодные условия ухудшились.

Помимо башни контрольно-диспетчерского пункта, база Эллсуорт располагала также работающей радиолокационной станцией ПВО, которая часто помогала в наведении самолетов. Сейчас, однако, обе станции захлебывались, поскольку целая эскадрилья должна была приземляться в плохих метеоусловиях. Я инстинктивно убрал газ до минимума, чтобы сберечь топливо, нарезая круги в небе, и сумел благополучно сесть на последних его парах через час и 55 минут после взлета. Одному пилоту, однако, пришлось катапультироваться. Я, к сожалению, не помню имени бедняги. Он покинул нас вскоре после ночной тревоги, оказавшись на острие гнева Биг-Реда и получив перевод в какое-то еще более северное и холодное место.

Ни на секунду я не задумался о мудрости решения Биг-Реда поднять нас всех в воздух одновременно в таких условиях. Я слишком радовался полетам и не сомневался: летные происшествия случаются только с другими людьми. Но потом, возвращаясь к этой истории, я увидел параллели с тем днем на Сан-Маркосе, когда мне повезло выжить в столкновении в воздухе. И вот опять погода мешала нам летать, и наши командиры и руководители так жаждали добыть летные часы¹, что проигнорировали здравый смысл.

¹ Не налетав за месяц определенное количество часов, пилот не получал летной надбавки.

Поскольку в эту первую зиму и весну все трое — Фей, Харриетт Айзли и Ханни Уэст — были беременны, перед ними встал общий вопрос: где наблюдаться. Хотя база Эллсорт активно расширялась, ее обеспечивающие службы оставались примитивными, медицинские возможности — тоже. К местному акушеру ВВС давно уже выстроилась длинная очередь, так что Фей и остальным приходилось ездить в городок Иглу в Южной Дакоте, к тамошнему военному врачу на базе вооружений Армии. Наконец, 2 июля 1954 г. родилась наша дочь Дионна, а принимал ее психиатр ВВС в казарме базы Эллсорт, переоборудованной под госпиталь. С потолка свисали простыни, разделявшие помещение на «палаты».

В Советском Союзе, родном доме тех самых Ту-4, которые я готовился перехватывать, Алексей Леонов был курсантом авиационной школы в Кременчуге, на Украине. Советских курсантов, в большинстве своем восемнадцати- или девятнадцатилетних, не подпускали к самолетам в течение года с лишним. Сначала они должны были пройти в объеме колледжа курсы математики, инженерного дела и аэродинамики, а также литературы и, что самое важное, политики и военной истории. Первый полет Алексея на двухместном поршневом Як-18А состоялся лишь в январе 1955 года, а первый самостоятельный вылет он совершил 10 мая.

Возможности авиашколы в Кременчуге были ограниченными¹. Курсанты не могли совершать ночные полеты и летать по приборам, поэтому Алексей перешел для промежуточного обучения в Чугуевское военное авиационное училище летчиков, расположенное вблизи Харькова.

¹ Что отражалось и в ее названии: 10-я военная авиационная школа первоначального обучения летчиков.

В Чугуеве Алексей научился летать на поршневом Як-11 и затем перешел на реактивную технику, освоив МиГ-15. Ему предстояло выпуститься весной 1957 года.

Моя двухлетняя служба в Рэпид-Сити подходила к концу. Выбирая следующее место назначения, я попросил направить меня в Германию, поскольку полеты вдоль «железного занавеса» были самыми близкими к бою из всего, что мне удалось найти. Приказ пришел сразу после Дня благодарения, в начале декабря 1955 г. Мне предстояло перейти в 496-ю истребительную эскадрилью на авиабазе Ландштул. Желая отметить это событие, я купил новый двухдверный «олдсмобиль-купе», посадил в него Фей и годовалую Дионну и направился в Нью-Йорк. Мы планировали встретиться с Хэнком и Ханни Уэст, которым также предстояла дорога за океан, на авиабазу Уилус в Триполи, в Ливии.

Военные приняли к перевозке новый «олдсмобиль» и наш небольшой набор мебели — один из бонусов службы за океаном — а мы поднялись на борт корабля «Роуз» в морском порту Бруклина и вышли курсом на Бремерхафен. Из Бремерхафена мы поездом доехали до Ландштула, находящегося вблизи Кайзерслаутерна в Платинате. Следующим крупным городом был уже Франкфурт, до него было около 100 км на северо-восток. Граница с Восточной Германией, то есть с советскими солдатами, танками и истребителями, а также ядерными ракетами малой дальности, проходила менее чем в 160 км к востоку. По обе стороны «Железного занавеса» располагались многочисленные базы, тысячи тонн военных материалов, и все это в готовности к полету на другую сторону сразу после приказа. Никто не сомневался: следующей мировой войне предстоит начаться здесь. Ходила шутка о том, что в Западной Германии расстояния между городами и базами измеряются не в километрах, а в килотоннах.

Ландштул представлял собой бывшую базу Люфтваффе, расположенную через шоссе от штаба 12-й воздушной армии в Рамштайне. Я едва успел заселить Фей и Дионну в армейский городок на окраине Кайзерслаутерна, как меня направили в Ливию. 496-я эскадрилья под командованием подполковника Хоубека временно несла дежурство на артиллерийском полигоне базы Уилус, куда прилетали все части ВВС США в Европе для ракетных и пушечных стрельб.

Остальная часть эскадрильи — и самолеты, и личный состав — недавно прибыла в Германию с авиабазы Хэмилтон в Калифорнии. Я оказался новичком в их группе. Впрочем, благодаря двум годам на Эллсуорте я провел больше времени в F-86D, чем любой из них, и это помогло мне легко войти в строй. Неплохо у меня получалась и стрельба ракетами — я сумел пройти отбор в команду 86-го истребительного крыла для общеевропейских соревнований. Части ВВС США провели шесть недель, такая мишени над Средиземным морем и обстреливая их, чтобы узнать, кто наберет максимальное число баллов. Наша 86-я вышла в финал против одной из частей из Англии и заняла второе место с небольшим разрывом.

Фей и мне понравилось жить в Германии. Марка тогда шла по 4.20 за доллар, так что американцам жизнь обходилась дешево. Стрижка стоила 25 центов, и столько же мы платили за галлон¹ бензина. Бутылка кока-колы или пива «Лёвенбрау» продавалась за 10 центов. Мы экономили деньги и использовали их на покупку хорошей мебели — впервые за годы семейной жизни. Особенно хорошо стало, когда мы переехали из армейского городка в Фогельвехе в более просторное жилье на базе Рамштайн, через дорогу.

¹ Американский галлон равен 3.785 литра.

Наличие трех эскадрилий F-86D в Ландштуле делало базу лакомой целью для советских сил неподалеку, поэтому планировалось нас рассредоточить: одну из эскадрилий нашего крыла, 525-ю, перевели в Битбург, а моя 496-я должна была передислоцироваться в Пфальцбург во Франции. Однако в октябре 1956 года вспыхнула антикоммунистическая революция в Венгрии. Советские танки и самолеты подавляли сопротивление, и все части США и НАТО в Европе находились на круглосуточном дежурстве. За одну ночь, так мне кажется, 496-ю перевели на авиабазу Хан в 65 км северо-западнее Рамштайна. Оттуда недавно передислоцировали во Францию 50-е тактическое истребительное крыло. Зная, что им предстоит жить в глуши и в грязи на вновь построенной базе, те забрали с Хана все полезное с собой. Не осталось даже телефонов. Нам пришлось подвезти мобильные электрогенераторы, чтобы иметь хотя бы свет.

На базе Хан не только жить было некомфортно: условия для полетов тоже были отвратительные. В то время самыми ужасными метеоусловиями в Штатах в смысле количества дней в году, когда приходится летать по приборам, славился Питсбург в Пенсильвании. В то же время в Питсбурге число таких дней было меньше, чем у лучшей из американских баз в Германии. Что же касается Хана, то у нее было наибольшее количество таких дней во всей Европе. Она располагалась выше других над уровнем моря, и облачность, висевшая на высоте 150–180 метров в Ландштуле или Рамштайне, оказывалась на 60–90 метрах в Хане. Приходилось взлетать в этот суп и лететь не видя земли вплоть до последних секунд захода по приборам. За шесть недель, проведенных там, я ни разу не садился по визуальному заходу. Многим пилотам такой способ летать не нравился, но меня он устраивал. Я уже успел набрать достаточно часов слепого полета, чтобы приобрести прочную уверенность в своих силах.

Но уверенность уверенностью, а в конце 1956 и начале 1957 года я подумывал об увольнении из ВВС. Я любил летать, но в то же время я видел, что мои однокурсники по Аннаполису, оставшиеся во флоте, уже получили звание лейтенанта¹ — точно по графику, через три года после выпуска. У меня же прошло четыре с лишним года после академии, а я по-прежнему носил одну серебряную шпалу². Многие выпускники Академии выбрали службу в ВВС, поскольку там представлялось больше возможностей для продвижения. Однако в ходе Корейской войны на действительную службу вернулось много летчиков резерва всех видов и воздушной Национальной гвардии, и некоторые из них так и остались в старших званиях, перекрывая дорогу младшим офицерам вроде меня.

Мой приятель по 54-й эскадрилье в Эллсворте, капитан Уильям Норрис по прозвищу Норки как-то обсуждал со мной перспективу ухода в гражданскую авиацию — чем не способ продолжать летать. Я был обязан отслужить только два года после выпуска из Аннаполиса и еще два года с учетом летной подготовки. Следовательно, я мог спокойно уволиться в 1957 году. Однажды вечером я сел и начал сочинять письма в авиакомпании American Airlines и TWA, однако вскоре передумал. В Европе появились самолеты F-100 — первые в так называемой «сотой серии». А я видел, что за ними идут F-101, F-102 и особенно горячая штучка — совершенно новый F-104 от Lockheed. Если я уйду на гражданку, то мне придется летать на аналогах транспортных самолетов и навсегда распрощаться с истребителями и их потрясающими возможностями. Я разорвал начатые письма, и капитаном

¹ Лейтенант флота США соответствует капитану ВВС.

² Второй лейтенант носит по одной золотистой «шпале» на погонах, первый лейтенант — по одной серебряной, капитан — по две серебряных.

стал лишь в начале 1958 года. Норрис тоже остался служить в ВВС и в конце концов вырос до генерал-лейтенанта.

Зимой и весной 1957 года Фей опять ходила беременной. На базе Хан медицинские службы и обеспечение были лучше, чем на Элсуорте, и 27 августа 1957 года у нас родилась вторая дочь. Мы хотели дать девочке немецкое имя в честь страны ее рождения. Наша няня подсказала имя Карин — немецкий вариант американского Карен.

Как-то раз вскоре после рождения Карин меня подняли по тревоге на перехват очередного МиГа. Стояла необычная для конца лета в Германии хорошая погода. Я возглавлял пару, а первый лейтенант Джон Хоуард шел у меня ведомым. Мы направились от Хана на северо-восток на полном форсаже. Диспетчер приказал нам: «Занять эшелон пять-ноль». Подняться на 50 тысяч футов¹, то есть более чем на 15 километров? Наш F-86D весил довольно много; мы, наверное, могли бы подняться до такой высоты, только сбросив пустые подвесные топливные баки. Я запросил разрешение сделать это, но не получил его. Начальство не хотело, чтобы два алюминиевых бака упали на голову кому-нибудь из германских граждан.

Замечательно, тогда мне оставалось лишь доложить: «Мы не можем туда подняться». Мы с трудом дополнили до 46 тысяч, то есть до 14 км, причем при подъеме у наших 86-х начинался отрыв потока, мы были на грани сваливания. Мы снизились до 43 или 44 тысяч футов и начали процесс заново. Мы расходовали топливо со страшной скоростью, но все еще не знали, кого должны будем перехватить. Диспетчер приказал нам перейти в полет по кругу.

¹ 1 фут = 0.3048 м.

Тут-то я и увидел приближающуюся ко мне странную фигуру — четыре инверсионных следа со стороны Восточной зоны. Один из них вдруг стал забирать кверху, но через несколько мгновений пошел вниз, примерно как мы, но на значительно большей высоте. Затем то же самое проделал другой — подъем до сваливания и медленное снижение. Мы с Джоном барахтались на 45–46 тысячах футов, а эти советские истребители поднимались до 52 или 53 тысяч!

Я не имел представления о том, что происходит, пока не увидел отблеск солнца на небольшом пятнышке намного выше нас. Это был самолет-шпион U-2, идущий на запад, прочь из Восточной зоны, а МиГи пытались достать его и сбить, но безуспешно. В конечном итоге они сдались и повернули назад. То же самое сделали и мы с Джоном.

В то время U-2 стартовали из Висбадена, а затем еще год или около того летали из Гибелштадта. Конечно, официально я не имел никакого представления об этой засекреченной программе. Но когда сталкиваешься с бывшим пилотом ВВС, работающим на какую-то совершенно секретную организацию, не нужно семи пядей во лбу, чтобы догадаться: он осуществляет разведку за «железным занавесом».

Я слышал также о Международном геофизическом годе и о планах Америки запустить на орбиту маленький искусственный спутник по имени «Авангард», но, весь погруженный в самолеты, не придавал этому особого значения. Внезапно появилось сообщение о том, что Советы испытали межконтинентальную баллистическую ракету, а затем отправили на орбиту собственный спутник... Утром 4 октября 1957 года¹ мы проснулись и узнали про Спутник в космосе. Новость повергла нас в шок. Что же дальше? Ядерные бомбы с орбиты? Полет к Луне?

¹ Утром 5 октября — Спутник был запущен поздно вечером 4-го.

В офицерском клубе мы провели немало времени, гадая о том, насколько отстала Америка и как мы могли бы догнать соперника.

В 496-й эскадрилье я числился на двух должностях. Вторая называлась «помощник офицера по ремонту» — им был капитан Джордж Хохштеттлер, пилот Р-38 в годы Второй мировой войны. Я облетывал самолеты эскадрильи, которые возвращались в строй после ремонта, и давал заключение о безопасности их эксплуатации. Эта работа в сочетании с желанием летать на самых новых и быстрых реактивных машинах привела меня в 1958 г., в конце срока службы в Германии, к подаче заявления в Школу летчиков-испытателей ВВС США.

Хохштеттлер, который дал мне хорошую характеристику как офицеру, написал рекомендацию. То же самое сделали полковник Хоубек и майор Джек Рокуэлл, оперативный офицер штаба эскадрильи. Но невзирая на все заключения, мой рапорт, похоже, ушел в никуда. Проходили дни и недели — и никакого ответа! Я подумал, не случилось ли с ним что-нибудь по дороге. Наконец я просто сел на телефон, вызвонил отдел личного состава в европейском штабе ВВС США в Висбадене и обнаружил, что чертов рапорт еще не передан в Штаты и лежит у них. Офицер-кадровик принес извинения: его просто завалили делами. Кажется, я вежливо, но очень твердо попросил его отослать рапорт сейчас же. Он выполнил мою просьбу, и в июне 1958 года я узнал о своем назначении в Школу летчиков-испытателей и экспериментаторов на авиабазе Эдвардс в Калифорнии в качестве обучаемого в группе 58-С.

Но сначала следовало покончить с Mark VI.

Королевские Канадские ВВС имели эскадрилью истребителей через границу от нас, во Франции, на берегу Мозеля. Я познакомился с пилотами и наслушался их хвастовства относительно силы истребителя Mark VI.

По сути это был F-86, но облегченный до 6000 кг по сравнению с 9500 кг у F-86D, на котором я привык летать, и оснащенный двигателем с большей тягой, чем у нас. Имея на треть меньший вес и большую тягу, Mark VI представлял собой горячую штучку. У него была такая низкая нагрузка на крыло, что он был способен сделать бочку на высоте 48 тысяч футов, куда F-86D мог забраться лишь с трудом даже без подвесных баков.

Я упросил канадцев позволить мне полетать на Mark VI и записал на свой счет десять часов на нем. В один из последних дней в Германии я пошел на Mark VI к Хану и, самым лучшим образом имитируя канадский акцент, запросил разрешение провести проверку компаса, то есть убедиться в правильности его показаний путем пролета над осью полосы. Получив разрешение, я снизился до 15 метров над грунтом и пронесся над полосой на 960 км/час, а затем поставил Mark VI на хвост и покачал туда-сюда элеронами. Это был мой способ сказать «Auf wiedersehen!»

Глава 4

Выше и быстрее

Я прибыл на авиабазу Эдвардс воскресным утром в сентябре 1958 года, пилотируя свой новый оранжевый «фольксваген-жук» по дороге Барстоу — Бейкерсфилд, где на много миль от Борона на запад нет ни единого изгиба. Передо мною поднимались те же самые пурпурные горы, что и в 1946 году, когда я проезжал здесь по дороге в лесной заказник Туоламан на летнюю практику. Дно сухого озера в пустыне простиралось слева от меня на многие мили.

Я ехал по новой трассе I-40 — ее еще прокладывали поверх старой дороги № 66, которая шла от самого Уэзерфорда. Фей и девочек я оставил у родителей жены, Шумейкеров, которые жили теперь в небольшом городке Томас в Оклахоме. На базе Эдвардс для моей семьи никакого жилья пока не было. Когда я свернул на юг в сторону базы и взобрался на низкие холмы, откуда открывался великолепный вид на сухое озеро Роджерс, я почувствовал, что не просто прибыл к пункту назначения, но нахожусь на пороге настоящих приключений. Только увидеть знаменитое сухое озеро с этой точки уже означало испытать волнение.

Конечно, я следил за подвигами знаменитых летчиков-испытателей. Невозможно было быть истребителем ВВС

и не знать о Чаке Йегере, Фрэнке Эвересте по прозвищу Пит или об Айвене Кинчлоу, не слышать о преодолении звукового барьера, о достижении скорости в два Маха¹, о подъемах на высоту в 100 тысяч футов и более на экзотических самолетах серии X. Замечательная, но и опасная работа: Кинчлоу погиб на F-104 всего за несколько недель до моего приезда. Впрочем, это не могло меня остановить. Я жаждал научиться летать на самолете серии X. Ну а если не получится, то и F-104 сойдет.

В группу 58-С Школы летчиков-испытателей и экспериментаторов входило 16 обучаемых, среди которых были преподаватель из Вест-Пойнта Харви Проссер и Джек Крейги, только что получивший степень магистра по авиационной технике в Принстонском университете. Других — Джо Гатри, Чарли Куйка, Пита Найта, Расса Роджерса — я поначалу побаивался. В следующие двадцать лет наши пути неоднократно пересекались в космической программе, в ВВС и Пентагоне.

Программа обучения состояла из двух шестнадцатинедельных курсов, из которых один был посвящен летным характеристикам, а второй — стабильности и управляемости. Гарри Спиллерс и Джеймс Кинг были инструкторами по летным характеристикам, а Дик Джейкобсен и Ральф Мэтсон вели второй курс. Оперативным офицером значился майор Дик Латроп, а возглавлял Школу подполковник Херб Леонхардт.

Я въехал в общежитие для несемейных офицеров, готовый посвятить каждый час бодрствования достижению наивысших результатов в обучении. В общежитии я встретился с Эдом Гивенсом, тоже выпускником Аннаполиса 1952 года. Он как раз заканчивал обучение по кур-

¹ Один Мах соответствует скорости звука в воздухе при текущих значениях давления и температуры.

су стабильности и управляемости, чтобы после выпуска стать инструктором. Я лишь немного знал Эда по Аннаполису, но из нашего выпуска нас здесь было только двое, так что мы подружились. Мы часто вместе обедали и выпивали, и я забрасывал Эда вопросами о Школе.

По утрам мы летали, а после обеда занимались в классе. На каждом столе имелись электромеханический калькулятор фирмы Monroe и логарифмическая линейка. Всякий утренний вылет порождал кучу данных — заметки от руки, пленки кинокамер, записи осциллографов и прочих инструментов. От нас требовалось свести полученные данные в краткий отчет и передать его инструкторам, а по пятницам мы сдавали зачет. Мне пришлось работать как никогда в жизни, уделяя особенное внимание академическим дисциплинам. После выпуска из Аннаполиса я почти не касался математики, а тут мне пришлось соревноваться с обладателями магистерских степеней.

Впрочем, в той части, что касалась ручки управления и педали поворота, я чувствовал себя очень уверенно и комфортно. С точным пилотированием, когда нужно держать воздушную скорость у определенной отметки, как бы ни болтало самолет, я справлялся отлично и еще научился организации задач при испытательном полете. Обычно я вставал еще до пяти утра, выезжал на стоянку и поднимался в воздух, пока над пустыней было спокойно и чисто — самое лучшее время. К полудню уже начался ветер — холодный воздух спускался с гор Сьерра-Невады, а горячий — поднимался над дном сухого озера. Начиналась настоящая пылевая буря, и над крышами зданий несло песок, гальку и легкие камешки. Однако следующим утром опять воцарялось спокойствие.

Несмотря на все трудности, я не только выжил, но и преуспевал. Я научился думать о среднестатистическом летчике и о том, как сделать для него безопасным

полет на сложном самолете. Я также научился объективности. Обычно летчик влюбляется в машину, на которой летает, и не замечает ее недостатков. Этой ловушки летчик-испытатель должен избегать.

В октябре улучшилось и семейное положение — наконец-то приехали Фей и девочки, а из Германии пришли наши пожитки. Мы перебрались в оштукатуренный дом с плоской крышей возле начальной школы базы Эдвардс.

При выпуске в мае 1959 года я оказался первым в группе 58-С, с трудом опередив Джека Крейги, и получил приз А. Б. Хонтса за лучшее сочетание летных и академических успехов. На выпуске произнес речь отставной генерал-лейтенант, первый американский военный пилот, который полетел на реактивном самолете в октябре 1942 года, а позднее служил заместителем начальника штаба ВВС по исследованиям и разработкам. Этот джентльмен, Лоуренс «Билл» Крейги, был отцом Джека Крейги.

Будучи обладателем приза Хонтса, я полагал, что буду иметь свободу выбора дальнейшей летной работы и написал свои желания по приоритету. На первом месте, разумеется, стояли профессиональные летные испытания. На втором — должность инструктора в Школе летчиков-испытателей. Третий вариант — переход на авиабазу Дель-Рио и обучение на пилота U-2. (Программа U-2 еще оставалась засекреченной, но я видел этот высотный разведчик в Германии, а недавно — на Северной базе в Эдвардсе.) Однако полковник Леонхардт убедил меня в том, что самое разумное — остаться в Школе инструктором, потому что на базе Эдвардс сейчас избыток летчиков-испытателей. «Все, кто сейчас пойдет на испытания истребителей, окажутся в конце очереди, — сказал он. — И все, что ты будешь делать в ближайшие два го-

да — это летать на сопровождение и возить фотографов». Но то же самое можно делать и в составе Школы, причем на намного большем количестве типов самолетов. Кроме того, инструктор вносит значительный вклад в общее дело. Вербовочный подход сработал, и я стал инструктором курса летных характеристик, а Джек Крейги — курса стабильности и управляемости.

На самом деле к тому моменту, как через несколько месяцев пришла группа 59-B, у меня стало еще больше обязанностей. Фил Нил, один из моих учеников в группе 59-A, тоже получил назначение инструктором по летным характеристикам, но, к несчастью, вскоре свалился с ангиной, которая перешла в стрептококковую инфекцию и оставила после себя шум в сердце. Нила отстранили от полетов по здоровью, и мне пришлось взять на себя его часть работы по обучению летным характеристикам. К этому времени Гарри Спиллерс получил перевод, и только мы с Джимом Кингом тянули теперь всю работу.

В период обучения я заметил, что наши учебники по летным характеристикам и по летным испытаниям устарели уже лет на десять. Я посетовал на это Леонхардту, и он ответил: ну да, надо бы их переписать. В итоге нескольких следующих месяцев я не только обучал летному мастерству, планировал все полеты и выполнял другие обязанности, помогая в демонстрации техники стабильного полета и управления, но и перерабатывал по вечерам два учебника по летным характеристикам. Некоторую помощь мне оказал Джим Кинг, переписавший одну главу. В итоге его записали в соавторы.

Мне нравилось учить, и у меня были отличные ученики. Тед Твинтинг из группы 59-A впоследствии стал начальником Летно-испытательного центра. В группу 59-C входили Джим МакДивитт и Эд Уайт, которые стали

астронавтами «Джемини». С двумя членами группы 60-С, Фрэнком Борманом и Майком Коллинзом, уже мне предстояло работать в космической программе. Более того, недолгое время мы втроем составляли экипаж «Аполлона».

Иногда у нас в Школе бывали гости, например, флотский лейтенант Чарлз «Пит» Конрад, занимавший аналогичную моей должность в Школе летчиков-испытателей ВМС в Патаксент-Ривер в Мэриленде. Я показал ему наши владения, покатал на одном из TF-102, и за несколько дней мы стали друзьями на всю жизнь. Пит рассказал мне, что в штате Школы летчиков-испытателей ВМС имеются гражданские инструкторы по академическим дисциплинам, которые «устраняют провисание» и обеспечивают непрерывность процесса в периоды, когда сменяются инструкторы-военнослужащие. Я счел идею отличной и обсудил ее с майором Диком Латропом, в июне 1959 года принявшим у Леонхардта командование Школой. «Да ну, мы должны справляться сами», — сказал он. Впрочем, он позволил мне действовать, и я уговорил Билла Швейкхарда из инженерного директората Летно-испытательного центра прийти в Школу летчиков-испытателей в качестве постоянного гражданского инструктора по академическим предметам.

Конечно, этим работа в Школе не исчерпывалась. Половина ее проходила в кабине самолета. У нас в Школе не было самых крутых машин на свете: птички по имени F-104 и F-100 жили у дальнего конца стоянки, в Управлении летных испытаний. На нашем конце имелись T-28 и T-33, а также одноместные F-86F. В большинстве случаев это были машины первых серий, все еще оснащенные первоначальной испытательной аппаратурой. У нас также имелись старые бомбардировщики B-57 с инструментами для отслеживания стабильности и управляемости. Позднее мы получили пару TF-102. Самолеты, хотя

и старые, представляли интерес для летчиков, тем более что мы поднимались в воздух почти пять дней в неделю и обучали маневрам, таким как сваливание и выход из штопора.

Пока я первый год работал инструктором в Школе летчиков-испытателей, лейтенант Алексей Леонов тоже получил продвижение по службе. В 1957 году он выпустился из Чугуевского училища с квалификацией пилота МиГ-15; он также стал членом КПСС — обязательное условие для любого офицера с амбициями в те дни. Его первое назначение было в 69-ю воздушную армию; она базировалась в Кременчуге, где он прошел основной курс летной подготовки. В Кременчуге Алексей летал на МиГ-15 и там же встретил Светлану Доценко, красивую молодую студентку. Он поженились 13 октября 1959 года, в день ее 19-летия.

Тогда же Алексей уже получил приказ о переводе в Группу советских войск в Германии — «работа мечты» для молодого советского летчика-истребителя. По существу это означало идти в бой. Леонову предстояло пилотировать тот самый тип МиГов, которые пытались перехватывать высотные американские разведчики U-2 и держали в страхе другие разведывательные самолеты, шныряющие вдоль периферии контролируемого Советами воздушного пространства.

Однако перед тем, как покинуть Кременчуг, в сентябре 1959 года, Алексей получил другой приказ — предстать перед выездной комиссией врачей советских ВВС во главе с подполковником Евгением Карповым. Они объезжали военные базы в европейской части России в поисках кандидатов для «специальной программы», которая, как в конечном итоге выяснилось, представляла собой пилотируемый полет в космос. Леонова это заинтересовало, требованиям он соответствовал и написал заявление.

Оно было одобрено и отправлено в Москву — как оказалось, вместе с заявлениями еще 340 летчиков.

Алексей и Светлана едва успели переехать в жилой городок советской воздушной армии в Альтенберге, к западу от Дрездена, как надо было спешить в Москву — в Центральный авиационный госпиталь, где Алексея в течение недели подвергли продолжительной серии обследований. Его признали годным, но отправили обратно в Германию, где Алексей продолжал летать и — ждал.

В феврале 1960 года его вызвали к командиру части, и тот объявил, что Леонов отобран для нового «специального» назначения. Он прибыл в Москву на Центральный аэродром на Ходынском поле и в понедельник 14 марта 1960 года стал одним из первых двадцати пилотов, принятых в советскую космическую программу¹.

Семь астронавтов «Меркурия» были отобраны с большой помпой и под бурные аплодисменты публики в апреле 1959 года, когда у меня заканчивалась учеба в Школе летчиков-испытателей. Я со стороны следил за новостями о программе «Меркурий», идея которой заключалась в следующем: посадить человека в головную часть ракеты «Атлас» и отправить его на орбиту. Для начала, программа «Меркурий» имела ограниченный масштаб: целью ее было выполнить пилотируемый орбитальный полет в 1961 или 1962 году. С моим ростом (183 см — выше верхнего предела для астронавтов «Меркурия») и с учетом того факта, что я еще не окончил Школу летчиков-испытателей, меня даже не стоило рассматривать в качестве кандидата. Ближе всего к программе я оказался в тот день, когда Дик Слейтон и Гордо Купер отмечали

¹ 14 марта начались занятия по программе подготовки к космическому полету со слушателями-космонавтами. К этому дню их было только 13 — еще семерых зачислили в отряд позже.

свое зачисление в астронавты в баре офицерского клуба базы Эдвардс.

Примерно тогда же ВВС США также приняли ориентацию на космические полеты. В октябре 1961 года Школу летчиков-испытателей и экспериментаторов переименовали в Школу пилотов для аэрокосмических исследований — на основании предложений Эда Гивенса, Билла Швейкхарда и Фрэнка Бормана о создании в ВВС курсов усовершенствования с упором на космос.

Группа из двадцати космонавтов была слишком велика для того, чтобы готовить всех для первого пилотируемого полета в космос. Поэтому 30 мая 1960 года, после всего нескольких недель подготовки в классах, большого количества физкультурных занятий и парашютной подготовки (космонавтам предстояло возвращаться на Землю после катапультирования из своего корабля!) шестерых из двадцати выбрали для углубленной и ускоренной подготовки¹.

Алексей не вошел в это число, и даже после того, как двое выпали из «ударной шестерки» за следующие восемь недель², его оставили в запасе. И не из-за нехватки лет-

¹ Автор следует версии Я. К. Голованова, которая не подтверждена документами. Дата 30 мая недостоверна — к этому дню в программе еще не было «узких мест», требующих сокращения числа тренируемых. Они выявились ближе к осени — малая пропускная способность тренажера «Востока» и невозможность изготовления в срок скафандров для всех слушателей-космонавтов. В 2011 г. были опубликованы служебно-политические характеристики на шестерых кандидатов в группу ускоренной подготовки — Быковского, Карташова, Николаева, Поповича, Гагарина и Титова — датированные 27 сентября 1960 г., причем Анатолий Карташов был зачислен в отряд космонавтов последним — 17 июня. Группа была окончательно сформирована приказом Главкома ВВС от 11 октября с заменой Карташова, отстраненного по медицинским показателям, на Григория Нелюбова.

² По версии Голованова, это были Валентин Варламов, получивший бытовую травму шеи, и Анатолий Карташов.

ного мастерства или академической неуспеваемости: он был просто слишком велик. Разработчики сферического спускаемого аппарата пилотируемого корабля знали, что космонавт должен будет катапультироваться в конце своего космического полета и приземлиться на личном парашюте. Они переживали, не столкнутся ли высокие космонавты с большими рисками при катапультировании сквозь люк¹. Поэтому Алексей и остальные продолжали тренировки, проводя часы и даже дни в различных испытательных камерах, а в это время без их активного участия выполнялись различные беспилотные испытательные полеты.

В сентябре команда космонавтов переехала в новый дом вблизи авиабазы Чкаловская, примерно в 40 километрах на северо-восток от Москвы, вблизи городка под названием Зеленый. В конечном итоге Зеленый переименовали в Звёздный городок².

Хотя Школа пилотов для аэрокосмических исследований владела большим количеством разнообразных самолетов, обычно это были старейшие из выживших машин данного типа. Нам требовалось что-то более современное, и в конечном итоге Командование систем ВВС США предоставило нам пять реактивных тренировочных самолетов Т-38 компании Northrop. Они тоже были из числа первых построенных, но по крайней мере оказались

¹ Действительно, в первую шестерку отобрали слушателей ростом от 165 до 171 см. Самым высоким, кстати, был Карташов, самыми низкими — Гагарин и Титов.

² На Чкаловской космонавты обитали около шести лет, с октября 1960 по апрель 1966 г., и уже тогда их место жительства неофициально называли Звёздным городком. В 1966 г. они переехали в современный поселок при Центре подготовки космонавтов, который сначала действительно получил имя Зелёный, но в октябре 1968 г. было официально утверждено уже существующее «народное» название — Звёздный городок.

новее всего остального, на чем мы летали. Поскольку я лоббировал их приобретение, я же и стал их ведущим испытателем от имени Школы.

В третий полет на Т-38 я взял с собой Билла Швейхарда, чтобы он познакомился с новой «птичкой». Мы легко поднялись с полосы 04, ушли в зону и продемонстрировали характеристики «38-го» и определенные вещи по части стабильности и управляемости. Заходя на посадку, я собирался сделать несколько касаний с последующим взлетом. Я уменьшил угол атаки, убрал газ, замедлился, выпустил шасси, опустил закрылки и встал в круг. Мы находились примерно на трети его, успев повернуть на 180° с курса по ветру на обратный для окончательного подхода, и тут внезапно услышали взрыв внутри нашей машины. И тут же самолет развернуло на 90° вправо по крену.

До этого у меня был крен 45° — я поворачивал, чтобы выйти на ось полосы. Услышав хлопок, я сразу вспомнил тот день в Сан-Маркосе, и сначала решил, что нас кто-то задел. Но теперь мы развернулись почти вверх ногами, так что я не мог тратить время на размышления о другом самолете. Я немедленно дал полный ход элеронам влево. Машина выпрямилась... и тут же вновь начала крениться, уходя за отметку 90° .

Одной из моих задач как инструктора в Школе было научить пилотов разворачиваться по крену с помощью руля направления. Для этого нужно снизить скорость, задрать нос вверх и затем утопить до предела левую педаль руля направления. Машина начнет разворачиваться влево, но благодаря углу скольжения пойдет также медленный разворот по крену. Обучаемые обычно находят этот маневр неприятным, потому что большая часть пилотов никогда не летала с большими углами рысканья и не осознает, насколько велика эта аэродинамическая поверхность — вертикальный стабилизатор, он же руль

направления. У современных реактивных машин нет вращательного момента, который у старых поршневых самолетов создавал вращающийся винт. Поэтому пилоты используют педали направления лишь на рулежке или при посадке с боковым ветром.

Когда Т-38 начал отклоняться по рысканью, я врубил форсаж, чтобы набрать хоть какую-то скорость. Мы просвистели поперек полосы под углом 90° на высоте нескольких сот футов над землей. Я удерживал в полностью отклоненном положении влево руль направления и элероны и шел на форсаже. По мере набора скорости я смог ослабить усилие на руле и элеронах в достаточной степени, чтобы заметить: указатель угла закрылков в левой части кабины просто крутится и ничего не показывает. Я убрал шасси, и это позволило мне еще немного снять усилие со стабилизатора. Теперь машина шла устойчиво с небольшим усилием влево на штурвале и со смотрящим немного влево стабилизатором.

Позади меня Билл Швейкхард лихорадочно скреб когтями между ног, пытаясь отыскать D-образную ручку катапультирования там же, где она находится на F-104. К счастью для него, ее там не было: на Т-38 для покидания машины требовалось поднять подлокотник кресла и вдавить кнопку. Поскольку мы находились на малой высоте и почти вниз головой, при катапультировании он бы вылетел прямо в землю и погиб.

Теперь я смог выключить форсаж и, выглянув наружу, увидел, что левый закрылок находится в нижнем положении, а правый просто болтается по ветру. Набрав скорость, я постепенно поднял левый закрылок. Имея их теперь в одинаковом положении, я понял, что смогу благополучно сесть, пусть и без закрылков, на повышенной скорости. Я довел скорость до 555 км/час, развернулся, подошел к полосе, выпустил шасси, сбросил скорость, коснулся и покатился по ней, не столкнувшись с новыми

проблемами. Я посмотрел на правый закрылок — он медленно опускался сам по мере снижения скорости.

Мы зарулили к Школе летчиков-испытателей и подняли фонарь кабины. Вылезая, я сказал Швейкхарду: «Думаю, я задел другой самолет». Однако старший механик, который осмотрел наш Т-38, когда тот остановился, сказал мне: «У вашей машины большая дыра в брюхе». И точно, там, вблизи осевой линии, зияла зазубренная дыра примерно 15 сантиметров в диаметре.

Закрылки Т-38 приводились в действие электроприводом. При заходе требовалось опустить тумблер закрылков вниз и оставить его в *нижнем* положении. Впрочем, нет, затем поднять его *вверх* в нейтральное положение. Каждый самолет, оснащенный закрылками, имел механизм управления, связывающий левый и правый закрылок, не позволяя им двигаться асимметрично. Связь обеспечивала коробка приводов, известная как Н-привод. Органы управления закрылками имели ограничители и должны были выключаться, достигнув надлежащего положения. Когда я опустил закрылки, левый остановился там, где надо, и его привод выключился. У правого же ограничитель не сработал, и мотор привода продолжал тянуть его, пока не разломал механизм надвое. После этого привод закрылка взорвался, и коробка Н-привода тоже взорвалась, проделав дырку в днище фюзеляжа. Если бы я врезался в землю, комиссия сказала бы: «Ну, этот тупой убудок потерял скорость и зашел слишком низко».

Нелли Нелсон, летчик-испытатель, работающий с Т-38 в Управлении испытаний, поднял оснащенную измерительной аппаратурой машину в полет с одним заблокированным закрылком. Когда он попытался воспроизвести условия, в которых оказался я, то есть летя с указанной скоростью выдал команду опустить закрылки в соответствии с инструкцией, он тоже потерял контроль над ма-

шиной. В результате инженеры подняли рекомендуемую скорость для полета по кругу и начала последнего этапа захода на посадку, а также переделали концевые выключатели закрылков и изменили соответствующие процедуры. Я же получил премию за спасение самолета.

Передовой шестерке космонавтов — Быковскому, Гагарину, Нелюбову, Николаеву, Поповичу и Титову — было приказано сдать заключительные экзамены по кораблю «Восток» в период с 17 по 19 января 1961 года. Генерал Николай Каманин изучил результаты экзаменов, а также личные характеристики и рекомендации. На их основании он выбрал трех лучших кандидатов на место первого советского человека в космосе: Юрий Гагарин, Герман Титов и Григорий Нелюбов.

9 марта 1961 года с Байконура был запущен усовершенствованный вариант космического корабля «Восток», на борту которого находились собака Чернушка и манекен. Все сработало хорошо.

Однако 23 марта команду космонавтов постигла трагедия. У Валентина Бондаренко, самого молодого из 20 слушателей, шел десятый из пятнадцати дней эксперимента — имитации полета в Институте авиационной и космической медицины в Москве, в камере, заполненной чистым кислородом. Начался пожар, и когда врачам и техникам удалось открыть дверь и вытащить Бондаренко, он уже так сильно обгорел, что умер через несколько часов.

Остальным космонавтам сообщили о смерти Бондаренко, но график пусков и давление космической гонки не оставляли места для скорби. Алексей и «ударная шестерка» уже находились на Байконуре: они впервые смогли увидеть место старта и ракету-носитель. 25 марта еще один «Восток» успешно вышел на орбиту, неся собачку Звездочку.

На базе Эдвардс мы почти ничего не знали о космической программе СССР. Телевидение и газеты сообщали о советских успехах, но никто из нас, не входящих в разведывательное сообщество, не знал о неудачах, особенно о происшествии с Бондаренко. А потом настало 12 апреля, и мы слышали, что Советы запустили майора Юрия Гагарина на орбиту. Я считал, что у нас дела идут хорошо, но меня беспокоило, что у Советов они идут лучше.

5 мая 1961 года, когда Ал Шепард совершил свой полет на «Меркурии», мы с Фей гостили на авиабазе Хэмптон к северу от Сан-Франциско у Джорджа и Бетти Хохштеттлеров. Джордж, теперь уже майор, был моим боссом по части ремонта в Германии и дал мне рекомендацию в Школу летчиков-испытателей. Мы сидели перед телевизором, переживая все отсрочки и задержки, пока наконец «Редстоун» не стартовал. Однако напрямую меня это пока еще не касалось.

Тремя неделями позже президент Кеннеди произнес в Конгрессе речь и обязался от имени США отправить человека на Луну и благополучно вернуть его на Землю — и этот подвиг требовалось совершить до конца десятилетия. Я, конечно, знал, что Кеннеди нуждался в ярком заявлении, способном поднять людям настроение после известий о полете Гагарина и нашей неудаче в Заливе Свиной. Да и недавняя встреча в верхах с Хрущевым тоже дорого обошлась новому президенту¹. И вот новая инициатива — и общенациональная цель. Полететь на Луну? Это было бы здорово. «Аполлон» уже не был бы маленьким одноместным кораблем, который лишь несколько часов летает вокруг Земли. Начиналась большая программа. Идея уже всерьез занимала меня,

¹ В действительности встреча состоялась уже после речи Кеннеди, 4 июня 1961 г.

и я в первый раз проявил интерес к тому, чтобы перейти в космическую программу. Однако NASA не набирало новых астронавтов.

К этому времени я провел на Эдвардсе уже три года — год как обучаемый и два в качестве инструктора. В 1962 году мне предстояла смена места службы. Я мог бы, например, вернуться к учебе и получить магистерскую степень в области техники. Как-то раз я пожаловался капитану Фрэнку Кавано, одному из моих учеников, что в ВВС много отличных технических специалистов, но мало-вато хороших менеджеров. «А почему бы тебе не пойти в Школу бизнеса в Гарварде?» — спросил Кавано. Сам он был из Бостона и знал: Гарвард принимает магистрантов из ВВС. «Ты не просто получишь степень магистра делового администрирования, — сказал Кавано, — она будет полезна для военной карьеры и поможет тебе после выхода в отставку».

Новая идея мне понравилась, и я позвонил в отдел кадров Технологического института ВВС США, где моим собеседником оказался старинный приятель и однокурсник из учебного батальона в Аннаполисе, капитан Майк Соррентино. Действительно, ВВС направляли ежегодно двух-трех человек учиться в Школу бизнеса Гарвардского университета, так что я подал рапорт установленным порядком, сдал вступительные экзамены и был уведомлен о зачислении.

Однако в апреле 1962 года я узнал, что NASA открывает набор в новую группу астронавтов для программ «Джемини» и «Аполлон». Будучи выпускником Школы летчиков-испытателей, я теперь соответствовал всем требованиям по опыту, налету и возрасту. А решающим моментом для меня стало то, что они подняли предел по росту со 180 до 183 см. Я направил заявление и туда, прошел внутреннюю мандатную комиссию ВВС и с вме-

сте дюжиной других пилотов с базы Эдвардс и из других мест получил вызов в Вашингтон на собеседование в конце мая. Это оказалась «школа хороших манер» BBC — нам надавали советов о том, как мы должны одеваться, говорить и держать себя, имея дело с NASA. Однако собеседование запомнилось мне другим: многие из нас постоянно пытались улизнуть в соседнюю комнату — там по телевизору показывали, как Скотт Карпенгер совершает второй орбитальный полет на «Меркурии». Было 24 мая 1962 года.

После проверки на обаятельность прошедших в финал кандидатов в астронавты направили на авиабазу Брукс в Сан-Антонио для серии медицинских обследований. Я прибыл туда 9 июля. В свое время доктора переборщили с кандидатами для программы «Меркурий», подвергнув их всем видам бессмысленных и ненужных процедур и уколов — просто потому, что могли себе это позволить. Сами же астронавты «Меркурия» затем призвали NASA укоротить и упростить программу медицинских испытаний. Конечно, у нас брали кровь и снимали ЭКГ, но на центрифуге, к примеру, нас не гоняли. (Мы и без того регулярно подвергались перегрузкам на самолетах с высокими характеристиками.) Как оказалось, для полета в космос не нужно обладать таким уж «космическим» здоровьем.

И все же мы невольно послужили подопытными в разнообразных исследованиях. Например, нужно было смотреть в окуляр долго-долго, пока не увидишь внезапную вспышку света. Оказалось, один капитан хотел узнать, как глаза летчиков адаптируются к вспышке ядерного взрыва! Этого было недостаточно, чтобы нанести неустранимое повреждение глазу — по крайней мере я так думаю — но несколько минут после теста ты видеть не мог. Ни малейшего отношения к космическому полету это, разумеется, не имело.

Я прошел медицинское обследование в Бруксе и оказался одним из кандидатов, приглашенных на личное собеседование в Хьюстоне в августе.

Хотя я и был убежден, что имею хорошие шансы пройти отбор в NASA, мне следовало действовать исходя из предположения, что я поеду учиться в Гарвард. Мой срок службы на базе Эдвардс официально закончился в июле, через несколько недель после обследования на базе Брукс. К 1 августа Фей, наши девочки и я отправили свои пожитки в Массачусетс, сели в новый желтый «шевроле» и не спеша поехали на восток. Занятия в Гарварде должны были начаться 10 сентября. Мы планировали остановиться на пару недель в Оклахоме и пообщаться с родителями.

Оттуда я предпринял вылазку в Хьюстон на неделю дополнительных испытаний и собеседований. Было жарко и влажно — типичная погода для Хьюстона в августе, и меня поселили в общежитии авиабазы Эллингтон в одну комнату с гражданским летчиком-испытателем Джеком Свайгертом. К этому моменту нас осталось 32 человека, в том числе мои приятели с базы Эдвардс — Фрэнк Борман, Майк Коллинз, Грег Нойбек, Эд Уайт, а также несколько знакомых лиц из ВМС, таких как Пит Конрад, Джон Янг и Джим Ловелл, мой однокурсник по Аннаполису.

Нас подвергли очередной серии медицинских тестов и психиатрическому обследованию. Его вел летный врач ВМС по имени Роберт Воас, занятый в подготовке астронавтов со времен отбора на «Меркурий». Главным же событием стало часовое обсуждение технических вопросов на базе Эллингтон с Уолтом Уильямсом, Диком Слейтоном¹, Алом Шепардом и Уорреном Нортон. Мы поговорили о моем летном опыте, причем особое внимание уделили инциденту с Т-38 в Школе летчиков-испытателей.

¹ Координатор деятельности астронавтов.

После вечернего приема, где все кандидаты могли пообщаться с такими людьми, как Роберт Гилрут, глава нового Центра пилотируемых космических кораблей, и несколькими астронавтами первого набора, я вернулся в Оклахому, забрал семью и продолжил путь на восток. Мы сделали остановку на авиабазе Райт-Паттерсон в штате Огайо и провели два вечера с одним из моих бывших учеников Харли Джонсоном и его женой Дори. Харли служил в моей роте в Аннаполисе, будучи на курс младше. Мы также повидались с Эдом и Патрисией Уайтами и обсудили наши шансы на зачисление в астронавты.

Мы приехали в Бостон поздно вечером и вчетвером — Фей, девочки и я — заселились во временную гостиницу на авиабазе Хэнском. На следующий день мы переехали в двухэтажную квартиру, которую я снял в Уотертауне. Наши вещи прибыли вскоре после этого, но я удивил бригадира грузчиков, велев ему ничего не распаковывать. «Только самое насущное, — сказал я. — Возможно, нам придется уехать». То же самое я сказал владельцу квартиры, а также Дину Бейкеру, главе Школы бизнеса. Все отнеслись к моему положению с пониманием.

Так или иначе, я поступил в Гарвардскую школу бизнеса и получил в качестве наставника д-ра Ричарда Чэпина. Я даже три дня ходил на занятия и успел разобрать семь кейсов. Поздним вечером 14 сентября я сидел дома, когда в дверь постучал один из моих новых соседей.

«Вам звонят», — сказал он. (Мы не успели установить себе телефон, и поэтому я дал NASA номер соседа.)

Звонил Дик Слейтон. «Вас еще интересует отряд астронавтов?»

«Да, сэр!»

«Отлично, Вы отобраны. Приезжайте сюда 16-го».

Я вернулся в квартиру, и все ясно читалось на моем лице. Я становлюсь астронавтом!

Магистрантом Гарварда я пробыл ровно три дня.

Глава 5

ХЬЮСТОН

«Простите, вы не из Ассоциации розничных торговцев Южного Техаса?»

Два удивленных, но знакомых лица повернулись ко мне, а затем заржали. Пит Конрад, мой флотский эквивалент с Пакс-Ривер, и Джон Янг, мой старинный товарищ по службе на «Миссури», сидели за столом в фойе отеля *Rice*, тянули пиво и убивали время.

Я встречался с Питом и Джоном, как и с остальными кандидатами в астронавты, несколькими неделями раньше, на званом вечере в Хьюстоне и на предыдущих стадиях отбора, но не имел никакого представления о том, что они тоже прошли. Никому из нас не сказали ничего конкретного, лишь дали инструкцию прилететь в хьюстонский аэропорт Хобби, где офицеры службы безопасности NASA должны были встретить нас и привезти в город, в отель *Rice*. В отеле нас всех зарегистрировали под именем Макс Пек — как оказалось, это было имя его менеджера¹. Вся эта операция в стиле плаща и кинжала имела целью надуть репортеров, которые, как считалось, уже вышли на поиск новых астронавтов.

¹ Майкл Маллейн, отобранный в астронавты в 1978 году, засвидетельствовал, что спустя 15 лет и правила прибытия, и имя при регистрации оставались теми же.

Я распаковал вещи и спустился в фойе, где и обнаружил Пита и Джона и незаметно подкрался к ним. Они сказали, что отбор также прошли Джим Ловелл и Эд Уайт. Я отправился обедать с Питом и несколькими другими, но лишь на следующее утро, когда прибыли автомашины NASA, чтобы доставить нас на базу Элингтон, я увидел всю команду, включавшую и морских летчиков-испытателей — Пита Конрада, Джона Янга и Джима Ловелла. Как выяснилось, Конрад и Ловелл уже были финалистами программы «Меркурий», но вылетели на последнем этапе из-за мелких вопросов по медицине. Джим Ловелл окончил Школу летчиков-испытателей ВМС в одной группе с Питом и Уолли Ширрой, и именно он занял в ней первое место. Из ВВС, помимо меня и Эда Уайта, отобрали Фрэнка Бормана и Джима МакДивитта, моих учеников, и я в них не сомневался. Оба прошли самый первый курс Школы пилотов аэрокосмических исследований, «космического училища» на базе Эдвардс. Одним из двух отобранных гражданских был Эллиот Си; я видел его лишь издали на званом вечере и совсем не знал. Наконец, нужно упомянуть Нила Армстронга, который вел на базе Эдвардс летную работу для NASA. Нельзя сказать, что мы хорошо знали друг друга, но при встрече здоровались.

Я проходил отбор, уверенный в своих способностях и в послужном списке. Однако никто не знал, какой именно линейкой будут мерить нас, чтобы сократить группу из тридцати человек менее чем до дюжины. Критерием могло оказаться фактическое участие в летных испытаниях или даже в боевых действиях. У меня не было ни того, ни другого, но мои академические результаты и в Военно-морской академии, и в Школе летчиков-испытателей, а также мое приключение на Т-38 (которое показало мое умение работать в экстренной ситуации), несомненно, склонили комиссию в мою пользу.