

39.6г
С78
СА-400901

ТОМАС СТАФФОРД
МАЙКЛ КАССУТТ

ЕСТЬ СТЫКОВКА!

ИСТОРИЯ ПЕРВОГО
РУКОПОЖАТИЯ
СССР И США
В КОСМОСЕ



 **БОМБОРА**
ИЗДАТЕЛЬСТВО

THOMAS STAFFORD
MICHAEL CASSUTT

WE HAVE CAPTURE:

TOM STAFFORD
AND
THE SPACE RACE

ТОМАС СТАФФОРД
МАЙКЛ КАССУТТ

ЕСТЬ СТЫКОВКА!

ИСТОРИЯ ПЕРВОГО
РУКОПОЖАТИЯ
СССР И США
В КОСМОСЕ

Государственное бюджетное
учреждение культуры
«Оренбургская областная универсальная
научная библиотека им. Н.К. Крупской»



БОМБОРА
ИЗДАТЕЛЬСТВО

Москва 2022

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

Пролог

«Есть захват!»

В 10:00 по хьюстонскому времени¹, когда мы были на свету, я увидел яркую точку — это был «Союз-19». Семнадцатью 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.

Глава 2

Серебряные крылья

Военно-морской академии США в Аннаполисе, штат Мэриленд, «где Северн встречается 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 (моряк, 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 наверх 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.

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

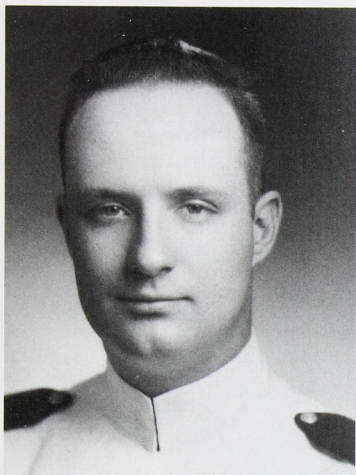
и не знать о ЧакЕ Йегере, Фрэнке Эвересте по прозвищу Пит или об Айвене Кинчлоу, не слышать о преодолении звукового барьера, о достижении скорости в два Маха¹, о подъемах на высоту в 100 тысяч футов и более на экзотических самолетах серии Х. Замечательная, но и опасная работа: Кинчлоу погиб на F-104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

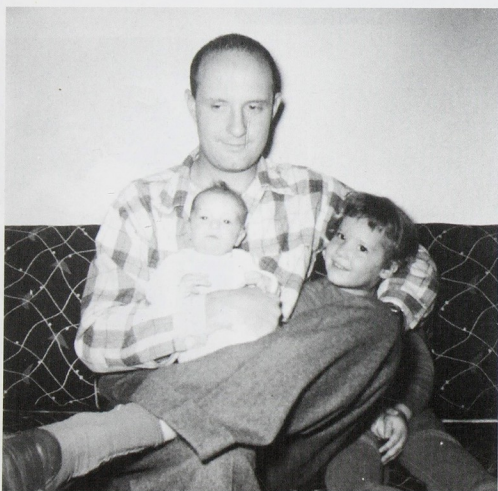
Программа обучения состояла из двух шестнадцатинедельных курсов, из которых один был посвящен летным характеристикам, а второй — стабильности и управляемости. Гарри Спиллерс и Джеймс Кинг были инструкторами по летным характеристикам, а Дик Джейкобсен и Ральф Мэтсон вели второй курс. Оперативным офицером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



Выпускник Аннаполиса, 1952 год



С дочерьми Карин и Дионной на авиабазе Хан
в ФРГ, 1958 год



Летчик-испытатель-инструктор, авиабаза Эдвардс, 1961 год
(предоставлено ВВС США)



С Фей, моими девочками и T-38 на базе Эдвардс перед отъездом
в Школу бизнеса Гарварда, июль 1962 года



Вторая группа астронавтов NASA после нашего представления
в Университете Райса 17 сентября 1962 года. Стоят в заднем ряду,
слева направо: Эллиот Си, Джим МакДивитт, Джим Ловелл, Эд Уайт,
я; передний ряд, слева направо: Пит Конрад, Фрэнк Борман,
Нил Армстронг, Джон Янг. «Один из нас станет первым на Луне!»
(предоставлено NASA)



Том Стаффорд и Алан Шепард, первоначальный первый экипаж «Джемини». Шепард дает мне метеосводку перед запуском «Джемини-6» (предоставлено NASA)



«Джемини-6», Уолли Ширра и я, 1965 год (предоставлено NASA)



Крис Крафт и Фей помогают мне в производстве в звание бригадного генерала, 1972 год (предоставлено NASA)



Экипаж ASTP/ЭПАС, 1974 год. В переднем ряду: Дик Слейтон, астронавт программы «Меркурий», который был моим боссом в течение 10 лет, Вэнс Бранд и Валерий Кубасов. Я стою в заднем ряду с Алексеем Леоновым, который станет одним из самых близких моих друзей (предоставлено NASA)



Сражение в снежки в России вблизи Звездного городка, 1973 год.
Вэнс Бранд слева, Рон Эванс третий слева. Меня схватили в центре
кадра, Джин Сернан и Джек Лусма со снежками справа



В казахских одеждах во время первого визита на Байконур, 1975 год.
Слева Анатолий Филипченко и Алексей Леонов, я четвертый слева,
а Вэнс Бранд заглядывает мне через плечо. Справа — Дик Слейтон,
Джин Сернан и Константин Бушуев.

Глава 17

Рукопожатие в космосе

Хотя убедить Советы общаться в привычном нам стиле и выдерживать согласованные графики, было непросто, никто не сомневался, что они вложили в «Союз — Аполлон» очень много ресурсов. На самом деле они модернизировали для этого полета шесть носителей «Союз» и шесть кораблей¹, два из которых совершили беспилотные испытательные полеты.

Они все время говорили, что помимо этого проведут осенью 1974 пилотируемый испытательный полет, что позволит не только проверить совместимость систем связи в обеих странах, но и даст сети NASA опыт по сопровождению «Союза». Однако Советы хотели, чтобы NASA согласилось держать этот запуск в секрете до тех пор, пока «Союз» не будет запущен. Мы не могли этого обещать, а потому и не позволили им сообщить нам дату старта заранее.

¹ Для ЭПАС была создана специальная версия транспортного корабля «Союз», известная под обозначением А12. Более того, эти корабли пересадили с носителя 11А511, использовавшегося для запусков «Союзов» с 1966 года, на усовершенствованную ракету 11А511У, которая начала летать в 1973 году.

Конец ознакомительного фрагмента

Уважаемый читатель!

Размещение полного текста данного
произведения невозможно в связи с ограничениями
по IV части ГР РФ.

Эту книгу вы можете почитать в Оренбургской
областной универсальной научной библиотеке
им. Н. К. Крупской по адресу: г. Оренбург,
ул. Советская, 20; тел. для справок: (3532) 32-32-49