

ТОМАС СТАФФОРД  
МАЙКЛ КАССУТТ

# ЕСТЬ СТЫКОВКА!

ИСТОРИЯ ПЕРВОГО  
РУКОПОЖАТИЯ  
СССР И США  
В КОСМОСЕ



 **БОМБОРА**  
ИЗДАТЕЛЬСТВО

Герои космоса. Лучшие книги о космонавтике

Томас Стаффорд

**Есть стыковка! История  
первого рукопожатия  
СССР и США в космосе**

«ЭКСМО»

2002

УДК 629.78(091)

ББК 39.6г

## **Стаффорд Т. П.**

Есть стыковка! История первого рукопожатия СССР и США в космосе / Т. П. Стаффорд — «Эксмо», 2002 — (Герои космоса. Лучшие книги о космонавтике)

ISBN 978-5-04-168083-1

Томас Паттен Стаффорд – летчик-испытатель, один из 24 человек, летавших на Луну, был командиром полета «Аполлон – Союз», что стало его главным достижением во время холодной войны. В этих мемуарах, написанных совместно с Майклом Кассуттом, Стаффорд рассказывает о своих ранних успехах в качестве летчика-испытателя. О своем «рукопожатии в космосе», которое доказало всему миру, что две противоборствующие страны могут успешно работать вместе. Команда Стаффорда «Аполлон – Союз» была первой группой американцев, работавших в центре подготовки космонавтов, а также первой, посетившей Байконур.

УДК 629.78(091)

ББК 39.6г

ISBN 978-5-04-168083-1

© Стаффорд Т. П., 2002

© Эксмо, 2002

## Содержание

Пролог	6
Глава 1	7
Глава 2	12
Глава 3	18
Глава 4	25
Конец ознакомительного фрагмента.	28

# Томас Стаффорд, Майкл Кассутт Есть стыковка! История первого рукопожатия СССР и США в космосе

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

We Have Capture

Thomas P. Stafford

©2002 by Thomas P. Stafford and St. Croix Productions, Inc.

All rights reserved including the right of reproduction in whole or in part in any form.

This edition published by arrangement with Smithsonian Books through Susan Schulman Literary Agency LLC, New York, and through Prava I Prevodi

© Розенблюм Л., перевод на русский язык, 2019

© Лисов И., перевод на русский язык, 2019

© Оформление. ООО «Издательство «Эксмо», 2022

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

Авторы хотели бы выказать 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 помогли 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 времени<sup>1</sup>, 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 RCS<sup>2</sup> 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 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 Трули<sup>3</sup>, 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 бортиженер 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.

---

<sup>1</sup> 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.)

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

<sup>3</sup> 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 затруднять 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 Роджерса<sup>4</sup>.) 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.

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

---

<sup>4</sup> Персонаж космооперы Филипа Ноулана (1928), сохранивший свою популярность до настоящего времени.

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 области<sup>5</sup> Советского Союза у электрика Архипа Леонова и его жены Евдокии родился мальчик 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 далеком 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

---

<sup>5</sup> Формально ее еще не существовало – Кемеровскую область выделили из Новосибирской в 1943 г.

эти вещи, если зарабатываешь 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 школы<sup>6</sup>), отец сказал то же самое, и я по выходным стал собирать коробочки хлопка. Работая на колени 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 Spann 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.

После этого полета я задался целью стать летчиком-истребителем 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 старшеклассников. 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 Сойера.) 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.

---

<sup>6</sup> Здесь и далее речь идет об американском футболе.

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 старшекласников 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 университете<sup>7</sup> и получил ее.

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 кончился 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.

---

<sup>7</sup> Стипендии видов Вооруженных сил обязывают получателя пройти курс военного обучения и по окончании университета поступить на несколько лет на действительную службу в лейтенантском звании.

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 отца 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 (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.

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. Тематами 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 девятисот, 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 информа-

ционном 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 счастливых. 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 лейтенантами<sup>8</sup> 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.

---

<sup>8</sup> Соответствует лейтенанту в ВВС России.

Выпуск 1952 года не постеснялся проявить в этот день свое отношение к адмиралу Гарри Хиллу. Мы выставили старые туфли на парадную линейку и повязали бандажы 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 первой машиной, она взяла Фей с собой. В конечном итоге та уехала в Уэзерфорд на поезде, а мы с мамой вернулись домой кружным путем, захав 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 поршневые Т-6 «Тексан». Я прибыл в Гринвилл на первичную летную подготовку в 1952 году в День труда<sup>9</sup> 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» поршневой 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. 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 бесполезна. «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

---

<sup>9</sup> Первый понедельник сентября, в 1952 году – 1 сентября.

мы стали ходить у края облачности, пытаясь 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 разведением 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-тренировочный 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 Лок-

стоун, 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 T-33 при отключении двигателя пилот располагал ручным управлением рулями высоты и направления, а также элеронами – обычными, без усилителя. Лететь на T-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 T-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 Элсуорт в Рэпид-Сити, Южная Дакота, где я получил первую летную должность. Рэпид-

Сити лежал между пустошами и Черными холмами невдалеке 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 вершине. 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 Р-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 Т-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 В-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 доброт летные часы<sup>10</sup>, что проигнорировали здравый смысл.

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 Эллсуорт 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 Эллсуорт, 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 ограниченными<sup>11</sup>. 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. 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»

---

<sup>10</sup> Не налетав за месяц определенное количество часов, пилот не получал летной надбавки.

<sup>11</sup> Что отражалось и в ее названии: 10-я военная авиационная школа первоначального обучения летчиков.

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 Элсуорте 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, таская 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 галлон<sup>12</sup> 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.

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.

---

<sup>12</sup> Американский галлон равен 3.785 литра.

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 лейтенанта<sup>13</sup> – 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 шпалу<sup>14</sup>. 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 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 Эллсворте, 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 футов<sup>15</sup>, 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 доползли 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.

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 баратались на 45–46 тысячах футов, а эти советские истребители поднимались до 52 или 53 тысяч!

---

<sup>13</sup> Лейтенант флота США соответствует капитану ВВС.

<sup>14</sup> Второй лейтенант носит по одной золотистой «шпале» на погонах, первый лейтенант – по одной серебряной, капитан – по две серебряных.

<sup>15</sup> 1 фут = 0.3048 м.

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 года<sup>16</sup> мы проснулись и узнали про Спутник в космосе. Новость повергла нас в шок. Что же дальше? Ядерные бомбы с орбиты? Полет к Луне? 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 P-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

---

<sup>16</sup> Утром 5 октября – Спутник был запущен поздно вечером 4-го.

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 Туоламн 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 Маха<sup>17</sup>, 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 курсу 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 подружались. 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 Монгое 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

---

<sup>17</sup> Один Мах соответствует скорости звука в воздухе при текущих значениях давления и температуры.

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 начинался 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 расписал 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 года – 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-В, у меня стало еще больше обязанностей. Фил Нил, один из моих учеников в группе 59-А, 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 несколько 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.

## **Конец ознакомительного фрагмента.**

Текст предоставлен ООО «ЛитРес».

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

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