Посвящается любимой Хелен.
Мои мечты стали реальностью благодаря твоей вере,
поддержке и неоценимой помощи

AN ASTRONAUT'S GUIDE TO LIFE ON EARTH

CHRIS HADFIELD

LITTLE, BROWN AND COMPANY
New York Boston London

РУКОВОДСТВО

АСТРОНАВТА

ПО ЖИЗНИ НА ЗЕМЛЕ

Чему научили меня 4000 часов
на орбите

КРИС
ХЭДФИЛД

Перевод с английского

Москва
2015

УДК 82-94:629.7
ББК 84(7)-442/3:39.6
Х99

Переводчик Дмитрий Лазарев
Редактор Антон Никольский

Хэдфилд К.

Х99 Руководство астронавта по жизни на Земле. Чему научили меня 4000 часов на орбите / Кристофер Хэдфилд ; Пер. с англ. — М.: Альпина нон-фикшн, 2015. — 324 с.

ISBN 978-5-91671-392-3

Кому не интересно узнать, как устроены жилые модули МКС, как в космосе чистят зубы, как едят, спят и ходят в туалет? Чему обучают космонавтов перед полетом и чем руководствуются при наборе команды? Какие навыки необходимы на орбите и почему они полезны в повседневной жизни на Земле? Крис Хэдфилд провел в космосе почти 4000 часов и считается одним из самых опытных и популярных астронавтов в мире. Его знания о космических полетах и умение рассказать о них интересно и увлекательно уникальны. Однако эта книга не только о том, что представляют собой полет в космос и жизнь на орбите. Это история человека, который мечтал о космосе с девяти лет — и смог реализовать свою мечту, хотя, казалось бы, шансов на это не было никаких. Это настоящий учебник жизни для тех, у кого есть мечта и стремление ее реализовать.

УДК 82-94:629.7
ББК 84(7)-442/3:39.6

Все права защищены. Никакая часть этой книги не может быть воспроизведена в какой бы то ни было форме и какими бы то ни было средствами, включая размещение в сети Интернет и в корпоративных сетях, а также запись в память ЭВМ для частного или публичного использования, без письменного разрешения владельца авторских прав. По вопросу организации доступа к электронной библиотеке издательства обращайтесь по адресу mylib@alpina.ru.

© Chris Hadfield, 2013
This edition published by arrangement with Little, Brown, and Company, New York, New York, USA.
All rights reserved.

© Издание на русском языке, перевод, оформление. ООО «Альпина нон-фикшн», 2015

ISBN 978-5-91671-392-3 (рус.)
ISBN 978-0-316- 25301-7 (англ.)

СОДЕРЖАНИЕ

Предисловие 7

ЧАСТЬ I. ПЕРЕД СТАРТОМ

1 Путешествие длиною в жизнь 31

2 Отнеситесь правильно 47

3 Сила негативного мышления 62

4 Внимание к мелочам 87

5 Последние люди на свете 115

6 Что еще может меня убить 138

ЧАСТЬ II. НА ВЗЛЕТ

7 База спокойствия, Казахстан 161

8 Как чувствовать себя хорошо после взрыва 182

9 Стремиться быть никем 207

10 Внеземная жизнь 223

11 Квадратный астронавт, круглый люк 252

ЧАСТЬ III. ВОЗВРАЩЕНИЕ НА ЗЕМЛЮ

12 Мягкая посадка 277

13 Спускаясь по трапу 300

Благодарности 321

81/C2-03

ПРЕДИСЛОВИЕ

МИССИЯ НЕВЫПОЛНИМА

Через иллюминаторы космического корабля мимоходом наблюдаешь за чудесами. Каждые 92 минуты — новый рассвет, который похож на слоеный пирог: первый слой оранжевый, потом вклинивается голубой и наконец насыщенный, темно-синий, украшенный звездами. Потаенные узоры нашей планеты отсюда как на ладони: неуклюжие горы, возвышающиеся среди опрятных равнин; зеленые пятна лесов, обрамленные снегами; сверкающие на солнце реки, закручивающиеся и извивающиеся, как серебристые черви; распластавшиеся континенты, окруженные разбросанными по океану островами, словно хрупкими кусочками разбитой яичной скорлупы.

Когда я плавал в невесомости в шлюзовой камере перед первым выходом в открытый космос, я знал, что нахожусь в одном шаге от еще более величественной красоты. Достаточно выплыть наружу, чтобы оказаться посреди грандиозных декораций Вселенной, будучи при этом привязанным к кораблю, который вращается вокруг Земли со скоростью 28 000 км/ч. Об этом моменте я мечтал, ради него трудился почти всю свою жизнь. Но всего в шаге от великого свершения я столкнулся с нелепой проблемой: как сделать последний шаг и выбраться из шлюза? Люк маленький и круглый, а я со всеми своими инструментами, закрепленными ремнями на груди, и огромным ранцем с кислородными баллонами и электроникой на спине — квадратный. Квадратный астронавт, круглый люк.

С тех пор как я стал астронавтом, я представлял себе выход в открытый космос как сцену из кинофильма: звучит торже-

ственная музыка, громкость нарастает, я элегантно отталкиваюсь от корабля и выхожу в черное, как смоль, бесконечное космическое пространство. Но все прошло не слишком романтично. Я был вынужден запастись терпением и неуклюже протискиваться через люк, оставить возвышенные чувства и сосредоточиться на рутине: постараться не ободрать свой скафандр и не запутаться в страховочном фале, чтобы не предстать перед Вселенной стреноженным, словно теленок.

Я робко вытолкнул себя из люка головой вперед, чтобы увидеть мир таким, каким его видели всего несколько десятков человек. За спиной у меня был здоровый ранец с системой двигателей, управляемых джойстиком. Используя эти двигатели, работающие на сжатом азоте, я мог бы вернуться на корабль в случае, если других способов не останется. Верх мастерства в нештатной ситуации.

Квадратный астронавт, круглый люк. В этом история всей моей жизни. Вечное стремление разгадать, как добраться туда, куда я хочу, когда войти через дверь невозможно. На бумаге моя карьера кажется предопределенной: инженер, летчик-истребитель, летчик-испытатель, астронавт. Типичный путь для любого, кто встал на эти профессиональные рельсы — прямые как линейка. Но в жизни все не так, как на бумаге. В жизни случались и резкие повороты, и тупики. Мне не была предначертана судьба астронавта. Астронавтом я должен был сделать себя сам.

* * *

Все началось, когда мне было 9 лет. Моя семья проводила лето в нашем коттедже на острове Стаг в Онтарио. Отец работал летчиком гражданской авиации, и из-за частых полетов его почти никогда не было дома. Зато мама всегда была рядом. Всякую свободную от беготни за нами, пятерыми, минуту она проводила в тени высокого дуба за чтением. Мы со старшим братом Дэйвом были настоящими непоседами. По утрам катались на водных лыжах, а днем увиливали от домашней работы и,

тайком пробравшись к каноэ, плавали по реке. Телевизора в доме не было, но он был у наших соседей. Поздним вечером 20 июля 1969 г. мы с братом пешком пересекли большое поле, отделявшее нас от соседского дома, и втиснулись в гостиную, в которой уже собрались почти все жители острова. Мы с Дэйвом устроились повыше, на спинке дивана, и, вытянув шеи, чтобы хоть что-то увидеть, уставились в экран. Человек медленно, методично спускался по опоре космического корабля и осторожно ступал на поверхность Луны. Изображение на экране было нечетким, но я хорошо понял, что именно мы увидели: невозможное стало возможным. Комната наполнилась ликованием. Взрослые пожимали друг другу руки, а дети визжали и кричали от радости. Каким-то образом все мы почувствовали, будто сами были с Нилом Армстронгом и вместе меняли мир.

Позже, возвращаясь домой, я посмотрел на Луну. Она больше не была далеким, неизведанным небесным телом. Луна стала местом, где люди гуляли, разговаривали, работали и даже спали. В этот момент я понял, чему хочу посвятить свою жизнь. Я решил пойти по следам, которые человек так смело оставил всего несколько минут назад. Путешествовать на ракете с ревущими реактивными двигателями, исследовать космос, расширять границы человеческих знаний и возможностей — с абсолютной ясностью понял, что хочу стать астронавтом.

Однако, как и любой ребенок в Канаде, я знал, что это невозможно. Астронавтами были американцы. НАСА принимало заявления только от граждан США, а в Канаде даже не было собственного космического агентства. Но… еще вчера невозможной была прогулка по поверхности Луны, однако Нила Армстронга это не остановило. Может быть, когда-нибудь и у меня появится шанс пройтись по Луне, и когда этот день настанет, я должен быть готов.

Я был уже достаточно взрослым, чтобы понимать, что подготовка астронавта не имеет ничего общего с играми в космические полеты, которыми мы увлекались с братьями на нашей

двухъярусной кровати под огромным плакатом *National Geographic* с изображением Луны. Но в то время не было ни одной образовательной программы, в которую я мог бы попасть, не было руководства, которое я мог бы прочитать, и даже обратиться с вопросами мне было не к кому. Я решил, что существует только один способ. Мне пришлось представлять, придумывать, чем должен заниматься будущий астронавт, когда ему всего 9 лет, и делать то же самое, тогда я мог начать подготовку немедленно. Что бы выбрал астронавт: свежие овощи или картофельные чипсы? Спал бы будущий астронавт допоздна или вставал пораньше, чтобы почитать книгу?

Я не объявил о своем желании стать астронавтом ни родителям, ни братьям и сестрам. Я подумал, что моя идея будет воспринята примерно так же, как если бы я заявил, что хочу стать кинозвездой. Но с того самого вечера моя мечта вела меня всю жизнь. Даже будучи девятилетним мальчишкой, я осознавал, что в жизни мне придется неоднократно делать выбор и мои решения будут иметь значение. От того, как я проживу каждый свой день, на какие дела я потрачу время, будет зависеть, каким человеком я стану.

Мне нравилось учиться в школе, но с пришествием осени я вернулся туда с новым ощущением. Теперь у меня была конкретная цель. Я начал обучаться по углубленной программе. Нас учили не просто думать, а анализировать и критически подходить к любой проблеме, задавать вопросы и ставить задачи, а не просто пытаться получать правильные ответы. Мы зубрили наизусть стихи Роберта Сервиса, тарабанили скороговоркой французский алфавит, решали заумные головоломки, имитировали игру на фондовой бирже (я купил по наитию акции зерновой компании, не очень доходные, как оказалось). На самом деле мы учились учиться.

Несложно заставить себя усердно трудиться, если хочешь чего-то добиться так же сильно, как я хотел стать астронавтом, но еще неплохо помогает опыт жизни на кукурузной ферме. Когда мне было семь, моя семья переехала из Сарнии

в Милтон, поближе к аэропорту Торонто, из которого летал мой отец. Родители купили ферму. Они оба выросли на ферме, поэтому паузы в летном расписании отца рассматривали как прекрасную возможность поработать до изнеможения на земле, сохраняя таким образом семейные традиции. Разрываясь между обработкой земли и присмотром за пятью детьми, они были слишком заняты, чтобы опекать персонально кого-нибудь из нас. Они считали, что если мы чего-то действительно хотим, то должны прилагать соответствующие усилия самостоятельно и только после того, как выполним свои обязанности по хозяйству.

Само собой разумеется, что ответственность за последствия наших поступков полностью лежала на нас самих — это была данность. Однажды, когда я был еще подростком, я управлял трактором и делал это слишком самоуверенно, выпендриваясь перед самим собой. И вот в тот момент, когда я почувствовал себя лучшим трактористом во всей округе, я задел сцепным устройством трактора столб ограждения. Тяга сцепного устройства сломалась. Я был взбешен и растерян, а мой отец был не из тех, кто успокоит «Все в порядке, сынок, можешь пойти поиграть. Я все исправлю». Он суровым голосом заявил, что теперь я должен сам сварить сломанную тягу, а если этого не умею, то придется научиться, а затем вернуться в поле и закончить свою работу. Он помог мне со сваркой, я приделал тягу обратно и продолжил работу. Позже в тот же день я снова сломал тягу, причем тем же самым способом, однако никому уже не нужно было на меня кричать. Я был так расстроен собственной глупостью, что начал кричать на себя сам. Я попросил отца снова помочь мне с ремонтом, после чего отправился в поле уже в третий раз, только с большей осторожностью.

Жизнь на ферме здорово воспитывает терпение, которое так необходимо в наших деревенских условиях. Чтобы учиться в школе по углубленной программе, приходилось тратить по четыре часа в день на автобусные поездки до школы и обратно. Когда в старших классах я стал проводить в автобусе все-

го по два часа ежедневно, я считал себя счастливчиком. Положительной стороной этих поездок было то, что уже в те далекие времена я привык использовать время в пути, чтобы читать и учиться, — я продолжал придерживаться стратегии «делай как астронавт», стараясь при этом не доводить свои действия до абсурда. Я твердо решил, что буду готов к космическому полету, если когда-нибудь мне представится такая возможность, но почти с такой же решимостью собирался получать удовольствие от самой подготовки. Если бы мои решения сделали меня несчастным, не стоило бы и продолжать. Во мне нет гена мученичества.

К счастью, мои увлечения отлично совпадали с тем, что должно было интересовать астронавта в эпоху, когда в космос летали на «Аполлонах». Большинство астронавтов были летчиками-истребителями или летчиками-испытателями, а я тоже любил самолеты. Когда мне было 13 лет, я вслед за Дэйвом стал «воздушным кадетом» — это что-то среднее между бойскаутом и военным. К слову, мои младшие брат и сестры тоже стали кадетами, когда достигли необходимого возраста. Нас учили военной науке и командованию, а еще учили летать. В 15 лет я получил первую лицензию на управление планером, а в 16 начал учиться управлять самолетом. Мне нравились ощущения в полете, его скорость. Нравилось с некоторой элегантностью преодолевать трудности, возникавшие при выполнении маневров. Я хотел стать самым лучшим летчиком не только потому, что это вписывалось в мою стратегию «делай как астронавт», — я просто любил летать.

Конечно, были у меня и другие увлечения. Я любил читать научную фантастику, играть на гитаре, кататься на водных лыжах. Я участвовал в соревнованиях по скоростному спуску на горных лыжах. Лыжные гонки мне нравились по тем же причинам, по которым я любил полеты. Занимаясь ими, я учился обуздывать скорость, энергию движения, когда несешься сломя голову, сосредоточенно выполняя очередной поворот или трюк, и при этом сохраняешь достаточный контроль, что-

бы не упасть. В юности я даже работал инструктором по горным лыжам. Но, несмотря на то, что зарабатывать деньги, катаясь целый день на лыжах, было довольно весело, я понимал, что те несколько лет, которые я потрачу, мотаясь по горным склонам, только отдалят меня от заветной цели стать астронавтом.

Благодаря всем этим увлечениям я никогда не испытывал чувство, что жизнь не удастся, если я так и не полечу в космос. Поскольку шанс стать астронавтом был не велик, мне казалось, что было бы очень глупо полностью на него положиться и потерять уважение к себе в случае, если этот шанс так и не выпадет. Моя позиция была такой: «Возможно, этого никогда не случится, но на всякий случай я должен делать все необходимое, чтобы двигаться к выбранной цели; я должен быть уверен, что вещи, которыми я занимаюсь, мне интересны. Тогда, чтобы ни произошло, я буду счастлив».

В те времена путь в НАСА лежал прежде всего через военную службу, поэтому после окончания средней школы я решил поступать в военное училище. Я посчитал, что по крайней мере получу хорошее образование и смогу служить своей стране, ну и кроме прочего, смогу получать стипендию. В училище моей специализацией стала механика. Я думал, что даже если не сделаю карьеру военного летчика, то смогу стать инженером. Мне всегда было интересно, как устроены разные механизмы. Я повесил над рабочим столом плакат с изображением шаттла, и когда читал учебники или занимался расчетами, частенько поглядывал на него.

* * *

На рождество 1981 г., за шесть месяцев до окончания училища, я сделал то, что повлияло на мою жизнь сильнее всех остальных моих поступков. Я женился. Мы с Хелен встречались еще со школы. К моменту нашей свадьбы она уже окончила университет и работала в страховом агентстве, где стала настоящей восходящей звездой страхового бизнеса. Ее дела

шли так успешно, что мы смогли купить дом в городе Китченер (провинция Онтарио) до того, как поженились. Почти восемнадцать месяцев в течение первых двух лет нашей счастливой супружеской жизни мы провели порознь. Я отправился в город Мус-Джо (провинция Саскачеван), где началась моя основная летная подготовка в Канадских ВВС, а Хелен родила нашего первенца, Кайла. Ей пришлось растить его одной в Китченере, так как из-за экономического спада мы не могли продать свой дом и вообще оказались очень близки к банкротству. Хелен оставила работу и вместе с Кайлом перебралась в Мус-Джо, где мы жили на военной базе. А вскоре меня отправили в Колд-Лэйк (провинция Альберта) для обучения полетам на истребителях CF-5S, а потом и CF-18S. Другими словами, это была та самая начальная глава нашей совместной жизни, в которой брак либо крепнет, либо распадается. Когда в 1983 г. канадское правительство провело первый набор в астронавты, который прошли шестеро, напряжение нисколько не спало. Наоборот, казалось, что исполнение моей мечты стало немного ближе к реальности. С этого момента я получил дополнительный стимул, чтобы сконцентрироваться на своей карьере. Хелен с энтузиазмом поддерживала идею, что ради поставленной цели нужно преодолевать все трудности, и это стало одной из причин успеха нашего брака.

Многие наши друзья замечали, что быть женатым на легкой на подъем, инициативной и задающей все более высокую планку женщине, которая относится к постоянным переездам как к виду спорта, наверняка непросто. И должен признаться, что это действительно так — временами было довольно трудно быть мужем Хелен. Она пугающе деятельна. Забросьте ее в любой город мира, и через 24 часа она подберет квартиру, обставит ее мебелью из ИКЕИ, которую сама же с радостью и соберет, да еще и забронирует билеты на концерт, на который все билеты, вообще-то, давно проданы. Она воспитала троих детей, зачастую выполняя обязанности обоих родителей, так как я много времени проводил в дороге. При этом ей удава-

лось параллельно выполнять различную ответственную работу, начиная от управления системой электронного документооборота большого предприятия и заканчивая работой профессионального шеф-повара. Она — пример суперисполнительного человека, относящегося к тому типу, который бы вы хотели видеть рядом, когда преследуете высокую цель, но при этом не хотите лишиться радостей обычной человеческой жизни. Возможно, для этого не нужна помощь всего мира, но совершенно точно нужна команда.

Для меня это стало совершенно очевидно, когда я заканчивал обучение пилотированию истребителя и узнал, что меня направляют в Германию. Хелен была на большом сроке беременности, мы ждали второго ребенка. Перспектива переезда в Европу была восхитительной. Мы уже мысленно проводили отпуск в Париже с нашими прекрасными послушными детьми, освоившими третий язык, когда узнали, что планы изменились — мы переезжаем в Баговиль (провинция Квебек). Мне предстояло стать пилотом истребителя CF-18S в составе NORAD (Объединенного командования воздушно-космической обороны североамериканского континента) и перехватывать советские самолеты, заблудившиеся в воздушном пространстве Канады. Представилась отличная возможность поступить на службу в новую эскадрилью, и Баговиль был достаточно привлекательным местом. Правда, там очень холодно зимой, да и летом это все же не Европа.

Следующие три года оказались довольно трудными для моей семьи. Мы все еще кое-как сводили концы с концами. Я летал на истребителях (занятие не для слабонервных), а Хелен, забыв о карьере и без перспектив хорошей работы, сидела дома с двумя маленькими мальчишками: Эван, наш второй сын, родился всего за несколько дней до переезда в Баговиль. Когда ему исполнилось семь месяцев, Хелен снова забеременела. Для нас это стало не столько счастливым событием, сколько последней каплей. Я представил, какой будет наша жизнь в 45, и понял, что, если я не оставляю истребительную авиацию, нам будет

очень трудно. Командир эскадрильи зарабатывал ненамного больше, чем я, при этом нагрузка была огромная, а признания никакого, в общем, должность командира даже близко не подходила на роль теплого места. Кроме всего прочего, профессия летчика-истребителя опасна для жизни. Каждый год мы теряли по крайней мере одного из наших близких друзей.

Так что, когда я узнал о наборе сотрудников в Air Canada, решил, что пришло время стать реалистом. Работа на гражданских авиалиниях должна была облегчить нашу жизнь, к тому же с ритмом жизни пилота гражданской авиации я был хорошо знаком. Я уже начал посещать первые занятия, чтобы получить лицензию пилота, когда вмешалась Хелен. Она сказала: «На самом деле ты не хочешь быть пилотом и работать на гражданских авиалиниях. Ты будешь несчастен на этой работе, а значит, я тоже буду несчастна. Я не могу тебе и нам это позволить. Не отказывайся от мечты стать астронавтом. Давай просто еще немного подождем и посмотрим, как все сложится».

Так я остался в эскадрилье и случайно получил небольшой опыт летчика-испытателя: когда самолеты возвращались из ремонта, я проводил испытательные полеты. И я, что называется, подсел. Летчики-истребители живут, чтобы летать. Я же хоть и любил полеты, но жил, чтобы изучать самолеты. Мне хотелось знать, почему в полете они ведут себя так, а не иначе, и как улучшить их конструкцию. Мои сослуживцы по эскадрилье были искренне озадачены, когда я заявил, что хочу пойти учиться на летчика-испытателя. В самом деле, неужели ради того, чтобы стать инженером, человек готов отказаться от славы летчика-истребителя? Однако меня действительно притягивала инженерная сторона моей работы, а также возможность повысить эффективность самолета и сделать его более безопасным.

В Канаде не было собственной школы летчиков-испытателей, поэтому обычно каждый год двоих пилотов отправляли учиться во Францию, Великобританию или США. В 1987 г.

я вытянул счастливый билет — меня отправили учиться в Средиземноморье, во Францию. Мы сняли прекрасный дом, к которому прилагался автомобиль. Упаковали чемоданы. Устроили прощальную вечеринку. А потом, всего за две недели до момента, когда нам предстояло загнать троих наших детей в самолет (Кристин было уже около 9 месяцев), между правительствами Франции и Канады на самом высоком уровне появились какие-то разногласия. Франция отдала мое место пилоту из другой страны. Сказать, что это было огромное личное разочарование и мощный откат в профессиональном плане, — это значит не сказать ничего. Мы были потрясены. Это было похоже на тупик.

* * *

Я неоднократно открывал для себя, что все всегда не так плохо (или не так хорошо), как кажется на первый взгляд. Оглядываясь назад, понимаешь, что самая душераздирающая катастрофа может оказаться удачным поворотом судьбы. На этот раз именно так и случилось. Спустя несколько месяцев после отказа Франции принять меня на обучение я был выбран для отправки в школу летчиков-испытателей, которая находится на базе «Эдвардс» ВВС США. Год, проведенный там, изменил всю нашу жизнь. Началось все прекрасно: мы прибыли в солнечную Южную Калифорнию в декабре, как раз когда зима сжала в своих объятиях Баговиль. К сожалению, мы не могли поселиться на самой базе, пока не прибыл грузовик, перевозивший нашу мебель. На это, к счастью, потребовалось несколько недель, а мы тем временем провели рождественские каникулы в отеле в Диснейленде.

Следующий, 1988 г. был одним из самых напряженных и лучших в моей жизни. Учеба в летной школе была похожа на получение ученой степени в области полетов. За один год мы полетали на 32 различных типах самолетов и ежедневно проходили тестирование. Это было невероятно трудно, но и невероятно весело: все мы, курсанты школы, жили

на одной улице, всем нам было около 30 лет, и, конечно, мы любили хорошо провести время. Программа обучения подходила как нельзя лучше, так как в ней делался акцент на теоретических основах полета, математике, научных дисциплинах, а также на дружеских, даже братских отношениях. Первый раз в жизни я на самом деле был частью коллектива, в котором каждый человек был во многом похож на меня. Многие из нас хотели стать астронавтами, и не было нужды скрывать это. Школа летчиков-испытателей, в которой я оказался, была прямой дорогой в НАСА. Двое из моих однокурсников и близких друзей, Сюзан Хелмс и Рик Хазбанд, прошли по этой дороге и стали астронавтами.

Тем не менее было совершенно непонятно, будет ли окончание этой школы пропуском в Канадское космическое агентство (ККА). Оставалось только гадать, когда ККА объявит новый набор астронавтов и объявит ли вообще. Очевидным был только один факт: первые канадские астронавты были классными специалистами, но они были пассажирами; учеными, но не пилотами. К тому времени я уже почти окончательно решил, что попытаюсь пройти по той дорожке, по которой обычно идут будущие астронавты в США. Возможно, в итоге окажется, что я научусь не тому, что нужно, чтобы оказаться в единственном космическом агентстве, для работы в котором у меня подходящий паспорт, но идти по другому пути было уже слишком поздно. Положительной стороной этого решения был тот факт, что, даже если я никогда не стану астронавтом и до конца своих дней останусь летчиком-испытателем, я буду уверен, что потратил свою жизнь на стоящее дело.

Для нашего класса была организована экскурсия в Космический центр им. Линдона Джонсона в Хьюстоне. Мы посетили и другие летно-испытательные центры, например центр, расположенный в Колд-Лэйк (провинция Альберта), и авиабазу ВМС Патаксент-Ривер в Мэриленде, где я столкнулся с канадским летчиком-испытателем, находившимся там в рамках оче-

редной программы по обмену. Совершенно случайно выяснилось, что время его пребывания на авиабазе подходит к концу и вскоре он должен будет вернуться в Колд-Лэйк, поэтому он предположил, что кого-то отправят ему на замену, но кого именно, он еще не знал. Я рассказал об этом Хелен, и в ее взгляде я прочитал вопрос: «Ты думаешь о том же, о чем и я?»

Именно об этом я и думал. Пакс-Ривер — один из крупнейших испытательных центров в мире. Ресурсы, которыми он обладает, позволяют проводить самые передовые исследования, такие как испытания новых двигателей и новых конструкций военных самолетов, причем не только в интересах США, но и многих других стран, от Австралии до Кувейта. С учетом относительно небольшого размера вооруженных сил Канады неудивительно, что в Колд-Лэйк испытывают гораздо меньшее число самолетов, и в основном это модификации существующих моделей, а не самолеты с принципиально новыми возможностями и характеристиками. Нам нравилось жить в Колд-Лэйк, когда я учился летать на истребителях, однако там предстояло провести много лет после окончания моего обучения в школе летчиков-испытателей, поэтому для начала мы решили попробовать найти работу в Пакс-Ривер. Кроме того, была еще одна причина, чтобы попытаться: мы уже привыкли к теплым зимам. Так что я позвонил своему кадровому управляющему (офицеру, чья работа состояла в том, чтобы хорошо разбираться во всяких формах и ордерах и уметь их заполнять лучше других) и сказал: «Знаешь, армия могла бы сэкономить почти $50 000, если бы вместо того, чтобы перевозить мою семью обратно в Колд-Лэйк, а семью другого пилота в Пакс-Ривер, просто отправила бы нас прямиком в Мэриленд». Ответ был предельно ясным: «Ни в коем случае. Ты возвращаешься обратно». Ну что ж, попытаться стоило. Все же неоспоримым фактом было то, что канадское правительство потратило на мое обучение в школе летчиков-испытателей почти миллион долларов. Так что они имели полное право указывать мне, куда ехать.

Мы снова начали готовиться к переезду. Но месяц спустя мне позвонил кадровик: «У нас появилась отличная идея. А что если мы отправим тебя прямиком в Пакс-Ривер?» Похоже, моему направлению в Пакс-Ривер способствовал и тот факт, что я стал лучшим выпускником школы летчиков-испытателей этого года и возглавлял команду, чей исследовательский проект получил высшие награды. Для меня это стало важным событием, в котором я находил повод и для некоторой национальной гордости — канадец стал лучшим выпускником летной школы американских ВВС! У меня даже взяли интервью для местной газеты, выходившей в Колд-Лэйк. Правда, в издательстве возникла проблема с названием для статьи, так что они позвонили в мою школу, где кто-то им ответил: «Да назовите просто “Канадец стал лучшим выпускником школы летчиков-испытателей” или что-то в этом духе». Мой друг прислал мне копию статьи, которая стала для меня не только памятной вещицей, но еще и этаким испытанием для моего самолюбия. Вы спросите, какой же все-таки выбрали заголовок? А вот такой: «Канадец стал лучшим выпускником Школы летчиков-испытателей или что-то в этом духе».

Мы с Хелен решили совместить наш переезд в Пакс-Ривер с семейными каникулами, поэтому в декабре 1988 г. погрузили вещи в наш легкий голубой «универсал», декорированный фальшивыми деревянными панелями, — ужасно страшный автомобиль, который мы прозвали «Лимо», — и отправились в путешествие из Калифорнии в Мэриленд. Мы были молодым семейством с тремя детьми, которое отправилось в свое первое путешествие по южным штатам: посетили парк SeaWorld, полазили по пещерам, встретили Рождество в Батон-Руж — словом, отлично провели время.

Таким же замечательным оказалось и наше пребывание в Пакс-Ривер. Мы арендовали дом на ферме, вместо того, чтобы жить на базе, и это стало приятной переменой для нас всех. Спустя короткое время Хелен устроилась на работу риелтором с достаточно гибким графиком. Кайл, Эван и Кристин со вре-

менем пошли в школу. А я занимался испытаниями истребителя F-18S. Поднимал самолет в небо до самого предела, пока он не терял управляемость, а затем пытался понять, как ее восстановить, когда истребитель падает на землю. Поначалу я был очень осторожен, ведь всю свою жизнь я учился управлять самолетами, а вовсе не рвать их на части, но по мере того, как во мне появлялась уверенность, я начал экспериментировать. В конце концов я был захвачен любопытством: насколько далеко я смогу увести самолет в неуправляемом состоянии? В этой испытательной программе мы разработали несколько хороших методик восстановления управляемости, иногда довольно неожиданных, которые в экстремальных условиях могли спасти не только самолет, но и жизнь пилота.

Между тем меня не оставляли мысли о том, какие навыки мне потребуются, если ККА когда-нибудь снова объявит набор. Ученая степень, как мне казалось, была необходимым условием, поэтому я работал вечерами и по выходным, чтобы получить степень магистра по авиационным системам в Университете Теннесси, в котором была отличная программа удаленного обучения. Мне нужно было там появиться, только чтобы защитить магистерскую диссертацию. Хотя моим самым важным достижением в Пакс-Ривер, вероятно, стало выполнение первых испытательных полетов на самолете с водородным реактивным двигателем, который позволял достигать скоростей намного выше скорости звука. Статья, которую мы написали с инженером-испытателем Шароном Хуком по результатам наших исследований, получила высшую награду Общества летчиков-испытателей. Для нас это было как получение «Оскара», не меньше, хотя бы потому, что церемония проходила в Беверли-Хиллз, а аудитория состояла из таких легендарных пилотов, как Скотт Кроссфилд — первый человек в мире, который осуществил полет при числе Маха, равным двум, то есть со скоростью, в два раза превышающей скорость звука.

Чтобы завершить эту тему, скажу, что в 1991 г. я был назван пилотом года ВМС США. Моя «командировка» подходила к кон-

цу, и я добился свершения американской мечты, несмотря на свое гражданство. В мои планы входило немного расслабиться и насладиться последним годом пребывания в Мэриленде, больше времени проводить с детьми и почаще играть на гитаре. И тут Канадское космическое агентство опубликовало в газете объявление: требуются астронавты.

* * *

У меня было всего десять беспокойных дней, чтобы написать и отправить свое резюме. Мы с Хелен решили создать самый впечатляющий документ, который когда-либо появлялся в сельских краях Мэриленда. Конечно, он же был и одним из самых объемных: довольно много страниц потребовалось, чтобы описать все, чем я занимался, каждую награду и знак отличия, которые я получил, и каждый законченный учебный курс, который сумел вспомнить. Это все еще были времена матричных принтеров, но мы решили, что напечатаем резюме на профессиональном оборудовании и на качественной бумаге. Хелен постановила, что его нужно еще и переплести. Ведь это привлечет внимание! Профессионально переплетенное резюме толщиной примерно с телефонную книгу. Но мы и на этом не остановились: мой франкоязычный друг перевел наше творение на идеальный французский, и эту версию резюме мы напечатали и переплели отдельно. Мы проверяли оба варианта столько раз, что по ночам мне стали сниться ошибки в пунктуации. А потом всерьез обсуждали, что в Оттаву нужно ехать самим, чтобы быть на 100% уверенными, что моя заявка будет доставлена вовремя. Неохотно я согласился доверить доставку курьеру, а потом звонил в ККА, чтобы убедиться, что посылка доставлена. Она пришла вместе с 5329 другими заявками. Это было в январе 1992 г. Затем последовал самый сложный период в моей жизни, длившийся пять долгих месяцев. Я пытался жить обычной жизнью, но не получал никакой обратной связи и не имел возможности узнать, приняли меня или нет.

Неделя за неделей — полное отсутствие информации. Но в конце концов нам доставили письмо, в котором сообщалось, что я прошел первый этап отбора и вошел в список из 500 претендентов! Для следующего шага нужно было заполнить некоторые формы для оценки моего психического состояния. Я это сделал и получил извещение, что о положительном или отрицательном решении мне сообщат через пару недель. Пара недель прошла, но режим «радиомолчания» так и не был нарушен. Потом прошла еще неделя, бесконечно долгая. Может, я показался им слишком неуравновешенным и теперь они ломали голову, как мне отказать? В конце концов я не смог больше терпеть эту неопределенность и позвонил в ККА. Парень, который ответил на мой звонок, сказал: «Погодите минуту, мне нужно посмотреть список. Хэдфилд… Так… А, да, вот нашел. Поздравляю, вы прошли на следующий этап». В очередной раз я подумал, не является ли на самом деле весь этот процесс отбора хитрым стресс-тестом, призванным показать, как кандидаты в астронавты справляются с неопределенностью и раздражением.

К этому моменту осталось сто соискателей. Меня попросили приехать в Вашингтон (округ Колумбия), чтобы пройти собеседование с психологом. Мы встретились с ним в лобби отеля, и он сказал: «Я не арендовал никаких залов, ничего такого. Просто поговорим в моем номере». Пока мы поднимались, я подумал, что если бы я был женщиной, то в этой ситуации чувствовал бы себя некомфортно. Когда мы вошли в номер, он предложил мне устроиться поудобнее, а я растерялся, что лучше сделать, чтобы произвести правильное впечатление: расположиться на стуле или на кровати? Я все-таки выбрал стул. Мне пришлось ответить на некоторое количество вопросов, которые со всей очевидностью были направлены на то, чтобы выявить нечто большее, чем просто тяжелые психозы. Если я все правильно помню, среди прочего психолог поинтересовался, не возникало ли у меня когда-нибудь желания убить свою мать.

Последовали долгие недели ожидания, но в конце концов раздался телефонный звонок: завершился очередной этап

отбора, и 50 человек, а среди них и я, получили направление в Торонто на дополнительные собеседования. Пятьдесят! В этот момент я позволил себе поверить в свои шансы пройти отбор, поэтому решил, что пришло время сообщить кадровому управляющему о своих намерениях. В США предварительный отбор кандидатов проводит военное ведомство. Вы подаете заявку в свое подразделение, а они уже решают, чьи анкеты передать дальше в НАСА. А вот в Канаде военные не принимают никакого участия в этом процессе, поэтому, я думаю, мое начальство было озадачено, когда я позвонил и сказал: «Думаю, я должен сообщить, что подал заявку на отбор в астронавты, так что, возможно, в Пакс-Ривер придется отправить нового пилота вместо меня чуть раньше, чем планировалось… а может, и нет».

В Торонто я подвергся первым медицинским тестам, которые должны были подтвердить, что в целом я здоров. Кроме того, я прошел долгое собеседование в отборочной комиссии, в которую входили сотрудники ККА, в том числе Боб Тёрск, один из первых канадских астронавтов. Однако ясности после Торонто не прибавилось. Я вернулся в Мэриленд, где меня ждала возбужденная и уверенная в моем успехе Хелен, и попытался вернуться к обычной жизни, но никак не мог выкинуть из головы мысли о результате своей попытки. До этого момента перспективу стать астронавтом я рассматривал лишь как теоретически возможную, но теперь эта возможность становилась реальностью, а может, и нет — и эта неопределенность ужасно терзала нервы. Сбудутся ли мечты девятилетнего мальчика?

И вот подошел заключительный этап. В конце апреля 20 кандидатов были созваны в Оттаву на неделю, где нас могли уже как следует разглядеть. Я всегда внимательно относился к тренировкам и режиму питания, но теперь был серьезен как никогда. Я хотел быть уверенным, что мой холестерин окажется низким. Я знал, что медики будут изучать нас «под микроскопом», так что я должен был просто цвести здоровьем. Я подготовил ответы на 100 вопросов, которые, как выяс-

нилось, могли задать. Я перевел эти ответы на французский. Когда я прибыл в Оттаву, моей первой мыслью было, что я участвую в соревновании. Остальные 19 участников производили сильное впечатление. Некоторые владели докторской степенью. Другие — выпускники военных училищ, как и я. Были и авторы кучи публикаций. Медики, ученые, летчики-испытатели — каждый старался произвести впечатление скромного великолепия. Вряд ли ситуация могла быть еще более напряженной. Никто из нас даже понятия не имел, сколько вообще кандидатов планируется набрать. Шестерых? Одного? Я старался выглядеть невозмутимым и безучастным, всем своим видом тонко намекая, что моя кандидатура — лучший выбор, который обладает всеми необходимыми качествами. Я надеялся.

Неделя была напряженной. Для нас провели учебную пресс-конференцию, которая должна была показать наши навыки общения с журналистами, а в случае их отсутствия — способности к их приобретению. Мы прошли тщательные медицинские исследования, отличавшиеся большим количеством склянок с разными физиологическими жидкостями и процедурами, на которых в нас все время что-то вставляли и чем-то кололи. Но по-настоящему решающим испытанием стало часовое собеседование с профессиональной комиссией, в которую входили большие шишки из ККА, сотрудники отдела по связям с общественностью и астронавты. Всю неделю я размышлял над тем, как вести себя на этом собеседовании, чтобы, с одной стороны, выделиться на общем фоне, но, с другой, не выглядеть болваном. Как лучше отвечать на тривиальные вопросы? О чем лучше промолчать? Я почти уверен, что проходил собеседование последним в ту неделю, но в любом случае все члены комиссии отлично знали, кто как ведет интервью, и уже привыкли к тому, что решающее слово остается за Маком Эвансом, которой впоследствии возглавил ККА. Когда приходило время ответить на очередной вопрос, они обращались к нему: «Мак, ты хочешь взять этого?» Я чувствовал, что по-своему привя-

зался к этим людям за последние несколько недель, так что, когда кто-то из них задал мне действительно сложный вопрос, у меня просто само сорвалось: «Мак, не хочешь взять этого?» Такая выходка, конечно, была рискованной и могла быть воспринята как заносчивость и наглость, но они только громко рассмеялись, что дало мне лишнюю минуту, чтобы придумать хороший ответ на поставленный вопрос. Тем не менее понятной для меня реакции не последовало. Я не имел ни малейшего представления, понравился я им больше или меньше других кандидатов. Направляясь обратно в Мэриленд, я понятия не имел, выберут они меня или нет.

На прощание нам сказали, что в мае в определенный субботний день между часом и тремя часами дня каждому из нас позвонят и сообщат, прошли мы отбор или нет. Когда наконец этот субботний день настал, я решил, что лучшим способом убить время будет отправиться кататься на водных лыжах с друзьями, у которых была лодка. Так мы и поступили. Потом мы с Хелен вернулись домой, чтобы пообедать и уже не спускать глаз с часов. Мы предположили, что в первую очередь они позвонят тому, кого захотят взять, чтобы, если человек откажется, можно было перейти к следующему имени в списке. И мы оказались правы: вскоре после часа зазвонил телефон, и я поднял трубку на кухне. Это был Мак Эванс. Он спросил, не хочу ли я стать астронавтом.

Конечно, я хочу. И всегда хотел.

Однако моим первым чувством была вовсе не радость, не удивление и даже не огромное воодушевление. Им стало огромное чувство облегчения, как если бы гигантская внутренняя стена рухнула наконец под собственной тяжестью. Я не подвел самого себя. Я не разочаровал Хелен. Я не подвел свою семью. То, ради чего мы все трудились столько времени, должно было наконец случиться. Мак сказал, что я могу сообщить новость членам своей семьи, но они должны понимать, что пока все это нужно сохранять в секрете. Так что, как только мы с Хелен переварили полученную информацию (ну, насколько

смогли в тот момент), я позвонил маме и взял с нее слово сохранять конфиденциальность. Но я уверен, что она принялась названивать знакомым, как только я положил трубку. К тому времени, как я дозвонился до своего деда, новость уже перестала быть свежей.

В последующие месяцы были и волнительные переживания, и секретные встречи с тремя другими астронавтами, прошедшими отбор, за которыми последовала шумиха и известность, и мне даже пришлось поучаствовать в нескольких помпезных церемониях. Но в тот день, когда мне позвонили из ККА, я испытал чувство, как будто вдруг внезапно добрался до вершины горы, на которую карабкался с тех пор, как мне стукнуло девять, и теперь рассматривал вид, открывавшийся с ее другой стороны. Это было невозможно, но это случилось. Я стал астронавтом.

Правда, как выяснилось, окончательно я им еще не стал. Чтобы стать астронавтом, то есть человеком, который уверенно принимает правильные решения, последствия которых имеют важное значение, недостаточно просто поговорить по телефону. На самом деле это звание никто не может вам просто присудить. Нужны годы серьезных постоянных усилий, направленных на построение новой базы знаний, развитие ваших физических способностей и расширение набора технических навыков. Но самое важное, что вам придется изменить, — это ваше сознание. Вам придется научиться думать как астронавт.

Я стоял лишь в самом начале этого пути.