

# РОЗДІЛ 1

*Середина 1961 року*

Френк Борман не був безстрашним – жоден хороший пілот не є таким. Найбільший зі страхів випробував його на міцність одного дня 1961 року, коли він мало не загинув у небі над базою Військово-повітряних сил «Едвардз» у Південній Каліфорнії. Смерть під час польоту не входила в плани Бормана, так само як і в плани інших пілотів, які гинули за схожих обставин приблизно в той самий час. Та якщо йшлося про випробувальні польоти на реактивних літаках, неминуче траплялися ситуації, коли раптом хтось із пілотів летів просто назустріч катастрофі, падав униз і, послуговуючись грубуватою фразочкою, заведеною між льотчиків-випробувачів, пробивав дірку в землі.

Борман знав про ймовірність такого розвитку подій не гірше за інших, проте «Едвардз» давно був його метою, ще з часів випуску з академії Вест-Пойнт у 1950 році. Як і для більшості тамтешніх льотчиків, його шлях до розпеченої пательні Каліфорнійської пустелі був далеко не прямим. Бормана переводили з посади на посаду – Невада, Джорджія, Огайо, Філіппіни, – і всюди його супроводжувала молода дружина Сьюзен. Вона погодилась одружитися з ним одразу після його випуску з військової академії та наперед знала, що життя молодого пілота Повітряних сил США буде мандрівним, хоча до кінця й не усвідомлювала, що аж настільки.

Та все ж Борман прагнув саме в «Едвардз», а отже, туди прагнула і Сьюзен. Коли Френк подав заяву на переведення з Філіппін до Каліфорнії в 1960-му, він знав: доведеться стикнутися з жорстокою конкуренцією, і немає жодних гарантій, що він опиниться у фінальному списку претендентів, а тим паче стане одним із обраних пілотів. Коли Борман таки отримав переведення, то був у захваті від такої новини, хоча демонстрація захоплення в Каліфорнії навряд чи зіграла би йому на руку. Відповідальним за поставлення польотних завдань на базі «Едвардз» був Чак Єгер, полковник тридцяти семи років, льотчик-винищувач часів Другої світової, який давно викликав у військових пілотів однаковою мірою і наснагу, і жах.

Єгер був першою людиною, яка пододала звуковий бар'єр, — на літаку з ракетним двигуном Bell X-1 у 1947 році, — проте славу він здобув ще задовго до цього подвигу, не досяжного нікому тривалий час. Підбитий над Францією 1944 року під час свого восьмого бойового вильоту, він потрапив у полон — опинився в таборі військовополонених. Через два місяці Єгер утік, невдовзі приєднався до своєї ескадрильї в Іспанії та через півроку здобув омріяне кожним льотчиком-винищувачем звання «ас-за-день»: підбив п'ять ворожих літаків під час одного вильоту. Тож молоді шибайголови, які потрапляли на базу «Едвардз», навряд чи могли чимось вразити Єгера.

— «Пілотів від природи» не існує, — казав він хлопцям, які вірили, що саме вони природжені льотчики. — Якщо після приземлення ви можете йти на своїх двох, це хороше приземлення. А якщо наступного дня на літаку ще й можна літати — це видатне приземлення. Не ускладнюйте, — казав їм Єгер, — і, можливо, виживете.

Борман вважав, що здатен на більше. За роки, що передували службі в «Едвардзі», він літав на F-89, T-33, T-6, F-84 і навіть на F-104. Він піднімався в повітря майже на кожному літаку, за штурвал якого випадала можливість сісти, і всі вони були йому по зубах.

Одного ранку невдовзі після прибуття на базу «Едвардз» Борман скочив до F-104, збираючись здійснити маневр, який вигадав сам. Пілот називав його «зум-політ» — через екстремальну висоту і траєкторію, що їх передбачало виконання цієї справи. І літак, і новий маневр самі по собі були морокою. А разом вони перетворювалися на двоголового монстра.

F-104 був відносно новим літаком; перший випробувальний політ на ньому відбувся п'ять років тому, а сертифікат про готовність до польотів апарату надали лише три роки тому. Цей реактивний літак було спроектовано таким чином, щоб за дуже малої ваги розвивати неймовірно високу швидкість. Завдовжки лише 17 метрів, розмах крил близько 6 метрів, а планер літака виготовлено з такого легкого алюмінію, що фактично вся конструкція була не набагато більшою за двигун і сидіння, прилаштоване попереду. Крила у F-104 розмістили так далеко позаду на корпусі, що пілот у кабіні не бачив їх без спеціального дзеркала заднього огляду. А передні крайки крила були настільки тонкими — лише півміліметра завтовшки, приблизно з лезо бритви, — що наземний технічний екіпаж мусив обгортати їх спеціальними захисними чохлами, щоб не порізатися, проходячи повз.

Усі ці інновації дали літаку змогу досягати стабільної швидкості  $M 2,2^*$  — інакше кажучи, вдвічі перевищити швидкість

\* Швидкість  $M 2,2$  — надзвукова швидкість руху літака, що у 2,2 раза більша за швидкість звуку. На відміну від інших одиниць, позначення « $M$ » ставиться перед числом, яке позначає швидкість. — Тут і далі примітки перекладачки.

звуку – на достатній висоті й за сприятливого вітру. Проте будова літака не сприяла його маневреності. Надзвукова швидкість передбачає широкий радіус повороту, а реактивний літак у русі чимось нагадує океанський лайнер, який мобілізує всю свою потугу, щоб узяти курс на порт, але спробається завершити поворот аж через багато кілометрів. Один пілот, який літав на F-104 й не надто вдавався в його характеристики, опишував маневрування на поворотах як «треба кренитися, щоб повернути». У небі над базою Військово-повітряних сил «Едвардз» це здавалося цікавою забавкою, проте жарти довелося б відкинутися, якби літак зійшовся в повітряному бою з радянським винищувачем МіГ. У сутичці можна було б перемогти, якби йшлося просто про перегони в одній площині, та щойно МіГ почав би маневрувати – стало б непереливки.

Утім, у Каліфорнії винищувачів МіГ не було, й Борманів «зум-політ» не передбачав жодних вихилясів. Навпаки, вправа починалася як звичний набір висоти до 12,2 кілометра, близько 12 кілометрів над рівнем пустелі. У цій точці пілот вмикав форсажний режим – і його втискало в спинку сидіння, а літак здіймався на висоту понад 27 кілометрів.

На такій висоті з'являлися свої складнощі. Там більше не працювали ані форсажна камера, ані двигун – через надто розріджену атмосферу. Запускати двигун – якби це таки вдалося – було дуже ризиковано. У F-104 двигун мав повітряне охолодження, і коли бракувало повітря, заведений мотор міг навіть вибухнути.

Тож літак летить на висоті понад 27 кілометрів над пустелею з вимкненими механізмами для забезпечення руху. Якщо піднятися ще вище, з коротких крил теж не буде пуття, бо зникнуть поодинокі ділянки щільної атмосфери, що ще