

**NIOSAŁ
PŁOMIENI**

Michael Collins

NIOSAĆ PŁOMIENIĄ

PODRÓŻE ASTRONAUTY

Przekład
Justyna Trawicka
Mateusz Józefowicz

Kraków 2019

Tytuł oryginału:

Carrying the Fire: An Astronaut's Journeys

CARRYING THE FIRE: An Astronaut's Journeys:

50th Anniversary Edition by Michael Collins

Copyright © 1974 by Michael Collins

Foreword copyright © 1974 by Charles A. Lindbergh

Preface to the 2009 edition copyright © 2009 by Michael Collins

Preface to the 2019 edition copyright © 2019 by Michael Collins

Published by arrangement with Farrar, Straus and Giroux, New York

First published 1974

Wszystkie prawa zastrzeżone. Poza uczciwym, osobistym korzystaniem w celu nauki, badań, analizy albo oceny, przewidzianym w Ustawie o Prawach Autorskich, Projektowych i Patentowych z 1988 r., żadna część tej publikacji nie może być reprodukowana, przechowywana w bazach danych ani transmitowana w żadnej postaci ani żadnymi środkami przekazu – elektronicznie, elektrycznie, chemicznie, mechanicznie, optycznie, przez fotokopie ani w żaden inny sposób – bez uprzedniej, pisemnej zgody właściciela praw autorskich.

© Copyright for the Polish edition by

Wydawnictwo Astra s.c.

Kraków 2019

Przekład:

Justyna Trawicka

Mateusz Józefowicz

Przygotowanie edycji:

Jacek Małkowski

Redakcja:

Marcin Grabski

Zdjęcia wewnątrz książki dzięki uprzejmości NASA

Skład i przygotowanie do druku:

Wydawnictwo Astra s.c.

Fotografia na okładce:

Wikimedia Commons/NASA/Craigboy

Wikimedia Commons/NASA/Andrej-airliner

Alamy/BE&W

Wydanie I

Kraków 2019

ISBN 978-83-65280-78-7

Wydawnictwo Astra

31-026 Kraków

ul. Radziwiłłowska 26/2

tel. 12 292 07 30

www.wydawnictwo-astra.pl

www.facebook.com/WydawnictwoAstra

wydawnictwo@astra.krakow.pl

Słowo wstępne

Charles A. Lindbergh

Wnikliwa, wyrazista i wszechstronna książka – poświęcona pierwszej załogowej wyprawie na powierzchnię Księżyca – jest owocem połączenia kontemplacyjnego umysłu i oka poety z bardzo praktycznym podejściem uczestniczącego w niej astronauty. Oto fascynująca autobiograficzna opowieść o jednym z najwspanialszych osiągnięć cywilizacyjnych i jednej z największych przygód człowieka. Będzie czytana raz po raz, dopóki przetrwają pisane kroniki.

W kolejnych rozdziałach ludzkie działania przeplatają się z techniką, pokazując niezwykłą rolę agencji kosmicznej NASA i jej astronautów oraz znaczenie kosmicznych wypraw. Czytelnik uświadamia sobie niekończący się ogrom problemów związanych ze sterowaniem statkiem kosmicznym, zawiły proces organizacyjny i szkolenia wymagane do ich rozwiązania, ambicje, frustracje, zagrożenia, obowiązki i zależności stanowiące część udanej kariery astronauty. Bardzo łatwo utożsamić się z tą opowieścią, a nawet poczuć się prawdziwym astronautą.

Lektura książki Michaela Collinsa *Niosąc płomień. Podróż astronauty* przeniosła mnie w pamięci z powrotem na moje pierwsze spotkanie z Robertem Goddardem, „ojcem lotu kosmicznego”. Siedząc na werandzie jego domu w Worcester w stanie Massachusetts w 1929 roku, słuchałem, jak Goddard opowiada o silnikach raketowych i marzeniach

NIOSĄC PŁOMIEŃ

o eksploracji przestrzeni kosmicznej. Był pewny siebie. Powiedział mi, że będzie w stanie zbudować raketę zdolną do przenoszenia przyrządów naukowych na wysokości dochodzące do stu sześćdziesięciu kilometrów i że na tych wysokościach, poza wpływem atmosfery, będzie można dokonywać cennych obserwacji. Myślał, że możliwe będzie nawet zbudowanie wielostopniowej rakiety, która mogłaby dotrzeć na Księżyc. „To może kosztować milion dolarów” – dodał jednak lekceważąco, sugerując, aby nie traktować pomysłu poważnie.

W tym czasie żadna z rakiet Goddarda nie osiągnęła pułapu tysiąca sześciuset metrów, nie mówiąc już o stu sześćdziesięciu kilometrach. Jego szacunkowy budżet na roczne prace doświadczalne wynosił dwadzieścia pięć tysięcy dolarów amerykańskich, wliczając w to koszty laboratorium, platformy startowej, sprzętu, wynagrodzeń i transportu. Teraz czytałem o udanej wyprawie na Księżyc, a Stany Zjednoczone wydawały miliony dolarów dziennie na rozwój rakiet. *Niosąc płomień...* tkwi korzeniami w pionierskim dziele Goddarda i rozrasta się pośród osiągnięć nowoczesnej technologii. Aby zrozumieć trafność tego tytułu, trzeba było być świadkiem startu Apollo. Kiedy na przylądku Canaveral odliczanie dochodzi do zera, wydaje się wówczas, że gigantyczna raketa zostanie pochłonięta przez gwałtownie rosnącą chmurę ognia i grzmotów.

Tam, gdzie stałem z astronautami, pięć kilometrów od platformy startowej Apollo 11, moje serce łomotało, a grunt się trząsał, jakby w pobliżu spadały bomby. Wtedy powstał płomień, pozostawiał Ziemię daleko w tyle – wyżej, szybciej – niczym meteor przecinający niebo. Wydawało się niemożliwe, by życie mogło istnieć podczas wynoszenia takiej kuli ognia. A jednak istniało, przekonałem się o tym później, widząc ukazanych na ekranie telewizyjnym ludzi w stanie nieważkości, mnóstwo przyrządów i Ziemię widzianą przez okno.

Cud telewizji pozwalał mi na pozostanie w kontakcie z wyprawą Apollo 11 do czasu, aż obrazy przesłane przez kamery oddalone o blisko czterysta tysięcy kilometrów pokazały żywą istotę na martwym dotąd Księżycu: przyodziane w skafandry ciśnieniowe istoty w hełmach na głowach,



Są dwie metody nauki jazdy na narowistym koniu. Jedna to dosiąść go i w praktyce przyswoić sobie najlepsze opanowanie poszczególnych ruchów i sztuczek. Drugi to usiąść na płocie i przyglądać się bestii przez jakiś czas, a następnie w domowym zaciszu obmyśleć, w jaki sposób opanować jej podskoki i kopnięcia. Druga metoda jest bezpieczniejsza, ale to z pierwszej zazwyczaj korzysta większość dobrych jeźdźców. Bardzo podobnie można opanować sztukę obsługi maszyny latającej. Jeśli zależy ci na pełnym bezpieczeństwie, wystarczy, że usiądziesz na płocie i zapatrzysz się na ptaki. Jeśli jednak naprawdę chcesz się tego nauczyć, musisz wsiąść do maszyny i na własnej skórze poznać wszystkie sztuczki.

— Wilbur Wright, 1901 rok

Rosja zapewne testuje swoje nowe samoloty nad rozlewiskami Prypeci, nad Syberią czy gdziekolwiek indziej, gdzie znajdują się puste przestrzenie. W Stanach Zjednoczonych odbywa się to na kalifornijskiej pustyni Mojave, w Bazie Sił Powietrznych imienia Glena Edwardsa (dalej: baza Edwards), w powietrznych wirach Antelope Valley, sto sześćdziesiąt kilometrów na północ od Los Angeles. Choć latałem nad tym obszarem wiele razy, moje pierwsze odwiedziny w bazie Edwards drogą naziemną wywarły na mnie wielkie wrażenie. Kilka godzin wcześniej zostawiłem za sobą błyszczące, upstrzone neonami kasyna Las Vegas i pomknąłem autostradą w nagrzanym chevroletcie

station wagon z 1958 roku. Poszukiwałem swojej Walhali, mekki lub przynajmniej możliwości ubiegania się o bilet do tajemniczego świata lotów doświadczalnych. Wszystko to znajdowało się w bazie Edwards. Przyjęto mnie do szkoły pilotów doświadczalnych samolotów eksperymentalnych USAF, rocznik 60-C, wraz z trzynastoma innymi narwańcami. Większość stanowili Amerykanie (nie licząc Włocha, Duńczyka i Japończyka), przeważnie superzdolni pierworodni synowie superzdolnych ojców, w dodatku z nadczynnością tarczycy. Ta grupa do dziś budzi mój podziw. Uwielbiam ich, łypiących na mnie ze zdjęcia na ścianie. Jeden z nich chodził po Księżycu, dwaj go okrążyli, a dwaj – ci dwaj z najlepszych – nie żyją.

Wiosną 1960 roku wiedziałem jednak tylko o tym, że trzeba uwić gniazdko dla żony i malutkiej córeczki, wszystko pozalać, zorganizować mieszkanie, podpisać dokumenty oraz usunąć wszelkie przeszkody i oczyścić teren dla działań, które miały się rozpocząć.

Oślawiona baza Edwards, Centrum Lotów Testowych Sił Powietrznych. Nareszcie duże zabawki! A baza była z całą pewnością wielka. Za superpas startowy służyło tu wyschnięte jezioro o długości czterdziestu kilometrów. Był to bezpieczny grunt dla każdego oblatywacza, który miał kłopoty i m u s i a ł natychmiast posadzić maszynę, niezależnie od sytuacji.

Było to także miejsce suche, gorące, wietrzne i odizolowane. Zupełnie nie takie, jakie moja żona – pochodząca z Bostonu – wybrała by na żłobek dla pierworodnego dziecka. Z bólem zdawałem sobie z tego sprawę. Wiedziałem jednak również, że ona to pokona i ani drzewa Jozuego, ani grzechotniki nie złamią jej nowoangielskiej woli i zdolności nie tylko do przetrwania, ale także do zmieniania otoczenia! Także w wymiarze historycznym było to miejsce dla ludzi, którzy zaczynają wszystko od zera. Spisane dzieje tego obszaru obejmowały niewiele dłuższy wycinek czasu niż historia samolotu.

Niezależnie od tego, jak zaawansowana jest technologia i jak wyrafinowana jest latająca maszyna, tak naprawdę to jezioro nadaje ton, każdej

zimy, przypominając o pierwotnej dominacji natury nad marnością niecierpliwych pilotów. Wiosną i latem, gdy jezioro wysycha i kolejne napompowane opony samolotów znaczą jego powierzchnię, pojawiają się pęknięcia i przebarwienia. Dlatego jesienią dno zbiornika ma wygląd surowy i „zniszczony”. Później przychodzą zimowe deszcze – skąpe, lecz zapewniające dość wody, aby dno pokryło się jej kilkunastocentymetrową warstwą, przewiewaną w tę i z powrotem przez wszechobecny wiatr. Wczesną wiosną znowu wyłania się wysuszona powierzchnia, jedwabista niczym pupa niemowlaka. Jest gładka, bezpieczna i gotowa na kolejny rok ożywionego ruchu. Oczywiście zbudowane w ostatnich latach betonowe pasy startowe przylegające do jeziora sprawiają, że Siły Powietrzne Stanów Zjednoczonych są mniej zależne od cyklu rocznego, warto jednak zauważyć, że najbardziej zaawansowane maszyny, takie jak samolot raketowy X-15 czy najnowszy transportowiec NASA, nadal wykorzystują samo dno jeziora i opierają się na harmonogramie naturalnym, nie ludzkim.

Kilka lat wcześniej latałem na samolotach odrzutowych F-86 Sabre, startujących z Bazy Sił Powietrznych imienia Harolda Hustona George’a (dalej: baza George) w pobliskim Victorville, wiosną 1960 roku tereny te nie były mi więc obce. Dowiedziałem się, że kapitan Joseph McConnell, as pilotów odrzutowców z wojny koreańskiej, zginął na dnie jeziora, wykonując zadania podczas tymczasowego przydziału z bazy George. W 1954 roku, siedząc w kokpicie, byłem świadkiem tragicznego nurkowania naddźwiękowego myśliwca F-100 i podążałem za zwłokami amerykańskiego pilota doświadczalnego Georga Welcha do samej ziemi, gdy jego nieuszkodzony spadochron powoli opadał. Znałem zatem bazę Edwards bardzo dobrze.

Wiedziałem także, że mimo pustkowia, czterdziestostopniowych upałów i nieustającego wiatru to było moje miejsce. Tutaj testowano pierwszy amerykański odrzutowiec, z imitacją drewnianego śmigła zakładaną dla niepoznaki na jego dziób zawsze wtedy, gdy był parkowany. Tutaj 14 października 1947 roku kapitan Chuck Yeager przekroczył

barierę dźwięku. Również tutaj kapitan Mike Collins miał ruszyć do przodu i w górę. AD INEXPLORATA – w nieznanie – takie było motto centrum lotów doświadczalnych. Było to moje ulubione motto, zaraz obok THAT OTHERS MAY LIVE – aby żyć mógł ktoś – którym posługiwała się służba ratownictwa lotniczego. Z satysfakcją zauważyłem, że to pierwsze było na stałe umieszczone zarówno na budynkach, jak i na kombinezonach. Emblemat z futurystycznym, opływowym kształtem umykającym w niebiesko-czarny nieboskłon na tle piaszczystego, porośniętego kaktusami krajobrazu. Z drugiej strony insygnia samej szkoły pilotów doświadczalnych budziły moje wątpliwości. Przedstawiały dużo błękitnego nieba, ale nad wszystkim górował s u w a k l o g a r y t m i c z n y.

Zameldowałem się nieco zamyślony. Przydzielono mi ładny dom z pustaków – nic wielkiego, ale za to sterylnie czysty. Wróciłem autostradą do Las Vegas, aby zanieść mojej żonie Pat dobre wiadomości: „Piękne miejsce, będziesz zachwycona”. Taką przynajmniej miałem nadzieję i sam chciałem się do tego przekonać, gdyż po raz pierwszy w mojej karierze w Siłach Powietrznych Stanów Zjednoczonych dostawałem długi, stały przydział. Pat z pewnością na to zasługiwała. W ciągu niecałych czterech lat małżeństwa mieszkaliśmy już w czterech domach, czterech mieszkaniach i bodaj czterdziestu czterech motelach. Tak naprawdę całe moje życie sprowadzało się do przeprowadzek w regularnych odstępach czasu i nigdy nie spędziłem w jednym miejscu więcej niż cztery lata. Mój ojciec był przez trzydzieści osiem lat zawodowym oficerem wojsk lądowych i w ciągu mojego siedemnastoletniego życia w domu rodzinnym byłem świadkiem dramatycznych i częstych zwrotów akcji: od mieszkania na rzymskim poddaszu, gdzie się urodziłem, do skromnego, starego domu kolonialnego w Alexandrii w Wirginii, gdzie ojciec przeszedł na emeryturę w 1945 roku. Po drodze nasza rodzina poznała wiejskie życie z wężami w Oklahomie i jasne światła Manhattanu widziane z pobliskiej Wyspy Gubernatora oraz zakosztowała – najbardziej niezwykle ze wszystkich – kilkuletniego pobytu w Casa Blanca, miejscu uznanym za najstarsze na półkuli zachodniej. Ta imponująca twierdza,