

Przedmowa

Załoga wyprawy Apollo 13 miała mnóstwo planów na popołudnie 21 kwietnia 1970 roku. Gdyby wszystko poszło zgodnie z harmonogramem – a nie było powodów, aby w to wątpić – 21 kwietnia astronauta mieli najpierw wodować w Pacyfiku, a następnie dostać się na pokład lotniskowca „Iwo Jima”, kończąc tym samym trzecie i najbardziej ambitne lądowanie na Księżycu. W przeciwieństwie do lotów Apollo 11 i 12, które wysłano na gładkie niczym szkło równiny Morza Spokoju i Oceanu Burz, Apollo 13 miał się skierować w stronę wyżyny Fra Mauro. Lądowanie w tak zdradliwym terenie wymagało wyjątkowych cech zarówno samego pojazdu księżycowego, jak i załogi wyznaczonej do jego pilotowania. Powrót z takiej misji byłby historycznym dniem.

I mimo że załoga Apollo 13 – dowódca misji James Lovell i jego koledzy nowicjusze w kosmosie, Jack Swigert i Fred Haise – rzeczywiście w dniach poprzedzających 21 kwietnia zapisała się trwale na kartach historii, była to opowieść inna, niż wszyscy oczekiwali. Nie było

w niej nic o precyzyjnym lądowaniu, nie było wypowiedzianych przy takiej okazji wzniosłych sentencji, nie było też słowa o zajętych suśach, którymi poruszają się astronauty w warunkach grawitacji Księżyca. Było za to sporo o wybuchającym zbiorniku paliwa, o śmiertelnie ranionym statku i ludziach uwięzionych trzysta dwadzieścia tysięcy kilometrów od Ziemi, bez większej nadziei na załatanie pojazdu, a co dopiero na zawrócenie nim i delikatne poprowadzenie do domu.

Niemniej astronauty Apollo 13 wrócili na Ziemię i uderzyli w wody oceanu, choć nie 21, ale 17 kwietnia. Te cztery dni różnicy odpowiadały okresowi, w którym mieli zejść na powierzchnię Księżyca, spędzić tam trochę czasu i ponownie wystartować. Lovell, Swigert i Haise nigdy nie zapomnieli, jak bardzo niepewny był ich powrót do domu. Nie mogli jednak zapomnieć i o tym, że niepomyślny los zorganizował im te cztery dni zupełnie inaczej, niż mieli je zaplanowane.

Wprawdzie załoga Apollo 13 mogła jeszcze liczyć na przydział do innej misji kosmicznej – w końcu zawiodły maszyny, nie ludzie – Lovell, Swigert i Haise instynktownie jednak wyczuwali, że nie wrócą w kosmos prędko, jeśli w ogóle. Podczas tego tygodnia spędzonego poza rodzimą planetą astronauty ledwie uszli z życiem i wszyscy na pokładzie okrętu ratunkowego, a także w NASA zdawali sobie z tego sprawę. W świecie lotniczym fakt, że udało się ich uratować, uznano za absolutnie wyjątkowe wydarzenie, i agencja kosmiczna, która swoje istnienie opierała na dobrej woli społeczeństwa, nie zamierzała teraz przeciągać struny. A tak mogłoby zostać odebrane ponowne zaproszenie tej trójki na pokład takiego samego statku, powtórne wystrzelenie ich w kosmiczną pustkę i wystawienie raz jeszcze na podobne ryzyko.

Astronauty nie mogli więc napisać nowej historii, ale mogli opowiedzieć tę, którą przeżyli. Rok wcześniej na Księżycu wylądowały wyprawy Apollo 11 i 12. Misje Apollo 8 i 10 okrążyły Księżyc przed nimi. Jednak żadna inna załoga – ani amerykańska, ani radziecka – nikt,

PRZEDMOWA

kto poleciał w kosmos wcześniej, nie był tak blisko katastrofy, a mimo to wrócił do domu. Po spojrzeniu na nieudaną misję Apollo 13 przez pryzmat jej szczęśliwego zakończenia wyprawa wydaje się bardziej sukcesem niż porażką.

Kiedy 17 kwietnia załogę Apollo 13 podjęto z oceanu i przetransportowano na pokład lotniskowca, astronauta nie mieli zbyt wielu okazji do rozmów. Jednak po południu tego dnia, gdy ceremonia powitania dobiegła końca, a Lovell, Swigert i Haise – ubrani w wyraziste niebieskie kombinezony, które założyli na pokładzie śmigłowca po zdjęciu swoich sfatygowanych białych ubrań, używanych przez ostatnich sześć dni – raz jeszcze podziękowali marynarzom i pozostali jedynie w towarzystwie kilku oficerów marynarki, Lovell zdołał wreszcie odciągnąć Swigerta na bok.

– Powinniśmy to wszystko spisać – powiedział dowódca wyprawy do pilota modułu dowodzenia.

Swigert spojrzał na niego zdziwiony.

– Historię. Tę historię – dodał Lovell. – Powinniśmy ją spisać.

Pomysł opowiedzenia historii wyprawy Apollo 13 pojawił się w sposób naturalny – tak przynajmniej wydawało się osobom, które były zaangażowane w tę misję. Pytanie tylko, kto właściwie chciałby taką historię przeczytać? W 1970 roku Amerykanie latali w kosmos już od dziewięciu lat, i chociaż przywiązali się do swoich statków kosmicznych oraz ich załóg, oczekiwali od misji jednego: że będą udane. Oczywiście zdarzały się też przykre momenty. W 1961 podczas misji Mercury 7 zatonała w Atlantyku kapsuła Virgila Grissoma. Pięć lat później krew w żyłach zmroziły chwile, gdy statek Gemini 8 z Neilem Armstrongiem i Davidem Scottem zaczął wirować na orbicie okołozemskiej, przez co załoga musiała wcisnąć hamulce i wrócić na Ziemię po dwóch godzinach zamiast po zaplanowanych pięciu dniach. Grissom, Armstrong i Scott zdawali sobie sprawę ze śmiertelnego zagrożenia, w którym się znaleźli, ale na szczęście dla NASA

opinia publiczna nie była tego w pełni świadoma. Powszechnie uważano, że skoro chłopcy zdołali bezpiecznie wrócić do domu z kosmosu, żadne kłopoty po drodze nie były ważne.

Dopiero w 1967 roku, gdy mający dotąd szczęście Grissom razem z kolegami z załogi, Edwardem Whitem i Rogerem Chaffeeem, stracili życie na platformie startowej, w pożarze statku Apollo 1, podatnicy oglądający rachunek za misję zrozumieli, że może być do niego dołączony bilet w zaświaty. To się im nie spodobało. Amerykanie chcieli nadal finansować coraz bardziej ryzykowne wyprawy kosmiczne, gdyby jednak w zamian zbyt często widzieli trumny okryte amerykańską flagą i wdowy w czerni, mogliby zażądać zakończenia inwestycji.

Głównie dlatego, gdy tylko Apollo 13 wrócił z kosmosu, NASA zrobiła wszystko, żeby odwrócić uwagę narodu od tej niemal tragicznie zakończonej misji. Lovell, Swigert i Haise wzięli udział w obowiązkowych paradach, w Kongresie wysłuchano obowiązkowych sprawozdań o wypadku, informujących o tym, jakie urządzenia i błędy przed startem doprowadziły do wybuchu, szybko jednak rozpoczęto przygotowania do misji Apollo 14 i z dumą przypominano wszystkie wcześniejsze udane wyprawy. Wkrótce zapomniano nawet o samym felernym pojeździe. Po tym, jak wpadł do Pacyfiku, podniesiono go na pokład lotniskowca i przewieziono do Kalifornii, do zakładu, w którym go wyprodukowano, w celu przeprowadzenia badań. Nad statkiem pochyłili się inżynierowie. Rozebrali go do ostatniej śrubki i sprawdzili wszystkie jego systemy pokładowe, aby ocenić, jak przetrwały podróż i co można usprawnić przed kolejnymi misjami. Wreszcie wypatroszony statek odesłano na Florydę, gdzie nieopatrzenie stanął na uboczu ekspozycji na przylądku Canaveral. Po kilku latach takiego wewnętrznego wygnania został przepędzony jeszcze dalej, do Francji, gdzie skończył w muzeum lotnictwa pod Paryżem.

Oczywiście NASA nie zawsze była tak zachowawcza w kwestii ryzyka. Amerykański program kosmiczny narodził się nie z ambicji, pasji lub żądzy poznania cudów kosmosu, ale raczej ze specyficznego

PRZEDMOWA

strachu – z obawy o bycie tym drugim w wyścigu technologicznym. W 1957 roku Związek Radziecki wstrząsnął Zachodem, umieszczając na orbicie okołoziemskiej Sputnik, osiemdziesięciotrzykilogramowego sztucznego satelitę. Wyniesienie takiej masy tak wysoko wymagało pocisku o globalnym zasięgu i ciągu ponad dwudziestu dwóch tysięcy kilogramów. Państwa, które posiadało taką moc baliścyczną, należało się obawiać. Stany Zjednoczone były wówczas daleko za Związkiem Radzieckim zarówno w kwestii technologii, jak i propagandy. Jeśli chciały nadrobić ten dystans, musiały nabrać dużej prędkości.

Aby potwierdzić swoje prawa w kosmosie w tak krótkim czasie, inżynierowie NASA musieli wypracować nowy etos. Po 1961 roku, gdy prezydent Kennedy stanowczo zapowiedział, że do 1970 roku Amerykanie wylądują na Księżycu, Agencja zrozumiała, że musi zmienić stare metody pracy. Zamierzano zachować ostrożność typową dla przemysłu lotniczego, ale wzbogacić ją o wolę podejmowania większego ryzyka. Cóż z tego, że nikt dotąd nie zbudował rakiety o wysokości trzydziestu sześciu pięt, która byłaby w stanie rozpedzić załogowy statek kosmiczny do czterdziestu tysięcy kilometrów na godzinę, po czym wyrzucić go z kołowej orbity okołoziemskiej i z rykiem cisnąć po łuku w stronę Księżycy? Najwyższy czas, żeby ktoś to zrobił. Nikt nigdy się nie zastanawiał, jak zbudować pojazd wielkości przyczepy kempingowej, na czterech nogach tak delikatnych, że z ledwością utrzymywały ciężar pojazdu na Ziemi, ale wystarczająco mocnych, aby wytrzymały lądowanie i start w mniejszej grawitacji Księżycy – więc może NASA powinna się tym zająć? Arogancję od pewności siebie oddziela bardzo cienka granica, podobnie jak pychę od prawdziwego kunsztu. Inżynierowie i astronauta z NASA przez ponad dekadę niepewnie kroczyli wzdłuż tej linii.

Wiele się zmieniło latem 1969 roku, po misji Apollo 11 i pierwszym załogowym lądowaniu na Księżycu. Kiedy Neil Armstrong postawił stopę na księżycowym gruncie, Amerykanie wygrali dwunastoletni

wścig kosmiczny i teraz to Sowieci niechętnie musieli prosić o pokój. Kolejne misje Apollo wysyłano na Księżyc jakby w rundach honorowych, jednak opinia publiczna zaczynała mieć wątpliwości. Ryzykowanie życiem astronautów, kiedy Srebrny Glob był już cały poznaczony odciskami ich butów, przypominało wysyłanie żołnierzy do boju dzień po podpisaniu zawieszenia broni. Cudem niezakończona tragicznie wyprawa Apollo 13 jedynie potwierdzała przekonanie, że dalsza eksploracja głębokiej przestrzeni kosmicznej to igranie ze śmiercią. Zanim jeszcze wystartowały misje od Apollo 14 do Apollo 17 w 1971 i 1972 roku, zapadła decyzja o wstrzymaniu kolejnych wypraw – od Apollo 18 do Apollo 20, które miały być podróżami o większym zasięgu. Geologowie i chemicy postrzegali Księżyc jako naukowy róg obfitości, ale inżynierowie i opinia publiczna widzieli w nim jedynie cel do osiągnięcia. Gdy już to się stało, nie było sensu powtarzać tego wyniku raz po raz.

Dla NASA kolejne dekady pod wieloma względami były okresem szalonej pracy. Po programie Apollo uruchomiono program Skylab. Górny stopień rakiety Saturn 5 został przekształcony w prowizoryczną stację kosmiczną. W maju 1973 roku pierwsza załoga dostała się na jej pokład statkiem kosmicznym Apollo i spędziła tam dwadzieścia osiem dni, okrążając planetę, przeprowadzając eksperymenty i ucząc się życia na orbicie. W lipcu 1973 roku na stację poleciała druga załoga, kolejnym statkiem Apollo, i spędziła w Skylabie pięćdziesiąt dziewięć dni, okrążając planetę, przeprowadzając eksperymenty i ucząc się życia na orbicie. W listopadzie 1973 roku trzecia załoga Skylab spędziła na orbicie osiemdziesiąt cztery dni, robiąc zasadniczo to samo co poprzednicy na jej miejscu. Naukowy dorobek tych wypraw był imponujący, jednak w kwestii eksploracji kosmosu kolejne misje nie przynosiły niczego nowego.

Horyzonty NASA zawęziły się jeszcze bardziej w 1981 roku, gdy loty rozpoczęły wahadłowce kosmiczne. Wahadłowiec był pod każdym względem niezwykle wytworem inżynierii: prawdziwym podnieb-

PRZEDMOWA

nym liniowcem – zwłaszcza w porównaniu z małymi, bezskrzydłymi kapsułami projektów Mercury, Gemini i Apollo. Jednak już sama jego nazwa sugerowała, że lotu takim pojazdem nie można potraktować jako wyjątkowo śmiałego przedsięwzięcia. Zasadniczo wahadłowiec był dostawczakiem: wielkim, wartym wiele miliardów dolarów pojazdem, który – trzeba mu to oddać – wynosił na orbitę tak wspaniałe ładunki, jak teleskop kosmiczny Hubble’a. Mimo wszystko była to tylko dostawcza ciężarówka. Przez jakiś czas światła jupiterów koncentrowały się na tych nowych pojazdach, szczególnie gdy starsi astronauty, tacy jak John Young i Thomas Mattingly, którzy wcześniej zdobywali szlify na starej trasie księżycowej, prowadzili je podczas próbnych lotów. Kiedy jednak legendarni bohaterowie oddali stery nowym załogom, w opinii publicznej start wahadłowca był równie interesujący jak odjazd autobusu z przystanku.

Tyle że statki kosmiczne nie są autobusami. Amerykanie przekonali się o tym 28 stycznia 1986 roku, gdy wahadłowiec Challenger z siedmioosobową załogą na pokładzie wystartował do rutynowej misji, z której nigdy nie powrócił. Po raz pierwszy od czasu wyprawy Apollo 13 znowu zawiódł sprzęt. Tym razem była to wadliwa uszczelka w rakiecie na paliwo stałe, która spowodowała katastrofę, zanim statek dotarł na orbitę. Po raz pierwszy w historii amerykańscy astronauty stracili życie podczas lotu.

Wtedy, podobnie jak w przypadku misji Apollo 13, przeprowadzono przesłuchania, ustalono przyczynę wypadku i postawiono zarzuty – częściowo słuszne, częściowo nie. Większość ludzi uznała, że NASA za bardzo eksploatowała swoje statki. Realizowano starty niedoskonałego sprzętu w złych warunkach pogodowych, nie zważając na nic innego, tylko na to, jak skrócić czas przygotowań do kolejnych misji. Tak mogą działać logistycy transportu, ale nie kosmiczni odkrywcy.

I chociaż strata Challengera była o wiele tragiczniejsza w skutkach niż wypadek, który niemal doprowadził do utraty Apollo 13, tym razem nie mówiło się o wstrzymaniu programu kosmicznego. NASA

przykuła się do swoich wahadłowców na dobre i na złe. W hangarach czekały jeszcze trzy niesamowite maszyny, rząd podpisał kontrakt na zbudowanie kolejnej, a klienci z gotówką czekali w kolejce, aby załadować na nie swoje satelity. Ameryka miała wówczas zaledwie kilka rakiet zdolnych do wyniesienia komercyjnych ładunków na orbitę okołozemską i nie miała żadnego pojazdu kosmicznego, który mógłby wynieść człowieka. NASA musiała więc wysłać astronautów na pokładzie wahadłowców – albo nie wysłać ich wcale.

I mimo że statki kosmiczne Agencji uważano za bezpieczne, sama instytucja nie cieszyła się już dobrą reputacją. Nic tak nie zagraża rządowym programom, jak wątpliwości co do kompetencji zarządzających nimi osób, a tym razem opinia publiczna miała wątpliwości. Inżynierowie i planiści misji, którzy kiedyś chłodno prowadzili zwycięską rozgrywkę z Sowietami o dominację w kosmosie, przez co stali się symbolem przewagi Ameryki w zimnej wojnie, teraz, jak się wydawało, działali nieporadnie. Po katastrofie *Challenger* NASA zaczęła być postrzegana jak kolejna typowa agencja rządowa: powolna, podatna na błędy, skostniała i biurokratyczna. Zupełnie jak Departament Pracy, tylko ciekawiej wyposażony.

Jednak NASA nie była i nie mogła być po prostu kolejną agencją rządową. Eksploracja kosmosu może wydawać się nudna i odarta ze śmiałości, która to śmiałość decydowała o wspianiałości tej ryzykownej przygody wcześniej, ale nadal chodziło o *loty w kosmos*. Wystarczy posadzić odpowiednią liczbę inżynierów przy odpowiedniej liczbie stołów kreślarskich w odpowiedniej liczbie placówek NASA, by doczekać się wyjątkowych pomysłów. I pod koniec lat osiemdziesiątych dwudziestego wieku rzeczywiście takie pomysły zaczęły się pojawiać. Gdy wahadłowce ostrożnie wędrowały po swoich handlowych szlakach z przylądka Canaveral na orbitę i z powrotem na Ziemię, inne statki – bezzałogowe – osiągały o wiele więcej i leciały znacznie dalej.

PRZEDMOWA

Programy bezzałogowy i załogowy NASA od dawna działały równolegle, jednak ten bezzałogowy dotychczas był postrzegany jako skromniejszy i mniej spektakularny. Małe zrobotyzowane statki, nazywane Ranger i Voyager, nie mogły się równać popularnością z charyzmatycznymi astronautami, takimi jak Buzz Aldrin i Gordon Cooper. Blask bohaterów zawsze przyćmiewał maszyny. Jednak długo po odejściu Buzzów i Gordonów i zejściu załogowych statków kosmicznych z nagłówek gazet uwagę mediów zaczęły przyciągać inne kosmiczne osiągnięcia. W 1989 roku Voyager 2, który od 1977 roku pędził przez lodowate otchłanie głębokiej przestrzeni kosmicznej, przeleciał obok Neptuna, kończąc tym samym swoje niesamowite tournée po galaktyce. Podczas tej podróży wcześniej odwiedził Jowisza, a następnie Saturna i Urana. W tym samym roku sonda kosmiczna Magellan wystartowała na Wenus. Miała bardzo ryzykowny plan lotu i radar wysokiej rozdzielczości, który po raz pierwszy miał spojrzeć przez gęste wenusjańskie powietrze i sfotografować powierzchnię planety. Sześć miesięcy później sonda Galileo wyruszyła na dziesięcioletnią misję na Jowisza, by obfotografować świat jego księżyców i wystrzelić małą sondę jeszcze bliżej gazowego giganta.

Kiedy wyprawy te już wystartowały, inżynierowie NASA budowali kolejne sondy, które miały dotrzeć w kolejne miejsca w kosmosie. Przygotowywano misję Cassini-Huygens na Saturna. Sonda wystartowała w 1997 roku, by wystrzelić próbnik na powierzchnię Tytana, jego wielkiego naturalnego satelity - wcześniej omijając ślalomem inne księżyce tego gazowego globu z pierścieniami. Przygotowywano również sondę kosmiczną Stardust, która miała przeciąć ogon komety 81P/Wild, zwanej krótko Wild 2, by przywieźć do domu próbkę maleńkich drobinek kometarnego lodu. Kolejny statek kosmiczny, Pathfinder, wylądował 4 lipca 1997 roku na Marsie - zanim znieruchomiał, niesamowicie podskakując na poduszkach powietrznych. Pathfinder wypuścił ze swojego wnętrza niesamowitego zrobotyzowanego łazika, który pełzał po gruncie, obwąchiwał skały i próbował

gleby na planecie, na której żadna inna maszyna nie poruszyła się nawet na centymetr od miejsca swojego lądowania. Był też teleskop kosmiczny Hubble'a, który z wysokiej grzędy okołozemskiej orbity przez wiele lat spoglądał w przestrzeń kosmiczną. A patrzył głębiej niż jakiegokolwiek ludzkie bądź sztuczne oko przed nim.

Kiedy rakiety wystartowały, a na Ziemię zaczęły spływać dane w postaci zdjęć tych niesamowitych błękitnych, czerwonych i pomarańczowoczarnych światów, w społecznej świadomości pojawiło się niewielkie pęknięcie tektoniczne. Pomimo śmierci Challenger'a w płomieniach i żmudnej pracy floty wahadłowców, pomimo dekad, które minęły od chwili, gdy ostatni astronauta dokonał czegoś bardziej dramatycznego niż okrążenie, okrążenie i kolejne okrążenie Ziemi – kosmos znowu powoli zaczynał się wydawać ekscytujący.

Właśnie w tym środowisku nowej przygody lat dziewięćdziesiątych historia Apollo 13 trafiła na podatny grunt. Skoro nasze maszyny mogły mieć tak wielkie osiągnięcia w kosmosie, nie było powodu, dla którego ludzie nie mogliby znowu podjąć wielkich wyzwań. Tyle tylko, że to wymaga zgody na podjęcie dużego ryzyka. W branży tak niebezpiecznej jak podróże kosmiczne miarą sukcesu – a także bohaterstwa i sprzyjającego losu – nie jest unikanie awarii technicznych, ale sposób, w jaki inżynierowie i astronauta radzą sobie z nimi. Ludzie będą ginąć podczas misji kosmicznych. Jest to specyfika tego przedsięwzięcia, i kosmiczna społeczność niezmiennie to akceptuje. Kiedy jednak znajdziesz się w kosmosie oko w oko ze śmiercią, ale dzięki wyobraźni, zaradności i bezbłędnemu zmysłowi pilotażu ograsz śmierć, osiągasz naprawdę wiele. Mierzona taką miarą misja Apollo 13 zasługiwała na coś więcej niż na rolę zapomnianego dziecka księżycowego programu NASA. Równie dobrze można o niej myśleć jak o ulubionym synu.

Właśnie to chcieliśmy podkreślić i taką historię chcieliśmy opowiedzieć, gdy w 1992 roku zabieraliśmy się do pisania książki pod roboczym tytułem *Lost Moon*, czyli *Księżyc utracony*; później tytuł zmie-

niono na *Apollo 13*. W czasach, kiedy nie tolerowano zawodności istot ludzkich ani ich maszyn i zadowalano się brodzeniem po przyjaznej przystani na bliskiej orbicie okołoziemskiej, opowieść o wyprawie *Apollo 13* nie wydawała się interesująca. Jednak podczas ostatniej dekady drugiego tysiąclecia naszej ery – i czwartej dekady podróży człowieka w kosmos – ta świadomość zaczynała się zmieniać. Kiedyś ludzie na całym świecie pasjonowali się statkami kosmicznymi i astronautami. Odkąd ostatnia załoga *Apollo* wróciła z Księżyca, wyrosły nowe pokolenia osób gotowych znowu się zachwycić.

Kierowca ciężarówki, który w 1995 roku przywiózł *Apollo 13* do domu, do Hutchinson w stanie Kansas, doskonale wiedział, jaki wiezie ładunek. Wielka drewniana paka, którą wcześniej załadowano na jego pojazd, wyglądała dokładnie jak każda inna drewniana paka. Poza tym, że była tak duża, iż mogłaby pomieścić samochód lub meble do sypialni. Jednak samochodów i mebli nie wita się w portowym doku z taką ceremonią, jak podczas wyładowywania tego pakunku. Podobnie rządy w Paryżu i Waszyngtonie nie śledzą z troską przewozu każdego ładunku na transatlantyckiej trasie z Francji do Houston w Teksasie, a potem przez amerykańskie równiny. Na zwykłą paczkę nie czekają też na ogół konserwatorzy z Kosmosfery¹, niecierpliwie wyczekujący na podniesienie wieka, by przywrócić pojazd do pierwotnego nieskalanego stanu.

Od 1976 roku statek wyprawy *Apollo 13* był bezterminowo wypożyczony za granicę. Dopiero w 1995 roku, gdy przypomniano o misji i wydarzenia z tych sześciu dni weszły do kanonu amerykańskiej historii, rząd w końcu wezwał wygnany statek do domu. Max Ary, założyciel i dyrektor muzeum w Kansas, poświęcił dwie dekady na zebranie osiemdziesięciu tysięcy detali i śrubek z rozczłonkowanego pojazdu, przygotowując się na jego ewentualny powrót.

1 Właśc. Cosmosphere – muzeum kosmiczne i centrum edukacji w Hutchinson w Kansas w Stanach Zjednoczonych.

APOLLO 13

Podczas ostatniego etapu swojej ostatniej podróży statek kosmiczny Apollo 13 pokonał niemal tysiąc kilometrów z Houston do Hutchinson. Poruszał się przy tym o wiele wolniej niż wtedy, gdy pokonywał osiemset tysięcy kilometrów z Ziemi na Księżyc i z powrotem. Tym razem jednak pojazd, który tak bardzo ucierpiał w kosmosie, był dobrze chroniony przed uszkodzeniami. Wielki talerz jego osłony termicznej spoczywał na łożu ze styropianu. Jego spalona skóra była zawinięta w powłokę z plastiku. Całość osłaniała wielka skrzynia.

Gdy ciężarówka dotarła do muzeum, Ary czekał, aby ją powitać. Kierowca wyskoczył z kabiny, przeszedł przez parking, aby się z nim spotkać, i wręczył mu dokument przypięty do podkładki. Ary rzucił okiem na żółty list przewozowy i pozwolił sobie na uśmiech. Na samej górze było napisane:

„Zawartość: jeden statek kosmiczny”.

Rozpromieniony, podpisał pokwitowania. Apollo 13 w końcu wrócił do domu.

Jim Lovell

Jeffrey Kluger

kwiecień 2000 roku