

# ЧАК ЕГЕР

В 1947 году молодой пилот, ветеран Второй мировой войны Чак Егер стал первым человеком, которому довелось передвигаться быстрее скорости звука. В ноябре 1987 года, спустя 40 лет, он написал для Popular Mechanics статью, где рассказал обо всем, что тогда произошло

■ К тому времени Егер был отставным бригадным генералом ВВС США и успел войти в историю не только благодаря своему полету, но и книге Тома Вольфа. Книга вышла в 1979 году, называлась "На правильном пути" и рассказывала о пилотах первых

**АВТОРЫ** самолетов серии "Х" (см. материал в этом номере) и об астронавтах.

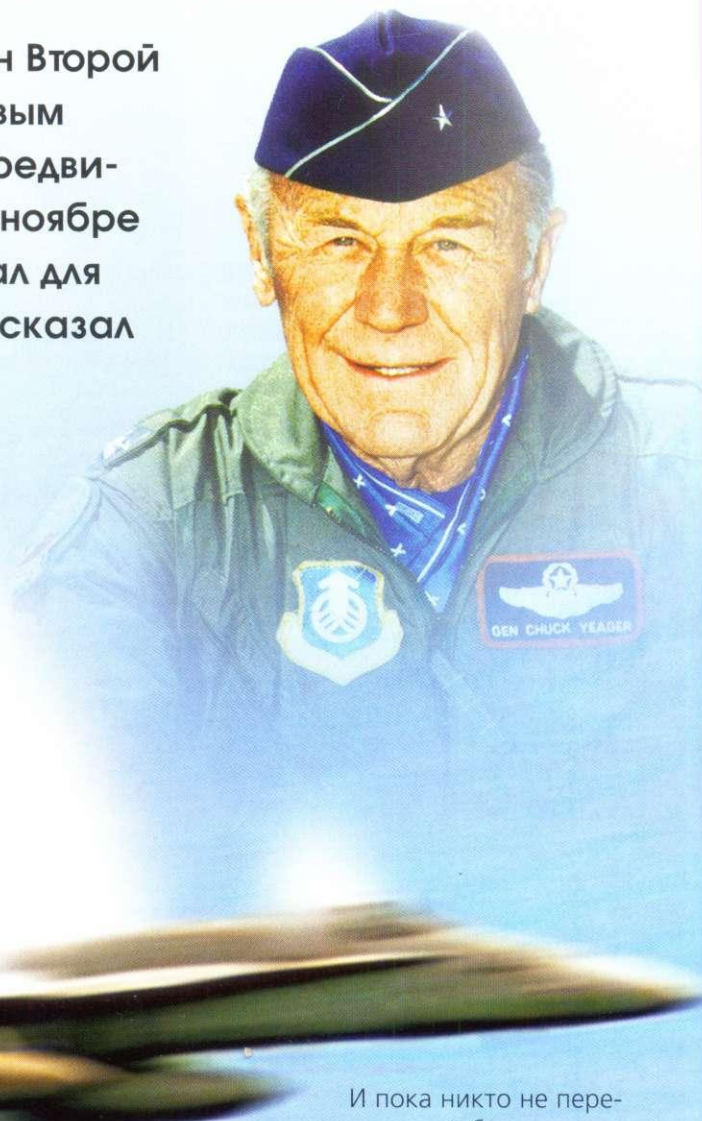
В статье приводилась схема экспериментального самолета с ракетным двигателем, на котором летал Егер. Самолет назывался Х-1, и построила его компания Bell Aircraft. Егер называл самолет "Пленительная Гленис", в честь жены.

В 1940-х ракетные двигатели рассматривались как новая технология, которая могла бы здорово улучшить характеристики самолетов. Испытания в аэродинамической трубе не могли дать всей необходимой информации. А вот опытный пилот мог оценить управляемость, проблемы с группой двигателей и, конечно, воздействие сверхзвуковых скоростей на тело человека. Пилоты, которым удавалось прибли-

зиться к М-1 (скорости звука), чувствовали жесточайшие ударные волны, возникавшие у носа и хвоста самолета. Эти волны так скручивали воздушный аппарат и создавали настолько сильную вибрацию, что мешали перейти звуковой барьер. Несколько человек погибли, когда их самолеты развалились в таких экспериментах.

И пока никто не перешел звуковой барьер, не было ясности, что же будет с самолетом и человеком, летящими быстрее звука.

Компания Bell Aircraft, работавшая на НАСА (прообраз НАСА), уже в 1943 году начала исследования с целью создания сверхзвуковых самолетов. К 1947 году и инженеры Bell Aircraft, и Егер со своим вторым пилотом Бобом Гувером были уже готовы. Егер и Гувер, при помощи инже-





неров компании, изучили все особенности необычного самолета. Отрепетировали аварийные процедуры, проверили высотные компенсирующие костюмы и прошли тест на выносливость. Все это нынче стандартная процедура при подготовке космонавтов, а тогда было в новинку, и не всегда Егер с напарником были на высоте. Инженеры исследовали все вопросы, связанные со стабильностью, воздушными потоками, топливом, запуском и даже с краской, которой предстояло выдержать как трение и жар, так и минусовые температуры. Чтобы сэкономить топливо, да и для повышения безопасности, был выбран воздушный старт. X-1 собирались подвесить к брюху специально для этого переделанного бомбардировщика B-29.

Егер совершил серию тренировочных полетов. Сначала это было планирование без включения двигателей. Затем – настоящие полеты. Он все время приближался к заветной и таинственной точке M-1.

Быстрая пересадка из B-29 в X-1 нравилась Егеру меньше всего. Ему приходилось очень быстро спускаться по убираемой лестнице и втискиваться в узкую кабину, почти как в аттракционе “Человек-змея”. На высоте 7 км ему приходилось высвобождать правую руку и перераспределять свой вес с лестницы на самолет.

“В этот момент, когда одна моя половина была внутри B-29, а другая в X-1, я больше всего боялся, что самолеты разъединятся”, – писал Егер.

В статье пилот описал свои ощущения перед взлетом в тот день, когда он победил звук: “В глубинах моего разума был страх. Я знал о нем и контролировал его”. В момент, когда из-за неожиданного крена X-1 отделился от корабля-матки,

сердце пилота упало. В тот день, 14 октября 1947 года, Егер держал под полным контролем и эмоции, и самолет. Когда началась знакомая тряска, Егер все внимание приковал к махометру, который колебался на величине 0,96 и неожиданно прыгнул на 1,06 (1300 км/ч на высоте 13,1 км). Он решил, что это ошибка, вызванная ударными волнами. И вдруг все стихло. Не стало ни вибрации, ни ударных волн – ничего. А на земле услышали первый искусственный “звуковой удар” и решили, что что-то пошло не так. Но на самом деле все получилось: Егер преодолел звуковой барьер. Подвиги отважного пилота не ограничились тем, что он стал первым, кто преодолел звуковой барьер.

Егер записался в ВВС вскоре после школы, через несколько месяцев после того, как японцы разбомбили Перл-Харбор. Удостоверение пилота он получил в марте 1943 года. В 1944 году его сбили над Францией. Избежать плена ему помогли французские партизаны – “маки”. В конце концов он вернулся в строй.

К концу войны за его плечами было 64 боевых вылета, он сбил 13 вражеских самолетов, причем пять из них – за один день. Его смелость, целеустремленность и высокий профессионализм стали причиной перехода Егера в летчики-испытатели. После триумфального полета на X-1 он ставил и другие рекорды, выбирался из штопора при падении с высоты 15,5 км за 51 сек, командовал огромным числом разных подразделений ВВС, а также тренировал астронавтов и пилотов бомбардировщиков. Во Вьетнаме он совершил 127 боевых вылетов. А в 1975 году ушел в отставку. За годы службы Егер получил столько наград, что под их весом вряд ли взлетел бы небольшой самолет. Он единственный из награжденных медалью “За отвагу” в мирное время. Егер продолжал служить в качестве консультанта.

В последний раз Чак Егер пилотировал самолет в 1997 году, на пятидесятую годовщину своего знаменитого полета на X-1. Забавы ради, спустя полвека он снова преодолел звуковой барьер на истребителе F-15. **ИМ**

Мэри Силхорт

