

ROBERT KURSON

"Robert Kurson đã kể lại câu chuyện về tàu Apollo 8 với những chi tiết mới lạ mà gần gũi." – Andy Weir, tác giả cuốn Người về từ Sao Hỏa

NEW
YORK TIMES
BESTSELLER

Người Hỏa Tiễn

CHUYẾN DU HÀNH CẢM TỬ CỦA
BA PHI HÀNH GIA ĐẦU TIÊN BAY LÊN MẶT TRĂNG

Nguyễn Bình Thành – Thới Ngọc Tuấn Quốc dịch

alpha
books

ets

Education
Technology
Science

Đ

NHÀ XUẤT BẢN
THẾ GIỚI



NGƯỜI HỎA TIỀN

---* ❖ *---

Tác giả: **Robert Kurson**

Dịch thuật: **Nguyễn Bình Thành và Thới Ngọc Tuấn
Quốc**

Nhà xuất bản **Thế Giới**

Phát hành: **Alpha Books**

Giá bán trên Tiki: **139.000Đ**

*Dành tặng Amy, người bạn tuyệt vời nhất của tôi trong toàn vũ
trụ*

Và dành tặng Nate cùng Will, thủy thủ của những vì sao

MỞ ĐẦU

Đếm ngược

21/12/1968 – Bốn ngày trước Giáng sinh

BA PHI HÀNH GIA ĐƯỢC NAI NỊT AN TOÀN NGỒI BÊN TRONG một con tàu vũ trụ nhỏ ở độ cao bằng tòa nhà 36 tầng, chờ đợi những thời khắc đếm ngược cuối cùng. Họ đang ở trên đỉnh một trong những cỗ máy mạnh nhất từng được chế tạo.

Tên lửa Saturn V là viên ngọc quý của Cơ quan Hàng không và Vũ trụ Mỹ NASA, một phương tiện có thể tạo ra năng lượng ngang một quả bom nguyên tử loại nhỏ. Nhưng nó chưa từng chở người và mới trải qua hai lần thử nghiệm, lần gần nhất vào tám tháng trước đó lại thất bại thảm hại. Ba phi hành gia này không đơn thuần là bay vào quỹ đạo Trái Đất, hay thậm chí là vượt qua độ cao kỷ lục 1.373 km từng được xác lập. Họ dự định vượt qua gần 400.000 km để tới nơi mà chưa ai từng đặt chân đến. Họ muốn lên Mặt Trăng.

Dưới chân họ, nước Mỹ đang lao đao. Năm 1968 chứng kiến những vụ mưu sát, chiến tranh, biểu tình và bất ổn chính trị chưa từng có trong lịch sử đất nước, từ hai vụ ám sát Martin Luther King Jr.¹ và Robert Kennedy² cho đến các cuộc bạo động ở Chicago và sự sa lầy trong Chiến tranh Việt Nam. Vì lẽ ấy, tạp chí Time đã vinh danh Nhân vật của năm là THE DISSENTER (KẼ BẤT ĐỒNG).

¹ *Martin Luther King Jr. (1929-1968) là nhà hoạt động nhân quyền người Mỹ gốc Phi, nổi tiếng với quan điểm bất bạo động. Ông được trao giải Nobel Hòa bình năm 1964. (ND)*

²*Robert Kennedy (1925-1968) là một biểu tượng của chủ nghĩa tự do hiện đại Mỹ. Ông là Bộ trưởng Tư pháp Mỹ dưới quyền anh trai mình, Tổng thống John F. Kennedy. Trước khi bị ám sát vào năm 1968, ông là ứng cử viên nặng ký của Đảng Dân Chủ ra tranh cử vị trí đứng đầu nước Mỹ. (ND)*

Khi thời gian đếm ngược bắt đầu, một số kỹ sư và nhà khoa học NASA đã tự hỏi liệu phi hành đoàn có thể trở về hay không. Ngay bản thân các phi hành gia cũng hiểu rõ cơ hội sống sót của mình trong chuyến bay đầy mạo hiểm này, độ rủi ro cao hơn bất cứ nỗ lực nào mà NASA từng thực hiện. Một người thậm chí còn ghi âm lời từ biệt sau cuối với vợ, sẽ được phát phòng khi mình không thể quay về.

Vào tháng tám năm đó, sứ mệnh này còn chưa tồn tại. Thế mà bỗng chốc mọi thứ cần thiết cho kế hoạch – từ huấn luyện, phân tích, tính toán, cho tới vận động chính trị – đều được tức tốc tiến hành trong khoảng thời gian ngắn hơn thường lệ rất nhiều. Nếu có bất cứ biến cố nào, búa rìu của dư luận xã hội và cả chính phủ Mỹ hẳn đều sẽ chĩa về phía NASA. Việc phi hành đoàn có trở về an toàn hay không sẽ định đoạt số phận của toàn bộ chương trình không gian này.

Khi thời điểm phóng đã gần kề, một phi hành gia phát hiện một con ong bắp cày đang xây tổ ngay bên ngoài một cửa sổ nhỏ của tàu. Chú ong vẫn cần mẫn nhào nặn ngôi nhà mới của mình. Phi hành gia này chợt nghĩ: “Chú mày chắc chắn sẽ rất bất ngờ đó.”

Khí nóng bắt đầu phụt ra từ quanh bệ của tên lửa khổng lồ. Chưa đầy một phút nữa, nó sẽ phóng lên không trung. Khi đốt, năm động cơ của tầng một sẽ tạo ra công suất tổng cộng khoảng 120 tỷ watt. Trong vài giây cuối cùng, một cơn bão lửa bắn ra mọi phía. Dưới chân các phi hành gia, không chỉ bãi phóng mà cả thế giới cũng đang bắt đầu rung chuyển.

CHƯƠNG 1

Anh có muốn lên mặt trăng không?

Ngày 3/8/1968 – Bốn tháng trước chuyến bay

TRÊN BỜ BIỂN CARIBE, VIÊN KỸ SƯ GEORGE LOW LẶNG LẼ VUỐT ve nền cát và tự hỏi liệu mình có nên đánh đổi mọi thứ để giành chiến thắng trong Cuộc đua Không gian và góp phần giải cứu thế giới không.

Ở tuổi 41, Low đã là quản lý cấp cao và cũng là một trong những nhân vật quan trọng nhất tại NASA. Ông có bốn phận đảm bảo rằng tàu Apollo đủ điều kiện cất cánh.

Apollo có một mục tiêu duy nhất, có lẽ là vĩ đại và táo bạo nhất mà con người có thể nghĩ ra: đưa người lên Mặt Trăng và quay lại Trái Đất an toàn. Vào năm 1961, Tổng thống John F. Kennedy cam kết rằng nước Mỹ sẽ đạt được mục tiêu này vào cuối thập kỷ. Từ trước tới nay, người Mỹ chưa từng nhận được lời hứa nào chắc chắn và đầy hứng khởi đến vậy.

Giờ đây, thời hạn mà Tổng thống Kennedy hứa hẹn đã sắp hết. Những vấn đề về thiết kế và kỹ thuật liên quan tới module mặt trăng – bộ phận công kênh giúp các phi hành gia đáp xuống bề mặt Mặt Trăng từ tàu lớn trên quỹ đạo – đe dọa trì hoãn chương trình Apollo, và khiến cho thời hạn này (vốn chỉ còn 16 tháng nữa) trở nên không tưởng. Điều này còn dẫn đến một hệ lụy khác. Một ngày Dự án Apollo bị trì hoãn là một ngày mà Liên Xô tiến gần hơn tới

việc đưa phi hành đoàn lên Mặt Trăng. Đó mới là mấu chốt. Quốc gia nào đưa được người lên Mặt Trăng trước sẽ giành chiến thắng chung cuộc trong Cuộc đua Không gian giữa hai siêu cường, bên đến sau sẽ mãi mãi đánh mất vị thế của mình.

Suốt nhiều tháng trời, những bộ óc kiệt xuất nhất NASA đã chạy đua với thời gian để chỉnh sửa những vấn đề của module mặt trăng, nhưng bộ phận hạ cánh phức tạp và thiếu ổn định này vẫn tiếp tục khiến kế hoạch bị trì hoãn. Đến mùa hè, nhiều thành viên NASA đã từ bỏ hy vọng về khả năng chế tạo thành công thiết bị hạ cánh xuống Mặt Trăng có người lái vào cuối thập kỷ.

Và rồi Low chợt nảy ra một ý tưởng.

Sáng kiến này lóe lên chỉ vài tuần trước khi ông đến bờ biển này: một điều rất điên rồ, một sự mạo hiểm, một giấc mơ. Nó nguy hiểm và rủi ro hơn bất cứ kế hoạch nào mà NASA từng tiến hành. Nhưng càng nghĩ nhiều, ông càng tin nó có thể giúp chương trình Apollo được tiếp tục và đảm bảo đúng kỳ hạn của Kennedy – thậm chí đánh bại người Nga trong cuộc đua đến Mặt Trăng.

Low hít một hơi thật sâu để cảm nhận không khí trong lành pha lẫn vị mặn của biển, cố gắng xua đi ý nghĩ về du hành không gian. Ở nhà, đầu óc ông đã hoạt động không ngừng với những ý tưởng, phương trình và quỹ đạo bay. Giờ là lúc cần xả hơi một chút, và đó là một điều khá dễ dàng ở nơi biển xanh, cát trắng, nắng vàng như thế này. Cái duy nhất gợi nhớ về nước Mỹ là tờ báo địa phương với tin Nhạc hội Pop Newport¹ sẽ được tổ chức ở Costa Mesa (California), lượng khán giả dự kiến lên đến hàng trăm nghìn. Họ mang theo những thông điệp phản kháng mạnh mẽ trước thềm Đại hội Đảng Dân Chủ Toàn quốc ở Chicago. Đây vốn đã là một năm đầy sóng gió với những vụ ám sát và bạo động. Bờ biển yên tĩnh này đúng là nơi mà một người như Low cần.

¹ *The Newport Pop Festival là lễ hội nhạc pop đầu tiên trên thế*

giới được tổ chức với hơn 100.000 người tham dự (có trả phí). Nhạc hội này diễn ra trong hai ngày cuối tuần, 3-4/8/1968. Nó thường được gọi là Newport 68 để phân biệt với Newport 69 được tổ chức vào năm sau, với lượng khán giả tăng gấp đôi. (ND)

Nhưng Low vẫn chẳng thể nào khuây khỏa. Ông tản bộ dọc bờ biển, ánh mắt xa xăm hướng về phía Moscow và Mặt Trăng, suy nghĩ và tưởng tượng miên man về cảnh nước Mỹ cùng thế giới đang chìm trong biển lửa.

Năm ngày sau khi Low trở về từ kỳ nghỉ, một người đàn ông nghiêm nghị với cái đầu lớn quá khổ đã đến làm việc trong một phân xưởng lắp ráp khổng lồ ở Downey, California. Nhiệm vụ của ông là chế tạo một cỗ máy đến từ tương lai để biến thế giới thành một nơi an toàn cho thể chế dân chủ.

Hết lần này đến lần khác, phi hành gia Frank Borman mở rồi đóng cửa sập của module chỉ huy tàu Apollo – một khoang hình nón sẽ mang phi hành đoàn gồm ba người lên Mặt Trăng. Ông đã chứng thực rất nhiều lần rằng cánh cửa hoạt động tốt nhưng vẫn không ngừng đóng mở để đảm bảo nó luôn mở được trong bất cứ hoàn cảnh nào.

Gần đó, hai đồng đội của Borman là Jim Lovell và tân binh Bill Anders đã kiểm tra các mặt đồng hồ, công tắc, cần gạt, đèn và các thiết bị đo đạc hàng trăm lần để đảm bảo module chỉ huy vận hành tốt. Dù chỉ cao vồn vện khoảng 3,4 m và đế rộng gần 4 m, nhưng mỗi centimet của module này đều được thiết kế kỹ lưỡng bởi Borman và cộng sự để chống chọi lại hàng hà sa số mối nguy hiểm chết người ngoài vũ trụ.

Một chiếc đài bán dẫn² gần đó đang phát các bài nhạc nằm trong Top 40 đã thu hút sự chú ý của Borman.

² *Đây là thiết bị phát thanh cầm tay hoạt động nhờ các linh kiện bán dẫn và rất phổ biến vào thập niên 1960-1970 vì sự tiện lợi.*

Loại đài này dần được thay thế bởi các thiết bị nghe nhìn hiện đại hơn như máy hát dùng đĩa CD hay giờ đây là điện thoại thông minh với chất lượng vượt trội. (ND)

“Bài hát bắt tai thật,” Borman lên tiếng. “Ai hát vậy?”

“Nhóm The Beatles đó, Frank,” Lovell cất tiếng rồi phá lên cười. Borman ưa thích các chuẩn mực. Khi còn bé, ông thuộc lòng tất cả các bài hát tuyệt vời của phương Tây được phát trên đài Arizona. Ông biết hát Cowboy Jack – một đoàn ca của thế kỷ 19 – nhưng không dám cất tiếng, vì biết Lovell và Anders sẽ nài nỉ mình hát hết bài.

Borman còn yêu những bộ phim kinh điển. Trong các phi hành gia, chỉ mình ông là không thèm xem 2001: A Space Odyssey³ – phim ra rạp vào tháng 4 năm 1968 của Stanley Kubrick, nói về chuyến bay lên Mặt Trăng của con người. Borman nói với các đồng nghiệp rằng đó chỉ là khoa học viễn tưởng, còn nước Mỹ sẽ lên Mặt Trăng với những con người bằng xương bằng thịt.

³2001: A Space Odyssey (1968) là phim khoa học viễn tưởng kể về chuyến hành trình tới Sao Mộc mà Mặt Trăng là trạm trung chuyển. Bộ phim do Stanley Kubrick làm đạo diễn và chấp bút, được đánh giá là đi trước thời đại và là chuẩn mực của các phim cùng thể loại sau này. Phim nhận được bốn đề cử Oscar và giành chiến thắng ở hạng mục Hiệu ứng hình ảnh xuất sắc nhất. (ND)

Borman và đội bay biết rằng module mặt trăng gặp vấn đề và bị trễ tiến độ. Nhưng cho đến khi các kỹ sư và chuyên viên thiết kế sửa chữa xong, phi hành đoàn cần làm gì đó để đảm bảo module chỉ huy hoạt động trơn tru. Họ vào bên trong, kiểm tra rồi cho module chỉ huy chạy liên tục vì đó chính là những gì sẽ xảy ra khi ở ngoài không gian.

Rồi điện thoại đổ chuông.

Những người khôn ngoan đều hiểu đừng làm phiền Borman

trong lúc đang làm việc. Nhưng người đàn ông ở bên kia đầu dây gọi đến từ một nơi rất xa và nói đây là vấn đề cấp bách.

Donald Kent “Deke” Slayton có trách nhiệm quản lý việc huấn luyện và chọn phi hành đoàn cho các sứ mệnh không gian có người lái của NASA. Nếu một phi hành gia bay trên tàu vũ trụ của NASA thì đó là vì người ấy đã được Slayton lựa chọn.

Khi Borman biết được danh tính người gọi, ông lách ra khỏi khoang du hành⁴ và bắt lấy ống nghe.

⁴ *Space capsule là một khoang trong tàu vũ trụ và cũng chính là module chỉ huy, có khả năng chống chịu các điều kiện khắc nghiệt ngoài không gian và khi hồi quyển. Nó có dạng nón và là bộ phận duy nhất của cả con tàu trở về Trái Đất. (ND)*

“Deke, tôi đang thực hiện dở một đợt kiểm tra quan trọng,” ông nói.

“Frank, tôi cần anh trở lại Houston.” “Cứ nói qua đây luôn đi.”

“Không, tôi không thể nói qua điện thoại. Chúng ta phải gặp trực tiếp. Bắt một chuyến bay đến Houston. Nhanh lên.”

Borman nhú mày – nước Mỹ không có thời gian cho những thứ vô lý và sự chậm trễ – nhưng Slayton lại là người chịu trách nhiệm. Bất chấp NASA có chính danh là một cơ quan dân sự, nhưng với Borman thì đây chẳng khác gì một tổ chức quân sự nên ông cần tuân thủ mệnh lệnh. Ông thò đầu vào trong tàu và nói với hai đồng sự: “Các anh cứ tiếp tục công việc nhé. Tôi phải trở lại Houston.”

Borman leo lên chiếc xe mà mình đang thuê, phóng như bay đến Sân bay Quốc tế Los Angeles rồi lên chiếc T-38 Talon (loại máy bay phản lực siêu âm động cơ đôi hai chỗ ngồi được các phi hành gia dùng trong huấn luyện, đi lại và tiêu khiển) bay thẳng tới Texas. Ở tuổi 40, ông vẫn mang dáng dấp một học viên của Học viện Quân sự West Point: mái tóc vàng húi cua, quai hàm vuông với cằm nhô về phía trước, đôi mắt nâu sắc sảo như ra-đa sẵn sàng dò

xét bất cứ thứ gì sai lệch. Ngay cả dáng đầu cũng mang vẻ con nhà binh: góc cạnh và lớn hơn bình thường đôi chút, mang lại cho ông biệt danh Squarehead (Đầu Vuông) khi còn nhỏ.

Borman không thể nghĩ ra lý do tại sao ông phải tới Houston, lại còn đột ngột đến vậy. Ông là chỉ huy Apollo 9, đợt bay thử nghiệm có người lái thứ ba trong số bốn chuyến bay NASA tiến hành trước khi đưa người lên Mặt Trăng. Sứ mệnh của Apollo 9 rất cơ bản: bay vòng quanh Trái Đất, kiểm tra sự vận hành của tàu vũ trụ rồi trở lại mặt đất. Nhưng suốt sáu tháng sau đó, người ta vẫn không lên lịch phóng cho nó. Borman không biết mình bị triệu tập vì việc gì. Lần gần nhất ông nhận được cuộc gọi “ngừng ngay mọi việc” là vào ngày đen tối nhất trong lịch sử NASA.

Đó là câu chuyện của hơn một năm về trước, khi lửa bùng lên trong tàu vũ trụ giả lập vào thời điểm đếm ngược ở bãi phóng tại Florida ngày 27 tháng 1 năm 1967. Đợt diễn tập Apollo 1 với ba phi hành gia bên trong đáng ra phải an toàn để chuẩn bị cho chuyến bay thực sự khoảng bốn tuần sau đó. Nhưng một tia lửa đã bất ngờ lóe lên từ hệ thống điện và môi trường giàu oxy trong con tàu khiến ngọn lửa càng lan nhanh hơn, còn phi hành đoàn thì bị kẹt bên trong. Ngay cả phi hành gia khỏe nhất NASA là Ed White cũng không thể mở nổi cánh cửa sập của module chỉ huy trong lúc ngọn lửa nuốt trọn con tàu.

Vào ngày Slayton gọi, gia đình Borman đang tận hưởng kỳ nghỉ ngắn hiếm hoi tại ngôi nhà nhỏ ven hồ, gần nơi họ sinh sống ở Houston. “Frank, chúng ta gặp một vụ hỏa hoạn ở bãi phóng số 34, Gus Grissom, Ed White và tân binh Roger Chaffee đã tử vong. Đến hiện trường nhanh nhất có thể; anh được chỉ định vào ủy ban điều tra.”

Tin này khiến Borman chết sững vì ông xem Ed White như anh em ruột. Nó cũng khiến vợ Borman là Susan đau buồn vì Pat White

(vợ Ed) là một trong những người bạn thân nhất của bà. Borman nói với Slayton rằng ông sẽ đến Florida ngay, nhưng phải ghé qua nhà White ở Houston trước đã.

Khi vợ chồng ông đến nơi, Pat đang hoang mang cực độ. Hai đứa con mới 10 và 13 tuổi của bà bỗng nhiên bị mất cha. Và chỉ vài giờ sau khi nhận được tin dữ, lúc mà nỗi đau còn chưa kịp nguôi, thì một quan chức Washington gọi đến thông báo rằng: mặc dù nguyện vọng của Ed là được chôn cất ở West Point nhưng ba phi hành gia xấu số sẽ được an táng tại Nghĩa trang Quốc gia Arlington.

“Tay đó tên gì?” Borman hỏi.

Chỉ chốc lát sau, một người đàn ông bắt máy.

“Washington đã quyết định rồi,” người đàn ông nhấn mạnh.

“Tôi không quan tâm đến quyết định đó,” Borman nói. “Ed muốn an nghỉ tại West Point và chắc chắn sẽ phải như thế. Tôi sẽ đến gặp Tổng thống Johnson để đảm bảo điều này bằng bất cứ giá nào. Khôn hồn thì làm đi.”

Bốn ngày sau, Ed White được an táng tại West Point. Borman và Lovell đã tham gia khiêng linh cữu. Anders cũng tham dự.

Sau tang lễ, Borman tham gia một ủy ban điều tra do NASA triệu tập. Ông là phi hành gia duy nhất trong ủy ban, điều này cho thấy NASA xem ông là một trong những người xuất sắc nhất. Việc đầu tiên của Borman là hỗ trợ giám sát tháo dỡ Apollo 1 tại Mũi Kennedy để xác định nguyên nhân hỏa hoạn. Vài ngày sau đó, ông là người đầu tiên tiến vào cabin. Một khung cảnh kinh hoàng chẳng khác nào ác mộng hiện ra. Hàng dãy thiết bị và các tấm pa-nô bị cháy thành tro và bám đầy bồ hóng, các mảnh vỡ ngổn ngang. Những ống kết nối các phi hành gia với hệ thống hỗ trợ sự sống bị nung chảy. Khắp nơi xung quanh Borman là hai màu xám và đen.

Đêm đó, ông cùng Slayton và những người khác tụ tập tại nhà

hàng Mousetrap ở bãi biển Cocoa – một quán quen của các nhân viên NASA. Borman hiếm khi uống nhiều, nhưng vì cần gạt bỏ mùi khét của con tàu cháy nên ông bắt đầu trước. Ông nâng ly vì những người anh em đã ngã xuống rồi ném cái ly đã cạn vào lò sưởi. White là một trong những người cương trực nhất mà Borman từng biết: dám nhận sai, yêu nước nồng nàn và không mê xe thể thao, cũng không chơi bời với phụ nữ – những điều mà phi hành gia chẳng thiếu thốn gì. Cả Borman và White đều là những người đàn ông của gia đình. Hai gia đình thường cùng nhau câu cá tại một căn nhà trên hồ ở gần Houston. Nỗi tiếc thương đối với người anh em Ed White đã khiến Borman trằn trọc suốt đêm đó.

Borman đã vùi đầu vào con tàu cháy trong suốt hai tháng, nghiên cứu thiết kế, tìm kiếm những khiếm khuyết, thậm chí đưa ra những phương án sửa chữa. Vào tháng 4 năm 1967, Quốc hội điều trần để nghe nguyên nhân vụ cháy và Borman là người trình bày.

Phiên chất vấn diễn ra rất gay gắt, theo chiều hướng công kích và phản đối với đầy rẫy những lời lẽ phê phán và chỉ trích. Nhưng Borman chẳng hề nao núng. Ông không che giấu bất cứ điều gì và thừa nhận trách nhiệm của NASA, nhưng không cho phép các nghị sĩ hủy hoại danh tiếng của cơ quan này. Ông đau đớn trước sự ra đi của người bạn Ed White nhưng quyết không để những cảm xúc cá nhân len lỏi vào báo cáo của mình. Khi phiên điều trần gần xong, ông đã đưa ra một trong những đề xuất khiến phần làm chứng này trở nên vô cùng đáng nhớ.

“Chúng tôi muốn nói với quý vị là chúng tôi tin vào ban quản lý dự án, vào các kỹ sư và vào chính bản thân mình.” Borman lên tiếng. “Tôi nghĩ câu hỏi thực sự là: Quý vị có đặt niềm tin vào chúng tôi hay không?” Vài ngày sau, ông nói với các nhà lập pháp: “Làm ơn ngừng quy kết trách nhiệm và hãy tiếp tục công việc.” Ở NASA, dường như chẳng ai là không ủng hộ ông, từ người quản lý

đến nhân việc phục vụ. Cuối cùng, Quốc hội chấp thuận ý kiến ấy và để NASA tiếp tục sứ mệnh đưa người lên Mặt Trăng.

Vượt qua phiên điều trần, NASA đưa ra một đề nghị lạ thường cho Borman: tạm thời rời chương trình huấn luyện phi hành gia để lãnh đạo nhóm thay đổi thiết kế module chỉ huy. Ông lập tức chấp nhận đề nghị này. Ông và các đồng sự sẽ phải tạo ra một kiểu khoang du hành tiên tiến nhất và tàu vũ trụ an toàn nhất.

Borman chỉ hy vọng không có thêm thảm kịch nào khi ông đáp máy bay xuống căn cứ Không quân Ellington để tới văn phòng Slayton. Ông ngờ rằng có gì đó bất thường khi Slayton yêu cầu đóng cửa lại. Borman còn chưa kịp ngồi xuống, Slayton đã nói ngay:

“Chúng ta vừa nhận được tin từ CIA là người Nga đang triển khai kế hoạch bay qua Mặt Trăng vào cuối năm nay. Chúng tôi muốn thay đổi nhiệm vụ của Apollo 8 từ bay quanh Trái Đất thành bay quanh Mặt Trăng. Tất cả mọi nguồn lực phải dồn cho nhiệm vụ này. Và Apollo 7 phải thật hoàn hảo⁵. Nếu điều này thành hiện thực, Frank, anh có muốn lên Mặt Trăng không?”

⁵ *Apollo là một chương trình không gian của Mỹ từ năm 1961 đến năm 1975. Chương trình này gồm nhiều lần phóng tàu khác nhau, với mục tiêu đưa người lên Mặt Trăng. Apollo 7 là chuyến bay có người lái tiên trạm nhằm kiểm tra sự vận hành con tàu để chuẩn bị phóng Apollo 8 lên Mặt Trăng. Sứ mệnh Apollo 7 đã diễn ra suôn sẻ vào tháng 10/1968 mặc dù có nhiều căng thẳng giữa phi hành đoàn và Trung tâm Điều khiển trong thời gian diễn ra. (ND)*

Ý tưởng này làm Borman giật mình. Lịch phóng của Apollo 8 đã được ấn định là vào tháng 12 – tức là chỉ bốn tháng nữa – nhưng chắc chắn không phải lên Mặt Trăng. Đây là một sứ mệnh an toàn, được thiết kế cho quỹ đạo tầm thấp quanh Trái Đất, ở độ cao khoảng 200 km so với mặt đất. Đó là một trong những bước đệm

quan trọng trong quá trình đưa người lên Mặt Trăng (vốn được kỳ vọng sẽ diễn ra trước khi năm 1969 kết thúc). Ở NASA, mọi thứ diễn ra phải tuần tự. Không có ngoại lệ.

Nhưng lời nói của Slayton chính là mệnh lệnh. Ông muốn Borman thay đổi nhiệm vụ và bay lên Mặt Trăng. Hơn 380.000 km và chỉ còn 16 tuần. Slayton không nhắc tới sự thật rằng module mặt trăng có thể vẫn chưa sẵn sàng vào thời điểm đó. Ông cũng chẳng đề cập đến bất cứ lý do nào trong hàng vạn lý do khiến NASA không thể kịp đưa người lên Mặt Trăng vào cuối năm nay. Trên thực tế, Slayton hầu như chẳng cung cấp thêm chút thông tin chi tiết nào. Ông thậm chí còn không hỏi xem Borman có cần trao đổi việc này với vợ hoặc phi hành đoàn hay không.

Với một lời đề nghị như vậy, Borman hẳn sẽ cần vài ngày – thậm chí là nhiều tuần – để cân nhắc. Nhưng Slayton cần một câu trả lời ngay lập tức. Borman hiểu được sự thúc ép này. Nếu Liên Xô đưa được người lên Mặt Trăng trước – cho dù họ không đáp xuống Mặt Trăng đi chăng nữa – quốc gia này sẽ giành thắng lợi to lớn trong Cuộc đua Không gian và giáng cho Mỹ một đòn nặng trong Chiến tranh Lạnh. Sứ mệnh mà Slayton đề ra vô cùng nguy hiểm nhưng nó cũng có thể thay đổi lịch sử. Tất cả đột ngột phụ thuộc vào quyết định của Frank Borman và phi hành đoàn.

CHƯƠNG 2

Cuộc đua không gian

SÁNG THỨ BẢY NGÀY 5 THÁNG 10 NĂM 1957, CẢ THẾ GIỚI TỈNH giấc và giật mình trước những tíat báo cho biết Liên Xô đã phóng thành công vệ tinh đầu tiên trên thế giới. Quả cầu bạc bóng loáng, chỉ lớn gấp đôi quả bóng rổ này được đặt tên là Sputnik – tiếng Nga nghĩa là “vệ tinh” hay “bạn đồng hành”. Nó được phóng lên quỹ đạo nhờ một tên lửa đẩy từ bãi phóng Baikonur (Kazakhstan), và mất 96 phút cho mỗi vòng bay quanh Trái Đất ở độ cao từ 225 km đến 950 km. Trước đây chưa từng có vật nào được phóng ra khỏi khí quyển Trái Đất với tốc độ đủ lớn để trở thành một thực thể của vũ trụ. Thật không thể tin nổi. Loài người đã tạo ra “Mặt Trăng” nhân tạo của chính mình.

Thoạt tiên, người Mỹ kinh ngạc trước thành tựu này và tuyệt vời nhất là họ có thể tự mình chứng kiến. Liên Xô cung cấp các tần số sóng vô tuyến mà cứ mỗi ba phần mười giây Sputnik lại phát ra một tiếng bíp¹ và vị trí của nó trên cao sẽ được báo về. Bất cứ ai có một chiếc radio thu sóng ngắn đều nghe được tiếng bíp phát ra từ Sputnik.

¹*Để biết chi tiết hơn về vấn đề này, xin tham khảo chương 7 của cuốn 7 mô hình khởi nguồn ý tưởng (Alpha Books), tác giả Steven Johnson. Có thể nói Sputnik đã gián tiếp giúp phát minh ra GPS (hệ thống định vị toàn cầu). (BTV)*

Bất cứ ai có ống nhòm hoặc thị lực tốt đều có thể nhìn thấy nó, hay đúng hơn là nhìn thấy tên lửa mang vệ tinh xẹt qua bầu trời.

Hàng triệu người Mỹ tập trung ngoài trời hoặc nghe ngóng qua radio để chứng kiến chớp sáng từ tương lai này.

Nhưng sang đến thứ hai, sự trầm trồ kinh ngạc hồi cuối tuần của người Mỹ phải nhường chỗ cho những thực tế u ám hơn.

Mỹ là quốc gia có nền công nghệ tân tiến nhất thế giới. Chỉ mới 12 năm trước, quốc gia này đã giúp kết thúc Thế Chiến II một cách nhanh gọn khi đánh bại Nhật Bản bằng bom hạt nhân. Đáng lẽ họ phải là nước đầu tiên phóng vệ tinh lên quỹ đạo. Nhưng trong cái đêm mà vệ tinh Sputnik được phóng lên quỹ đạo, đài CBS lại lên sóng tập đầu tiên của loạt phim hài Leave It to Beaver (Cứ để đó cho Beaver)² – bộ phim hài về một gia đình mẫu mực sống ở ngoại ô với đầy đủ tiện nghi. Đối với nhiều người, nước Mỹ đang trở nên ư ỏi và vui nhộn giống như gia đình Cleaver và để Liên Xô đang vượt lên trước.

² Loạt phim này kể về gia đình Cleaver, một gia đình kiểu Mỹ điển hình vào những năm 1950, đang cố gắng giúp cậu con trai nhỏ có biệt danh Beaver tránh khỏi những rắc rối. Các tình huống trong phim thường phi thực tế và có thể được giải quyết dễ dàng, khiến khán giả hài lòng. (ND)

Vậy những người Xô Viết là ai? Trong mắt người Mỹ, Liên Xô sở hữu công nghệ lạc hậu, sống trong một đất nước tối tăm với nền kinh tế nông nghiệp với những cỗ máy kéo từ thời tiền chiến. Nhưng chỉ qua một đêm, họ đã tạo nên một trong những đột phá khoa học vĩ đại nhất lịch sử. Cán cân quyền lực đang thay đổi, ai cũng nhận thấy điều đó.

“Nếu người Nga có thể đưa một ‘Mặt Trăng’ nặng 93 kg lên quỹ đạo họ muốn ở độ cao 950 km ngoài không gian,” Nhật báo Chicago viết hôm thứ hai, “thì ngày họ rải các đầu đạn chết chóc lên một mục tiêu định sẵn ở gần như bất cứ đâu trên Trái Đất sẽ không còn xa nữa.”

Những câu chuyện như vậy nhanh chóng đẩy Mỹ vào cơn hỗn loạn. Tình hình càng trở nên nghiêm trọng vào thứ ba, khi Liên Xô tuyên bố đã kích nổ thành công một quả bom khinh khí có thiết kế hoàn toàn mới, mạnh gấp nhiều lần những quả bom từng thử nghiệm trước đó. Điều này khiến dân Mỹ từ sợ hãi lâm vào hoảng loạn.

Năm ngày sau sự kiện phóng vệ tinh Sputnik, Tổng thống Mỹ Dwight Eisenhower – vị tướng huyền thoại và là anh hùng của Thế Chiến II – đã tổ chức họp báo. Khi được hỏi về vệ tinh của Liên Xô, ông tỏ ra lúng túng. Ông ngập ngừng, không giống như người đã hùng hồn tuyên bố năm năm trước: “Không một người thông thái hay dũng cảm nào lại chấp nhận đứng bên lề lịch sử để đợi chuyển tàu của tương lai cán qua mình.” Thượng nghị sĩ bang Texas là Lyndon Baines Johnson đề cập thẳng thắn hơn về mối đe dọa từ Sputnik. Ông lên tiếng: “Người Nga sẽ thả bom xuống chúng ta từ ngoài không gian, giống như lũ trẻ ném đá xuống những chiếc xe chạy qua chung cư nhà mình.” Nhà vật lý hạt nhân Edward Teller – người được xem là cha đẻ của bom khinh khí – nói trên truyền hình rằng nước Mỹ đã “thua trong một cuộc chiến còn lớn và quan trọng hơn Trân Châu Cảng”. Cảnh báo của ông được các nhà nghiên cứu khác nhắc lại khi Sputnik tiếp tục bay trên cao, ngang qua không phận nước Mỹ, bất chấp trọng lực, nên dân chủ và sự sợ hãi của quốc gia hùng mạnh nhất Trái Đất.

Hợp Chúng quốc Hoa Kỳ và Liên bang Xô Viết là đồng minh trong Thế Chiến II, nhưng sự hợp tác này bắt đầu sụp đổ sau khi Mỹ ném bom nguyên tử xuống hai thành phố Hiroshima và Nagasaki của Nhật Bản năm 1945. Sự kiện trên là nỗ lực của Mỹ nhằm kết thúc chiến tranh ở mặt trận Thái Bình Dương nhưng nhà lãnh đạo Liên Xô Joseph Stalin không nghĩ vậy. Đối với ông, đó là dấu hiệu cho sự bành trướng của Mỹ nhằm chế ngự thế giới. Chỉ 14

ngày sau vụ ném bom xuống Hiroshima, Stalin ban hành một sắc lệnh tối mật yêu cầu khẩn trương phát triển vũ khí hạt nhân của Nga.

Ý tưởng này tưởng như là một giấc mộng hảo huyền. 27 triệu người Xô Viết đã thiệt mạng trong chiến tranh và nền công nghiệp của đất nước chỉ còn bằng 1/10 lúc trước. Các thành phố và làng mạc vẫn còn trong cảnh điêu tàn. Người dân rơi vào cảnh không nhà cửa, lương thực thì khan hiếm. Trong khi đó, một quả bom nguyên tử đòi hỏi công nghệ tân tiến, sự tập trung nguồn lực khổng lồ và cả những bộ óc khoa học xuất chúng. Ở thời điểm này, Liên Xô còn khó lòng chế tạo nổi một chiếc xe hơi tốt.

Nhưng Liên bang Xô Viết vẫn sở hữu đội quân lớn nhất thế giới và nó đã vượt qua được những hậu quả chiến tranh nặng nề. Vì vậy, giới chức ngoại giao Mỹ đã phải chú ý đến những tuyên bố Stalin đưa ra năm 1946, khi ông đổ lỗi cho chủ nghĩa tư bản đã gây ra Thế Chiến II và thề rằng Liên Xô sẽ đánh bại phương Tây về khoa học và công nghệ. Bấy giờ, rõ ràng là một nền khoa học tiên tiến sẽ tạo ra được những vũ khí tối tân.

Đây là một kiểu xung đột mới, không phải của chiến trường và chết chóc mà qua tuyên truyền, đe dọa, chạy đua vũ trang và các liên minh – một cuộc chiến tranh lạnh. Hẳn quan trọng nhất là sẽ có một cuộc đua xem bên nào tận dụng được công nghệ và làm ra những thứ mà mãi đến giờ con người mới dám hình dung đến.

Tháng 8 năm 1949, Liên Xô thử nghiệm thành công quả bom nguyên tử đầu tiên của họ – sớm hơn dự đoán của các chuyên gia Mỹ tới ba năm. Với người Mỹ, ký ức về những thi thể cháy rụi ở Hiroshima hay xác người chết đông ở trại tập trung Auschwitz của Đức Quốc Xã vẫn còn vẹn nguyên như mới hôm qua vậy. Họ chẳng cần tưởng tượng ra một vụ đại diệt chủng hay tự hỏi về những gì con người có thể nã xuống đầu nhau – tất cả đều đã hằn sâu vào

tâm khảm.

Trong thời gian này, người Mỹ học cách bảo vệ mình – hay ít nhất là cố gắng sống sót – trong một cuộc tấn công hạt nhân. Năm 1952, bộ phim Chú rùa Bert được chiếu ở các trường học trên khắp nước Mỹ để hướng dẫn trẻ em cách “cúi xuống và tìm chỗ nấp” khi “nhìn thấy ánh chớp” (bom hạt nhân). “Chúng ta đều biết rằng bom nguyên tử rất nguy hiểm”, người dẫn chuyện thân thiện nói trong phân cảnh các

em nhỏ đang nấp dưới bàn. “Vì nước Mỹ có thể bị tấn công bằng bom nguyên tử, nên chúng ta phải sẵn sàng cho điều đó.” Đến năm 1954, các cuộc diễn tập chống bom nguyên tử diễn ra trên khắp nước Mỹ.

Vào khoảng giữa thập niên 1950, hầu hết mọi người đều nghĩ rằng bom hạt nhân được chuyên chở bởi những loại máy bay như pháo đài bay B-29 đã từng thả bom Nhật Bản hay siêu pháo đài bay B-52. Nhưng những máy bay này cũng không chắc chắn hơn các máy bay hai tầng cánh của Thế Chiến I là bao, chúng vẫn có thể bị bắn hạ. Cần có một phương tiện chuyên chở tốt hơn nữa, cả Mỹ và Liên Xô đều biết đó là gì.

Tên lửa.

Phe đầu tiên dùng tên lửa trong chiến đấu là Đức Quốc Xã. Tháng 9 năm 1944, họ đã nã tên lửa V-2 vào London và nhiều mục tiêu khác. Với tầm bắn chỉ 322 km, tên lửa V-2 đã không kịp giúp Hitler thay đổi cục diện của Thế Chiến II. Tuy nhiên, công nghệ này vẫn có tiềm năng cực lớn. Mười năm sau đó, cả Mỹ và Liên Xô đều nghiên cứu chế tạo những loại tên lửa có thể vượt đại dương.

Một trong những tên lửa đó đã đưa Sputnik lên quỹ đạo. Nước Mỹ biết rằng họ phải đáp trả nhanh chóng bằng cách đưa tên lửa và vệ tinh của mình lên bệ phóng. Cuộc đua không gian đã bắt đầu.

Chưa đầy một tháng sau Sputnik 1, Liên Xô phóng tiếp một vệ

tin tức, chỉ khác là lần này có thêm một hành khách: chú chó Laika nổi tiếng thế giới. Là chú chó Samoyed lai nặng gần 5 kg, Laika khiến cả thế giới ngưỡng mộ khi được bay vòng quanh Trái Đất. Nhưng Laika không chỉ là một chiêu trò quảng bá: nó là bước đầu tiên trong tiến trình đưa con người vào không gian. Không có lý do gì để không thử làm điều đó.

Một quốc gia có khả năng đưa người lên không gian nghĩa là họ đang trên con đường học cách di cư khỏi Trái Đất, khai phá Hệ Mặt Trời và xây dựng những tiền đồn trong không gian. Nếu đưa vệ tinh lên quỹ đạo mang lại cho quốc gia đó lợi thế trên Trái Đất, thì khả năng đưa cả thường dân lẫn binh sĩ ra sống ngoài không gian sẽ cho họ lợi thế trong vũ trụ.

Còn một lý do khác để đưa người lên không gian. Nếu có thể rời khỏi khí quyển Trái Đất, con người sẽ đến được Mặt Trăng. Lơ lửng trên đầu chúng ta từ ngàn xưa cho tới hiện tại, Mặt Trăng đẹp đẽ và huyền bí, dường như gần ngay trước mắt nhưng cũng xa tận chân trời. Mặt Trăng điều khiển thủy triều, quyết định mùa màng bội thu hay thất bát, gợi cảm hứng cho các nhà thơ và cặp tình nhân, trò chuyện với trẻ em. Quốc gia đầu tiên đưa được người lên Mặt Trăng không chỉ thực hiện một bước tiến vĩ đại trong khoa học và công nghệ, mà còn giúp nhân loại hoàn tất khát khao cháy bỏng của cả lý trí và tâm hồn.

Vài ngày sau khi Laika được đưa vào không gian, người ta mới biết rằng vệ tinh của Liên Xô không được thiết kế để trở về Trái Đất an toàn. Số phận của chó Laika đã khiến hình ảnh của Liên Xô trong mắt phương Tây càng trở nên tồi tệ.

Bị Sputnik 2 của Liên Xô cho bề mặt thêm lần nữa, Mỹ quyết định đẩy nhanh việc phóng vệ tinh. Ngày 6 tháng 12 năm 1957, hai tháng sau khi Sputnik 1 được phóng lên, tên lửa Vanguard mang theo một vệ tinh to cỡ quả bưởi đã bắt đầu quá trình đếm ngược ở

bãi phóng trên Mũi Canaveral (Florida). Không thực hiện các chương trình không gian âm thầm giống Liên Xô, Mỹ đã truyền hình trực tiếp cho cả nước chứng kiến.

Quá trình đánh lửa bắt đầu, động cơ chứa nhiên liệu lỏng của Vanguard phụt lửa màu cam và tên lửa bắt đầu bay lên. Nhưng chỉ được vài mét, nó đã hơi chững lại, nghiêng ngả rồi rơi trở lại bãi phóng và cháy rụi trong một vụ nổ kinh hoàng. Tất cả những gì còn sót lại của Vanguard chỉ là một vệ tinh nhỏ hình cầu bắn ra từ vụ nổ và nằm chổng chơ gần vị trí phóng, phát ra tiếng bíp bíp như thể đã ở trên quỹ đạo.

Sự công kích đẩy lên trước cả khi đồng tro tàn của vụ nổ kịp nguội. Truyền thông thế giới gọi đây là dự án “Flopnik”, “Kaputnik” và “Stayputnik”³. Liên Xô được dịp hoan hỉ trước sự bẽ bàng của Mỹ, đề nghị người Mỹ nên để họ giúp một tay thông qua chương trình của Liên Hợp Quốc hỗ trợ kỹ thuật cho các nước kém phát triển.

³ “Flopnik”, “Kaputnik” và “Stayputnik”: Đây là một cách chơi chữ để làm bẽ mặt nước Mỹ trước thất bại của tên lửa Vanguard. Chúng xuất phát từ tên của vệ tinh Sput-nik mà Liên Xô đã phóng thành công và một tiền tố nhằm chế cười: Flop (rơi tõm), Kaput (tiêu tủng) và Stay (ở lại, không bay lên được). (ND)

Ngày 31 tháng 1 năm 1958, Mỹ lại tiếp tục phóng vệ tinh. Lần này tên lửa bay vút lên, lửa thấp sáng bầu trời đêm trong tiếng reo hò của những người chứng kiến “Lên nào, bé cưng!”, ánh sáng xa dần và âm thanh cũng nhỏ dần. Chỉ vài phút sau, vệ tinh Explorer nặng 13,6 kg đã ở trên quỹ đạo và bay quanh Trái Đất. Đây là phát súng cảnh cáo cho thấy mọi thứ có thể thay đổi chóng mặt khi một quốc gia tin rằng sự tồn vong của nó đang bị đe dọa.

Một tuần sau, Tổng thống, vị tướng già Eisenhower tiến hành cuộc chiến trong cuộc đua không gian. Ông thành lập Cơ quan Chỉ

đạo các Nghiên cứu Tiên tiến ARPA (Advanced Research Projects Agency) – một trung tâm tối tân dành cho quân đội, nơi các nhà nghiên cứu mở rộng biên giới của khoa học và công nghệ. (Vào thập niên 1960, cơ quan này đã nỗ lực kết nối các máy tính trên khắp nước Mỹ – tiền thân của Internet sau này. Năm 1972, từ “Defense” được thêm vào và tên viết tắt của cơ quan này trở thành DARPA.) Tháng 9 năm 1958, Tổng thống Eisenhower ký sắc lệnh ban hành Đạo luật Giáo dục Quốc phòng, chi hàng tỷ đô la Mỹ nhằm giảng dạy khoa học và các môn liên quan cho thanh thiếu niên Mỹ. Tháng 10 năm đó, ông thành lập Cơ quan Hàng không và Vũ trụ Quốc gia Mỹ NASA: tiếp nhận 8.000 nhân công và ngân quỹ 100 triệu đô la Mỹ của cơ quan tiền nhiệm là Ủy ban Cố vấn Hàng không Quốc gia NACA⁴. Nhiều nhân viên NASA là những nhà khoa học, kỹ sư trẻ và những người cấp tiến.

⁴ *National Advisory Committee for Aeronautics. (ND)*

Tháng 12/1958, chỉ khoảng một năm sau khi vệ tinh Sputnik được phóng lên quỹ đạo, NASA công bố Dự án Mercury nhằm đưa người lên quỹ đạo Trái Đất rồi trở lại mặt đất an toàn cùng tàu vũ trụ. Bảy phi công quả cảm được lựa chọn từ các phi công bay thử nghiệm của quân đội cho nhiệm vụ này. Họ được gọi là astronaut – “người du hành tới những vì sao”(star sailor)⁵ – để đi khám phá “đại dương vũ trụ” mênh mông.

⁵ “Astronaut” bắt nguồn từ hai yếu tố từ vựng trong tiếng Hy Lạp là “astro” (sao) và “nautes” (thủy thủ). (BTV)

Tháng 11 năm 1960, John Fitzgerald Kennedy đắc cử Tổng thống Mỹ. Ông cáo buộc Đảng Cộng Hòa không đủ mạnh mẽ về vấn đề quốc phòng và chủ nghĩa cộng sản, và cũng chỉ trích người tiền nhiệm Eisenhower đã khiến nước Mỹ tụt lại phía sau trong việc chế tạo tên lửa đạn đạo liên lục địa. Theo vị tân tổng thống, Mỹ không thể muối mặt đứng sau Nga trong bất cứ phương diện nào.

Vào ngày 12 tháng 4 năm 1961, tức chưa đầy ba tháng sau lễ nhậm chức của Tổng thống Kennedy, các trạm theo dõi do tình báo Mỹ kiểm soát đã phát hiện chuyến bay của một tàu vũ trụ Liên Xô và sững sốt khi nhận ra thứ bên trong nó. Vài phút sau, Liên Xô tuyên bố họ đã thành công đưa được người đầu tiên vào không gian mà họ gọi là cosmonaut – “người du hành vũ trụ” (universe sailor). Và người đó đã bay trọn vẹn một vòng quanh Trái Đất.

Đây là lần đầu tiên con người bay ra ngoài Trái Đất. Nhưng khi nhà du hành vũ trụ 27 tuổi Yuri Gagarin đang bay quanh Địa Cầu, chỉ một số ít người biết Liên Xô đang gấp rút tiến hành nhiệm vụ đến mức nào: họ phải chấp nhận vô số rủi ro và đã bỏ qua những cuộc thử nghiệm quan trọng.

Sau chuyến bay kéo dài gần 108 phút và hồi quyền, tàu vũ trụ chở Gagarin bắt đầu mất kiểm soát, quay mòng mòng và lao thẳng xuống Trái Đất. Ông buộc phải nhảy ra ngoài rồi bung dù đáp xuống. Tuy không bị thương nhưng Gagarin đã đáp xuống một cánh đồng gần ngôi làng nhỏ thuộc tỉnh Smelovka ở phía đông sông Volga – cách điểm tiếp đất dự kiến khoảng 320 km. Gagarin được một phụ nữ và một bé gái phát hiện. Bé gái sợ hãi định bỏ chạy trước sinh vật ngoài hành tinh vừa từ trên trời rơi xuống, nhưng Gagarin đã vẫy tay và gọi lớn: “Đừng sợ, tôi là người Nga đây mà.” Gagarin di chuyển khó khăn trong bộ đồ phi hành gia nhưng vẫn cố gắng đến chỗ bé gái và tiết lộ một sự thật không thể tin nổi: ông vừa trở về từ không gian.

Năm 1945, Liên Xô vẫn còn trong tình trạng đổ nát sau chiến tranh. Sau 16 năm, họ đã trở thành nước đầu tiên đưa được người lên quỹ đạo quanh Trái Đất. Gagarin được vinh danh trong một lễ duyệt binh ở Quảng Trường Đỏ – một sự kiện lớn bằng hoặc thậm chí còn hơn cuộc duyệt binh ăn mừng Thế Chiến II kết thúc. Nhiều người khóc trên đường phố và treo ảnh của nhà du hành vũ trụ này

trong nhà.

Chuyến bay của Gagarin đã giáng một đòn còn mạnh hơn và đau đớn hơn sự kiện Sputnik vào nước Mỹ. “Chúng ta đã tụt lại phía sau”, Tổng thống Kennedy thừa nhận tại một cuộc họp báo. Ban tuyên giáo Liên Xô từ Moscow tán dương chủ nghĩa cộng sản và sự ưu việt của nền khoa học cùng công nghệ của Liên Xô, và thật khó phản bác lại những điều này: Liên Xô liên tục đi trước Mỹ và giành được những kỳ công vĩ đại nhất trong lĩnh vực không gian. Và mặc cho tuyên bố của nhà lãnh đạo Khrushchev về mong muốn hòa bình, nhưng điều này cho thấy Liên Xô đang giành được thế thượng phong trong cuộc chiến.

Kennedy cần phải đáp trả. Ông yêu cầu phó tổng thống Lyndon Johnson đề ra một thử thách dài hơi để NASA có đủ thời gian bắt kịp Liên Xô, nhưng cũng đủ khó và ngoạn mục để giúp nước Mỹ dẫn đầu trong lĩnh vực không gian mãi mãi. Kennedy cần cái gì đó thật hoành tráng và cần sớm đưa ra thông báo.

Chỉ năm ngày sau khi Gagarin trở về từ không gian, khoảng 1.500 người Cuba lưu vong được Cục Tình báo Trung ương Mỹ CIA huấn luyện và hỗ trợ đã thất bại trong sự kiện Vịnh Con Lợn nhằm lật đổ chính quyền Cuba bấy giờ. Tổng thống Kennedy – người phê duyệt nhiệm vụ này và sau đó đã rút lại sự hỗ trợ – trở nên trầm uất vì hiểu rằng thất bại ấy sẽ làm tổn thương thanh danh của ông và của cả nước Mỹ. “Suốt cuộc đời mình, tôi luôn biết là đừng quá phụ thuộc vào các chuyên gia,” ông nói với Theodore Sorensen – cố vấn thân cận và cũng là người viết diễn văn cho mình. “Sao tôi lại đại dốt để họ tự tung tự tác như vậy?” Đối với nhà lãnh đạo Khrushchev của Liên Xô, câu trả lời quá đơn giản: vị tổng thống trẻ của nước Mỹ quá mềm yếu và thiếu quyết đoán.

Ba tuần sau khi Gagarin bay vòng quanh thế giới, Alan Shepard thực hiện chuyến bay đầu tiên trong sứ mệnh Mercury. Cựu binh

Hải quân này trở thành người Mỹ đầu tiên bay vào không gian. Chuyến bay một mình vào không gian (kéo dài 15 phút) của Shepard đã khơi nguồn cho những cuộc điều hành đầy hoa, nhưng có một sự thực không thể chối cãi: phi hành gia Mỹ chỉ đơn giản là bay lên rồi xuống, còn Gagarin đã bay vòng quanh Trái Đất – một sự khác biệt rõ ràng về công nghệ. Như thường lệ, Liên Xô vẫn dẫn trước khá xa; và mỗi chiến thắng không chỉ là một lời tuyên bố với thế giới về sự ưu việt của hệ thống chính trị và lối sống của họ, mà còn về tương lai.

Vào ngày 25 tháng 5 năm 1961, chỉ một tháng sau thất bại ở sự kiện Vịnh Con Lợn, Tổng thống Kennedy đã phát biểu trước phiên họp toàn thể của Quốc hội về “những nhu cầu cấp thiết của quốc gia”. Ông cảnh báo rằng cuộc chiến giữa chủ nghĩa tư bản và chủ nghĩa cộng sản đang diễn ra trên toàn thế giới, trong đó những thành tựu về không gian là yếu tố quyết định thắng thua.

Rồi ông đã chính thức tuyên chiến.

“Tôi tin rằng đất nước này phải dốc hết sức lực để đạt mục tiêu đưa người lên Mặt Trăng rồi trở lại Trái Đất an toàn trước khi thập niên này kết thúc. Không chương trình không gian nào trong giai đoạn này có thể gây ấn tượng với nhân loại hơn thế, sứ mệnh khám phá không gian là quan trọng hơn tất cả; không có gì là quá khó khăn hay quá đắt đỏ đến mức không thực hiện được.”

Cả khán phòng im phăng phắc. Mỹ thậm chí còn chưa đưa được người lên quỹ đạo quanh Trái Đất; và giờ tổng thống đang yêu cầu đưa được các phi hành gia lên Mặt Trăng trong thời hạn tám năm rưỡi, không thể lâu hơn. Cho dù NASA có biết phải làm gì để đưa người lên Mặt Trăng đi nữa – còn trên thực tế thì chưa – họ vẫn thiếu cơ sở hạ tầng, công nghiệp phụ trợ, nhân lực và công nghệ cần thiết. Nhưng tổng thống lại đang khẳng khẳng là phải làm được. Và phải làm sớm.

Nhiệm vụ này là một ván cược tất tay và không thể bị phủ nhận hay che giấu nếu thất bại. Khi đó, nó sẽ là bằng chứng cho thấy nước Mỹ không thể hoàn thành nhiệm vụ do tổng thống của họ đặt ra, rằng những bộ óc vĩ đại nhất đất nước đã thất bại, rằng quốc gia này không thể là niềm hy vọng cho tương lai của thế giới. Thất bại sẽ khiến NASA nhụt chí. Và Liên Xô sẽ không ngại tận dụng nỗi nhục nhã của nước Mỹ để tuyên truyền cho mình, hoặc giành lấy lợi thế quân sự.

Nhưng...

Nếu NASA có thể đảm bảo thời hạn mà Tổng thống Kennedy đặt ra, đó sẽ là một tuyên ngôn – với người Mỹ, người Liên Xô và cả thế giới – rằng không có gì mà Hợp Chúng quốc Hoa Kỳ không thể làm, miễn là họ có động lực đủ mạnh. Rằng thậm chí sau khi thất bại hết lần này đến lần khác trong cuộc đua không gian, bị tụt lại trong cuộc đua tên lửa và chế tạo bom, hứng chịu chỉ trích trong sự kiện Vịnh Con Lợn, nước Mỹ vẫn đứng lên theo cách mà không quốc gia nào làm được và tiếp tục tạo ra phép màu. Đó là những gì mà cả Quốc hội nghe thấy trong bài phát biểu của Tổng thống Kennedy và niềm tin bắt đầu nhen lên: đưa người lên Mặt Trăng rồi trở lại Trái Đất an toàn có lẽ là thách thức lớn nhất về khoa học và công nghệ mà nhân loại từng đối mặt; làm được điều đó chỉ trong thập niên này là bất khả thi.

Nhưng chỉ khi thực hiện được điều tưởng chừng bất khả đó thì một quốc gia mới chứng minh được sức mạnh thực sự của mình.

Trong khi người Mỹ còn đang xì xào bàn tán về kế hoạch của Tổng thống Kennedy thì Liên Xô lại chẳng hề bận tâm. Họ đã bỏ xa Mỹ trong Cuộc đua Không gian: một tàu thăm dò của họ đã đi được 68,4 triệu km và đi qua Sao Kim vài ngày trước khi bài phát biểu của Kennedy diễn ra. Vào tháng sáu, Tổng bí thư Khrushchev đã đe dọa Tổng thống Kennedy trong một cuộc gặp thượng đỉnh

kéo dài hai ngày ở Vienna, nội dung thảo luận là về chủ nghĩa cộng sản, nền dân chủ và quan hệ giữa hai siêu cường. “Điều tồi tệ nhất mà tôi từng trải qua. Ông ấy hăm dọa tôi,” Kennedy nói với một phóng viên The New York Times. “Nếu ông ta nghĩ rằng tôi chỉ là một tay mơ và chẳng có chút khí phách nào thì ông ấy đã làm to rồi.”

Bốn tháng sau, vào ngày 30 tháng 10 năm 1961, Liên Xô kích nổ thành công Tsar Bomba (bom Sa Hoàng)⁶ ở miền bắc nước Nga. Với sức công phá gấp gần 4.000 lần quả bom ném xuống Hiroshima, nó trở thành quả bom hạt nhân mạnh nhất từng phát nổ, thậm chí là từng được chế tạo. Chỉ trong tích tắc, vụ nổ tạo ra năng lượng bằng 1,4% năng lượng phát xạ của Mặt Trời. Dư chấn đã lan vòng quanh Trái Đất đến ba lần trước khi lắng xuống, đám mây hình nấm sinh ra cao hơn đỉnh Everest tới bảy lần. Mặt đất quanh vụ nổ bị nóng chảy rồi đông đặc thành thủy tinh, người trong bán kính 80 km tính từ tâm chấn đều giật mình.

⁶Tsar Bomba (bom Sa Hoàng) là quả bom khinh khí đầu tiên được Liên Xô thử nghiệm. Đây là loại vũ khí hạt nhân phóng theo quá trình hợp hạch hydro của Mặt Trời. Để kích nổ quả bom này, cần dùng đến một quả bom phân hạch các nguyên tố nặng như urani hoặc poloni). (ND)

Một năm sau vụ thử Tsar Bomba, Tổng bí thư Khrushchev đã cho đặt các tên lửa mang đầu đạn hạt nhân ở Cuba. Kennedy yêu cầu gỡ bỏ hệ thống này nhưng Khrushchev không đồng ý. Đến tháng 10 năm 1962, người đứng đầu Liên Xô phải đối diện với một phản ứng bất ngờ của người đồng cấp bên kia chiến tuyến. Kennedy lệnh cho hải quân Mỹ bao vây Cuba. Trong vòng 13 ngày, Mỹ và Liên Xô đứng trên bờ vực của chiến tranh hạt nhân nhưng Tổng thống Kennedy vẫn từ chối cho hải quân Mỹ rút lui. Trước tình thế đôi bên không còn lựa chọn nào khác ngoài sử dụng vũ khí hạt nhân,

Tổng bí thư Khrushchev chấp nhận lùi bước và cho tháo dỡ hệ thống tên lửa. Cuộc Khủng hoảng Tên lửa Cuba trở thành một trong những sự kiện căng thẳng và nguy hiểm nhất lịch sử nước Mỹ, nhưng sau khi nó kết thúc, thế giới bắt đầu có cái nhìn khác về John Fitzgerald Kennedy.

Giữa tháng 11 năm 1963, Tổng thống Kennedy viếng thăm Mũi Canaveral và tận mắt chứng kiến gã khổng lồ đang trong quá trình hoàn thiện: tên lửa Saturn V cao bằng tòa nhà 36 tầng với ba buồng động cơ sẽ đưa người Mỹ lên Mặt Trăng. Đứng ngoài trời cùng với nhà thiết kế tên lửa Wernher von Braun, Kennedy phải ngước hết cổ mới thấy hết được sự hùng vĩ của nó. Những người đàn ông vận sơ mi cà vạt này đang chế tạo một cỗ máy có thể đưa nhân loại tới những thế giới mới.

Sáu ngày sau, Tổng thống Kennedy thiệt mạng trong một vụ ám sát bằng súng.

Trong thời gian cử hành tang lễ cho Kennedy, một số người tự hỏi liệu mong muốn đưa người lên Mặt Trăng của Mỹ có chết yểu theo ông hay không. Tân tổng thống Lyndon Johnson vẫn hỗ trợ chương trình không gian và thúc đẩy để đảm bảo thời hạn mà người tiền nhiệm phó thác; nhưng những trở ngại về mặt hậu cần, tàu vũ trụ, tên lửa đẩy và hạn chế công nghệ đã ngáng đường nỗ lực của người Mỹ. Một số nhà phân tích của NASA tính toán rằng cơ hội đặt chân lên Mặt Trăng vào cuối thập niên chỉ vào khoảng 1/10. Vào năm 1964, khoảng cách trong cuộc đua đến Mặt Trăng đang được Liên Xô nói rộng hết cỡ.

Nhưng NASA không từ bỏ. Trong ba năm tiếp theo, Mỹ và Liên Xô kèn cựa nhau để giành ưu thế trong không gian. Được thiết kế để hoàn thiện công nghệ cho các chuyến bay Apollo đưa người lên Mặt Trăng, Dự án Gemini đã mở ra một cánh cửa bao la giúp đẩy nhanh quá trình này. Ở Liên Xô, mọi thứ trở nên ảm đạm. Chương

trình không gian của nước này đã thực hiện vài nhiệm vụ quan trọng, nhưng vẫn chưa thể tiến gần tới ngưỡng thay đổi cuộc chơi về lâu dài. Đến cuối năm 1966, Liên Xô rơi vào trạng thái hoang mang. Lần đầu tiên kể từ khi Cuộc đua Không gian bắt đầu, họ bị tụt lại phía sau.

Ưu thế của Mỹ thể hiện rõ nhất vào ngày 27 tháng 1 năm 1967, khi ba phi hành gia đi thang máy lên đỉnh tên lửa đẩy Saturn IB tại Mũi Kennedy ở Florida, thất đại an toàn trong khoang du hành và chờ quá trình đếm ngược giả định. Ba tuần nữa họ sẽ thực sự đưa tàu Apollo 1 – chuyến bay khởi đầu dự án mới của NASA – đi vào quỹ đạo quanh Trái Đất.

Vào lúc 6 giờ 31 chiều, một phi hành gia hét lớn qua điện đàm một từ gì đó nghe như là “Cháy rồi!” Chừng hai giây sau, một người khác hét lên. Từ đầu tiên không được rõ ràng – hình như là “tôi” hay “chúng tôi” – nhưng phần còn lại thì không thể nào nhầm được: “Buồng lái đang bị cháy!” Tiếp đó là những từ ngắt quãng đầy tuyệt vọng, hòa cùng những tiếng hét đau đớn. Có người nói rằng họ nghe thấy tiếng một phi hành gia nói: “Chúng tôi đang bị thiêu sống!”

Sau đó không còn gì khác ngoài sự tĩnh lặng.

Ngọn lửa lan khắp module chỉ huy. Không phi hành gia nào có thể vượt qua môi trường cao áp trong cabin để đến được cửa sập. Vài giây sau, module chỉ huy bị phá hủy. Các kỹ thuật viên hồi hã lao đến hiện trường nhưng họ bị ngọn lửa và sức nóng đánh bật lại; phải sáu phút sau họ mới vào được bên trong. Phi hành đoàn đã chết ngạt trong bộ đồ phi hành bị nung chảy. Thi thể các nạn nhân được đưa ra khỏi tàu bảy giờ sau đó.

Cho đến lúc này, chương trình không gian của Mỹ giữ kỷ lục về độ an toàn đáng kinh ngạc, ngay cả chú tinh tinh tên Ham từng bay trên quỹ đạo tầm thấp vào năm 1961 cũng trở về an toàn. Ba người

hùng của Mỹ bỗng nhiên thiệt mạng khi còn chưa rời bệ phóng, và theo một cách có thể ngăn ngừa dễ dàng. Hàng trăm người tại NASA đã không kịp được nước mắt trước thảm cảnh này.

Giới truyền thông cho rằng một vụ chập điện đã khiến tia lửa bùng lên trong môi trường giàu oxy của cabin tàu. Nhưng đối với nhiều người, có một cách giải thích đơn giản hơn nhiều: “Việc đặt thời hạn cho chuyến bay Mặt Trăng vào năm 1970 là lý do chính dẫn đến cái chết của các phi hành gia,” phát thanh viên Frank McGee của kênh NBC News nói. Giống như nhiều người, anh cho rằng sự vội vã đã khiến NASA buông lỏng các chỉ tiêu an toàn.

Sau khi vượt qua cuộc điều tra của Quốc hội về vụ hỏa hoạn và trì hoãn trong nhiều tháng để thiết lập các biện pháp an toàn mới, NASA đã sẵn sàng mở lại các chuyến bay. Vào ngày 9 tháng 11 năm 1967, các kiểm soát viên đếm ngược những giây cuối cùng để phóng tàu Apollo 4 (Apollo 2 và 3 bị hủy bỏ để tái tổ chức sau vụ hỏa hoạn). Đây là lần thử nghiệm đầu tiên của tên lửa đẩy khổng lồ Saturn V, mạnh hơn bất cứ thứ gì mà NASA từng phóng lên không trung rất nhiều lần, và là thứ duy nhất khả dĩ để đưa người lên Mặt Trăng. Giới chức NASA vẫn chưa dám đưa người vào khoang tàu trở lại.

Bảy giờ sáng, năm động cơ khổng lồ của tên lửa bắt đầu đánh lửa, cơn bão sóng xung kích gồm âm thanh, ánh sáng và năng lượng bắn ra theo mọi hướng khi lực đẩy của 3,4 triệu kg thuốc nổ nâng tòa tháp nặng 2,7 triệu kg nhích lên và rời khỏi bệ phóng. Cách đó 5 km, bụi thạch cao từ trần nhà Trung tâm Điều khiển Phóng tàu rơi lả tả, còn cát trên những bờ biển cách xa đó bị thổi dạt đi. Trong khi tường thuật trực tiếp vụ phóng tàu cho khán giả truyền hình, phóng viên Walter Cronkite của CBS vẫn phải ghì chặt tấm kính chắn của buồng trú ẩn để nó khỏi sập xuống.

“Tòa nhà mà chúng tôi đứng đang rung chuyển!” Cronkite nói

lớn với sự hào hứng khác thường. “Ghê thật! Cả tòa nhà đang rung chuyển! Chúng tôi phải giữ chặt cửa sổ lớn vì nó cũng đang rung lắc theo! Hãy nhìn tên lửa đang lao thẳng vào những tầng mây ở độ cao 900 m! Tiếng gầm mới mạnh mẽ làm sao! Nhìn nó bay kìa!”

Chuyến bay gần như hoàn hảo trên từng chi tiết. Rõ ràng nước Mỹ đang đứng trước một cơ hội tuyệt vời, không chỉ để đưa người lên Mặt Trăng mà còn có thể đảm bảo thời hạn gần như bất khả thi mà vị tổng thống quá cố Kennedy đã đặt ra.

NASA khởi đầu năm 1968 bằng việc phóng tàu Apollo 5 vào tháng một, chuyến bay không người lái nhằm thử nghiệm module mặt trăng – bộ phận đưa các phi hành gia đáp xuống bề mặt Mặt Trăng từ tàu vũ trụ đang bay trên quỹ đạo. Sứ mệnh này sử dụng một tên lửa nhỏ hơn và được coi là một thành công, mặc dù vẫn còn vài vấn đề.

Rồi đến Apollo 6.

Đây chỉ mới là lần thử nghiệm thứ hai của tên lửa Saturn V, một bước đi cần thiết trước khi NASA chấp thuận cỗ máy đó cho chuyến bay có người lái. Quá trình cất cánh diễn ra bình thường vào sáng ngày

4 tháng 4 năm 1968 nhưng chỉ vài phút sau, vài thứ bắt đầu chệch choạc. Tầng một của tên lửa bắt đầu hiệu ứng pogo, khiến nó trời sụp dữ dội. Các mảnh vỡ bắn ra từ con tàu. Hai trong năm động cơ tầng hai bỗng ngừng hoạt động sớm hơn dự kiến. Tầng ba của tên lửa vẫn tiến vào quỹ đạo, nhưng động cơ của nó – thứ có nhiệm vụ đưa Apollo lên Mặt Trăng – đã thất bại trong việc khởi động trở lại. Kế hoạch dự phòng được tiến hành, nhưng quá trình trở lại khí quyển Trái Đất của module chỉ huy lại diễn ra quá chậm nên không thể thử nghiệm toàn diện được lớp vỏ chịu nhiệt.

Đối với nhiều người ở NASA, chuyến bay kéo dài mười giờ đó là một thảm họa. Khi module chỉ huy của tàu Apollo đâm xuống

biển, mọi cơ hội đáp đưa người đáp xuống Mặt Trăng vào cuối năm 1969 gần như đã tan biến.

Tờ The New York Times viết: “Rất dễ nhận thấy việc đảm bảo cho mọi chi tiết trong hàng triệu cấu kiện của một hệ thống phức tạp cỡ như tên lửa Saturn V vận hành hoàn hảo là vô cùng khó khăn... Thực tế này sẽ dẫn đến cách tiếp cận chậm mà chắc cho các thử nghiệm của tàu Apollo trong tương lai, hơn là một chính sách đầy phiêu lưu chỉ nhắm đến việc hoàn thành công việc trước khi năm 1969 khép lại.”

Cùng ngày tàu Apollo 6 gặp sự cố, các cơ quan tình báo Mỹ đã đệ trình một bản báo cáo về chương trình không gian của Liên Xô. Nó được đánh dấu TUYỆT MẬT mà chỉ những nhà hoạch định chính sách cấp cao và những quan chức hàng đầu của NASA mới được phép tiếp cận. Báo cáo có đoạn:

Liên Xô có lẽ sẽ tiến hành một chuyến bay có người lái vòng quanh Mặt Trăng để tiền trạm cho một chuyến bay đáp xuống Mặt Trăng và cũng để giảm bớt tác động tâm lý do chương trình Apollo gây ra.

Đó không phải là một tin tức mới. Nhưng ước tính về thời điểm việc đó diễn ra lại rất quan trọng. Báo cáo nói rằng năm 1969 sẽ là lúc thích hợp để tiến hành chuyến bay vòng quanh Mặt Trăng có người lái của Liên Xô. Nhưng thời điểm nửa cuối năm 1968 cũng hoàn toàn khả thi.

NASA không có kế hoạch đưa người lên Mặt Trăng trong năm 1968. Thời điểm sớm nhất mà họ sẵn sàng thử nghiệm là giữa năm 1969, khi tàu Apollo 10 bay vòng quanh Mặt Trăng – chuyến bay thử nghiệm trước khi tàu Apollo 11 có thể tiến hành vụ đáp.

Đến lúc đó, có lẽ một phi hành gia Liên Xô đã đáp xuống Mặt Trăng rồi. Và việc đó còn hơn cả một thành tựu công nghệ bậc nhất lịch sử, một chiến thắng tuyệt đối của Liên Xô trong Cuộc đua

Không gian. Dĩ nhiên việc đáp tàu vẫn là cả vấn đề. Nhưng sẽ không còn ai thắc mắc: “Con người có thể lên được đó không?” Vào lúc đó, có người sẽ trả lời: “Có chứ, chúng tôi đã làm rồi!”

NASA không có nhiều lựa chọn ngoài tiếp tục. Nhưng trong lúc xuân qua hè đến, cơ quan này ngày càng nhận được nhiều tin tức không mấy tốt lành. Bị cản trở bởi những vấn đề về thiết kế và chế tạo, module mặt trăng bị trễ tiến độ. Các kỹ sư thông báo rằng việc khắc phục cần đến sáu tháng hoặc lâu hơn. Điều đó đe dọa làm trễ vài chuyến bay Apollo trong kế hoạch – bao gồm cả chuyến bay đến Mặt Trăng.

Đầu tháng 8 năm 1968, mọi thứ dường như càng tồi tệ với chương trình không gian của Mỹ. Tên lửa Saturn V chưa thể bay lên cùng một phi hành đoàn. Dường như Liên Xô đã sẵn sàng đưa người bay vòng quanh Mặt Trăng vào cuối năm. Và giờ đây, do những vấn đề với module mặt trăng, thời hạn đáp xuống Mặt Trăng vào cuối thập niên do Tổng thống Kennedy đặt ra đang dần tuột khỏi tầm tay.

NASA luôn tiến hành công việc một cách có chủ đích và cẩn thận. Họ không thể đốt cháy giai đoạn vì những rủi ro của chuyến bay có người lái thực sự quá lớn, nhưng họ phải khẩn trương. Vì vậy Deke Slayton đã đặt ra cho Frank Borman một yêu cầu quá sức tưởng tượng: “Liệu anh và phi hành đoàn của mình có thể bay lên Mặt Trăng – chỉ trong bốn tháng tới?”

Giờ Slayton cần một câu trả lời.

CHƯƠNG 3

Kế hoạch bí mật

BORMAN KHÔNG BIẾT NHIỆM VỤ MÀ SLAYTON ĐỀ NGHỊ SẼ YÊU cầu những gì. Tuy nhiên, ông biết rằng NASA chưa sẵn sàng đề lên Mặt Trăng chỉ trong bốn tháng nữa. Ông biết cơ quan này vẫn chưa xây dựng xong những hệ thống cốt yếu, tính toán quỹ đạo chuẩn, giải quyết các vấn đề của tên lửa đẩy, xác định lộ trình di chuyển cơ bản, phát triển các phần mềm, thậm chí chưa thực hiện một chuyến bay sơ khởi nào cả. Và ông cũng biết rằng module mặt trăng bị chậm so với tiến độ ra sao.

Borman tham gia NASA không phải vì những lý do thông thường. Ông ít quan tâm đến việc thám hiểm, phiêu lưu hay tính tiên phong, không đam mê tốc độ hay cảm giác do andrenalin tăng cao mang tới. Thậm chí những hào nhoáng mà công việc này đem lại – người đẹp vây quanh, những chiết khấu từ hãng xe Corvette, sự ngưỡng mộ của công chúng – đều không có ý nghĩa gì. Ông gia nhập NASA vì một mục đích duy nhất: đánh bại Liên Xô trong cuộc chiến mới ở bên ngoài không gian.

Trước khi câu hỏi của Slayton kịp lắng xuống, Borman đã có câu trả lời.

“Được rồi, Deke. Chúng tôi sẽ lên Mặt Trăng.”

Slayton không cần gì thêm. Ông cảm ơn Borman và cảnh báo rằng chỉ được phép cung cấp thông tin khi thực sự cần thiết. Vài phút sau, Borman lên máy bay và trở lại với các đồng sự đang ở California của mình.

Chuyến bay dài giúp Borman tập trung suy nghĩ, và khi đang vi vu với tốc độ gần 1.000 km/giờ, ông bắt đầu suy xét về phi vụ đầy rủi ro mà mình vừa cam kết. Ông tin rằng đội của mình là phi hành đoàn xuất sắc nhất NASA, nhưng bốn tháng có lẽ là không đủ, dù chỉ để chuẩn bị cho chuyến du hành đến Mặt Trăng. Ông không hình dung được NASA sẽ hoàn tất công việc để sẵn sàng cất cánh vào tháng 12 bằng cách nào. Ông chỉ có thể tin rằng NASA đã chuẩn bị kỹ lưỡng – dù nó có là gì đi nữa – và đã lưu tâm tính toán mọi việc một cách khoa học.

Thực tế thì phần lớn kế hoạch phóng Apollo 8 lên Mặt Trăng đã được George Low suy tính trên bãi biển chỉ năm ngày trước. Ông hẳn phải rất tin tưởng vào điều đó.

Để bay đến Mặt Trăng và đưa người đáp xuống bề mặt vệ tinh này, tàu vũ trụ Apollo cần ba thành phần chính:

- Module chỉ huy: phần mũi tàu hình nón – nơi ba phi hành gia sinh hoạt, làm việc và thực hiện hầu hết sứ mệnh.
- Module hỗ trợ: khoang chứa hệ thống hỗ trợ sự sống, nguồn điện và một động cơ tên lửa cỡ lớn với lực đẩy đủ mạnh.
- Module mặt trăng: tàu đổ bộ nhỏ sẽ giúp các phi hành gia đáp xuống bề mặt Mặt Trăng từ tàu lớn trên quỹ đạo và ngược lại.

NASA cần thử nghiệm ba bộ phận này – cả trên quỹ đạo quanh Trái Đất và quanh Mặt Trăng – trước khi tiến hành hạ cánh xuống Mặt Trăng. Trong vài tháng, đây là kế hoạch thử nghiệm dự định:



0039

Mọi thứ đã thay đổi chóng vánh vào buổi sáng Low trở về từ kỳ nghỉ. Còn chưa kịp pha cà phê, ông đã gọi thư ký Judy Wyatt vào văn phòng của mình tại Trung tâm Tàu vũ trụ có Người lái ở Houston.

“Tôi muốn cô ghi lại danh sách những người mà tôi nói chuyện,”

ông yêu cầu. “Và phải giữ bí mật về nó.”

Low liệt kê một danh sách những quản lý và kỹ sư chủ chốt của NASA rồi yêu cầu Wyatt gọi họ đến. Cô đã làm thư ký cho ông được hai năm và biết rõ sắp mình là một người chuẩn xác và nghiêm túc.

Chủ ngữ và động từ trong các câu nói của ông luôn khớp với nhau, ngay cả trong lúc đang ra chỉ thị. Ông đi tắm nắng vào cuối tuần nhưng vẫn kè kè chiếc cặp táp để không bỏ lỡ cơ hội suy nghĩ hay lên kế hoạch. Trên hết, Low làm việc rất hiệu quả: ông không yêu cầu thứ gì hay thời gian của ai trừ phi thực sự cần thiết. Nhưng hôm nay, ông cần triệu tập vài nhân vật quan trọng và phải ngay lập tức.

Ông bắt đầu bằng cuộc gặp hai chuyên gia: một chuyên về các luật lệ an toàn của NASA và một chuyên về quỹ đạo bay, đường bay để tên lửa tới được đích.

Sau đó, ông mời đến một huyền thoại.

Christopher Columbus Kraft đã là một cái tên đình đám ở Mỹ trước khi bước vào văn phòng Low sáng hôm đó. Là một kỹ sư hàng không được đào tạo chính quy, Kraft bắt đầu sự nghiệp ở tuổi 20 (năm

1944) tại NACA – tiền thân của NASA. Nhỏ con, khỏe mạnh, nghiêm túc và mái tóc vuốt ngược bóng bẩy điểm bạc ở hai bên thái dương, Kraft là cha đẻ của Trung tâm Điều khiển Bay – nơi quản lý và hỗ trợ gần như mọi mặt trong các chuyến bay vào không gian. Vào năm 1965, ông đã xuất hiện trên trang bìa tạp chí Time. Trong bài viết đi kèm, ông so sánh vai trò giám đốc điều khiển bay của mình với một nhạc trưởng. “Nhạc trưởng không biết chơi mọi nhạc cụ – mà có khi còn không chơi được loại nào,” Kraft nói. “Nhưng ông ta biết khi nào đàn violin được chơi trước, kèn trumpet nên chơi to hay nhỏ và khi nào trống bắt đầu đánh. Ông ta hòa nhịp

tất cả và tạo ra âm nhạc. Đó cũng chính là những gì chúng tôi làm ở đây.” Tạp chí Time nhận định Kraft có một “niềm tự hào gần như bốc lửa với công việc của mình” – một đánh giá mà hầu hết nhân viên NASA đều đồng ý. Ông hiện là giám đốc tổ chức và quản lý bay của NASA, chịu trách nhiệm lên kế hoạch tổng thể, tập luyện và tiến hành những chuyến bay có người lái. Low luôn gặp tìm đến Kraft bất cứ khi nào gặp trở ngại, và gần như mọi vấn đề luôn được giải quyết thỏa đáng.

Hai người bắt tay nhau rồi Low hỏi thẳng: “Apollo 8 có thể bay lên Mặt Trăng vào tháng 12 không?”

Kraft có thể dành cả ngày để liệt kê mọi lý do chứng tỏ rằng điều đó là bất khả thi, nhưng ông chỉ trả lời bằng một câu hỏi gọn lỏn: “Bằng cách nào?”

“Bằng cách bỏ lại module mặt trăng,” Low trả lời.

Low lưu ý với Kraft rằng module chỉ huy và module hỗ trợ đã hoạt động ổn định. Về mặt kỹ thuật, chẳng có lý gì khiến hai bộ phận đó không thể cất cánh khi không có module mặt trăng – bộ phận đang gặp vấn đề. Do đó, có thể nhảy cóc qua hai chuyến bay Apollo kế tiếp để hướng thẳng đến Mặt Trăng.

Đối với Kraft, đây là một ý tưởng kỳ quặc. Chưa một người nào từng bay lên quá độ cao 1.370 km tính từ mặt đất. Giờ Low lại đề xuất đưa ba phi hành gia vượt qua gần 400.000 km, lại còn trước dự kiến của NASA nửa năm. Như thể thấy vẫn chưa đủ điên rồ, Low còn muốn bỏ qua hai – chứ không chỉ một – chuyến bay tiền trạm, vi phạm một trong những triết lý nền tảng của NASA: các sứ mệnh phải được tiến hành tuần tự để đảm bảo vận hành trơn tru và thành công.

Nhưng Kraft đã nhìn thấy sự khéo léo, thậm chí là ý tưởng thiên tài trong kế hoạch này. Low không đề nghị phóng Apollo 8 lên Mặt Trăng mà chỉ bay vòng quanh nó, nên module mặt trăng là không

cần thiết. Bằng cách phóng tàu vào tháng 12, NASA có thể kiểm chứng nhiều hệ thống và cách thức vận hành, các thiết bị và công nghệ cần thiết cho việc đáp tàu lên Mặt Trăng. Nó làm tăng đáng kể kinh nghiệm du hành không gian mà không cần trì hoãn thời điểm cất cánh của Apollo 8 do phải đợi module mặt trăng hoàn thiện. Không những thế, thời hạn của Tổng thống Kennedy sẽ được đảm bảo. Ngoài ra còn có một lợi ích khác: phóng tàu vào tháng 12 mang lại cho nước Mỹ cơ hội đánh bại Liên Xô trên tiến trình chinh phục Mặt Trăng.

Nhưng về mặt hậu cần, vẫn còn nhiều thách thức được Kraft cho là chưa vượt qua được.

Trung tâm Điều khiển Bay phải sẵn sàng. Các quỹ đạo và hành trình bay cần được trù tính, toàn bộ mạng lưới liên lạc ngoài không gian phải được hoàn thành; một phi hành đoàn cần được huấn luyện nhanh chóng; đội ngũ điều khiển chuyến bay cần được triển khai nhanh chóng và phải thạo việc; họ cần các phần mềm mới và hiệu chỉnh các thiết bị. Ngay cả khi Apollo 8 có thể bay đến Mặt Trăng rồi quay lại thì với những hạn chế hiện hữu, NASA vẫn không thể đảm bảo phi hành đoàn có thể trở về Trái Đất an toàn, vì cơ quan này chưa có kế hoạch cụ thể để giải cứu các phi hành gia khi khoang du hành đâm xuống biển. Các kỹ sư thậm chí còn chưa tiến hành phân tích một quỹ đạo bay đầy đủ có tính đến các pha và độ sáng của Mặt Trăng vào tháng 12, hay vị trí tương đối của nó với Trái Đất trong suốt chuyến bay.

Ngay cả khi NASA đã xử lý hết những vấn đề vừa nêu thì rủi ro khi thực hiện một sứ mệnh như vậy vào tháng 12 vẫn rất khủng khiếp. Một mình Kraft khó mà liệt kê được đầy đủ và nhanh chóng những rủi ro này, nhưng trong đó có hai vấn đề nổi cộm.

Đầu tiên, tên lửa Saturn V – động cơ duy nhất đủ mạnh để đưa tàu tới Mặt Trăng – chưa bao giờ đưa người theo. Nó chỉ mới được

thử nghiệm hai lần, lần thứ hai là vào tháng tư và đã gặp những vấn đề suýt trở thành thảm họa. Nếu Apollo 8 bay lên Mặt Trăng vào tháng 12 thì sẽ chẳng có thời gian để thử nghiệm lại tên lửa này. Lần tới, Saturn V sẽ bay lên cùng với phi hành đoàn của Apollo 8.

Thứ hai, module mặt trăng còn đóng vai trò như một động cơ dự phòng – một kiểu thuyền cứu sinh. Không có module này đồng nghĩa với việc khi động cơ duy nhất của Apollo 8 bị hỏng hoặc gặp sự cố trên Mặt Trăng, phi hành đoàn sẽ đâm sầm vào nó, mắc kẹt trên quỹ đạo Mặt Trăng hoặc bay chệch về phía Mặt Trời.

Nhưng Kraft không đành lòng nói không. Ông xin một ngày để nghiên cứu vấn đề rồi đi gặp vài chuyên gia. Ông quay lại văn phòng của Low vào sáng hôm sau với những tin tức đáng chú ý.

Kraft nghĩ rằng tàu Apollo 8 không nên chỉ bay tới Mặt Trăng vào tháng 12. Nó nên bay quanh Mặt Trăng.

Điều đó suýt khiến Low ngã ngựa.

Chuyến bay tới Mặt Trăng như Low đề xuất (và Liên Xô đã lên kế hoạch) chỉ đòi hỏi con tàu bay thẳng đến Mặt Trăng. Nếu đích nhắm chính xác, nó sẽ được lực hấp dẫn của Mặt Trăng hút xuống, bay vòng qua mặt sau của Mặt Trăng rồi trở lại Trái Đất nhờ hiệu ứng hỗ trợ hấp dẫn, mà không cần đến quy trình hoạt động phức tạp của động cơ cũng như những tính toán rối rắm để xác định đường vào và ra khỏi quỹ đạo Mặt Trăng. Điều đó khiến mọi chuyện đơn giản hơn rất nhiều, vì lực hấp dẫn sẽ đóng vai trò then chốt thay các kỹ sư hay tên lửa. Về bản chất, Low muốn tàu Apollo 8 bay theo hình số 8 từ Trái Đất, vòng quanh Mặt Trăng rồi quay về. Các kỹ sư đã nghiên cứu “chuyến bay khứ hồi tự hành” này nhiều năm trời và NASA khá chắc chắn về độ an toàn của nó.

Nhưng giờ Kraft lại đề xuất một phương án còn khó hơn nhiều. Tiến vào và thoát khỏi quỹ đạo Mặt Trăng – cho tàu giảm tốc đủ chậm để nó bị lực hấp dẫn của Mặt Trăng “bắt giữ” rồi tăng tốc để

rời khỏi quỹ đạo này – đòi hỏi có sự can thiệp. Các động cơ phải hoạt động, độ cao, tốc độ và hành trình bay cần được thay đổi, cùng vô số điều chỉnh khác. Tất cả đòi hỏi nhiều tính toán, các phần mềm mới, việc huấn luyện và kế hoạch phức tạp hơn những gì cần cho một chuyến bay khứ hồi tự hành rất nhiều. NASA chưa sẵn sàng cho việc đó.

Nhưng lợi ích của việc bay trên quanh Mặt Trăng là rất lớn.

Việc đưa tàu Apollo 8 bay quanh Mặt Trăng sẽ mang lại cho NASA mọi trải nghiệm cần thiết cho sứ mệnh kế tiếp là đưa người đáp xuống Mặt Trăng. Mọi thứ – từ sự diễn tập ngoài không gian, vận hành của tên lửa, hành trình bay, thông tin liên lạc, mức tiêu thụ nhiên liệu cho đến hệ thống hỗ trợ sự sống – có thể được kiểm chứng với các điều kiện tương đồng mà NASA phải đối mặt khi đưa người hạ cánh xuống Mặt Trăng. Những nguyên tắc và phương thức mới có thể được thêm thêm vào quy trình của nhiệm vụ, đánh giá lại các mô phỏng, rà soát và hiệu chỉnh việc huấn luyện. Và khi đang bay trên quỹ đạo, phi hành đoàn Apollo 8 có thể chụp cận cảnh Mặt Trăng, tìm kiếm những vị trí đáp thuận lợi để những người may mắn tham gia các sứ mệnh sau này có thể đặt những bước chân đầu tiên lên bề mặt vệ tinh này.

Low thấy rằng ý tưởng của Kraft đã nâng cấp kế hoạch vốn có của mình một cách mỹ mãn. Hai người vội vàng đến gặp những quản lý cấp cao khác của NASA ở Houston. Họ nhanh chóng thống nhất rằng việc đưa Apollo 8 lên Mặt Trăng vào tháng 12 có lẽ là sứ mệnh táo bạo và mạo hiểm nhất, nhưng cũng là quan trọng nhất mà NASA từng thực hiện. Giờ họ cần biết liệu những người đồng nhiệm ở Washington D.C; Trung tâm Huấn luyện Bay Không gian Marshall ở Huntsville (Alabama) và Trung tâm Điều khiển Phóng tàu vũ trụ ở Mũi Kennedy (Florida) có nhất trí với kế hoạch này không.

Cũng trong buổi sáng thứ sáu ngày 9 tháng 8 ấy, Low, Kraft và những quan chức cấp cao khác ở Houston đã lên kế hoạch cho một buổi họp với lãnh đạo từ tất cả các cơ quan trọng yếu của NASA. Thông thường, phải cần một tuần hoặc lâu hơn để tập trung tất cả những nhân vật cộm cán đó. Nhưng cuộc họp đã được ấn định vào 2:30 chiều, nên họ chỉ kịp ăn tạm chiếc sandwich rồi bắt chuyến bay đến Huntsville – nơi tiến hành cuộc họp.

Mọi người đều đến đúng giờ.

Quây quần bên bàn hội nghị là 12 người đàn ông đại diện cho quyền lực cao nhất của NASA. Trong đó có Wernher von Braun – nhà thiết kế tên lửa tiếng tăm nhất thế giới kiêm giám đốc Trung tâm Huấn luyện bay Không gian Marshall. Von Braun từng là thành viên Đức Quốc Xã và là người phát triển các tên lửa, bao gồm cả dòng tên lửa V-2 khét tiếng mà Hitler đã phóng vào các mục tiêu ở châu Âu. Von Braun đầu hàng Mỹ vào năm 1945 và làm nhiệm vụ thiết kế tên lửa cho quân đội nước này. Đến năm 1960, ông được chỉ định tham gia một trong những nhiệm vụ quan trọng nhất trong lịch sử thám hiểm không gian: phát triển bộ phận đẩy cho tên lửa Saturn giúp đưa người lên Mặt Trăng. Ông trở thành kiến trúc sư trưởng của tên lửa Saturn V – cỗ máy mạnh nhất từng được chế tạo và là phương tiện duy nhất trên thế giới có thể biến kỳ vọng mà George Low dành cho Apollo 8 trở thành hiện thực.

Sự vắng mặt đáng chú ý nhất trong buổi họp là của giám đốc cấp cao NASA James E. Webb, vì vướng một hội nghị ở Vienna (Áo). Với những vấn đề to tát sắp được đưa ra thảo luận, việc Webb đang ở cách xa hàng ngàn dặm lại là một điều tốt.

Low và những người đến từ Houston bắt đầu phát biểu về kế hoạch đưa Apollo 8 bay vòng quanh Mặt Trăng trong một chuyến bay dự kiến vào tháng 12. Những thảo luận sôi nổi về các mặt lợi-hại của một chuyến bay táo bạo như vậy, và cách tháo gỡ những

vấn đề tồn đọng nhanh chóng bùng nổ và lan ra khắp phòng. Cuối cùng, họ tiến hành lấy phiếu biểu quyết.

Các nhóm đến từ Houston, Washington và Mũi Kennedy đồng tình: Apollo 8 sẽ là sứ mệnh khó khăn và nguy hiểm nhất mà NASA từng thực hiện. Nhưng với những nỗ lực chưa có tiền lệ – và cả may mắn nữa – điều đó có thể trở thành hiện thực. Họ cho rằng rủi ro phải đương đầu là một cái giá xứng đáng để đưa Apollo 8 lên quỹ đạo đúng thời hạn. Và không ai trong số họ quên rằng chuyến bay vào tháng 12 tới sẽ thay đổi lịch sử: nếu Apollo 8 có thể đến Mặt Trăng, Mỹ sẽ đánh bại Liên Xô trong chặng đua này.

Chỉ còn lại nhóm đến từ Huntsville và vấn đề tên lửa. Cả von Braun và những người khác trong buổi họp đều nhớ rõ những vấn đề gần đây của tên lửa Saturn V. Nhiệm vụ này vẫn là bất khả thi nếu tên lửa chưa sẵn sàng.

Mặt Trăng chờ đợi phán quyết của von Braun. Ông suy nghĩ chốc lát rồi lên tiếng.

Von Braun nói rằng tên lửa Saturn V không quyết định việc tàu vũ trụ đi được bao xa. Giống như những con chiến mã, nó được chế tạo để được đẩy đến giới hạn – và giới hạn trong trường hợp này là Mặt Trăng. Rồi ông đưa ra phán quyết.

“Các anh không cho chúng tôi nhiều thời gian,” ông nói. “Nhưng đây là ý tưởng tuyệt vời. Vấn đề còn lại chỉ là đợi xem chúng ta có thể chuẩn bị mọi thứ đầy đủ hay không. Nhưng chúng tôi sẽ cố.”

Sau khi đạt được thỏa thuận, cả nhóm đồng ý tạm dừng cuộc họp. Vấn đề đã được dàn xếp.

Đầu tiên, họ cần dành ra ít ngày để nghiên cứu hàng loạt rủi ro và thách thức từ việc thay đổi sứ mệnh Apollo 8, rà soát những vấn đề chưa thể khắc phục ngay lúc này để chuyến bay quanh Mặt Trăng được thực hiện vào tháng 12. Bất cứ trở ngại nào trong đó cũng có thể đặt dấu chấm hết cho kế hoạch mới này.

Thứ hai, họ không được hé răng với bất cứ ai về chuyện này. Thật khó để thuyết phục Webb – chưa kể đến Quốc hội và Tổng thống – rằng việc vội vàng tới Mặt Trăng là ý tưởng hay, hay chí ít là bình thường. Nếu thông tin bị rò rỉ trước khi tất cả các trở ngại dường như không thể vượt qua được khắc phục, Washington chắc chắn sẽ bóp chết kế hoạch này ngay từ trong trứng nước.

Họ sẽ họp thêm một lần để nói về chuyện này sau năm ngày nữa. Nếu tất cả êm xuôi, họ sẽ gặp giám đốc NASA để trình bày kế hoạch.

Và chuyện đã diễn ra một ngày sau đó, khi Slayton tiến hành lựa chọn một phi đội mới. Ông đương nhiên có thể giao nhiệm vụ mới này cho Jim McDivitt – chỉ huy hiện tại của sứ mệnh Apollo 8. Nhưng phi đội của McDivitt có nhiều kinh nghiệm với module mặt trăng hơn đội Borman, nên Slayton quyết định để dành McDivitt cho đến khi module đang gặp vấn đề này sẵn sàng. Hôm sau ông thông báo với Borman về kế hoạch mới dành cho Apollo 8.

Giờ đây, Borman tức tốc bay về để thông báo với phi đội của mình về sứ mệnh mới – vốn còn chưa được chính thức thông qua. Ở văn phòng của Slayton, ông đã trả lời thay cho đồng đội mà không hề suy xét đến khả năng họ sẽ từ chối. Đây là sứ mệnh nguy hiểm nhất mà NASA từng tiến hành. Borman nghĩ rằng họ cũng háo hức như mình khi bất ngờ được lên Mặt Trăng, nhưng rất có thể ông đã sai.

Đôi khi Borman dùng chiếc T-38 để diễn tập hay bay lộn vòng nhằm giải tỏa bức bối sau một ngày làm việc mệt nhọc. Lần này ông phóng hết tốc lực theo đường bay ngắn nhất mà một phi công bay thử nghiệm từng thực hiện để về với các đồng đội ở California.

CHƯƠNG 4

Các anh mất trí rồi à?

TRỞ LẠI XUỐNG LẮP RÁP Ở CALIFORNIA VÀO CHIỀU MUỘN ngày 10 tháng 8, Borman tìm gặp hai người đồng đội và kéo họ sang một bên.

Jim Lovell gia nhập NASA cùng Borman vào năm 1962 trong nhóm “Bộ Chín Mới” – nhóm phi hành gia thứ hai do cơ quan này tập hợp. Giống như Borman, ông cũng ở tuổi 40 và là phi công bay thử nghiệm, nhưng sự tương đồng giữa họ chỉ có vậy. Ngay từ bé, Lovell đã mê mẩn tên lửa và ý tưởng du hành không gian (ông thậm chí còn thử chế tạo một bộ phận đẩy dùng oxy lỏng khi còn trung học), và niềm say mê thám hiểm vũ trụ vẫn còn nguyên vẹn tới lúc này. Theo nhiều người, ông còn là người âm áp và thân thiện.

Bill Anders chỉ mới 34 tuổi, nhỏ hơn hai người đồng đội của mình năm tuổi rưỡi. Ông đến từ hàng ngũ phi công chiến đấu chứ không phải là phi công bay thử nghiệm. Sự đơn độc đó khiến ông phải chịu sự coi thường của một số phi hành gia lớn tuổi hơn – hầu hết là phi công bay thử nghiệm và không hiểu hết sự táo bạo của việc bước vào những cỗ máy đã được kiểm nghiệm. So với những người bình dân và hoang dã này, Anders “to đầu” hơn đôi chút. Điều này hóa ra lại tệ hơn cho ông. Ai cần một ông thợ sửa công nghệ hạt nhân cùng bay lên Mặt Trăng cơ chứ? Nhưng khi được chứng kiến ông lái máy bay, họ biết mình đang thấy một điều đặc biệt. Đúng là ông lái những máy bay đã được các đồng nghiệp kiểm

chứng trước, nhưng họ không biết rằng ông còn có thể “cười” những con chim sắt đó bay lộn nhào trên trời và bắn hạ gần như bất kỳ ai.

Borman tập trung phi hành đoàn của mình ngay bên ngoài khu vực thử nghiệm, nơi họ đang làm việc với module chỉ huy.

“Chuyện đã thay đổi,” Borman nói. “Nếu Apollo 7 suôn sẻ thì Apollo 8 sẽ được phóng lên Mặt Trăng vào cuối năm nay. Và giờ chúng ta là phi hành đoàn Apollo 8.”

Phải mất đến vài phút thì Lovell và Anders mới hiểu được điều vừa nghe: Lên Mặt Trăng? Vào tháng 12? Chúng ta ư?

Borman nói tiếp: Còn nữa, Apollo 8 sẽ bay mà không có module mặt trăng. Và nó sẽ bay quanh Mặt Trăng.

Lovell không thể giấu được nụ cười trên môi.

Tuyệt vời! Ông nghĩ. Đây chính là những gì mình mong mỏi.

Ông có thể thấy được sự tài tình trong kế hoạch này ngay tức khắc, và cũng nhận thức được những lợi ích cá nhân từ việc này. Sứ mệnh lên Mặt Trăng sẽ rút ngắn được một chuyến bay trên quỹ đạo quanh Trái Đất – hai trong số đó đã được ông thực hiện như một phần của Dự án Gemini. Hơn hết, ông được làm công việc mà mình yêu thích nhất – thám hiểm và tiên phong – và dường như không có cách nào để hoàn thành việc đó tốt hơn là trở thành người đầu tiên bay tới Mặt Trăng.

Góc nhìn của Anders lại khác.

Sứ mệnh mới này sẽ khiến cơ hội đặt chân lên Mặt Trăng của ông tiêu tan như bong bóng xà phòng. Ông được huấn luyện để trở thành phi công lái module mặt trăng: nếu không mắc sai lầm nào thì một ngày nào đó, ông sẽ bước đi trên Mặt Trăng. Nhưng sứ mệnh mới lại không kèm theo module mặt trăng – nghĩa là họ sẽ không đáp xuống bề mặt tinh cầu đó. Chỉ năm phút trước, Anders vẫn còn chắc rằng cơ hội được rảo bước Mặt Trăng của mình là

khoảng 80%. Nhưng giờ thì nó đã tiệm cận 0 rồi.

Hôm đó là thứ bảy, ngày làm việc cuối cùng của tuần. Họ dọn dẹp đồ đạc và lên những chiếc T-38. Borman và Lovell đi chung, còn Anders một mình một chiếc rồi lao vút vào trong biển mây.

Ngồi ở ghế sau trên chiếc máy bay của Borman, Lovell ngả lưng ra sau và bắt đầu tưởng tượng: Trái Đất to lớn nổi bật lên trên, Mặt Trăng nhỏ hơn làm nền và hình số 8 uốn quanh chúng – con số hình thành quỹ đạo bay và cả ký hiệu của chuyến bay. Ông nghĩ: “Những thứ đó dành cho Apollo 8 như một lễ tất nhiên,” và biết rằng đây là một tín hiệu tốt đối với tám phù hiệu mà cả nhóm sẽ đeo trên hành trình tới Mặt Trăng của mình – và của nhân loại.

Chỉ mất vài phút lái xe từ Căn cứ Không quân Ellington là tới nhà ở vùng ngoại ô của các phi hành gia này. Họ muốn có nhiều hơn một ngày nghỉ theo quy định để dành cho gia đình, nhưng quá trình huấn luyện khắc nghiệt buộc họ phải để gia đình và tất cả những thứ khác lại phía sau. Thực tế, mỗi phi hành gia và vợ của họ đều cảm thấy may mắn. Borman, Lovell và Anders đều phục vụ trong quân đội và hiểu cảm giác xa nhà lâu ngày là như thế nào. Bọn họ đều có bạn bè đang tham chiến ở cách hàng ngàn dặm tại Việt Nam, và họ cũng rất sẵn lòng tới đó hoặc bất cứ nơi nào khác mà nước Mỹ cần. Những đôi vợ chồng này đã quá quen với việc dùng 24 giờ mỗi tuần để quây quần bên gia đình mình.

Không ai trong ba người gọi về nhà để trao đổi với vợ về sứ mệnh mới được đề nghị. Họ chưa từng nghĩ tới điều đó. Không phải vì thiếu tôn trọng vợ hay họ đang sống trong một nền văn hóa trọng nam khinh nữ. Cả ba đều là quân nhân và dù NASA được thành lập như cơ quan dân sự thì với họ và gia đình, nhiệm vụ của NASA chính là mệnh lệnh.

Borman chào vợ bằng một nụ hôn và bắt đầu kể về sứ mệnh mới. Như thường lệ, Susan nhoèn cười và nắm chặt tay chồng.

Nhưng trong thâm tâm, bà đang cảm thấy lo lắng.

Mặt Trăng ư? Bà nghĩ, cố gắng tiếp thu những gì chồng vừa nói. Giờ là tháng tám và NASA còn chưa thử nghiệm xong module chỉ huy. Tháng 12, tức là chỉ 4 tháng nữa? Thông thường, phi hành đoàn phải được huấn luyện một năm hoặc lâu hơn. Lên Mặt Trăng sao?

Bà bày tỏ niềm tự hào với Frank, rằng sứ mệnh này quan trọng biết nhường nào và không ai phù hợp hơn ông. Rồi bà quay đi và vào một phòng khác, ước gì có thể đá tung cửa để trút giận. Họ đang vội vã, bà nghĩ. Họ bỏ qua các bước cần thiết, và vì lo quá mà làm liều. Suốt sự nghiệp của Frank, bà luôn nhắm mắt cầu nguyện những điều tốt đẹp nhất, nhưng Susan biết sứ mệnh này rất khác và cần dừng huyền hoặc rằng chồng mình sẽ luôn trở về vào mỗi tối chủ nhật: lần này Frank không bay thử nghiệm nữa mà sẽ rời Trái Đất.

Frank luôn cảm ơn trời vì đã mang Susan đến bên mình. Bà luôn hỗ trợ và chưa bao giờ khiến ông phải lo lắng về mình và hai cậu con trai đang tuổi thiếu niên. Ông không mảy may hay biết về những gì đang diễn ra trong thâm tâm vợ mình, hay bà thấy tổn thương thế nào khi sự cố Apollo 1 cướp đi Ed White – chồng của người bạn thân Pat White. Susan hiểu áp lực công việc của Frank và tự nhận lấy trách nhiệm biến ngôi nhà trở thành một tổ ấm để chồng mình không bao giờ cảm thấy lo lắng.

Borman nói với hai cậu con trai Fred và Edwin về sứ mệnh mới. Đối với chúng, Mặt Trăng thật tuyệt. Borman có thể chỉ cho chúng nơi mình sẽ đến nếu có một bản đồ Mặt Trăng.

Về đến nhà, Bill Anders nói chuyện với vợ mình là Valerie. Ngay khi chồng nói, bà thầm nghĩ: Đây là một sự thay đổi lớn lao và đáng sợ. Nhưng ngay từ khi còn nhỏ, bà đã không sợ hiểm nguy (cha bà là một cảnh sát tuần tra bằng mô tô trên cao tốc California)

và bà tin đánh bại Liên Xô là một mục tiêu đáng giá.

Bill luôn thẳng thắn với Valerie và cố gắng tô hồng cho thực tế mà ông sắp đối mặt cũng chẳng ích gì. Ông nói ra những rủi ro có thể xảy đến. Cơ hội thành công của sứ mệnh này chỉ có 1/3; 1/3 khác là cơ hội chuyến bay thất bại nhưng họ vẫn trở lại Trái Đất an toàn và 1/3 cuối cùng dành cho những điều xấu nhất: phi hành đoàn một đi không trở lại. Anders ghét phải khiến bà lo lắng, nhưng ông biết rằng nếu bà cảm nhận được sự bần khoản của mình thì cô sẽ càng lo lắng thêm mà thôi.

Valerie tin vào tiên liệu của chồng, dù chẳng người mẹ năm con nào lại thích nghe điều này. Bà nghĩ về vợ của những người lính có chồng mất tích trong khi thi hành nhiệm vụ, và bà ý thức rằng chồng mình cũng giống như hầu hết phi hành gia khác: đáng lý đang phải tham chiến ở Việt Nam nếu họ không tham gia huấn luyện để bay tới Mặt Trăng. Bà hôn Bill và nói mình tin vào NASA, vào sứ mệnh này và vào ông.

Khi Jim Lovell về đến nhà, vợ ông là Marilyn đã đợi sẵn với một tin vui: bà đã mua được vài bộ quần áo với giá hời để chuẩn bị cho kỳ nghỉ Giáng sinh sắp tới của cả gia đình ở Acapulco. Bà khó mà tin nổi chuyện này lại diễn ra; bà không thể nhớ được họ đã bao giờ sắp xếp được một kỳ nghỉ chưa kể từ khi ông gia nhập NASA sáu năm trước.

Jim cười khi nhìn thấy Marilyn ôm đống đồ tắm đầy màu sắc trên tay, nhưng bà nhận ra tâm hồn chồng không đặt ở Mexico. “Anh ổn chứ?” Bà hỏi. Jim ra hiệu cho vợ theo mình vào phòng làm việc.

“Anh không thể đi cùng cả nhà được,” ông lên tiếng.

“Không thể nào!” Marilyn trả lời. “Em đã thu xếp tất cả để nhà mình đến Acapulco cơ mà!”

“Anh chuẩn bị đến một nơi khác. Một nơi đặc biệt.” “Anh sẽ đi

đâu?”

Ông cười gượng.

“Nếu anh nói là Mặt Trăng thì em có tin không?”

Nhìn vào mắt Jim, Marilyn vẫn thấy chàng trai mà mình đã gặp ở trường trung học – người đã kể cho bà nghe về các ngôi sao và hành tinh, và là chàng chuẩn úy năm nhất ở Học viện Hải quân đã nhờ bà đánh máy bài khóa luận dự đoán những người mà ngày nào đó sẽ cưỡi tên lửa bay vào không gian. Bà biết rằng đây chính là ước nguyện mà chồng đã theo đuổi cả đời.

Lovell gọi bốn đứa con – tuổi từ 2 tới 15 – vào phòng làm việc và nói với chúng về sứ mệnh mới. Ông lấy ra một tấm bản đồ Mặt Trăng rồi trải xuống bàn, sau đó chỉ cho đám nhỏ nơi nước Mỹ muốn đến.

Giờ đây, khi quyết định lên Mặt Trăng đã được Low và những quản lý cấp cao khác của NASA đồng tình, họ cần chọn ra một ngày lý tưởng để khởi hành. Mục tiêu chủ đạo là thu thập gần sát nhất những thông số cần thiết của sứ mệnh đáp tàu xuống Mặt Trăng mà NASA cần để biến nó thành sự thật sau này. Muốn làm được điều đó, họ cần tìm ra thời điểm tối ưu khi Trái Đất và Mặt Trăng thẳng hàng để chuyến bay không cần đến lực đẩy quá mức cần thiết, và ánh sáng trên Mặt Trăng đủ tốt để tìm ra điểm hạ cánh khả dĩ. Mỗi tháng chỉ có vài ngày như thế nên NASA phải chọn thật chính xác.

Nhóm quản lý đã dành hai ngày cuối tuần để chạy bảy hệ thống máy tính khổng lồ của NASA và tính được bốn kịch bản phóng tàu khả dĩ. Thời điểm phóng lý tưởng là ngày 20 hoặc 21 tháng 12, còn ngày tàu vũ trụ trở về và đáp xuống Thái Bình Dương sẽ là sáu ngày sau đó. Thời điểm này giúp Apollo 8 nhìn rõ Mặt Trăng nhất và đủ thời gian để bay vài vòng quanh Mặt Trăng với chu kỳ khoảng hai giờ mỗi vòng. Nó cũng cho phép sự kiện phóng diễn ra

tại Mũi Kennedy vào sáng sớm, nhờ đó NASA có nguyên ngày để giải cứu phi hành đoàn nếu sự cố xảy ra trong quá trình phóng.

Kraft vốn đã định ninh rằng tất cả đều ổn cho đến khi ông nhận ra Apollo 8 sẽ bay quanh Mặt Trăng vào Giáng sinh. Ông biết NASA sẽ bị quy kết là chọn ngày cất cánh này để làm màu, nhưng tất cả những gì ông có thể làm khi đó là nói lên sự thật: NASA không hề chọn dịp Giáng sinh mà Tự nhiên đã làm việc đó.

Trong vài ngày kế tiếp, nhiều kỹ sư và quản lý cấp cao của NASA đẩy nhanh tiến độ công việc vốn đã rất khủng khiếp và chạy đua với thời gian để nghiên cứu những điểm khả thi trong kế hoạch của Low, tìm kiếm các lỗ hổng kỹ thuật và duy trì công việc trong vòng bí mật. Vài ngày sau, họ dần có niềm tin rằng: điều kỳ diệu đã ở ngay trước mắt, dù cứ mỗi vấn đề được giải quyết thì lại có thêm thách thức mới nảy sinh. Đã đến thời điểm gặp giám đốc James E. Webb của NASA để xin cấp phép cho chuyến bay.

Vài người ở NASA lo ngại rằng Webb sẽ chẳng đoái hoài. Vụ hỏa hoạn Apollo 1 khiến ông và NASA suýt phải “về vườn” và có vẻ ông sẽ không liều lĩnh chấp nhận nguy cơ có thể mang tới một thảm kịch khác. Nhưng họ buộc phải lên tiếng ngay lúc này thì mới mong có hy vọng phóng Apollo 8 lên Mặt Trăng vào cuối năm.

Việc xin phê chuẩn chính thức được giao cho cấp phó của Webb là kỹ sư trẻ và chu đáo Thomas Paine cùng tướng không quân Samuel Phillips – giám đốc Chương trình Đáp tàu vũ trụ Có Người lái lên Mặt Trăng Apollo. Ban đầu, Phillips muốn đến gặp trực tiếp nhưng sau đó đã nghĩ lại: một chuyến tới Vienna của các quan chức cấp cao thuộc chương trình không gian Mỹ có thể đánh động Liên Xô rằng NASA đang lên kế hoạch lớn nào đó. Tốt hơn là dùng đường dây điện thoại bảo mật và hy vọng vào điều tốt đẹp nhất.

Paine và Phillips gọi cho Webb đang ở Đại sứ quán Mỹ tại Vienna. Họ có lý do để hy vọng Webb sẽ nhìn ra được sự tài tình

của kế hoạch mới. Kể từ bài phát biểu của Tổng thống Kennedy vào năm 1961, Webb là người hùng của Apollo, luôn bảo vệ và thúc đẩy sự phát triển của chương trình này trước Quốc hội. Ông còn dùng đến luật rừng khi cần thiết. Vì vậy, họ có chung mong muốn cho Apollo 8.

“Các anh mất trí rồi à?” Webb gầm lên.

Sau đó ông bắt đầu liệt kê những rủi ro của việc phóng Apollo 8 tới Mặt Trăng vào tháng 12. Theo đà dài ra của danh sách, ông càng lúc càng tức giận.

Cuối cùng, Webb lên tiếng: “Các anh đang đặt NASA và toàn bộ chương trình vào vòng nguy hiểm!”

Thật khó để gạt bỏ bất cứ rủi ro nào. Ba phi hành gia đã hy sinh trong tai nạn khủng khiếp ở bãi phóng chỉ chưa đầy hai năm trước. Quốc hội sẽ không chấp nhận thêm ba cái chết nữa, đặc biệt nếu nó đến từ sự vội vã của NASA.

Và Webb đưa ra nhận định cuối cùng: “Nếu ba phi hành gia bị mắc kẹt và chết khi bay vòng quanh Mặt Trăng, sẽ chẳng ai – từ những người đang yêu, các thi sĩ, không một ai – có thể ngắm nhìn Mặt Trăng như trước được nữa.”

Chưa ai từng cân nhắc tới điều đó. Nhận định của Webb còn đúng với cả Giáng sinh nữa. Borman, Lovell và Anders sẽ ở trên quỹ đạo Mặt Trăng vào ngày 25 tháng 12. Nếu họ chết, Giáng sinh sẽ không bao giờ giống như cũ trên đất Mỹ nữa. Và có lẽ là trên toàn thế giới. Rồi năm nào người ta cũng sẽ nhắc lại nhiệm vụ bi kịch này.

Webb chẳng được lợi lộc gì khi đặt bút ký vào một kế hoạch rủi ro như vậy. Dù không nói ra nhưng ông muốn từ chức trong vài tháng tới và kết thúc nhiệm kỳ bảy năm tại NASA. Không có lý gì ông phải gờ đầu chịu báng cho một nhiệm vụ điên rồ mà mình không còn tại vị để giám sát.

Dù liên tục gào thét qua điện thoại nhưng ông không hề gạt bỏ kế hoạch. Ông chỉ nói sẽ suy nghĩ và hứa trả lời vào hôm sau.

Trong khi NASA chờ đợi phán quyết của Webb về Apollo 8, các nhà du hành Liên Xô cũng đang được huấn luyện cho sứ mệnh lên Mặt Trăng vào tháng 12. Nó rất mạo hiểm và họ cũng đang phải chấp nhận những rủi ro rất lớn, nhưng vì mục tiêu là Mặt Trăng nên phải sử dụng cách thức phi thường tại một thời điểm phi thường.

Một ngày sau, Webb gọi theo đường dây mật từ Vienna cho cấp dưới ở Washington. Ông vẫn nghĩ rằng kế hoạch mới cho Apollo 8 đầy rẫy rủi ro, nguy hiểm và có thể đánh sập NASA nhưng không phủ nhận tiềm năng của nó. Ông cho phép Paine và Phillips tiến hành chuẩn bị cho vụ phóng tàu lên Mặt Trăng vào tháng 12, nhưng cảnh báo sẽ không ký vào bản kế hoạch trước khi Apollo 7 bay quanh Trái Đất và hoàn thành các mục tiêu của nó vào mùa thu. Đây là tín hiệu họ cần. Ngay khi cúp máy, họ gọi cho các quan chức cấp cao khác của NASA: sếp của họ đã chấp thuận. Apollo 8 sẽ lên Mặt Trăng.

Giờ NASA cần một kế hoạch bay. Thông thường, việc này sẽ ngốn tới vài tháng trời, nhưng thời gian lúc này là một thứ rất xa xỉ. Đầu giờ chiều ngày 18 tháng 8, Borman gặp Kraft cùng một số kỹ sư, nhà hoạch định và nhà thiết kế hàng đầu NASA ở Houston. Họ đến đây để thống nhất bản kế hoạch chi tiết cho chuyến bay lên Mặt Trăng của Apollo 8. Không ai định rời đi trước khi công việc hoàn tất.

Borman nhìn quanh văn phòng. Với ông, đây là bước đi lý tưởng: không hội đồng, không bản ghi nhớ, không quan chức com lê cà vạt từ Washington, chỉ những nhân vật xuất sắc nhất và Kraft – với điều thuốc lá phì phèo trên môi và khả năng chịu đựng áp lực như một phi công chiến đấu – là người đưa ra mọi quyết định cuối cùng.

“Được rồi, chúng ta sẽ lên Mặt Trăng vào tháng 12,” Kraft lên tiếng. “Giờ hãy xem có thể làm điều đó như thế nào.”

Mọi người bắt đầu với những câu hỏi cơ bản: chuyến bay sẽ kéo dài bao lâu? Sẽ bay mấy vòng quanh Mặt Trăng? Họ sẽ cách bề mặt Mặt Trăng bao xa? Họ muốn hoàn thành mục tiêu nào nhất? Phi hành đoàn nên làm gì? Khi nào quay lại Trái Đất?

Các nhà hoạch định bắt đầu với vấn đề về quỹ đạo bay quanh Mặt Trăng trước. Điều họ muốn rất đơn giản: số vòng bay tối đa mà sứ mệnh kham được. Câu trả lời của Borman cũng giản đơn không kém: Quên điều đó đi. Cuộc họp chỉ mới diễn ra năm phút mà đã đi vào ngõ cụt rồi.

Borman hiểu được thế khó của họ. Mỗi vòng bay quanh Mặt Trăng sẽ mang lại cho NASA nhiều kinh nghiệm quý báu cho sứ mệnh đáp xuống Mặt Trăng trong tương lai. Nhưng họ phải hiểu ưu tiên hàng đầu của ông: sự an toàn của phi hành đoàn. Ông, Lovell và Anders sắp bay trên một con tàu chưa được kiểm chứng thực tế trong một sứ mệnh rủi ro nhất mà NASA từng thực hiện. Đối với ông, càng bay nhiều vòng thì càng rủi ro. Theo quan điểm của Borman, bay một vòng quanh Mặt Trăng đã là chiến tích đi vào lịch sử rồi – và thừa sức đánh bại người Nga trong cuộc đua này.

Quan điểm của Borman khiến người của Kraft phật lòng, vì cho rằng đã liều lĩnh bay lên Mặt Trăng mà lại rời đi chỉ sau một vòng thì quá lãng phí. Kraft buộc nhảy vào để xoa dịu những nhà hoạch định.

“Con số tối thiểu mà các anh muốn là bao nhiêu?” Ông hỏi.

Họ suy ngẫm rồi đưa ra câu trả lời: 12. Vì mỗi vòng quỹ đạo cần khoảng hai giờ nên phi hành đoàn sẽ bay quanh Mặt Trăng 24 giờ.

“Mười là ổn rồi,” Borman phản đối.

Nhưng họ lắc đầu. Nếu Apollo 8 chỉ bay 10 vòng quanh Mặt Trăng, nó sẽ đáp xuống Thái Bình Dương trước lúc bình minh; nếu

việc bung dù gặp sự cố thì sẽ chẳng ai quan sát được để hỗ trợ kịp thời.

“Có gì quan trọng đâu?” Borman vặn lại. “Nếu dù hoạt động ổn thì thật tuyệt vời. Ngược lại, chúng tôi sẽ tiêu đời; và nếu có người nhìn thấy thì cũng chẳng tài nào thay đổi được điều đó.”

Không ai có thể phản bác ý kiến này.

Kraft hỏi nhóm của mình có chấp nhận 10 vòng quanh Mặt Trăng hay không. Họ gật đầu. Kraft thở phào nhẹ nhõm. Mười là con số hợp lý và chừng mực. Và số vòng bay quanh Mặt Trăng của con tàu đã được ấn định như vậy.

Vấn đề kế tiếp là độ cao của quỹ đạo. Kraft và người của ông muốn Apollo 8 bay ở độ cao 111 km tính từ bề mặt Mặt Trăng – độ cao mà module chỉ huy và module hỗ trợ sẽ hoạt động trong suốt sứ mệnh đáp xuống Mặt Trăng trong tương lai. Điều đó đòi hỏi sự chính xác gần như không tưởng, tương đương việc phóng một cái phi tiêu tới quả đào cách đó 8,5 m – và phải nhắm vào đầu sợi lông tơ trên quả đào mà không khiến nó mảy may suy suyễn. Nếu như vậy chưa đủ khó thì cần xét tới sự thật rằng Mặt Trăng đang chuyển động trong không gian với tốc độ 3.700 km/giờ. Tung quả đào lên cao 8,5 m rồi phóng phi tiêu vào đầu sợi lông tơ trên quả đào: đó là những gì các chuyên gia về đường bay đề xuất. Và mọi người nhanh chóng đồng tình với phương án đó.

Họ tiếp tục thảo luận và chi tiết của chuyến bay dần thành hình. Chuyến bay sẽ diễn ra vào sáng sớm ngày 21 tháng 12 từ Trung tâm Không gian Kennedy, khi Mặt Trăng chỉ như chiếc lưỡi liềm trên bầu trời. Borman và phi hành đoàn sẽ bay quanh Trái Đất một thời gian ngắn để kiểm tra khả năng vận hành của tên lửa và con tàu. Nếu tất cả đều ổn thỏa, họ sẽ kích hoạt động cơ tầng ba của Saturn V – không có gì chắc chắn vì nó đã thất bại trong chuyến bay thử nghiệm vào tháng tư. Nếu hoạt động trơn tru, Saturn V sẽ

đẩy Apollo 8 đến tốc độ xấp xỉ 39.000 km/giờ, thoát khỏi lực hấp dẫn của Trái Đất. Cho đến thời điểm đó, chưa ai từng rời xa Mẹ Trái Đất hơn 1.373 km. Borman, Lovell và Anders sẽ vượt qua khoảng cách đó chỉ trong vài phút. Sau đó họ vẫn còn phải vượt qua khoảng 380.000 km nữa mới đến được Mặt Trăng – gấp 58 lần khoảng cách mà Columbus đã chu du để tìm ra Tân Thế Giới.

Đề bay từ Trái Đất đến Mặt Trăng sẽ mất khoảng 66 giờ. Các phi hành gia sẽ dành hầu hết thời gian đó để định vị và điều hướng bay, truyền hình trực tiếp về Trái Đất và kiểm tra sự vận hành của các hệ thống. Tàu vũ trụ sẽ bay trên một quỹ đạo hình tròn khép kín chính xác, đủ gần Mặt Trăng để đảm bảo rằng chính Mặt Trăng sẽ làm nhiệm vụ cứu hộ nếu có gì trục trặc: nó “bắt lấy” con tàu bằng lực hấp dẫn của chính mình và đưa trở lại Trái Đất – tất cả đều nhờ vào sự tao nhã của các định luật vật lý mà không cần đến lực đẩy do con người tạo ra.

Khi Apollo 8 đến gần đích, Mặt Trăng đang chuyển động với tốc độ hơn 3.200 km/giờ. Khi đó con tàu sẽ gia tốc nhanh chóng để bắt kịp Mặt Trăng tại cùng một điểm trong không gian. Nếu những dự liệu của NASA chính xác, con tàu sẽ lướt qua mặt trước Mặt Trăng rồi tận dụng chính lực hấp dẫn của Mặt Trăng để vòng ra phía sau của vệ tinh này.

Một khi đã bay ra phía sau Mặt Trăng, liên lạc của tàu vũ trụ và Trung tâm Điều khiển Bay ở Trái Đất sẽ bị ngắt. Tới thời điểm đó, nếu mọi chuyện đều tốt đẹp, Borman sẽ khởi động Hệ thống Đẩy hỗ trợ (Service Propulsion System – SPS) nhằm giảm tốc độ tàu xuống vừa đủ để nó bị lực hấp dẫn của Mặt Trăng hút và đi vào quỹ đạo của vệ tinh này. Không có phương án dự phòng nào cho SPS. Nếu hệ thống này không hoạt động, Apollo 8 sẽ bay vòng ra phía sau Mặt Trăng rồi bay ngược về Trái Đất. Khó khăn thực sự sẽ xuất hiện nếu động cơ không hoạt động đúng cách: nếu nó hoạt động

quá ngắn hoặc quá yếu, con tàu sẽ bay vút ra ngoài không gian; còn nếu quá lâu hoặc quá mạnh, nó sẽ đâm sầm xuống Mặt Trăng trong vòng chưa đầy một tiếng đồng hồ.

Nhưng nếu tất cả theo đúng kế hoạch, Apollo 8 sẽ tiến vào quỹ đạo không đều quanh Mặt Trăng, cách bề mặt Mặt Trăng khoảng 111 km ở mặt sau và 322 km ở mặt trước. Trên hai vòng quỹ đạo đầu tiên (khoảng bốn giờ bay), phi hành đoàn sẽ chuẩn bị máy chụp hình và tiến hành quan sát các điểm nổi bật trên Mặt Trăng. Sau đó, họ kích hoạt động cơ SPS trở lại để chuyển sang quỹ đạo bay tròn và duy trì ở độ cao 111 km so với bề mặt Mặt Trăng. Khi đó sẽ là sáng ngày lễ Giáng sinh trên đất Mỹ.

Đa số các nhiệm vụ của phi hành đoàn sẽ được thực hiện khi tàu đã ở trên quỹ đạo tròn ổn định. Trong tám vòng quỹ đạo với 16 giờ bay kế tiếp, họ sẽ do thám các vị trí đáp lý tưởng cho những sứ mệnh trong tương lai, chụp hình, phân tích điều kiện ánh sáng và nghiên cứu các ảnh hưởng dị thường của lực hấp dẫn đến quỹ đạo bay. Trung tâm Điều khiển trên Trái Đất sẽ dõi theo con tàu bằng sóng vô tuyến và liên lạc với các phi hành gia, ngoại trừ thời gian Apollo 8 vòng ra phía sau Mặt Trăng.

Sẽ có hai buổi truyền hình phát sóng trong thời gian này. Theo nhẩm tính của Borman, một buổi sẽ diễn ra vào đêm vọng lễ Giáng sinh và một buổi vào ngày Giáng sinh.

Trong hai vòng bay cuối, các phi hành gia sẽ chuẩn bị sẵn sàng để kích hoạt động cơ SPS trở lại: nhằm gia tốc cho con tàu thoát khỏi quỹ đạo Mặt Trăng và trở về Trái Đất. Cũng giống lần trước, quá trình khởi động sẽ được thực hiện khi tàu ở mặt sau của Mặt Trăng, mất kết nối với Houston và phần còn lại của thế giới. Đó lại là một thời khắc căng thẳng nữa: nếu động cơ trục trặc, con tàu có thể sẽ đâm sầm xuống Mặt Trăng hoặc bay vút vào vũ trụ bao la. Nếu động cơ không hoạt động, Apollo 8 sẽ vĩnh viễn trở thành “nô

lệ” của Mặt Trăng.

Nhưng nếu mọi việc suôn sẻ, con tàu sẽ thoát khỏi quỹ đạo Mặt Trăng và bắt đầu hành trình trở về nhà kéo dài 57 giờ. Trong vài phút cuối cùng của chuyến bay, module hỗ trợ mang động cơ sẽ tách ra, để lại các phi hành gia trong module chỉ huy hình nón tiếp tục trở lại Trái Đất. Rồi lát sau, khối nón sẽ lao vào khí quyển Trái Đất với tốc độ hơn 40.000 km/giờ. Chưa ai từng trải nghiệm tốc độ khủng khiếp như vậy: mọi thứ phải thật hoàn hảo, nếu không Borman và phi hành đoàn sẽ đi đời nhà ma.

Hướng xâm nhập bầu khí quyển của con tàu đóng vai trò quyết định. Apollo 8 cần tiến vào khí quyển với góc nhọn chỉ hai độ. Điều đó tương đương với việc xác định chính xác một trong 180 rãnh khắc trên đồng xu. (Để tiện so sánh thì một đồng 25 cent của Mỹ có 119 rãnh khắc.) Nếu con tàu tiến vào với góc quá tù, nó sẽ nảy trên khí quyển như một hòn đá “nhảy” trên mặt nước: một quỹ đạo elip rộng quanh Trái Đất và không đủ oxy cũng như điện năng để hồi quyển lần nữa. Nếu hướng chuyển động quá dốc (gần như vuông góc), con tàu sẽ ma sát mạnh với khí quyển, nhiệt độ tăng nhanh sẽ khiến con tàu bốc cháy và nổ tung. Với góc bay thích hợp, khí quyển sẽ giảm tốc con tàu đủ chậm, giúp quá trình đi vào khí quyển và hạ cánh diễn ra an toàn. Đúng hai độ – mọi sai lệch đều dẫn đến thảm kịch cho phi hành đoàn.

Nếu Apollo 8 tiến được vào bầu khí quyển và lớp vỏ chống nhiệt không bị thiêu rụi ở nhiệt độ 2.760°C – bằng một nửa bề mặt Mặt Trời – ba chiếc dù sẽ được bung ra và con tàu sẽ đâm xuống Thái Bình Dương khoảng 45 phút trước khi ánh bình minh đầu tiên của ngày mới chiếu sáng. Các phi hành gia vẫn ở trong tàu đến khi đội cứu hộ hải quân tới. Cho đến lúc đó, hành trình lịch sử kéo dài hơn sáu ngày của Apollo 8 mới kết thúc. Borman nhìn những người xung quanh. Họ đều có chung một biểu cảm: Chúng tôi biết điều

này dường như bất khả thi, nhưng vẫn nghĩ nó có thể thành công. Ông hiểu rõ sự tận tụy và chuyên môn của từng người, nhưng ông nghĩ họ đặt ra quá nhiều công việc cho phi hành đoàn – dường như từng giờ đều có hàng núi công việc, nghĩa vụ, trách nhiệm và kiểm tra.

“Quên việc truyền hình đi,” Borman lên tiếng. “Nó làm xao nhãng công việc.”

“Không được,” Kraft phản bác. “Đây là lịch sử, Frank. Nó thuộc về người Mỹ.”

“Chúng tôi ở trên kia để làm việc,” Borman cự nự.

“Đó là một phần của công việc,” Kraft điềm đạm trả lời.

Borman không thấy sự nhượng bộ nào trong ánh mắt Kraft. Họ phải mang theo máy ghi hình.

Borman vẫn phản đối kế hoạch làm việc quá nặng và Kraft không phủ nhận điều đó. Có nhiều việc phải làm – có lẽ là quá nhiều – nhưng sáu ngày lên Mặt Trăng chỉ như một cái chớp mắt so với những rủi ro và chi phí phải chấp nhận, nên họ sẽ tận dụng tối đa thời gian trên đó. Không được bớt việc nào và không ai có thể làm thay họ được.

Borman hiểu.

Và kế hoạch đã hoàn tất như vậy.

Họ nhìn đồng hồ, đã là năm giờ chiều. Chỉ trong bốn tiếng, họ đã thiết kế xong sứ mệnh đưa người đầu tiên đến nơi cách xa cái nôi của nhân loại, bay quanh Mặt Trăng rồi trở về cố hương. Trong một năm biến động nhất lịch sử nước Mỹ, khi người dân bất bình và không còn tin tưởng vào các cơ quan chính phủ, một chuyện phi thường đã diễn ra trong văn phòng này. Bắt tay nhau, Kraft và Borman có chung suy nghĩ: Đây là một buổi chiều tuyệt vời. Đây là đỉnh cao của nước Mỹ.

Hai người cùng rời văn phòng. Khi Borman đi ngang qua những

chiếc Corvette của các phi hành gia khác và lên chiếc Ford bán tải đời 1955, Kraft chỉ có thể thầm khâm phục người đàn ông này. Trong suốt buổi họp về vấn đề kỹ thuật vừa rồi, Borman vẫn thể hiện đúng tính cách của mình: trực diện, nguyên tắc, không bõn cợt, không bỏ qua những tiểu tiết và không thỏa hiệp. Với nhiều người (kể cả Kraft), ông là một phi hành gia lý tưởng để chỉ huy chuyến bay rủi ro nhất mà NASA từng thực hiện. Đối với những người hiểu rõ Borman nhất, ông dường như đang đứng trước một ngã rẽ, không chỉ trong công việc mà của cả cuộc đời.

CHƯƠNG 5

Frank Borman

LẦN ĐẦU TIÊN FRANK FREDERICK BORMAN RỜI MẶT ĐẤT LÀ VÀO năm 1933, khi cùng cha đáp chuyến bay từ quê nhà ở Gary (Indiana) đến một phi trường tại Ohio. Lúc đó Frank mới năm tuổi. Cậu và cha ngồi chen chúc ở ghế trước của một chiếc Waco hai tầng cánh rồi cùng phi công bay qua một vùng thôn dã. Cậu nhóc Frank của ngày ấy chưa cảm nhận được sự tự do tự tại của việc này: buông lái mở, gió thốc vào mặt và chẳng có gì chia cách với thế giới khi động cơ gầm rú và lướt qua bầu trời vô tận. Khi chiếc máy bay trở lại mặt đất, người phi công đòi năm đô la Mỹ – một gia tài vào Đại Khủng Hoảng và là cái giá mắc nhất mà Frank có thể tưởng tượng.

Không lâu sau đó, gia đình Borman chuyển tới Tucson (Arizona). Cha cậu là Edwin Borman thuê một trạm xăng của hãng Mobil và cố gắng gây dựng cơ nghiệp. Gia đình Borman không khấm khá gì: họ chỉ có một căn nhà nhỏ hai phòng ngủ và một chiếc xe Dodge đời 1929 với bộ nan hoa bằng gỗ cột kẹt. Khi Đại Khủng Hoảng lên tới đỉnh điểm vào những năm 1930, công việc của ông Edwin bị ảnh hưởng và không thuê nổi trạm xăng nữa. Kể từ đó Frank được thấy cha sống theo phương châm mà chính cậu sau này cũng mãi theo: Không bỏ cuộc, hãy ở lại và tỏa sáng. Ông Edwin nhận công việc thay lốp xe ở một gara khác, sau đó trở thành tài xế lái xe giặt đồ thuê. Mẹ của Frank cho thuê bớt phòng trong nhà để kiếm thêm tiền.

Ở trường, giáo viên nhận xét cậu là một cậu trai hách dịch và bướng bỉnh và bố mẹ cậu cũng chẳng lấy làm ngạc nhiên. Từ hồi biết đi, Frank luôn cúi đầu, đi thẳng về phía trước – một kiểu kiên định của trẻ nhỏ. Không ai biết số phận Frank sẽ đi về đâu, kể cả bố mẹ cậu, nhưng sẽ là sai lầm nếu gán cho cậu tính cộc cằn hay vô lễ chỉ vì cậu đẩy người hoặc vật làm chậm đà di chuyển của mình sang một bên. Bố mẹ luôn nói rằng Frank có thể trở thành người giỏi nhất ở bất kỳ lĩnh vực nào mà cậu chọn, nếu cậu chú tâm làm đúng cách, chín chu và không làm dối cho xong.

Cha con Frank thường ngồi với nhau tại chiếc bàn trong phòng khách và cùng lắp ráp mô hình máy bay: một số hoạt động nhờ những cọng dây thun, số khác nhờ các động cơ khí nhỏ xíu kêu chổi tai. Frank học cách chịu trách nhiệm cho những sáng tạo của mình. Ông Edwin không bao giờ xen vào hay hoàn tất công việc thay Frank, bất kể động cơ không hoạt động bao nhiêu lần đi nữa. Thậm chí trong cuộc thi chế tạo mô hình máy bay, mặc ban giám khảo chờ đợi, ông vẫn yêu cầu Frank tiếp tục làm việc, sửa đổi và điều chỉnh đến khi nào máy bay của cậu bay tốt hơn và xa hơn mọi thí sinh khác.

Vào cuối thập niên 1930, nhiều trẻ em trên khắp nước Mỹ say mê ý tưởng du hành không gian. Các nhà khoa học đang phát triển công nghệ tên lửa và tương lai của chúng được thể hiện đầy sắc màu trong các ấn phẩm khoa học đại chúng và tạp chí phiêu lưu, truyện tranh, phim ảnh. Frank chẳng bận tâm. Cậu không ưa khoa học viễn tưởng. Nếu bạn bè đi xem phim về các phi thuyền không gian, cậu sẽ ở nhà và chế tạo máy bay – thứ máy móc có thể thực sự bay được.

Năm 1942, Frank bước vào trung học, giữa thời Thế Chiến II. Với cậu, bài tập về nhà cũng dễ nên có thời gian rảnh cho niềm đam mê cháy bỏng của mình. Một ngày nọ, cậu đi sang sân bay

Gilpin gần nhà và nói với người quản lý rằng mình muốn bay. Người này không ngại khi thấy Frank chỉ mới 15 tuổi, nhưng cảnh báo những khóa học ở đây có giá đến chín đô la Mỹ mỗi giờ. Frank biết gia đình không thể trang trải mức học phí ấy nhưng cậu đã tính trước. Bằng cách gom tiền lương từ ba công việc hiện tại – xếp hàng vào giỏ cho khách ở siêu thị Safeway, phụ việc ở trạm xăng và lau dọn ở Trung tâm Thương mại Steinfeld – cậu có thể đưa mình lên không trung.

Cậu đăng ký học và được đưa đến một nhà chứa máy bay để gặp người hướng dẫn. Người này chỉ trạc tuổi 30, ăn vận không giống phi công mà mặc quần bò Levi's với áo thun trắng, phong cách không thường thấy ở phụ nữ thời điểm đó. Cho tới lúc đó, cô mới chỉ hướng dẫn cho vài học viên.

Vào những năm 1940 ở Mỹ, chỉ khoảng 100 người phụ nữ làm công việc hướng dẫn bay. Bobbie Kroll là một trong số đó. Frank chẳng quan tâm đến giới tính và cô cũng không để ý tới tuổi đời của cậu, cả hai nhanh chóng vào buồng lái máy bay. Quý cô Bobbie là một giáo viên lý tưởng. Cô không bao giờ la hét hay hoảng loạn, và luôn điềm tĩnh khi Frank khiến máy bay nghiêng quá mức hay mãi không hết chòng chành. Chỉ sau tám giờ bay chung, cô đã để Frank lái một mình.

Trong ba năm tiếp theo, Frank tiếp tục học bay, giành điểm số cao và chơi ở vị trí tiền vệ trong đội bóng của trường. Nhưng đêm tuyệt vời nhất thời trung học đến với anh vào năm lớp 12 tại một buổi dạ hội địa phương ở Tucson. Tại đây anh bị hấp hồn bởi một nữ sinh lớp 10 có mái tóc vàng óng ả tên Susan Bugbee. Cô được bầu là hoa khôi của lớp và Frank – người có niềm tin sâu sắc vào dân chủ – nghĩ rằng người bỏ phiếu luôn đúng. Dẫu rất muốn mời cô đi chơi riêng, nhưng chàng trai trẻ thường cười trên những chiếc máy bay nhỏ bay qua những con đòng này lại không chịu được

viễn cảnh bị từ chối. Anh lên kế hoạch nhờ bạn gọi điện thoại cho Susan. Anh ta sẽ giả bộ là Frank và xin cô một cái hẹn. Nếu cô từ chối, Frank sẽ không phải chính tai nghe thấy.

Susan đồng ý. Giờ thì Frank lại ước mình được nghe trực tiếp.

Cả hai bắt đầu hẹn hò và Frank lập tức cảm nhận rằng mình đã gặp được tri kỷ. Susan thông minh, lanh lợi, ấm áp và vui vẻ, rất quý trọng bạn bè. Đôi lần cô ghi tên mình là “Susan Bugaboo” lên những cuốn sổ thay vì Bugbee. Đôi mắt cô toát lên vẻ láu lỉnh hết như thời tiểu học: có lần cô đã nghịch ngợm kéo chuông báo cháy trong lúc trời mưa dông (những bà xơ không vui, nhưng cha của Susan lại lấy làm thích thú và đã dàn xếp cho êm chuyện.)

Cha mẹ Susan đều có trình độ đại học, một điều hiếm hoi vào thời điểm đó. Mẹ cô là nữ chuyên viên nha khoa đầu tiên ở Tucson; còn cha cô là bác sĩ phẫu thuật đã chuyển tới Arizona sau khi bị mất một bên phổi do bệnh lao. Susan rất gần gũi với cha; ông cũng thường xuyên gọi về nhà cho cô và đề nghị con gái cùng làm công việc thiện nguyện giúp đỡ người nghèo. Họ thường đi ngao du cùng nhau. Vào ngày nghỉ, ông thường lái xe ra ngoại ô thành phố Tucson tới cuối những con đường đầy bụi bặm, bắt những chú rùa về nuôi một thời gian rồi thả đi. Bác sĩ Bugbee còn mua cho con gái những món trang sức bằng lam ngọc từ những người thổ dân Mỹ hay bày hàng bán trên thùng sau của những chiếc xe bán tải cũ kỹ. Susan không thân với mẹ, dường như bà đã nhường con cho những người quan tâm tới cô hơn.

Khi Susan 13 tuổi, cha cô bỗng lên cơn suyễn. Bình oxy của ông đã cạn nên mẹ bảo cô chạy đến quầy thuốc Johnson để mua một bình mới. Susan nhờ viên dược sĩ lái xe chở cô về để tiết kiệm thời gian và có thể hỗ trợ trong tình huống khẩn cấp. Nhưng khi về đến nhà, cha cô đã nằm bất động trên sàn.

“Trễ rồi,” mẹ cô uất ức. “Mày đã giết cha mày rồi.”

Những lời nói đó khiến Susan tổn thương sâu sắc và cô lập tức biết mình sẽ không tài nào quên được chúng. Nhưng việc này lại khiến cô mạnh mẽ hơn. Từ ngày bắt đầu hẹn hò, Frank đã cảm nhận được sức mạnh bền bỉ trong Susan. Anh nghĩ: Cô gái này có thể xử lý mọi chuyện.

Khi năm học cuối cấp chuẩn bị kết thúc, Frank cần phải quyết định về tương lai. Anh muốn trở thành phi công chiến đấu – sự kết hợp hoàn hảo giữa giấc mơ được bay và bảo vệ đất nước. Thế Chiến II đã kết thúc được gần một năm, nhưng những căng thẳng giữa Mỹ và Liên Xô đang dần leo thang. Winston Churchill đã cảnh báo về một “bức màn sắt” bao phủ khắp châu Âu và Frank tin vào điều đó.

Sau khi đạt điểm cao trong kỳ thi sát hạch, Frank ghi danh vào Học viện Quân sự Mỹ ở West Point vào mùa thu năm 1946. Chàng trai Borman tóc vàng trông trẻ hơn so với bạn bè cùng trang lứa. Nhiều học viên đã từng học đại học và ít nhất một nửa trong đó là cựu binh Thế Chiến II. Vào đầu mùa thu, anh cố gắng xin vào đội bóng bầu dục năm nhất. Dù từng là một tiền vệ ngôi sao ở trường phổ thông, nhưng ở cấp độ này, cánh tay Borman không có đủ lực ném cần thiết. Nhưng anh vẫn tham gia đội bóng trong vai trò hỗ trợ quản lý với nhiệm vụ thu dọn những chiếc vợt dơ và đồ bảo hộ sống mồ hôi. Điều làm anh choáng ngợp và xúc động là được tận mắt quan sát sự năng nổ của vị huấn luyện viên trưởng huyền thoại Earl Blaik và cách mà người phụ tá Vince Lombardi trẻ tuổi của ông phát triển phong cách huấn luyện kiểu nhà binh.

Borman yêu nơi này. Luật lệ, mệnh lệnh, kỷ luật – dường như tất cả đều được thiết kế để loại bỏ sự xao nhãng và giúp học viên tập trung vào vấn đề thực sự then chốt. Từ khi còn nhỏ, anh đã khác bạn bè đồng trang lứa: anh theo đuổi những điều quan trọng với mình như thể đang làm nhiệm vụ. Ở West Point, không có gì quan

trọng hơn nhiệm vụ. Anh tự cam kết theo đuổi phương châm của học viện: Trách nhiệm, Danh dự, Tổ quốc. Theo Borman, ai không tin tưởng vào những điều đó sẽ khó mà thành công.

Trong thời gian ấy, Borman và Susan vẫn tiếp tục hẹn hò qua thư từ. Cô vẫn ở Tucson, cách chỗ anh học hơn 3.200 km. West Point không cho học viên năm nhất được nghỉ học, kể cả là ngày lễ. Lo sợ Susan sẽ gửi thư chia tay mình, Borman đã hành động trước. Anh gửi thư cho Susan, nói rằng họ cần phải ngừng lại. Lý do anh đưa ra là do xa cách, cam kết với West Point và anh cần tập trung cho ước mơ mới của mình là trở thành một vị tướng không quân. Susan hiểu cô không còn là nhiệm vụ của anh nữa. Lá thư đã làm trái tim cô tan vỡ.

Đến cuối năm ba, Borman thuộc nhóm xuất sắc nhất lớp. Về phần mình, Susan tiếp bước mẹ mình bằng cách ghi danh vào lớp chuyên viên nha khoa của Đại học Pennsylvania. Trong thời gian đó, Susan được mời ký hợp đồng với Công ty Người mẫu Ford nhưng cô từ chối. Khi tĩnh tâm lại, Borman tự hỏi liệu anh có quá sai lầm khi chọn buông tay cô không.

Hè năm 1949, Borman nằm trong số tân binh được lựa chọn để đến Đức thời hậu chiến. Anh xúc động mạnh trước các trại tập trung của quân Phát xít ở Dachau. Tại đây, anh được thực mục sở thị những trường bắn và giá treo cổ để xử tử người Do Thái, cùng những lò thiêu người. Anh còn thấy nhiều gia đình tị nạn từ Đông Đức, sống trong những túp lều nhỏ tại các doanh trại, chỉ ngăn cách với nhau bằng các tấm chắn. Chuyến đi mang lại cho anh nhiều cảm giác phiền muộn. Nó càng củng cố niềm tin của anh rằng nước Mỹ sẽ mang lại điều tốt đẹp cho thế giới, một quốc gia dám dấn thân giúp đỡ những con người khôn khổ và bảo vệ tự do.

Sau khi trở về từ Đức, Borman càng nhớ Susan nhiều hơn. Cô đã trở lại Tucson sau khi lấy bằng và vượt qua 71 ứng viên khác để đại

diện cho thành phố dự lễ hội Mardi Gras được tổ chức ở Mexico. Tờ báo địa phương đã đăng ảnh cô khoác trên mình chiếc áo choàng lông chồn màu xanh ánh bạc và nhiều đồ trang sức trị giá cả ngàn đô la Mỹ. Như thể sợ Borman quên mình đã đánh mất ai, tờ báo nhắc rằng cuộc bầu chọn dựa trên “sắc đẹp, nhân cách, sự tự tin, quyến rũ và học thức.”

Borman xếp thứ tám trong khóa học gồm 670 học viên ở West Point. Buổi lễ tốt nghiệp rất tuyệt vời, nhưng anh lại thấy lạc lõng giữa đám đông bạn học đang hoan hỉ với những lời chúc mừng từ bạn gái hay hôn thê của họ. Hai niềm an ủi duy nhất là anh nằm trong số những người được chọn tham gia chương trình huấn luyện bay của Không quân mà nhiều người thèm khát, và anh trở về Arizona trong chiếc Oldsmobile Rocket 88 mới mua: màu xanh bóng loáng được trang bị động cơ V-8 với một băng ghế phía sau.

Borman có 60 ngày phép trước khi bắt đầu khóa huấn luyện tại Căn cứ Không quân Perrin ở Sherman (Texas). Ngay khi trở lại Tuscon, anh gọi cho Susan và hẹn cô đi ăn tối. Họ đã không còn hẹn hò từ lâu. Dù còn nguyên cảm giác tổn thương từ lần chia tay nhưng cô vẫn nhận lời. Anh đưa cô đến một nhà hàng Ý nhỏ ở ngoại ô thị trấn. Họ ríu rít nói cười như hồi còn học phổ thông; thậm chí người chủ nhà hàng cũng nhận ra tình cảm đặc biệt giữa họ nên đã liên tục bật những bản tình ca. Lần này Borman không chần chừ nữa, anh làm điều mà mình đã ao ước từ lâu: cầu hôn Susan. Không nói lời nào về những thách thức của đời lính hay những rủi ro của công việc phi công chiến đấu, anh chỉ thốt lên một câu duy nhất: “Em sẽ lấy anh chứ?” Và cô đáp: “Vâng.”

Đám cưới diễn ra tại một nhà thờ Giám nhiệm ở Tuscon một tháng sau đó. Sau khi kết thúc tuần trăng mật ở Grand Canyon và Las Vegas, vợ chồng Borman đến Căn cứ Không quân Perrin rồi Căn cứ Không quân Williams ở Chandler (Arizona). Đó là quãng

thời gian vui vẻ và phiêu lưu của đôi vợ chồng trẻ, dù việc huấn luyện có nhiều rủi ro. Một số phi công bỏ mạng do mất lái khi đang điều khiển những chiếc máy bay phản lực phức tạp, nhưng Borman chưa từng nghĩ đến cảnh mình bị thương. Nhiều người đã sống sót sau quá trình huấn luyện và anh biết mình giỏi hơn họ.

Susan không bao giờ phàn nàn về những hiểm họa rình rập trong công việc của Frank, về thời gian anh dành cho công việc hay về ngôi nhà nhỏ lụp xụp không có điều hòa của họ. Có lần chiếc máy bay mô hình của Frank bay đi mất, Susan đã dành cả ngày hôm sau để đi tìm vì biết rằng anh rất buồn khi để mất nó. Mặc dù không tìm thấy nó nhưng Borman cảm động vì hiểu cô không muốn anh bận tâm, dù là những chuyện nhỏ nhặt.

Susan mang thai không lâu sau đó. Một tháng trước khi đứa trẻ chào đời (tức tháng 9 năm 1951), Borman bị chuyển công tác lần thứ hai trong vòng tám tuần: lần này là đến Căn cứ Không quân Nellis ở Las Vegas. Anh phản đối vì việc di chuyển quá nhiều sẽ bất tiện cho người vợ đang mang thai tám tháng. Một gã đại úy chửi loạn lên rằng chiến sự cũng đang diễn ra ở Triều Tiên. Borman đành xếp chăn gối, biến băng ghế sau của chiếc Oldsmobile thành một chiếc giường tạm để vợ có thể ngã lưng rồi lái xe đến Las Vegas.

Ngày 4 tháng 10 năm 1951, Susan sinh một bé trai và đặt tên là Frederick. Cùng ngày, Borman phải thực hiện hai chuyến bay do sự thúc bách của việc huấn luyện thời chiến – dù anh vừa mới làm cha thì cũng không phải là ngoại lệ. Công việc của một phi công chiến đấu đầy ắp hiểm nguy; sáu người đã hy sinh vào cuối tuần trước – tất cả đều ở căn cứ của Borman. Khi ở nhà, Susan không bao giờ để lộ cho chồng thấy mình sợ hãi vì những tai nạn đó.

Những mệnh lệnh mới đưa Borman đến Philippines, tới gần cuộc chiến ở Triều Tiên hơn. Đó cũng chính là ước vọng của một quân

nhân. Người mẹ trẻ Susan mới 21 tuổi liền bán chiếc Oldsmobile với giá tương đương vé máy bay một chiều, bỗng theo đứa con thơ đến Manila. Con trai thứ hai của họ là Edwin chào đời trong một căn nhà tạm tại Căn cứ Không quân Clark vào tháng 7 năm 1953. Vài tháng sau, chuyển công tác ở Philippines của Borman kết thúc, chiến tranh Triều Tiên cũng vậy. Cuộc chiến mà anh đăng ký tham gia đã kết thúc.

Trong vài năm sau đó, Borman gắn bó với những chiến đấu cơ và học cách thả bom nguyên tử, chờ đợi cơ hội phục vụ nước Mỹ. Ông luôn giành được điểm số cao nhất, biến những kỹ năng phi công hiểm có trở thành bản năng chiến đấu và luôn đặt nhiệm vụ lên hàng đầu. Dù đến bất cứ nơi đâu, ông luôn xem Susan như một vũ khí bí mật, một người bạn đời, một người mẹ và một người bạn thân – người gánh vác hậu phương để ông vững tay lái.

Không phải bỗng nhiên Susan lại đắm đuối đến thế. Mỗi khi có vụ nổ trên bầu trời hay mỗi lúc có tiếng còi hụ trong căn cứ, bà đều dẫn lòng bằng cách tự nhắc nhở mình: Không phải chuyện với Frank đâu. Anh ấy khác. Frank là phi công giỏi nhất. Frank sẽ luôn ổn thôi. Một ngày nọ, sau khi rời khỏi khu quân nhu của Căn cứ Không quân Moody (Georgia), Susan chứng kiến một vụ tông máy bay trên không. Bà biết Frank đang bay vào thời điểm đó. Cả hai máy bay đều là loại hai chỗ ngồi nhưng chỉ có ba chiếc dù bung ra. Bà điên cuồng chạy về phía đám khói đen đang bốc lên và cố gắng trèo qua hàng rào để đến được nơi xảy ra tai nạn, nhưng một lính gác đã cản lại và yêu cầu bà về nhà. Susan chạy về và gõ cửa nhà sếp của Frank. Vợ của ông ta ra mở cửa.

“Tôi phải làm gì bây giờ?” Susan hỏi. “Chờ đợi,” người phụ nữ trả lời.

Và Susan đã làm vậy suốt hai tiếng rưỡi dài đằng đẳng cho đến khi Frank đáp máy bay và gọi cho cô. Ông đáp lại tin tức về sự cố

vừa xảy ra với vẻ điềm nhiên như thường lệ, nghĩ rằng: Gã gốc đó đã tự giết chết chính bản thân; điều đó sẽ không bao giờ xảy ra với mình vì mình giỏi hơn. Đó là cơ chế phòng vệ chung của nhiều phi công chiến đấu và của chính Susan. Ít nhất là cho đến lúc này.

Năm 1956, Borman được lệnh theo học thạc sĩ ngành kỹ sư hàng không để trở thành người huấn luyện bay tại West Point. Ông đăng ký vào trường CalTech ở Pasadena và luôn là một trong những sinh viên xuất sắc nhất. Đến năm 1957, ông nhận bằng và tham gia giảng dạy nhiệt động lực học và cơ học chất lưu tại West Point.

Borman yêu nơi này vì nó đã định hình nên con người ông. Susan cũng thích nó. Các con họ đang chơi cho một giải bóng chày nhỏ và học bơi. Bà đã trang hoàng lại căn hộ của gia đình và Frank được về nhà gần như mỗi tối. Lần đầu tiên kể từ ngày lấy nhau, cuộc sống của họ mới ổn định. Nhưng sự êm ả đó chỉ là tạm thời.

Vài tháng sau, Liên Xô phóng Sputnik. Borman khó mà tưởng tượng được một cú đánh nào mạnh hơn thế vào lòng tự hào của người Mỹ – một chỉ dấu rõ ràng rằng Mỹ đang thất bại trong Chiến tranh Lạnh. Borman tin rằng Hợp Chúng quốc Hoa Kỳ đang đối mặt với một mối đe dọa hiện hữu. Từ đó trở đi, suy nghĩ của ông đã thay đổi. Borman sẵn lòng góp sức trong cuộc chiến giữa Mỹ và Liên Xô, dù ông không muốn giết hại bất kỳ ai.

Năm 1960, Borman ứng tuyển và được nhận vào Trường Phi công Máy bay Thử nghiệm của Không quân ở Căn cứ Edwards (California). Ông cho rằng cuộc chiến với Liên Xô chỉ có thể phân định trên bầu trời và công nghệ sẽ quyết định tất cả.

Borman bắt đầu tập luyện với máy bay Lockheed F-104 Starfighter, có thể bay với tốc độ 2.575 km/giờ (hơn gấp đôi tốc độ âm thanh). Nhiều việc ông thực hiện ở Edwards mang tính thử nghiệm và chưa được kiểm chứng nên chúng nguy hiểm hơn những gì đã được huấn luyện rất nhiều, và theo những cách thức mà ông

chưa bao giờ nói với Susan.

Borman đứng đầu lớp về mặt kiến thức học thuật và thứ hai về thực hành, nên vị trí chung cuộc mà ông giành được là đứng đầu. (Borman đáng lẽ đã đứng nhất về kỹ thuật bay nhưng có một sai sót nhỏ trong lúc hạ cánh đáp, và ông canh cánh về điều này trong nhiều năm.) Sau đó, ông tham gia thành lập một khóa học mới ở Edwards: khóa Thạc sĩ Phi công Nghiên cứu Không gian, chuẩn bị hành trang cho các phi hành gia tương lai. Ông và bốn kỹ sư (cũng là phi công) hàng đầu soạn ra một giáo án nhằm giúp những người mà NASA lựa chọn được đào tạo tốt nhất. Borman cũng biết rằng trong vai trò người huấn luyện bay, có lẽ ông được NASA coi là một trong những người giỏi nhất trong tất cả ứng cử viên mà họ đang để mắt tới.

Vào tháng 3 năm 1961, Borman đứng trước một ngã rẽ trong sự nghiệp. NASA đang tìm kiếm nhân sự để xây dựng nhóm phi hành gia thứ hai. Họ cần những cá nhân xuất sắc nhất trong lực lượng Hải quân và Không quân. Nếu quan tâm nào đến việc du hành không gian thì đây là thời điểm quyết định.

Borman không quá hứng thú với ý tưởng cưỡi tên lửa, khám phá vũ trụ hay thậm chí là bước đi trên Mặt Trăng. Ông chỉ coi những thứ hào nhoáng ấy là phù phiếm. Nhưng NASA có thể giúp Borman tham gia trận chiến mới giữa chủ nghĩa tư bản và chủ nghĩa cộng sản – nơi mà công nghệ và những cỗ máy đi trước thời đại đóng vai trò then chốt. Khi Chiến tranh Lạnh đang ngày càng “bốc hỏa”, ông nghĩ rằng không gian chính là mặt trận quan trọng nhất để thực hiện sứ mệnh của mình.

Borman trao đổi với vợ về cơ hội này. Ông nói với Susan rằng mình có cơ hội giúp nước Mỹ và làm nên lịch sử, nhưng điều đó đòi hỏi một cuộc sống mới cùng những rủi ro không lường trước được. Câu trả lời của Susan vẫn như thường lệ: họ là một đội và bà

sẽ luôn ủng hộ chồng. Không lâu sau, Borman gửi đơn ứng tuyển lên NASA cùng hơn 200 ứng viên triển vọng khác. Ông trải qua những kỳ sát hạch gắt gao – cả về thể chất lẫn tâm lý – và vài vòng loại khi NASA rút gọn danh sách xuống còn 80 rồi 22 người. Vào mùa thu năm 1962 – 18 tháng sau khi nộp đơn – Borman cuối cùng cũng trở thành một trong chín phi hành gia mới của NASA, được lựa chọn từ những người Mỹ xuất sắc nhất để đến nơi mà nhân loại hằng ao ước.

NASA giới thiệu nhóm phi hành gia thứ hai này đến công chúng tại Đại học Houston vào ngày 17 tháng 9 năm 1962. Báo giới nhanh chóng gọi họ (James Lovell và Neil Armstrong cũng nằm trong số này) là Bộ Chín Mới. Cả chín thành viên đều từng là phi công bay thử nghiệm và đã hoàn tất chương trình đào tạo kỹ sư không gian. Tất cả đều có vợ con. Từ lúc đứng cạnh những người này, Borman biết mình thuộc về một nhóm đặc biệt: tài năng và có sức cạnh tranh vượt trội hơn bất cứ ai ông từng gặp.

Những phi hành gia mới nhanh chóng nổi danh. Cũng như với Bộ Bảy (bảy phi hành gia được tuyển chọn lần đầu), mỗi người đều nhận được một hợp đồng với tạp chí Life và công ty Field Enterprises – với tiền lương 16.000 đô la Mỹ mỗi năm – để được độc quyền đăng tải những câu chuyện của họ và gia đình. Về phần mình, Susan có nghĩa vụ tham gia nói chuyện tại những buổi tiệc trưa và thúc giục những người mẹ trong nhóm mua bộ bách khoa thư World Book (do Field Enterprises phát hành) cho gia đình.

NASA phân công cho mỗi phi hành gia một nhiệm vụ riêng. Borman làm việc với các bộ phận đẩy – những tên lửa đưa tàu vũ trụ lên khỏi mặt đất, tiến vào quỹ đạo và xa hơn nữa. Trọng tâm công việc của ông gắn với một khía cạnh cốt yếu: sự an toàn của phi hành đoàn và hệ thống thoát nạn. Borman và các đồng sự trải qua hàng trăm giờ trong phòng làm việc, ghé thăm những nhà thầu,

đi thực địa, học mọi thứ từ thiên văn đến khí tượng học, cơ học hàng không, máy tính tới chế tạo tàu vũ trụ. Nếu nước Mỹ muốn đến Mặt Trăng đúng theo thời hạn mà Tổng thống Kennedy đặt ra (tức bảy năm nữa), các phi hành gia phải học ngày học đêm chứ không thể nhàn nhá được.

Nhiệm vụ của họ cũng gắn liền với những mối quan hệ công chúng. Những buổi gặp mặt chúc mừng diễn ra thường xuyên, những bộ vest sang trọng trở thành trang phục thường ngày. Đường như mọi người Mỹ đều muốn tận mắt nhìn thấy các phi hành gia. Borman và Susan còn từng đi chung xe limousine với một diễn viên nổi tiếng để đến bữa tiệc của một ông chủ dầu khí giàu có ở Texas.

“Tôi là Tony Randall,” người này tự giới thiệu.

“Rất vui được gặp anh,” Borman lịch sự đáp. “Tôi rất thích bài hát I Left My Heart in San Francisco của anh.”

Người diễn viên này không lấy gì làm vui vẻ khi bị nhầm với ca sĩ Tony Bennett. Borman cũng chẳng hài lòng với điệu bộ kiêu căng đến từ sự bức mình của Randall.

“Kệ anh ta đi,” Borman thì thầm với Susan.

Khi Borman đến NASA, các đồng nghiệp và quản lý đều nhận thấy sự khác biệt ở ông, dù là giữa những con người độc nhất vô nhị này. Ông chẳng hề do dự hay tỏ ra kiên nhẫn với những thứ nhập nhằng. Công việc là ưu tiên hàng đầu, luôn luôn là vậy; và nếu ai đó không đáp ứng được công việc (hay tệ hơn chỉ là một kẻ vớ vẩn), ông sẽ đá ngay đi. Ông dường như không quan tâm tới các chính sách của NASA, không nịnh nọt cấp trên, không lên tiếng hay thực hiện bất cứ việc gì mà mình không tin tưởng. Một số phi hành gia coi Borman là kẻ ngạo mạn và cứng đầu, nhưng tất cả đều tôn trọng ông. Chỉ một số ít không đồng tình với cách Borman tự đánh giá bản thân – rằng ông là một trong những phi hành gia giỏi

nhất.

Giống như hầu hết phi hành gia, Borman có quan điểm chính trị bảo thủ. Tuy nhiên, ông đã bầu cho ứng cử viên tổng thống của Đảng Dân Chủ là Lyndon Johnson vào năm 1964 vì có niềm tin sâu sắc vào sự công bằng và quyền công dân. Ông bị tác động từ chương trình truyền hình nổi tiếng Daisy của Johnson được phát trong suốt chiến dịch tranh cử trước đối thủ Barry Goldwater: một cô bé đối đầu với đám mây hình nấm do bom nguyên tử tạo ra. Hình ảnh ấy khiến Borman bấn loạn nhưng kể từ giây phút đó, ông sẵn sàng thả một quả bom nguyên tử lên đất Liên Xô nếu đó là những gì Mỹ buộc phải làm.

Năm 1964, người chỉ định phi hành đoàn là Deke Slayton đã chọn Borman và Jim Lovell vào đội bay cho Gemini 7. Kế hoạch dành cho sứ mệnh này là một chuyến bay 14 ngày quanh Trái Đất và là nhiệm vụ không gian dài nhất từng được thực hiện – nhằm kiểm tra khả năng chịu đựng của con người ngoài không gian và thực hiện một số thí nghiệm y khoa.

Trong thời gian huấn luyện, Borman và Lovell phải xa nhà hơn 20 ngày mỗi tháng. Khi được nghỉ, Borman dành thời gian cho gia đình ở Houston, đưa vợ con đi săn và câu cá. (Susan không dám bắn hươu hoẵng, nhưng khi được Frank và các con mua tặng một khẩu súng săn thì bà lại không ngại dùng. Frank không biết lý do bà bắn trượt mục tiêu; đối với ông, nỗ lực của vợ mới là quan trọng.) Để học lướt sóng, Frank và Susan mượn một cuốn sách trong thư viện rồi thay phiên nhau lái tàu, các trang giấy bay xệt xoạt trong gió. Ông thích cách Susan nắm bắt nhanh vấn đề, ngay cả những chỗ ông vướng mắc. Hai cậu trai thích chí vì cha mình – một “vị thần” trên bầu trời – lại không biết bơi. Để có mặt trong những trận bóng trung học của các con, Borman cho chiếc phản lực T-38 của NASA bay hết tốc lực sau khi tan sở vào các ngày thứ sáu, rồi đến

quầy bán hamburger của Susan trong sân bóng để ăn lót dạ.

Vào thứ bảy ngày 4 tháng 12 năm 1965, Susan cùng hai con trai đến khu vực VIP của bãi phóng tên lửa ở Mũi Kennedy để chứng kiến Gemini 7 cất cánh. Vào lúc 2 giờ 30 phút chiều, tên lửa Titan II khai hỏa. Khi nó xịt khói trắng và lửa đỏ cam, Susan ôm chặt các con và nhìn sang hướng khác. Các nhiếp ảnh gia đã chụp được khoảnh khắc đó: một người mẹ đang cố kìm nén cảm xúc. Sáu phút sau, tàu Gemini 7 đã lên đến quỹ đạo bay quanh Trái Đất. Susan và hai cậu con trai bắt xe buýt đến sân bay để về nhà. Qua ô cửa sổ máy bay, Frederick và Edwin ráo rảo tìm kiếm dấu vết lờ mờ của con tàu chở cha mình.

Mặc dù bị gò bó trong một cabin không lớn hơn nửa trước của chiếc Volkswagen Beetle, nhưng càng bay chung lâu thì Borman và Lovell càng quý mến nhau. Ngày nào cũng vậy, hết lần này đến lần khác, họ cùng hát He'll Have to Go – một bản ballad đồng quê được danh ca Jim Reeves thu âm vào năm 1959. “Hãy đưa đôi môi ngọt ngào của em đến gần điện thoại thêm chút nữa,” họ khẽ hợp ca: “Và vờ như chỉ có chúng ta bên nhau.”

Sau 11 ngày ngoài không gian, Borman và Lovell đón chào những vị khách mới. Xuất hiện như một ngôi sao bạc, tàu Gemini 6 vừa được phóng lên từ Mũi Kennedy tiến tới sát tàu Gemini 7, chứng thực việc hai con tàu vũ trụ có thể gặp nhau trong không gian (một tác vụ cần thiết để thực hiện sứ mệnh đáp xuống Mặt Trăng: các phi hành gia sẽ sử dụng module mặt trăng để di chuyển giữa con tàu đang bay trên quỹ đạo và Mặt Trăng). Lovell cười phá lên khi phi hành đoàn Gemini 6 gồm Wally Schirra và Tom Stafford truyền tín hiệu chớp nháy đến Borman: BEAT ARMY. Schirra, Stafford và Lovell đều thuộc Hải quân, và một người xuất thân từ West Point như Borman không còn lựa chọn nào ngoài chấp nhận lời khiêu chiến.

Vào lúc Borman và Lovell đáp xuống tây Đại Tây Dương, họ đã thiết lập một số kỷ lục: thời gian bay trong không gian (hơn 330 giờ – tức 13,75 ngày), quãng đường di chuyển (hơn 8 triệu km) và số vòng bay (206 vòng). Quan trọng hơn, họ đã giúp nước Mỹ tiến thêm một bước quan trọng đến Mặt Trăng khi chứng minh rằng con người có thể chịu đựng thời gian bay kéo dài trong không gian. Hai tuần họ vừa trải qua là khoảng thời gian tối đa được tin là cần cho sứ mệnh lên Mặt Trăng.

Borman lập tức được phong đại tá, trở thành đại tá Không quân trẻ nhất khi chỉ mới 37 tuổi. Vài tuần sau khi con tàu trở về Trái Đất, Susan viết một bài báo và được đăng tải trên cả nước. Mọi người đã thấy sự hoảng sợ của bà trong thời gian phóng tàu và suốt chuyến bay, nhưng không phải ai cũng quan tâm đến điều này – gồm cả một số người tại NASA.

“Mấy tuần qua, tôi không hề che giấu cảm xúc của mình,” bà viết. “Có người nói rằng họ cảm thông khi nhìn thấy vợ của một phi hành gia thú nhận rằng cô ta sợ hãi. Những người khác, gồm cả một số vị trong chương trình không gian, tỏ ý chỉ trích vì tôi không giữ được sự can đảm. Một phụ nữ còn nói: ‘Vì Chúa, hãy lau nước mắt đi. Cô làm hỏng ly cà phê sáng của tôi rồi.’ Mỗi lần như vậy, tôi đều cảm thấy tổn thương sâu sắc. Nhưng... tôi dần nhận ra rằng không thể làm vừa lòng tất cả. Vì vậy, tôi quyết định thôi vờ vịt và không cố gắng che giấu cảm xúc nữa. Tôi phải là chính mình.”

Không lâu sau chuyến bay Gemini 7, Borman nhận được điện tín từ West Point đề nghị ông nhận ghế giảng viên cơ hữu về môn cơ học. Susan thích được trở lại cuộc sống bình dị ở West Point nhưng Borman nói rằng mình không thể làm vậy: con tim ông đã thuộc về những chuyến bay và Chiến tranh Lạnh vẫn còn đó. Ông sẽ ở lại NASA.

Một năm sau, thảm kịch Apollo 1 xảy ra. Susan đặt cho mình

nhệm vụ xoa dịu và hỗ trợ cô bạn Pat White – vợ của một trong những phi hành gia tử nạn. Bà ghé thăm người thiếu phụ mỗi ngày, lắng nghe, ôm và khóc cùng người phụ nữ tội nghiệp, cố gắng làm chỗ dựa mỗi khi Pat nắc lên: “Mình là ai, hả Susan? Mình là ai? Mình đã mất tất cả. Mất hết rồi.” Đêm xuống, khi về nhà, Susan bắt đầu mượn rượu để làm dịu bớt ý nghĩ rằng bi kịch ấy có thể sẽ đến với mình.

Trong quá khứ, Susan từng đối phó với những bất hạnh mà đồng nghiệp của Frank gặp phải giống cách mà chồng thường làm: giả định rằng điều đó sẽ không bao giờ xảy đến với ông. Nhưng Ed White lại khác. Ông ấy có thể trạng gần như hoàn hảo, thậm chí còn khỏe hơn Frank, vậy mà chính White cũng không mở được cửa sập của con tàu khi hỏa hoạn xảy ra. Frank nói với vợ rằng tới cả Charles Atlas cũng không thể làm cánh cửa đó suy suyển, nhưng Susan không chỉ nghĩ thế. Ed White tốt nghiệp West Point, là một người chồng và người cha hết lòng vì gia đình, một công dân yêu nước. Ông ấy không ham mê và theo đuổi những chiếc xe hơi bóng bẩy hay những người phụ nữ khác. Thực tình mà nói, White hết như Frank.

Sau 18 tháng nghiên cứu vụ hỏa hoạn, làm chứng trước Quốc hội và tái thiết kế module chỉ huy của tàu Apollo, Borman được đề nghị vào vị trí chỉ huy Apollo 8 – sứ mệnh bay lên Mặt Trăng có người lái đầu tiên. Chuyến bay đầy rẫy những rủi ro khôn lường, nhưng đó là vị trí mà Borman hướng tới kể từ khi ông một mình điều khiển chiếc máy bay một động cơ trên bầu trời Tucson. Hồi ấy Borman cũng không biết chuyến bay sẽ kết thúc như thế nào nhưng huấn luyện viên Bobbie tin rằng ông thời đó có thể đến bất cứ đâu mình muốn. Giờ đây, Borman nói với Deke Slayton rằng mình sẽ lên Mặt Trăng, và ông cũng tin vào điều đó.

NHÀ XUẤT BẢN THẾ GIỚI

Trụ sở chính:

Số 46, Trần Hưng Đạo, Hoàn Kiếm, Hà Nội

Tel: 0084.24.38253841

Chi nhánh:

Số 7, Nguyễn Thị Minh Khai. Quận 1, TP. Hồ Chí Minh

Tel: 0084.28.38220102

Email: nxbthegioi@gmail.com

marketing@thegioipublishers.vn

Website: www.thegioipublishers.vn

NGƯỜI HỎA TIẾN

Chịu trách nhiệm xuất bản:

GIÁM ĐỐC – TỔNG BIÊN TẬP

TS. TRẦN ĐOÀN LÂM

Biên tập: Trịnh Hồng Hạnh

Sửa bản in: Đăng Hoàng

Thiết kế bìa: Hoàng Khánh

Trình bày: Mỹ Mây

In 3.000 bản, khổ 16 x 24 cm tại Công ty Cổ phần Truyền thông Hợp Phát

Trụ sở chính: Căn hộ 807, nhà N2D KĐT Trung Hòa Nhân Chính,
Thanh Xuân, Hà Nội.

Xưởng sản xuất: Cụm Công nghiệp Quốc Oai, thị trấn Quốc Oai,
huyện Quốc Oai, Hà Nội

Số xác nhận đăng ký xuất bản: 5247-2020/CXBIPH/02-257/ThG

Quyết định xuất bản số: 1452/QĐ-ThG cấp ngày 16 tháng 12 năm
2020.

ISBN: 978-604-77-8699-2

In xong và nộp lưu chiểu năm 2021.