

Чудо на Гудзоне

Автор:

[Джеффри Заслоу](#)

Чудо на Гудзоне

Чесли Салленбергер

Джеффри Заслоу

Проект TRUE STORY. Книги, которые вдохновляют (Эксмо)

История, вдохновившая Клинта Иствуда на создание фильма.

Холодное январское утро, аэропорт Нью-Йорка. 57-летнему пилоту Чесли Салленбергеру предстоит не совсем обычный рейс. Через 90 секунд после взлета его самолет столкнется со стаей гусей и потеряет оба двигателя на самой низкой высоте в истории. Несколько аэропортов предложат Салленбергеру свои полосы для аварийной посадки. Проблема в том, что самолет не долетит ни до одной из них...

Авиакатастрофа, которую потом назовут «Чудом на Гудзоне». Безызвестный пилот, который в одночасье станет героем. 208 секунд, которые не забудет никто.

Чесли Б. «Салли» Салленбергер, Джеффри Заслоу

Чудо на Гудзоне

Capt. Chesley «Sully» B. Sullenberger with Jeffrey Zaslau

HIGHEST DUTY: MY SEARCH FOR WHAT REALLY MATTERS

© 2009 by Chesley B. Sullenberger. Published by arrangement with William Morrow, an imprint of HarperCollins Publishers.

© Мельник Э., перевод на русский язык, 2016

© Оформление. ООО «Издательство «Э», 2016

* * *

Отзывы на книгу «Чудо на Гудзоне»

«Рассказ Салленбергера о том, как он вел свой искалеченный реактивный самолет, заставив его благополучно спланировать на реку Гудзон, – это просто бомба...»

Cleveland Plain Dealer

«Книги героев, не похожих на героев, которые попадают на первые страницы газет, всегда вызывают подозрения. Но когда читаешь, как Салленбергер превращается из пятилетнего мальчика, который хочет летать на самолетах, в пилота истребителя, а затем становится 57-летним «седовласым мужчиной, чьи руки управляют Airbus A320 над Манхэттеном», становится ясно, что это действительно та история, которую стоит рассказать... Салленбергер честно говорит о том, как отразилось на его браке пристальное внимание общества, и о трудностях, которые он и его семья преодолевали на протяжении всей его карьеры в коммерческой авиации. Нельзя недооценивать и вклад Заслоу; как и в книге Рэнди Пауша «Последняя лекция», он, оставаясь в тени, помогает Салленбергеру заглянуть за пределы того мгновения, которое разжигает интерес читателя... Результат получился столь же драматичный, сколь и

вдохновляющий».

Publishers Weekly

«Салленбергер предстает перед нами как притягательно скромный, откровенный человек – эта манера сохраняется в его непринужденном, без прикрас рассказе о тexasском детстве, о мальчишеской страсти к полетам, о годах учения в Академии ВВС США, о военной карьере в мирное время и об опыте работы в гражданской авиации, где процедуры безопасности стали своего рода фирменным знаком... Книга представляет ценность для всех, кому интересно разобраться, каким образом жизнь, прожитая в соответствии с принципами, готовит человека к высшему испытанию».

Kirkus Reviews

«Одной из примечательных сторон биографии Салленбергера, о которых мы узнаем [из этой книги], была его профессиональная деятельность по совершенствованию действий экипажа самолета в условиях чрезвычайных ситуаций, что перекликается со знаменитой репликой Уинстона Черчилля в фильме «Черчилль» (The Gathering Storm, 1948) о спасении Британии в 1940 году: «Вся моя прежняя жизнь была всего лишь подготовкой к этому часу и этому испытанию». Эти драматические мемуары позволяют заглянуть в мир профессии пилота, завораживая читателя ликующим рассказом о предотвращенной катастрофе».

Booklist

«В ткань повествования вплетено множество рассказов о жизненных уроках, которые он усвоил на собственном опыте, и о его стремлении делать добрые дела, когда появляется шанс... Мне понравилась проводимая им связь между семьей и полетами и рассказ о том, как страдают родные и близкие, когда отец и муж часто отсутствует дома. Тем не менее Салли пересказывает много трогательных семейных эпизодов с участием дочерей и жены Лорри и говорит о том, как драгоценно для него проведенное с ними время... Не пропустите эту

книгу – история Салли великолепна. Его скромность достойна особого внимания».

Times Record News (Wichita Falls, Texas)

«Это именно та книга, которую можно было ожидать от ныне легендарного Салли Салленбергера. В своих мемуарах пилот рейса 1549 компании US Airways, совершивший столь памятное приводнение на реку Гудзон в январе [2009 года], честен, сдержан и точен. Салленбергер не склонен к полетам фантазии – в сущности, он как раз тот самый летчик, которого вы выбрали бы для этой работы, если бы это зависело от вас. Его книга отражает те же личные качества».

BookPage

Посвящается моей жене Лорри и моим дочерям, Кейт и Келли.

Вы – три самых важных человека в моей жизни, и я люблю вас сильнее, чем способны выразить слова.

Эта книга также посвящается пассажирам и экипажу рейса 1549 и их родным.

Наш союз, возникший благодаря событиям 15 января 2009 года, будет вечным в наших сердцах и умах.

I. Рейс, который невозможно забыть

Этот полет длился всего несколько минут, но многие его подробности по-прежнему ярки и свежи в моей памяти.

Ветер был северный, а не южный, что для этого времени года довольно необычно. И колеса моего шасси, катясь по грунтовой взлетно-посадочной полосе в тexasской глубинке, издавали характерный грохочущий звук. Помню запах паров машинного масла, всплывавший в кокпит[1 - Кокпит (англ. cockpit) – кабина пилота. – Здесь и далее примеч. пер.], когда я готовился к вылету. И еще в воздухе витал аромат свежескошенной травы.

Отчетливо помню ощущение своего тела – обостренное чувство бдительности – когда вырулил на исполнительный старт, пробежался по чеклисту[2 - Чеклист (англ. checklist) – так в обиходе называют «Карту обязательных проверок», бортовой документ, в котором прописан перечень обязательных к выполнению операций для всех членов экипажа на различных этапах полета.] и приготовился к взлету. И еще всплывает момент, когда самолет поднялся в воздух, и другой – всего три минуты спустя, – когда я должен был вернуться на землю, предельно сосредоточившись на текущих задачах.

Все эти воспоминания по-прежнему со мной.

За свою жизнь пилот может взлетать и приземляться тысячи раз, и очень многие из этих взлетов и посадок словно сливаются в одно ускоряющееся размытое пятно. Но почти всегда у любого пилота или летчика случается какой-то конкретный полет, который бросает ему вызов, или учит его чему-то, или каким-то образом меняет его самого, и каждое чувственное мгновение этого переживания впечатывается в сознание навсегда.

В моей жизни было несколько незабываемых полетов; они продолжают жить в моем разуме, порождая шквал эмоций и давая пищу для размышлений. Один из них холодным январским днем 2009 года привел меня к нью-йоркской реке Гудзон. Но, пожалуй, наиболее ярким был тот эпизод, который я только что описал: мой первый самостоятельный полет, состоявшийся на исходе субботнего дня на поросшей травой взлетно-посадочной полосе в Шермане, штат Техас. Это произошло 3 июня 1967 года, тогда мне было шестнадцать лет.

Именно тот полет и еще несколько других всплывают в моей памяти, когда вспоминаю все те факторы, которые сформировали меня как юношу, мужчину и пилота. И в небе, и на земле в этом процессе участвовали многие серьезные события, уроки и переживания – и многие люди. Я благодарен им всем. Все эти моменты моей жизни словно откладывались на депозит в банке – до тех пор, пока они мне не понадобятся. Стараясь совершить безопасную посадку рейса

1549 на Гудзон, я почти подсознательно опирался на их опыт.

Когда мне было четыре года, я пару месяцев хотел быть полицейским, а потом решил, что стану пожарным. Однако уже к тому времени, как мне исполнилось пять, я точно знал, что хочу делать в своей жизни, а именно – летать.

Мое решение ни разу не поколебалось с тех пор, как подобная мысль пришла мне в голову. Или, точнее, пронеслась у меня над головой – в виде реактивных истребителей, которые крест-накрест расчерчивали небо над домом моего детства в окрестностях города Денисон, штат Техас.

Мы жили у озера, на небольшом клочке земли, в девяти милях (14,5 км) от авиабазы ВВС Перрин. Это была глухая сельская глубинка, и самолеты летали очень низко, примерно на высоте 3000 футов (914,4 м), и их приближение всегда можно было услышать издали. Папа давал мне бинокль, и я нетерпеливо вглядывался вдаль, в горизонт, гадая: что там, за ним? Это разжигало во мне жажду странствий. А уж если дело касалось реактивных самолетов, то, что было «там», становилось особенно волнующим, поскольку оно все приближалось и приближалось ко мне – и на огромной скорости.

Мое детство пришлось на 1950-е годы; тогда эти небесные машины были гораздо более шумными, чем современные истребители. Тем не менее я не припомню ни одного человека в нашей части Северного Техаса, который возмущался бы их шумом. Незадолго до этого мы победили во Второй мировой войне, и ВВС вызвали у американцев чувство гордости. Лишь десятилетия спустя, когда жители поселков, расположенных неподалеку от воздушных баз, начали поговаривать о шуме, летчики сочли нужным как-то ответить на эти жалобы. Они стали щеголять наклейками на бампере: «РЕВ РЕАКТИВНОГО САМОЛЕТА – ЗВУК СВОБОДЫ».

В самолетах меня завораживало все: издаваемые ими различные звуки, их внешний вид, законы физики, которые позволяли им стремительно пронестись по небу; но особенно – люди, которые управляли ими с очевидным мастерством.

Я собрал свою первую модель самолета, когда мне было шесть лет. Это была уменьшенная копия Spirit of St. Louis («Дух Сент-Луиса»), на котором летал Чарльз Линдберг. Я много читал о «счастливчике Линди» и понимал, что на

самом деле совершить полет через Атлантику ему помогла вовсе не слепая удача. Он планировал. Он готовился. Он был терпелив. Вот что делало его героем в моих глазах.

К 1962 году, когда мне исполнилось одиннадцать, я уже читал запоем любые книги и журналы со статьями о полетах, какие только удавалось раздобыть. В том же году состоялся и мой первый полет на самолете. Моя мама, учительница начальных классов, предложила мне сопровождать ее на съезд ассоциации учителей и родителей нашего штата в Остине; этот полет был первым в жизни и для нее.

Аэропорт – Даллас/Лав-Филд – находился в 75 милях (120,7 км) к югу от нашего дома, и когда мы туда приехали, он показался мне волшебным местом, где обитали небожители. Пилоты. Стюардессы. Хорошо одетые пассажиры, летевшие по своим делам.

В здании аэропорта мое внимание привлек недавно установленный памятник тexasскому рейнджеру. На табличке было написано: «ОДИН БУНТ – ОДИН РЕЙНДЖЕР», а ниже приводилась легендарная история о беспорядках, случившихся в одном маленьком городке в 1890-е годы. Местный шериф призвал отряд рейнджеров остановить насилие, и когда в городке объявился только один рейнджер, горожане были в шоке. Они попросили о помощи, и теперь им казалось, что в помощи отказано. «Сколько у вас бунтов? – согласно легенде, спросил рейнджер. – Если всего один, то вам и нужен всего один рейнджер. Я о нем позабочусь».

В тот день в аэропорту я увидел еще одного героя. Я был буквально заморожен первым проектом космических полетов, получивших название «Меркурий», и пришел в восторг при виде невысокого худого мужчины, который пересекал здание аэропорта. На нем был костюм с галстуком и шляпа, и лицо его было мне знакомо. Я узнал его по телепередачам: это лейтенант-полковник [3 - Соответствует званию подполковника в советской/российской армии.] Джон «Шортли» Пауэрс, «голос» Центра управления полетами. Правда, я так и не смог заставить себя приблизиться к нему. Вряд ли человека, который запросто общался со всеми астронавтами, заинтересовал бы 11-летний мальчишка, дергающий его за полу пиджака.

День выдался облачный, немного дождливый, и мы вышли на перрон, чтобы подняться по трапу на борт нашего самолета Convair 440, принадлежавшего

компании Braniff Airways. На маме были белые перчатки и шляпка. Я был в спортивном пиджаке и слаксах. Так люди путешествовали в те времена. Надевая свои лучшие наряды.

Наши места располагались по правому борту лайнера. Мама и сама с удовольствием села бы у иллюминатора, но она хорошо меня знала. «Сядь к окошку», – сказала она, и, прежде чем самолет сдвинулся хотя бы на дюйм, я прижался лицом к стеклу, жадно впитывая впечатления.

С округлившимися глазами я следил, как самолет разбегаются и начинает взлет. В голове сверкнула мысль: все, что есть на земле, сверху напоминает схему игрушечной железной дороги. А вторая мысль – что я хочу эту жизнь в воздухе для себя.

Прошло еще несколько лет, прежде чем я снова поднялся в небо. Когда мне исполнилось шестнадцать, я спросил отца, можно ли мне брать уроки пилотирования. Отец служил стоматологом-хирургом в ВМС США во время Второй мировой войны. Он очень уважал авиаторов и прекрасно видел мое увлечение полетами. Через одного своего друга он узнал имя пилота сельскохозяйственной авиации, Л. Т. Кука-младшего, у которого была взлетно-посадочная полоса на собственном поле неподалеку от нас.

До Второй мировой войны мистер Кук работал инструктором федеральной правительственной программы подготовки гражданских пилотов. В то время изоляционисты выступали против вступления США в войну в Европе. Но президент Рузвельт понимал, что Соединенные Штаты, вероятно, вмешаются в конфликт, и тогда им понадобятся тысячи квалифицированных пилотов. Начиная с 1939 года летчики-ветераны, такие как мистер Кук, были призваны обучать летному делу гражданских лиц, чтобы те были наготове, когда – и если – будет объявлена мобилизация. В то время программа вызвала множество споров, но, как показала история, все эти подготовленные летчики помогли союзникам выиграть войну. Мистер Кук и другие подобные ему летчики-инструкторы стали невоспетыми героями Америки.

Когда я познакомился с ним, это был деловитый, энергичный мужчина лет шестидесяти. Большую часть времени он занимался обработкой полей, но если встречал человека, обладающего нужными для полетов сообразительностью и темпераментом, мистер Кук брал такого в ученики.

Догадываюсь, что понравился ему. Я был довольно рослым, спокойным и вдумчивым подростком, к тому же вежливым, потому что родители учили меня быть почтительным со старшими. Я представлял собой классический тип интроверта, а мистер Кук не относился к числу тех, кто любит поболтать. Он видел мое серьезное отношение к полетам и нескрываемый энтузиазм, несмотря на скромное поведение. Он сказал, что будет брать с меня по шесть долларов за час за пользование самолетом. Это была «сумма брутто», поскольку в нее входили расходы на горючее. За свое время, потраченное на мою подготовку, он запросил еще по три доллара в час. Мои родители платили за самолет, так что за 30-минутный полет я был должен ему всего полтора доллара как инструктору. Я выплачивал свою долю из денег, которые зарабатывал в качестве церковного служки.

У меня хранятся летные книжки за десятки лет, описывающие тысячи полетов. Моя первая книжка начиналась записью, датированной 3 апреля 1967 года, когда мистер Кук впервые взял меня с собой в получасовой полет. Мы летали в двухместном тандемном Aeronca 7DC. Это была простая модель самолета с одним винтовым двигателем, выпущенная в конце 1940-х годов. Не было даже радио. Я получил доступ к управлению практически с первых же минут полета.

Я сидел впереди, а Кук сзади, где у него была собственная панель управления, и он, как говорят пилоты, «подстраховывал» меня. Это означало, что он постоянно держал руки над ручкой управления, чтобы мгновенно перехватить управление, если я ошибусь. Он следил за каждым моим движением и давал указания, стараясь перекричать шум мотора. Как делали в те далекие годы многие летчики, мистер Кук пользовался картонным мегафоном, чтобы направлять звук своего голоса прямо мне в ухо. Он открывал рот только тогда, когда это было необходимо, и похвала из его уст была редкостью. И все же в последующие недели я интуитивно почувствовал, что он считал меня толковым парнем с «правильными инстинктами». Кроме того, я каждый вечер занимался теорией полета дома, взяв курс подготовки по переписке, чтобы сдать письменный экзамен и получить лицензию частного пилота. Мистер Кук видел мою преданность делу.

Иногда я приезжал на урок, а его на месте не оказывалось. Тогда я отправлялся в город, потому что точно знал, где его найти: он пил кофе в местной закусочной «Дэйри Куин». Он допивал чашку, оставлял на столике чаевые, и мы ехали обратно на его поле.

За следующую пару месяцев он дал мне шестнадцать уроков, каждый из которых продолжался около получаса в воздухе. К 3 июня я налетал в общей сложности семь часов и двадцать пять минут. В тот день мы вместе поднялись в воздух, а спустя десять минут он похлопал меня по плечу.

- Хорошо, - сказал он. - Заходи на посадку и подруливай к ангару.

Я сделал то, что было мне велено, и когда мы оказались на месте, он спрыгнул на землю.

- Ладно, - сказал он. - Теперь трижды взлетишь и приземлишься - сам.

Он не пожелал мне удачи. Это было не в его правилах. Я не говорю, что он был грубым или бесчувственным человеком. Просто таким был его подход ко всему - прозаичным. Очевидно, он решил про себя: Парень готов. Пусть летит. Он рассчитывал, что я не рухну с неба.

В наши дни подросток не смог бы так скоро самостоятельно подняться в небо. Самолеты стали сложнее. Существуют всевозможные требования и вопросы страховки, о которых необходимо позаботиться, прежде чем ученик полетит сам. Усложнилась система управления воздушным движением. И, возможно, сами инструкторы тоже больше нервничают, осторожничают и стараются оградить своих учеников.

Но в тот день в сельской глубинке Техаса мне не пришлось иметь дело с диспетчерским контролем или сложными правилами. Были только я, самолет и мистер Кук, который наблюдал за мной с земли.

Поскольку ветер дул с севера, мне пришлось вырुлить на противоположный конец летной полосы, чтобы взлететь против ветра. Это направление не было для меня привычным, но я сориентировался и приготовился к взлету.

Полоса понижалась к югу, а к северу взбиралась в горку. И хотя мистер Кук совсем недавно выкосил на ней траву, она была далеко не такой гладкой, как асфальтированная ВПП (взлетно-посадочная полоса) или выровненная лужайка.

Впервые в жизни стоя в начале взлетной полосы, я проверил обороты двигателя и давление масла. Убедился, что рули направления и высоты и элероны работают нормально. Прошелся по всем предполетным пунктам чеклиста. И, сжав пальцы на ручке управления, сделал глубокий вдох, перевел рычаг управления двигателем в режим взлета и начал разбег. Мистер Кук предупредил, что теперь я оторвусь от земли быстрее, чем прежде. Почему? Потому что без него самолет стал легче.

Когда самолет такого типа разбегается по ВПП и готов к взлету, он просто поднимается в воздух. Но когда пилот-новичок готов к полету без сопровождения, кто-то должен сказать ему об этом. Этим «кем-то» стал для меня немногословный мистер Кук, который кивнул мне, стоя у полосы, когда я поднимался в воздух, и потом его фигура на поле подо мной становилась все меньше и меньше. И я был ему за это благодарен.

Поднявшись на высоту 800 футов (243,84 м) над землей, а затем облетая поле по кругу, я проникся радостным ощущением свободы. Чувствовал и определенную степень своего мастерства. Слушая, наблюдая, задавая вопросы и усердно занимаясь, я кое-чего достиг. И вот он я – один в воздухе.

Не думаю, что в тот момент улыбался своей удаче. Я был слишком занят и сосредоточен, чтобы позволить себе улыбнуться. И знал, что Кук наблюдает за мной из-под козырька своей бейсболки, запрокинув голову. Я желал прилично выглядеть в его глазах, сделать все правильно. Мне не хотелось, чтобы после моего приземления у него появился длинный список поводов для критики.

В полете я словно слышал его слова: Пользуйся рулем направления, чтобы управление было координированным. Хотя его самого не было на борту, его голос по-прежнему сопровождал меня.

Я был слишком занят, чтобы любоваться окрестностями. Самолет пролетал над небольшим прудом, по левому борту от меня находился городок Шерман. Но моей целью было не наслаждение окрестными красотами. Моя задача – сделать все достаточно хорошо, чтобы мистер Кук позволил мне повторить это снова.

Он дал мне задание проделать обычный прямоугольный маршрут («коробочку») вокруг взлетно-посадочной полосы, который занимал около трех минут полетного времени, чтобы я мог выполнить заход на посадку, касание полосы,

снова подняться в воздух, а затем развернуться и повторить действия еще раз. Я должен был проделать все это трижды, прежде чем зайти на окончательную посадку.

Весь мой первый опыт одиночного полета занял около девяти минут, но я понимал, что первый шаг – решающий. Не зря читал литературу: в 1903 году Орвилл Райт во время своего первого полета преодолел расстояние в 40 ярдов (около 36,5 м), поднялся на высоту 20 футов (6,1 м) над землей и продержался в воздухе всего 12 секунд.

Мистер Кук встретил меня на земле, и, когда я заглушил двигатель, сказал, что сделано все, о чем он просил. Не было никаких фраз типа «молодчина, парень», но я знал, что выдержал экзамен. Он сказал мне, что большую часть лета будет занят обработкой полей на своем втором самолете, так что я могу продолжать брать его «аэронку» и тренироваться самостоятельно. Мы договорились, что каждые несколько дней я буду приезжать, чтобы оттачивать свои навыки, в одиночку поднимаясь в небо, и это будет стоить мне шесть долларов в час.

Теперь, в мои пятьдесят восемь лет, у меня за плечами 19 700 часов летного времени. Но я отсчитываю свой профессиональный опыт от того самого дня. Он стал поворотным моментом. Хотя к тому времени я провел в небе меньше восьми часов, мистер Кук помог мне поверить в собственные силы. Он позволил мне понять, что я способен благополучно поднять самолет в воздух, а затем благополучно посадить его на землю. Тот первый одиночный полет послужил подтверждением: полеты станут для меня средством зарабатывать на жизнь – и самой жизнью.

В то время я не заикливался на этой мысли, но теперь понимаю, что мое вступление в мир пилотирования было традиционным. Именно так люди учились летать с зарождения авиации: старший пилот-ветеран учил новичка азам, взлетая с поросшей травой взлетно-посадочной полосы.

Я окидываю взглядом прошлое и осознаю, как мне повезло. Это было замечательное начало.

В моей средней школе никто не мечтал стать летчиком, так что я был одинок в своем увлечении. Да, у меня были друзья, но многие дети видели во мне эдакого

стеснительного, усердного, серьезного мальчика, который вечно не отрывал взгляда от руководств по летной эксплуатации и, когда меня ни спроси, уезжал на летное поле. Я был не особенно легок в общении. Куда уютнее находиться в кокпите.

В каком-то смысле я быстро повзрослел на той тexasской ВПП, узнав многое из того, что помогло мне увидеть как возможности, имеющиеся в жизни, так и ее огромные риски.

Однажды на пути к ангару мистера Кука я заметил разбитый Piper Tri-Pacer, белый с красной полосой, рухнувший в поле у северного конца ВПП. Мистер Кук поведал мне его историю. Один его друг заходил на посадку, приближаясь к посадочной полосе. Ему нужно было пересечь федеральную магистраль 82. Он слишком поздно осознал, что вдоль дороги тянулась высоковольтная линия электропередачи с проводами на высоте в 20 футов (6,1 м). Он задрал нос самолета, чтобы не зацепить провода, но в результате этого маневра потерял скорость и высоту. Самолет врезался носом в землю, пилот погиб мгновенно.

Никто еще не приехал, чтобы убрать разбитый самолет, и он по-прежнему лежал в конце ВПП. Я прошел пешком четверть мили, отделявшие его от ангара, и заглянул внутрь забрызганного кровью кокпита. В те дни самолеты были снабжены только поясными привязными ремнями, а не многоточечными плечевыми, и я сделал вывод, что пилот, должно быть, с огромной силой ударился головой о приборную панель. Я попытался представить себе ход событий – его старания не задеть линию электропередачи, потерю скорости, страшное крушение... Я заставил себя заглянуть в кокпит и рассмотреть его. Проще было бы отвести взгляд, но я не стал этого делать.

Это был серьезный отрезвляющий момент для 16-летнего юнца, и он произвел на меня огромное впечатление. Я осознал, что летать на самолете – значит не совершать ошибок. Нужно держать под контролем все. Нужно остерегаться проводов, птиц, деревьев, тумана, при этом следить за всем происходящим в кабине. Нужно быть бдительным и настороженным. Одинаково важно знать, что возможно, а что – нет. Один простой промах мог означать гибель.

Я обдумал все эти мысли, но та печальная сцена не вызвала замешательства. Я поклялся изучить все, что необходимо знать, чтобы свести риск к минимуму.

Я знал, что ни в коем случае не хочу стать трюкачом – это могло привести к гибели, но не отказывал себе в маленьком удовольствии. Я просил родителей и младшую сестру выйти из дома в назначенное время, а потом пролетал над ними и покачивал крыльями, здороваясь. Мы жили в настолько малолюдной местности, что здешние правила безопасности позволяли мне пролетать над домом на высоте всего 500 футов (152,4 м). Моего лица они, конечно, разглядеть не могли, зато видели, как я им машу.

К октябрю 1968 года, налетав больше 70 часов, я был готов попытаться сдать экзамен на получение лицензии частного пилота, для чего требовалось совершить «контрольный полет» с экзаменатором из FAA (Федеральное управление гражданской авиации США). Я прошел испытание, что позволило мне отныне летать с пассажиром.

Я решил, что почетное право стать моим первым пассажиром принадлежит матери, и моя летная книжка свидетельствует, что я взял ее в полет 29 октября 1968 года, на следующий день после получения сертификата. Рядом с датой этого полета я нарисовал маленькую звездочку – как знак особой важности момента. В 1960-е годы это было эквивалентом смайлика в электронной почте.

В тот день мама, казалось, совсем не нервничала, а лишь испытывала чувство гордости. Помогая ей устроиться на заднем сиденье и пристегивая ремни, я рассказывал о звуках, которые она услышит, о том, что мы увидим, и какие ощущения появятся у нее в животе. Полагаю, положительная сторона моей серьезности заключается в том, что я кажусь людям ответственным и знающим человеком. Я никогда не был нарушителем правил, и поэтому мама верила в меня. Она просто села, откинулась на спинку кресла, отдав свою жизнь в мои руки, не испытывая ни малейшего желания критиковать меня или донимать ненужными советами. Она позволила мне покатать ее по небу, а когда мы приземлились, обняла меня.

Возможность возить пассажиров открыла для меня новый мир, и я, покатав последовательно сестру, отца, бабушку и дедушку, смог набраться храбрости и пригласить в полет пассажирку, не состоящую со мной в родстве. Ее звали Кэрл, хорошенькая стройная девушка с каштановыми волосами, носившая очки. Мы вместе учились в школе Денисона и пели в нашем церковном хоре. Я был влюблен в нее, и мне нравилось думать, что она тоже не обделяет меня вниманием. Есть красивые девушки, которые знают об этом и могут позволить себе роскошь «выезжать» на своей красоте. В привлекательной Кэрл не было и

следа манерности, свойственной таким девушкам. Она не отличалась общительностью, однако держалась открыто и дружелюбно, что привлекало к ней людей.

Ни одна девушка не выражала особого интереса к моим занятиям пилотированием. До выхода на экраны фильма «Лучший стрелок» было еще далеко, а мне самому было далеко до Тома Круза. Кроме того, пилотирование воспринималось как абстрактное понятие. Никто не видел, как я летаю. Я не зарабатывал решающий тачдаун, и моя фотография не появлялась в местной газете. Все, что я делал, происходило не на виду, а высоко в небе. Если я упоминал о полетах в разговорах с девушками, это никогда не производило на них особого впечатления. Порой казалось, что эти темы для них скучны. Или, может быть, я не мог найти верных слов, чтобы передать все великолепие полета.

Как бы там ни было, я решил проверить, удастся ли мне заинтересовать Кэрл. Она была молчуньей – в этом отношении мы с ней похожи, – так что с ней нередко становилось трудно поддерживать разговор. Спросив ее, не хочет ли она полетать со мной, я ни на что не рассчитывал. Даже изъяви она такое желание, подозревал я, родители бы ей не позволили этого. Но она спросила разрешения, и они согласились отпустить ее в 45-минутный полет через Арканзас и реку Пото к городку Форт-Смит, штат Арканзас.

Это была для меня своеобразная попытка пригласить девушку на свидание, и я пришел в восторг от того, что оно состоится. Оглядываясь назад, понимаю, насколько поразительно, что ее мама и папа нам не отказали. В сущности, они позволили мальчишке, которому еще не исполнилось и семнадцати, повезти их несовершеннолетнюю дочь через границу штата. Да еще и в легкомоторном самолете!

И мы отправились в полет. Был ясный холодный день, стоял штиль при хорошей видимости. Местность просматривалась на многие мили во всех направлениях. Самолеты – создания шумные, так что во время полета разговаривать затруднительно. Я кричал ей: «Это Ред-Ривер там, внизу!» – а она вопила в ответ: «Что?!» – и мне приходилось повторять заново. Но я был счастлив, что она летит со мной.

Мы летели на самолете Cessna 150, который я взял в аренду на два часа. Это был миниатюрный самолет, в котором едва хватало места для двух человек, сидящих

бок о бок. Вся ширина кабины составляла около трех футов (90 см), и я своим правым бедром касался левого бедра Кэрл. Иначе сесть было просто невозможно.

Вообразите меня, семнадцатилетнего парня, рядом с красивой девушкой: на протяжении двух часов наши ноги прижаты друг к другу, наши руки то и дело соприкасаются. Я ощущал аромат ее духов; впрочем, может быть, это был шампунь. Время от времени она перегибалась через меня, чтобы бросить взгляд на виды, открывающиеся из моего окна, и тогда ее волосы задевали мою руку. Для меня это был новый опыт – осознание того, что полет может быть настолько чувственным переживанием.

Было ли мне трудно сосредоточиться на управлении? Нет. Полагаю, это просто еще один пример того, как пилот должен уметь разделять сферы внимания. Я полностью осознавал присутствие Кэрл, но при этом не терял ни сосредоточенности на своей задаче, ни чувства ответственности. Я хотел поухаживать за ней, но самой важной моей задачей было обеспечить ее безопасность.

Из наших отношений потом ничего особенного не вышло. Но тот полет – когда я сидел так близко от нее, выкрикивал названия ориентиров на земле Техаса, повел ее обедать в аэропорту Форт-Смита... в общем, это просто приятное, теплое воспоминание.

У пилота могут быть за плечами тысячи взлетов и посадок, и большинство из них ничем не примечательны. Однако некоторые из них он не забудет никогда.

В последний раз я побывал на взлетной полосе Л. Т. Кука в конце 1970-х годов. В начале 1980-х годов я потерял с ним связь, а позднее узнал, что у него обнаружили рак и удалили несколько опухолей на шее и челюсти. Кое-кто высказал предположение, что его недуг был результатом воздействия химикатов для обработки полей, которые он распылял изо дня в день. Он умер в 2001 году.

После экстренной посадки рейса 1549 компании US Airways на реку Гудзон я получил тысячи электронных и обычных писем с выражениями благодарности за то, что сделали я и мой экипаж для спасения всех 155 пассажиров,

находившихся на борту. В одной пачке таких писем я с волнением обнаружил записку от вдовы мистера Кука, от которой много лет не получал весточек. Ее слова воодушевили меня: «Эл-Ти ничуть не удивился бы, – писала она, – но наверняка был бы доволен и горд».

Во многих отношениях все мои наставники, герои и любимые люди – те, кто учил меня, подбадривал и видел во мне потенциал, – были рядом со мной в кабине рейса 1549. Мы лишились обоих двигателей. Это была крайне тяжелая ситуация, но в меня было вложено немало знаний, и все они исправно мне послужили. Уроки, преподанные мистером Куком, были частью того, чем я руководствовался во время этого пятиминутного полета. Он был опытным пилотом, мастером ручного управления – и тот мой день над Нью-Йорком определенно был днем, когда ручное управление решало исход.

С тех пор я немало размышлял обо всех тех замечательных людях, которые много значили для меня; о сотнях книг по пилотированию, которые проштудировал; о трагедиях, которым не раз был свидетелем в свою бытность военного летчика; о приключениях и неудачах в своей карьере пилота, о любви к полету и о давних воспоминаниях.

Я пришел к пониманию того, что мой путь к реке Гудзон начался вовсе не в аэропорту Ла-Гуардия. Он начался несколькими десятилетиями раньше – в доме моего детства, на травяном летном поле мистера Кука, в небе над Северным Техасом, в калифорнийском доме, где я живу со своей женой Лорри и нашими двумя дочерьми, и в кабинах всех реактивных самолетов, на которых довелось летать к горизонту.

Рейс 1549 не просто один пятиминутный полет. Вся моя жизнь благополучно привела меня к этой реке.

II. Жизнь пилота

Мне повезло открыть в себе любовь к полету в раннем возрасте и потом удовлетворять эту страсть день за днем. Повезло, что кое-что давалось мне само собой: к примеру, у меня было достаточно хорошее зрение, чтобы стать пилотом истребителя. И еще повезло, когда я ушел из ВВС, найти работу пилота

гражданской авиации в то время, когда таких рабочих мест было не слишком много.

Я по-прежнему чувствую себя счастливым спустя годы, поскольку мне представилась возможность следовать своей любви. В индустрии гражданской авиации имеются свои проблемы, и многие из них могут быть довольно неприятными и утомительными, но я по-прежнему нахожу смысл и удовлетворение в полетах.

Когда управляешь самолетом, скользя над поверхностью земли, не обремененной земным притяжением, тебя охватывает ощущение свободы. В такой момент словно поднимаешься над обыденными мелочами жизни. Уже на высоте в пару тысяч футов открывается более широкая перспектива. Проблемы, которые давят тебя своей огромностью там, внизу, с высоты кажутся не такими значительными, а к тому времени, как поднимешься на высоту 35 тысяч футов (10 668 м), становятся и того меньше.

Мне нравится, что полет – это интеллектуальное испытание, и на протяжении всего пути необходимо заниматься мысленными расчетами. Если изменить угол тангажа[4 - Тангаж (фр. tangage – килевая качка) – угол между продольной осью летательного аппарата и горизонтальной плоскостью.] всего на один градус, выполняя полет с обычной скоростью гражданского авиалайнера в 7 морских миль (12,96 км) в минуту, то этого достаточно, чтобы увеличить или уменьшить скорость снижения или подъема на 700 футов (213,36 м) в минуту. Я наслаждаюсь всеми этими вычислениями, одновременно продолжая оценивать метеорологические условия и поддерживая координацию с экипажем – бортпроводниками, вторыми пилотами, бригадами техобслуживания, – досконально зная, что может и чего не может делать самолет. Даже когда управление берет на себя автоматика, пилоты должны страховать компьютерные системы собственными мысленными вычислениями. Подобного рода задачи доставляют мне удовольствие.

Мне также нравится делиться с людьми своей любовью к полету. Меня огорчает, что сегодня многие дети не испытывают особого восхищения перед авиацией. Я не раз наблюдал, как детишки проходят мимо кабины пилотов, не обращая на нее никакого внимания: они слишком поглощены своими видеоиграми или аудиоплеерами.

Когда же встречаются дети с живым интересом, которые стараются заглянуть внутрь моего «рабочего кабинета» в передней части салона, их энтузиазм поистине заразителен. Так приятно видеть их восторг к тому, что глубоко небезразлично мне самому! Если мы со вторым пилотом во время посадки пассажиров не особенно заняты, то с радостью приглашаем любознательных малышей посидеть в наших креслах в кабине, задать вопросы, позволяем их родителям сфотографировать своих отпрысков в капитанской фуражке.

Работа пилота имеет осязаемый конечный результат, полезный для общества. Приятно доставить полный самолет – это 183 пассажира – туда, куда им нужно или просто хочется попасть. Моя работа заключается в том, чтобы воссоединять людей с их родственниками и друзьями, привезти их в долгожданный отпуск, или на похороны любимых, или на собеседования по поводу работы. К концу дня, после трех-четырех выполненных рейсов, я успеваю благополучно доставить четыре-пять сотен людей к месту назначения – и чувствую, что чего-то достиг. У каждого из них есть собственная история, свои мотивы, потребности – и оказанная им помощь вызывает в душе чувство удовлетворенности.

Это одна из тех вещей, которая готовит меня к работе и которую я жду с нетерпением.

Я не поцеловал на прощание жену.

Понедельник, половина шестого утра, и я уезжал из дома на четверо суток. По расписанию я должен был пилотировать семь рейсов компании US Airways, последний из которых был запланирован на четверг, 15 января: рейс 1549 из Нью-Йорка в Шарлотт.

Я не поцеловал ее потому, что за эти годы привык, что Лорри спит чутко, и хотя мне нравилось тихонько целовать ее перед каждым отъездом и шептать «я люблю тебя», сделать это в пять тридцать утра было бы нечестно по отношению к ней. Я-то уеду, а она останется лежать в кровати с открытыми глазами, размышляя обо всех делах, которые ей и нашим двум дочерям нужно переделать в предстоящие дни, – и все это без меня и моей помощи.

Несмотря на мою любовь к полетам, постоянные отъезды, без которых немислима жизнь пилота, тяжело сказывались на нас. Отсутствуя дома

примерно по 18 дней в месяц, я упустил добрую половину жизни своих детей.

Мои отъезды – вовсе не показатель того, что моя любовь к полетам перевешивает любовь к жене и детям. На самом деле мы с Лорри поговаривали в последние годы о том, что мне стоило бы заняться чем-то помимо коммерческой авиации, найти для себя занятие, которое позволит мне быть ближе к дому. Несмотря на то что способность человека найти себя заново небеспредельна, я был уверен, что смогу отыскать иной способ удовлетворять финансовые потребности своей семьи, который не будет уступать должности капитана воздушного судна[5 - В англоязычных странах командир воздушного судна по аналогии с морским делом называется капитаном (англ. captain), второй пилот (по российской терминологии) называется первым помощником (англ. first officer). Далее в тексте первый помощник будет называться вторым пилотом; командиру ВС оставлено оригинальное название должности – капитан.]. Но мне хотелось, чтобы это была достойная замена и пригодились преимущества моего жизненного опыта. В то же время моя преданность профессии по-прежнему остается сильной. И Лорри меня знает. Она знает, что? значат для меня полеты. Мы нашли свои способы справляться с этим.

Так что в тот понедельник, как и во многие другие понедельники, я уехал из дома. Лорри и наши дочери, 16-летняя Кейт и 14-летняя Келли, крепко спали, когда я выехал из гаража нашего дома в Дэнвилле, штат Калифорния, и направился в международный аэропорт Сан-Франциско.

Когда взошло солнце, я уже находился в тридцати пяти милях (56 км) от нашего дома, пересекая залив Сан-Франциско по мосту Сан-Матео. Мне нужно было успеть на рейс в 7:30 утра, вылетающий в Шарлотт, – в качестве пассажира.

У всех экипажей воздушных судов есть собственная база – так называемый домашний аэропорт, и мой расположен в Шарлотте, штат Северная Каролина. Прежде, с начала 1980-х годов, я базировался в Сан-Франциско, когда работал в компании Pacific Southwest Airlines. В 1988 году произошло слияние PSA и USAir, и я стал пилотом USAir. В 1995 году, когда USAir закрыла свою базу в Сан-Франциско, моей базой стал вначале Питтсбург, а затем Шарлотт. Мы с Лорри хотели остаться жить в Калифорнии, поэтому, как и остальные сотрудники, базирующиеся вдали от дома, я принял решение регулярно летать на работу через всю страну. Мы сами выбрали такую жизнь, и я благодарен, что моя авиакомпания позволяет это делать. И все же это довольно утомительно.

Мне не нужно оплачивать билеты на свои рейсы до места работы, но приходится занимать место в очереди на посадку. Если в салоне нет свободного кресла, я обычно путешествую на откидном сиденье в кабине пилотов. Это мой козырь в рукаве на крайний случай. Однако в основном я предпочитаю сидеть в хвосте самолета, не мешая пилотам делать свою работу. Там я могу почитать книгу или прикрыть глаза и попытаться подремать.

Поскольку я одет в форму, пассажиры порой задают мне вопросы о рейсе, полете, турбулентности или о том, как лучше втиснуть их переполненные сумки на верхнюю багажную полку. Но столь же часто никто не обращает на меня особого внимания.

Так все было и в тот день во время рейса в Шарлотт. Я сидел в самолете, занимая среднее кресло в ряду, такой же безмянный, как и всегда, не представляя, что к концу недели все изменится. Это были последние дни моей прежней привычной жизни в качестве пилота.

Я – приверженец распорядка, и в моей жизни присутствует пунктуальность, которая порой заставляет Лорри раздраженно закатывать глаза. Она говорит, что я слишком склонен к контролю и режиму, и хотя она полагает, что эти склонности – часть комплекса качеств, которые делают меня хорошим пилотом, они же временами превращают меня в человека, с которым нелегко уживаться. Лорри знакома с другими женами летчиков, которые описывают своих мужей точно так же. Как и я, они возвращаются домой после долгих дней отсутствия и пытаются диктовать свою волю, раздражая любимых людей попытками по-своему переставить посуду в посудомоечной машине, найти более эффективный способ хранения вещей. Полагаю, это летчицкая культура – вся система нашей подготовки – делает нас такими организованными. Или, как подозревает Лорри, к этой профессии тяготеют личности определенного типа.

В любом случае, полагаю, я виновен по всем пунктам. Но, возможно, именно мой скрупулезный подход ко всем вещам во многом помогает мне.

Я собрал свою сумку к той четырехдневной поездке так же, как собираюсь перед любым четырехдневным отсутствием. Я никогда не беру с собой больше вещей, чем строго необходимо. Еду прямо в капитанской форме – пиджак и брюки, – а в свою «ручную кладь», небольшой чемодан на колесиках, кладу три чистые

рубашки, три пары белья, три пары носков, бритвенные принадлежности, кроссовки, зонт, плеер, ноутбук, чтобы просматривать почту, и четыре книги для чтения. У меня также был при себе справочник SkyGuide компании American Express, в котором опубликовано полное полетное расписание всех авиалиний Северной Америки. В нагрудном кармане у меня лежало полетное задание US Airways с полным рабочим планом на эти четыре дня. Поскольку в ходе перелетов мне предстояло побывать в Питтсбурге и Нью-Йорке, где ожидалась холодная погода и был возможен снег, я также взял с собой длинное зимнее пальто, перчатки и вязаную шапку.

Я люблю слушать музыку в наушниках, когда попадаю на целый вечер в какой-нибудь большой город. Непременно стараюсь выйти из отеля погулять «с музыкой в ушах». В последнее время я пристрастился к песням Натали Мерчант, группам Green Day, Killers и Evanescence. Я также поймал себя на том, что снова и снова слушаю Фрица Крейсlera, легендарного австрийского скрипача и композитора. Это он сочинил и записал знаменитые Liebesleid («Муки любви») и Liebesfreud («Радость любви») – вдохновляющий саундтрек для прогулки или пробежки по городу, когда ты погружен в собственные мысли.

В последние годы, находясь в пути, я стал чаще размышлять о своем будущем. Сейчас мне пятьдесят восемь лет, и предстоит обязательный выход на пенсию, когда достигну 65-летнего возраста. Чем тогда займусь? После 11 сентября 2001 года индустрия воздушных перевозок переживает не лучшие времена, и из-за сокращений бюджетного финансирования я лишился сорока процентов заработка. Тем временем пенсия от US Airways, на которую, как мне казалось, я мог рассчитывать, была отменена в 2004 году, а поддерживаемый правительством план возмещения – весьма жалкая ее замена. В результате я лишился более чем двух третей своей пенсии. Моя история – отнюдь не редкость в индустрии гражданской авиации.

Пытаясь найти дополнительный источник денег, я на протяжении нескольких лет покупал недвижимость – с неоднозначными результатами. Мне принадлежит дом в Северной Калифорнии, в котором прежде располагался автосалон, филиал Jiffy Lube. Однако эта компания не возобновила договор аренды, а нового арендатора я найти не смог. Так что, сидя в самолете, летевшем в Шарлотт, я мысленно прокручивал все эти детали.

Около года назад я также открыл собственный бизнес, консультационную компанию под названием «Методы безопасности и надежности». Это показалось

мне правильным ходом, поскольку моя летная карьера близится к закату. Задолго до посадки на Гудзон я с энтузиазмом участвовал в деятельности по обеспечению безопасности полетов, начиная с дней моей службы пилотом истребителя в ВВС. Так что я взял с собой в эту четырехдневную поездку три книги, связанные с вопросами, которыми хотел заняться как консультант.

Самолет, которым я вылетел из Сан-Франциско в 7:30 по тихоокеанскому времени, совершил посадку в Шарлотте в 3:15 дня по [североамериканскому] восточному времени. Я взял себе поесть в аэропорту Шарлотта, а потом двинулся к выходу, собираясь в свой первый пилотируемый рейс из этого четырехдневного рабочего плана. Мне предстояло лететь обратно в Сан-Франциско, пилотируя аэробус Airbus A321, вмещающий около 180 пассажиров.

Дойдя до телетрапа (в обиходе его еще называют рукавом), я улыбнулся пассажирам и поздоровался с тремя бортпроводниками – Шейлой Дейл, Донной Дент и Дорин Уэлш. С Шейлой и Донной я уже работал прежде. Кажется, мне случалось лететь одним рейсом и с Дорин – пару лет назад, когда мы оба базировались в Питтсбурге. Поскольку US Airways несколько лет не набирала новых бортпроводников, все наши экипажи состоят из ветеранов. Дорин, которой ныне пятьдесят восемь лет, поступила на работу в компанию в 1970 году, когда та называлась Allegheny Airlines. Это означает тридцать восемь лет стажа. И 57-летняя Шейла, и Донна, которой был тогда пятьдесят один год, имеют за плечами более двадцати шести лет опыта работы в гражданской авиации.

У гейта[6 - Гейт (англ. gate) – выход на посадку из пассажирского терминала аэропорта.] я пожал руку Джеффу Скайлсу, второму пилоту, которому предстояло лететь со мной. Мы с ним никогда прежде не встречались, так что пришлось знакомиться на месте. Вместе с Шейлой, Донной и Дорин мы должны были составить экипаж на следующие четыре дня.

Несмотря на долгие годы работы пилотом, для меня обычное дело – лететь со вторым пилотом или бортпроводниками, с которыми прежде не был знаком. Даже после серьезного сокращения кадров в US Airways по-прежнему числится около 5000 пилотов и 6600 бортпроводников. Невозможно лично знать каждого.

В нашей авиакомпании существует стандарт, согласно которому экипаж устраивает короткий брифинг перед началом маршрута. Важно, чтобы сотрудники как можно скорее ощутили себя частью команды, чтобы они

работали в первом полете почти так же слаженно, как и после нескольких совместных рейсов. Так что перед тем, как пассажирам объявили посадку, мы – Джефф, Шейла, Донна, Дорин и я – встали в проходе между рядами пустого салона первого класса, и я сказал им пару слов.

От меня как капитана зависит, какой тон будет задан работе. Мне нужно быть доступным. Я попросил бортпроводников быть моими глазами и ушами в предстоящие дни, сообщать мне обо всем важном, что я не способен увидеть из кабины. Попросил давать мне знать обо всем, что им понадобится для выполнения своей работы – обслуживания пассажиров, уборки, чего угодно, – и пообещал оказать им помощь. Мне хотелось, чтобы они почувствовали мою заботу о них:

– Я не в силах вернуть обратно ваши пенсионные планы, но могу сделать кое-что для того, чтобы улучшить качество вашей жизни. И вот одно из таких действий: каждый день по прибытии к месту назначения последнего за эти сутки рейса я позвоню в отель и позабочусь о том, чтобы за нами прислали микроавтобус и нам не пришлось ждать лишние двадцать минут.

Сорокадевятилетний Джефф так и лучился дружелюбием с того момента, как мы с ним поздоровались, и в последующие дни я узнал его немного лучше. Как и я, он заработал свою лицензию частного пилота в шестнадцать лет. Он вырос в семье авиаторов, и оба его родителя тоже были пилотами. Джефф проработал в компании US Airways двадцать три года, налетал 20 000 часов и дослужился до звания капитана. Но из-за сокращения количества рейсов и авиапарка и влияния последствий сокращений на продвижение пилотов по службе Джефф теперь летал как второй пилот. У меня за плечами двадцать девять лет полетов, так что ныне я вхожу в число самых опытных пилотов в своей компании.

Джефф восемь лет летал на Boeing 737 и на момент нашего знакомства только-только окончил курсы переподготовки для полетов на Airbus. Эти семь рейсов в течение четырех дней вместе со мной должны были стать для него первой практикой на Airbus без инструктора. Как выразился Джефф, «это мой первый выезд без страховочных колесиков».

Знакомясь с другими пилотами, я стараюсь не навешивать ярлыки. Полагаю, что познакомлюсь с ними и их стилем полета уже в кабине. Не вижу необходимости спешить с суждениями. И все же у меня сложилось хорошее первое впечатление о Джеффе.

С первых совместных минут в кабине того рейса в Сан-Франциско я нашел его пилотом добросовестным и весьма осведомленным по всем вопросам, связанным с Airbus. Если бы он не сказал мне, что это его первый маршрут после переподготовки, я бы даже не догадался об этом.

С того момента, как пилоты начинают буксировать самолет от гейта и пока он не наберет высоту выше 10 000 футов (3048 м), находящемуся в кабине экипажу не разрешается разговаривать друг с другом ни о чем ином, кроме деталей полета. Но после того, как мы взяли курс на Сан-Франциско, у нас с Джеффом появилось время, чтобы познакомиться ближе. Он рассказал мне, что у него трое детей – семнадцати, пятнадцати и двенадцати лет, – и мы некоторое время поговорили о наших семьях.

Где-то над заснеженными Скалистыми горами я задумался о восторге, который часто охватывает меня, когда нахожусь в воздухе, просто впитывая в себя великолепие земли, раскинувшейся внизу, красоту звезд и планет вокруг, – и испытываю благодарность за все это. Мы словно плыли по незримому воздушному океану, испещренному звездами.

Мне очень нравится стихотворение Джона Мейсфилда «Морская лихорадка», в котором есть такая строка: «Мне нужен только высокий корабль и в небе одна звезда». Я часто думаю об этой строке, наблюдая планету Венера в юго-западном секторе неба, когда в определенное время года направляюсь к Западному побережью. Я знаю, что все будет в порядке, даже если не удастся получить доступ к глобальной навигационной системе или воспользоваться компасом в кабине. Я могу просто удерживать Венеру в левом переднем углу ветрового стекла, и мы доберемся до Калифорнии.

Я упомянул в разговоре с Джеффом, как сожалею, что мои дочери не могут отправиться со мной в полет в кабине гражданского самолета, чтобы увидеть подобные картины так, как видит их пилот. В давно минувшую эпоху авиации такое было еще возможно. Но после 11 сентября, разумеется, ограничения на доступ в кабину ужесточились. Мои девочки никогда не увидят небеса моими глазами.

Мы также поговорили о своем дополнительном приработке. Как и многие пилоты, Джефф считал необходимым упрочить свой доход. Он живет в Мэдисоне, штат Висконсин, и имеет собственный бизнес, выступая в роли

генерального подрядчика по строительству новых домов.

Джефф сказал, что нашел меня в Google перед нашим маршрутом, потому что искал мой электронный адрес: хотел поделиться со мной кое-какой информацией по расписанию. Разумеется, до посадки на Гудзон обо мне в Интернете было не так уж много сведений. Так что первой ссылкой, на которую он наткнулся в Сети, был веб-сайт моего консультационного бизнеса.

– Я прочел все о твоей компании, – сказал он мне и ухмыльнулся. – Старина, я-то думал, что умею зубы заговаривать, но ты меня сделал!

Меня заинтриговало то, что Джефф искал меня в Интернете – не припомню полета ни с одним другим пилотом, который бы это сделал, – и, кроме того, меня позабавила его откровенность.

– Я считаю себя мастером очки втирать, – продолжал он, – и должен сказать, ты обставил все так, будто твоя компания – это большое дело. Но потом я почитал внимательнее, и до меня дошло, что она – это только ты. Ты и есть твоя компания. И правильно! Я восхищаюсь людьми, которые способны взять желудь и, сдоблив хорошей порцией баек, вырастить из него дуб.

Я знаю, что мой бизнес – не империя из числа входящих в список Fortune 500, но оспорил бы его характеристику. Я действительно глубоко равнодушен к вопросам безопасности и думаю, что индустрия гражданской авиации может многому научить мир. Я горжусь своей работой, так Джеффу и сказал. И все же мне понравилась его манера резать правду-матку. Мы от души посмеялись над моим новорожденным консультационным бизнесом по пути в Сан-Франциско.

Джефф вел самолет значительную часть маршрута, и меня впечатлила та легкость, с которой он со всем управлялся. Мы, конечно, оба понимали, что, поскольку у него на счету менее ста часов полетов на Airbus, есть определенные ограничения, которым мы должны следовать. Он не имел права приземляться или взлетать там, где взлетно-посадочные полосы могли быть загрязнены снегом или льдом. Под запретом для него были и некоторые аэропорты – из-за гористой местности, сложности процедур взлета или посадки. Сан-Франциско был одним из таких аэропортов, так что сажать там самолет предстояло мне.

Когда в 20:35 мы, наконец, коснулись полосы, я вернулся туда, откуда стартовал в половине восьмого того же утра. Радовало то, что ни один рейс в тот день не был задержан; мы освободились довольно рано. Мне хватало времени добраться до своей машины на парковке аэропорта и проделать 50-минутный путь на северо-восток, в Дэнвилл, чтобы побыть вечером с Лорри и детьми.

Это был настоящий подарок судьбы. Вместо того чтобы провести в одиночестве, как обычно, все четыре дня, я смог попасть домой.

Когда вечером понедельника я добрался до дома, было без четверти десять, и девочки собирались ложиться спать. Мне удалось побыть с ними не так много времени. Зато на следующее утро я смог развезти их обеих по школам.

Келли, которая теперь училась в восьмом классе, должна была быть на уроках к восьми. Я поцеловал ее на прощание и сказал, что мы увидимся в конце недели.

Пора было везти в школу Кейт. На самом деле это она везла меня, сидя за рулем. У нее тогда еще были ученические права, и она стремилась поднабраться опыта при любой возможности, пусть даже это и не был официальный урок. Так что она села за руль, а я – на переднее пассажирское сиденье, как некий гибрид второго пилота и «пилота-инструктора». Так называют пилота, исполняющего обязанности наставника, который сопровождает другого пилота для оценки его (или ее) профессиональных навыков.

Конец ознакомительного фрагмента.

notes

Сноски

1

Кокпит (англ. cockpit) – кабина пилота. – Здесь и далее примеч. пер.

2

Чеклист (англ. checklist) – так в обиходе называют «Карту обязательных проверок», бортовой документ, в котором прописан перечень обязательных к выполнению операций для всех членов экипажа на различных этапах полета.

3

Соответствует званию подполковника в советской/российской армии.

4

Тангаж (фр. tangage – килевая качка) – угол между продольной осью летательного аппарата и горизонтальной плоскостью.

5

В англоязычных странах командир воздушного судна по аналогии с морским делом называется капитаном (англ. captain), второй пилот (по российской терминологии) называется первым помощником (англ. first officer). Далее в тексте первый помощник будет называться вторым пилотом; командиру ВС оставлено оригинальное название должности – капитан.

Гейт (англ. gate) – выход на посадку из пассажирского терминала аэропорта.

Купить: <https://tellnovel.me/dzheffri-zaslou/chudo-na-gudzone-kupit>

надано

Прочитайте цю книгу цілком, купивши повну легальну версію: [Купити](#)