

SULLY
O HERÓI DO RIO HUDSON

Sully

O HERÓI DO RIO HUDSON
CHESLEY “SULLY” SULLENBERGER
COM JEFFREY ZASLOW

Tradução de Alexandre Raposo e Alexandre Martins



Copyright © 2009 by Chesley B. Sullenberger III
Publicado mediante acordo com HarperCollins Publishers.
Copyright da tradução © Editora Intrínseca LTDA., 2016

TÍTULO ORIGINAL

Highest Duty: My Search for What Really Matters

CONSULTORIA TÉCNICA

Adriana Ceschin Rieche

REVISÃO

Gabriel Pereira

Rodrigo Rosa

DIAGRAMAÇÃO

Ilustrarte Design e Produção Editorial

CIP-BRASIL. CATALOGAÇÃO NA PUBLICAÇÃO.

SINDICATO NACIONAL DOS EDITORES DE LIVROS, RJ

S947s

Sullenberger, Chesley, 1951-

Sully : o herói do Rio Hudson / Chesley Sullenberger, Jeffrey Zaslow ;

tradução Alexandre Raposo , Alexandre Martins. - 1. ed. - Rio de Janeiro : Intrínseca, 2016.
256 p. ; 23 cm.

Tradução de: Highest duty: my search for what really matters

Apêndice

ISBN 978-85-510-0074-8

1. Sullenberger, Chesley, 1951-. 2. Homens - Estados Unidos - Biografia. I. Zaslow, Jeffrey. II. Título.

16-36153

CDD: 923

CDU: 929:355.76

[2016]

Todos os direitos desta edição reservados à

Editora Intrínseca Ltda.

Rua Marquês de São Vicente, 99, 3º andar

22451-041 Gávea

Rio de Janeiro - RJ

Tel./Fax: (21) 3206-7400

www.intrinseca.com.br

*Sully é dedicado à minha mulher,
Lorrie, e às minhas filhas Kate e Kelly.
Vocês são as três pessoas mais importantes da minha vida,
e eu as amo mais do que consigo expressar em palavras.*

*Este livro também é dedicado aos
passageiros e à tripulação
do voo 1549 e aos seus familiares.
Estaremos unidos para sempre
por conta dos acontecimentos em 15 de janeiro de 2009,
em nossos corações e mentes.*

SUMÁRIO

1. Um voo inesquecível	9
2. Vida de piloto	21
3. Aqueles que vieram antes de mim	36
4. Meça duas vezes, corte uma	45
5. O presente das meninas	57
6. Rápido, asseada, mediana	72
7. Otimista de longo prazo, realista de curto prazo	85
8. Aqui é o comandante	103
9. Aparecendo para a vida	117
10. Tudo é possível	130
11. Administrando a situação	140
12. A vista do alto	149
13. Repentino, completo, simétrico	158

14. Gravidade	169
15. Cento e cinquenta e cinco	182
16. Histórias ouvidas, vidas tocadas	196
17. Viagem agitada	206
18. Em casa	217
19. A pergunta	228
Agradecimentos	237
Apêndice A: Trajetória de voo do voo 1549, 15 de janeiro de 2009	241
Apêndice B: Excerto de transcrição do gravador de voz da cabine pelo Conselho Nacional de Segurança nos Transportes	243

Um voo inesquecível

O voo durou apenas alguns minutos, mas muitos detalhes estão ricos e vívidos para mim.

O vento vinha do norte, não do sul, o que era incomum naquela época do ano. E minhas rodas emitiram um ronco diferente quando rolaram pela pista de pouso na região rural do Texas. Lembro-me do cheiro de óleo quente do motor e de como aquilo penetrou na cabine enquanto eu me preparava para decolar. Dava para sentir também o cheiro de grama recém-cortada.

Tenho uma clara lembrança de como meu corpo se sentiu — aquele apurado sentido de alerta — enquanto eu taxiava até o fim da pista, revisava o meu *checklist* e me preparava para decolar. E me recordo do momento em que o avião se ergueu no ar e de quando tive de voltar à pista apenas três minutos depois, extremamente concentrado na minha tarefa.

Todas essas lembranças ainda estão comigo.

Um piloto pode decolar e pousar milhares de vezes na vida, e a maioria delas se assemelha a borrões de velocidade. Mas quase sempre há um voo em particular que desafia, ensina ou transforma um piloto, e cada momento sensorial dessa experiência permanece para sempre em sua mente.

Tive alguns voos inesquecíveis em minha vida, e estes continuam vívidos na minha memória, evocando uma série de emoções e motivos de reflexão. Um deles me levou ao rio Hudson, em Nova York, em um dia frio de janeiro de 2009. Mas antes disso talvez o mais vívido tenha sido o que acabei de descrever: meu primeiro voo solo em um sábado à tarde em uma pista de pouso gramada em Sherman, no Texas. Foi em 3 de junho de 1967, e eu tinha dezesseis anos.

Eu me atenho a este e a um punhado de outros voos quando reflito sobre todas as forças que me formaram como garoto, como homem e como um piloto. Tanto no ar quanto no solo, fui moldado por muitas lições e experiências poderosas — e por muitas pessoas. Sou grato a todas elas. É como se esses momentos de minha vida estivessem depositados em um banco até eu precisar deles. Enquanto eu trabalhava para pousar o voo 1549 com segurança no rio Hudson, quase inconscientemente, baseei-me nessas experiências.

Quando eu tinha quatro anos, passei alguns meses desejando ser policial e, depois, bombeiro. Contudo, com cinco, sabia exatamente o que queria fazer da vida — ou seja, voar.

Nunca vacilei desde que essa possibilidade entrou na minha cabeça. Ou, mais precisamente, passou por cima dela, sob a forma de jatos de caça que cruzavam o céu sobre a casa da minha infância nos arredores de Denison, no Texas.

Morávamos perto de um lago em um terreno esparso a uns quinze quilômetros ao norte da Base Aérea de Perrin. Por ser uma área rural, os jatos voavam muito baixo, a uns três mil pés, e sempre dava para ouvi-los chegando. Meu pai me emprestava os binóculos e eu adorava olhar ao longe, para o horizonte, imaginando o que existiria ali. Aquilo alimentava a minha vontade de viajar. E, no caso dos jatos, o que havia ali era ainda mais emocionante porque eles se aproximavam cada vez mais e em altíssima velocidade.

Estávamos na década de 1950, e aquelas máquinas eram muito mais barulhentas do que os caças atuais. Ainda assim, nunca encontrei alguém no norte do Texas que se importasse com o barulho. Tínhamos vencido a Segunda Guerra Mundial não havia muito, e a Força Aérea era uma fonte de orgulho. Somente algumas décadas mais tarde, quando os moradores próximos às bases aéreas começaram a reclamar do barulho, os pilotos sentiram a necessidade de responder às reclamações. Eles ostentavam adesivos em seus para-choques que diziam O BARULHO DOS JATOS É O SOM DA LIBERDADE.

Tudo que dizia respeito aos aviões era fascinante: os sons diferentes que faziam, sua forma, a física que lhes permitia atravessar o céu como foguetes e, acima de tudo, os homens que os controlavam com evidente maestria.

Construí o meu primeiro modelo de avião quando tinha seis anos. Era uma réplica do *Spirit of St. Louis*, de Charles Lindbergh. Li muito sobre “Lucky Lindy” e entendi que seu voo sobre o Atlântico não fora um golpe de sorte. Ele o planejou. Ele se preparou. Ele persistiu. Era isso que o tornava heroico para mim.

Em 1962, quando eu tinha onze anos, já lia todos os livros e revistas sobre aviação que conseguia encontrar. Esse também foi o ano em que fiz minha primeira viagem de avião. Minha mãe, que era professora de primeiro grau, me convidou para acompanhá-la a uma convenção estadual da Associação de Pais e Professores em Austin, e aquela também foi a primeira viagem de avião dela.

O aeroporto, o Dallas Love Field, ficava a 120 quilômetros ao sul de nossa casa, e, quando chegamos lá, parecia um lugar mágico repleto de pessoas extraordinárias. Pilotos. Aeromoças. Passageiros bem-vestidos com algum destino.

No terminal, parei diante da estátua recém-instalada de um patrulheiro do Texas. Na placa lia-se UM MOTIM, UM PATRULHEIRO, e contava a história apócrifa de uma perturbação em uma pequena cidade durante a década de 1890. Um xerife local convocara um grupo de patrulheiros para conter a violência, e, quando apenas um se apresentou, as pessoas na cidade ficaram desapontadas. Elas haviam pedido ajuda e agora se perguntavam se esta lhes fora negada. “Quantos motins vocês têm por aqui?”, teria perguntado o patrulheiro. “Se tiverem apenas um, tudo do que precisam é de um patrulheiro. Eu cuidarei disso.”

Também vi outro herói naquele dia no aeroporto. Eu ficara encantado com as primeiras missões espaciais do Projeto Mercury, por isso me empolguei ao ver um homem baixo e magro caminhando pelo terminal. Ele vestia terno, gravata, chapéu, e seu rosto era completamente familiar para mim. Eu o reconheci da televisão como o tenente-coronel John “Shorty” Powers, a voz do Controle da Missão. Mas não consegui me aproximar. Um sujeito que tinha todos aqueles astronautas com quem conversar não precisava de um garoto de onze anos puxando a barra de seu terno.

Era um dia nublado, um pouco chuvoso, e caminhamos pela pista asfaltada para subirmos uma escada até nosso avião da Braniff Airways, um Convair

440. Minha mãe usava luvas brancas e um chapéu. Eu vestia um casaco esporte e calça comprida. Era assim que as pessoas viajavam naquela época, trajando sua melhor roupa de domingo.

Nossos lugares ficavam no lado direito da aeronave. Minha mãe teria gostado de ficar na janela, mas ela me conhecia. “Você fica com o assento da janela”, disse ela, e até mesmo antes do avião se mover um centímetro, meu rosto já estava colado ao vidro, observando tudo.

Quando o avião acelerou pela pista e começou a subir, fiquei com os olhos arregalados. Meu primeiro pensamento foi que tudo no chão parecia um desenho de ferrovia em miniatura. Meu segundo pensamento foi que eu queria essa vida no ar.

Alguns anos se passaram antes que eu voltasse a voar. Quando tinha dezesseis anos, perguntei ao meu pai se eu poderia fazer aulas de voo. Ele fora cirurgião-dentista da Marinha durante a Segunda Guerra Mundial. Nutria um grande respeito por pilotos e viu claramente a minha paixão. Por meio de um amigo, consegui o nome de um piloto de pulverização aérea chamado L. T. Cook Jr., que tinha uma pista de pouso em sua propriedade nas cercanias.

Antes da Segunda Guerra Mundial, o Sr. Cook fora instrutor do Programa de Formação de Piloto Civil do governo federal. Na época, os isolacionistas não queriam que os Estados Unidos se envolvessem na guerra na Europa. Mas o presidente Roosevelt sabia que o país provavelmente entraria no conflito e precisaria de milhares de pilotos qualificados. A partir de 1939, pilotos veteranos como o Sr. Cook foram encarregados de treinar civis para que estivessem prontos quando e se a guerra fosse declarada. Na época, o programa foi polêmico, mas, no fim das contas, todos aqueles pilotos preparados ajudaram os Aliados a ganhar a guerra. O Sr. Cook e outros treinadores de pilotos como ele foram os heróis não louvados dos Estados Unidos.

Quando o conheci, ele estava perto dos sessenta anos e era um homem metódico, pragmático. O Sr. Cook passava a maior parte do tempo pulverizando plantações, mas, se visse alguém que parecia ter inteligência e temperamento para voar, ele o aceitava como aluno.

Acho que ele gostou da minha aparência. Eu era um garoto alto, quieto, sério e respeitoso, porque meus pais tinham me ensinado a respeitar os mais velhos. Eu também era o clássico introvertido, e ele não era um sujeito de muita conversa. Ele viu que eu levava a sério a questão de voar e meu óbvio entusiasmo, apesar de meu comportamento discreto. Ele disse que me cobraria seis

dólares por hora no avião. Essa era a “tarifa molhada” porque incluía o combustível. Pelo tempo que gastaria me treinando, pediu mais três dólares por hora. Meus pais pagaram pelo avião de modo que, a cada voo de trinta minutos, eu lhe devia apenas US\$ 1,50 de sua tarifa de instrutor. Eu pagava a minha parte com o dinheiro que ganhava em meu trabalho como zelador de igreja.

Tenho diários de bordo que remontam a décadas, cobrindo milhares de voos. E, em meu primeiro diário de bordo, a primeira entrada foi em 3 de abril de 1967, quando o Sr. Cook me levou para um voo de trinta minutos. Voamos em um Aeronca 7DC de dois lugares. Era um avião a hélice muito básico, construído no final da década de 1940. Nem mesmo possuía rádio. Era a primeira vez que eu tinha os controles em mãos.

Sentei-me na frente. O Sr. Cook se sentou atrás com o próprio jogo de controles e fez o que os pilotos chamam de “acompanhar você”. Isso significava que ele manteria as mãos sobre o seu manche para assumir o comando imediatamente caso eu fizesse algo de errado com o meu. Ele seguiu meus movimentos, gritando instruções acima do barulho do motor. Como tantos pilotos nos primórdios da aviação, usava um megafone de papelão para direcionar o som de sua voz até o meu ouvido. Ele só falava quando precisava e raramente fazia um elogio. Ainda assim, nas semanas que se seguiram, senti que ele achou que eu estava aprendendo e que tinha os instintos certos. Eu também estudava aviação em casa todas as noites, fazendo um curso por correspondência que me preparou para a prova escrita necessária a fim de tirar a licença de piloto particular. O Sr. Cook viu que eu era dedicado.

Às vezes eu chegava para uma aula e ele não estava. Então, ia de carro até a cidade porque sabia exatamente onde encontrá-lo: tomando café no Dairy Queen local. Ele terminava o café, atirava uma gorjeta na mesa e voltávamos para a sua pista.

Ele me deu dezesseis aulas nos dois meses seguintes, cada uma com uma média de trinta minutos de voo. Em 3 de junho, meu tempo total de voo somava sete horas e 25 minutos. Naquele dia, ele me levou para um voo, e após dez minutos no ar, bateu no meu ombro.

“Tudo bem”, disse ele. “Aterrisse e taxie até o hangar.” Fiz como me foi pedido, e, quando lá chegamos, ele pulou do avião e disse: “Certo. Agora decole e pouse três vezes sozinho.”

Ele não me desejou boa sorte. Não era de seu feitio. Não estou dizendo que ele era ranzinza ou insensível. Apenas era muito pragmático. Ele obvia-

mente decidira: o garoto está pronto. Deixe-o ir. Ele achava que eu não cairia, que eu me sairia bem.

Nos dias de hoje, um garoto não pode voar sozinho tão rapidamente. Os aviões são mais complexos. Há todo tipo de requisitos e questões de segurança que precisam ser resolvidos antes que alguém voe sozinho. O sistema de controle de tráfego aéreo é mais complicado. E os instrutores também são mais protetores, preocupados e cautelosos.

Mas, naquele dia, no interior do Norte do Texas, eu não precisava lidar com o controle de tráfego aéreo ou com regulamentos complicados. Era apenas eu, o avião e o Sr. Cook, me observando do solo.

Como o vento vinha do norte, eu precisaria ir até a extremidade oposta da pista para poder decolar naquela direção. Esse não era o sentido habitual, mas me situei e me preparei para decolar.

A pista era mais baixa na extremidade sul e subia encosta acima em direção ao norte. E ainda que o Sr. Cook tivesse acabado de podar a grama, a pista não era tão macia quanto uma pavimentada ou um campo de golfe.

Sozinho na extremidade de uma pista de pouso pela primeira vez na vida, verifiquei a ignição e a pressão do óleo. Certifiquei-me que motor, leme, elevador e ailerons estavam funcionando corretamente. Chequei tudo em meu *checklist*. E, quando minha mão segurou o manche com mais força, respirei, soltei os freios e comecei a minha decolagem. O Sr. Cook me explicara que eu levantaria do solo mais rápido do que estava acostumado. O motivo? O avião estaria mais leve porque ele não estaria lá dentro.

Quando este tipo de avião corre por uma pista e está pronto para voar, simplesmente decola. Contudo, quando um novo piloto está pronto para voar sozinho, alguém precisa lhe dizer isso. Esse alguém era o lacônico Sr. Cook, meneando a cabeça ao lado da pista enquanto eu me erguia no ar, e ele ficava cada vez menor no campo lá embaixo. Fiquei-lhe grato por isso.

Subindo até oitocentos pés acima do solo, e, em seguida, circulando o campo de pouso, senti uma liberdade inebriante. Também senti certo domínio. Após ouvir, observar, fazer perguntas e estudar com afinco, eu conseguira. Lá estava eu, sozinho, no ar.

Não creio que eu estivesse rindo de minha boa sorte. Estava muito ocupado me concentrando para me permitir sorrir. E eu sabia que o Sr. Cook me observava sob o boné, olhando para cima. Eu queria parecer bom para

ele, fazer tudo certo. Eu não queria que ele tivesse uma longa lista de críticas quando eu pousasse.

Enquanto eu voava, era como se pudesse ouvir a sua voz. *Use o leme para manter os controles coordenados.* Mesmo que ele não estivesse ali no avião, suas palavras permaneceram comigo.

Eu estava muito ocupado para observar a paisagem. Voei sobre uma pequena lagoa e vi a cidade de Sherman à minha esquerda. Mas meu objetivo não era apreciar a vista. Meu objetivo era fazer aquilo bem o bastante para que o Sr. Cook me deixasse repetir.

Ele me orientara a seguir o padrão retangular habitual ao redor da pista de pouso, o que levava cerca de três minutos de voo, para que eu pudesse praticar tocar a pista, decolar outra vez e voltar para fazer de novo. Eu precisava repetir isso três vezes antes da aterrissagem final.

Meu primeiro voo solo durou apenas uns nove minutos, mas eu sabia que era um primeiro passo crucial. Eu lera que, em 1903, em seu primeiro voo, Orville Wright cruzara uma distância de 36 metros, subira vinte pés e seu voo durara apenas doze segundos.

Ao fim, Cook me cumprimentou e, quando desliguei o motor, disse que eu fizera o que ele pedira. Não houve nenhum “muito bem, garoto”, mas eu sabia que passara no teste. Ele me disse que estaria ocupado borrifando plantações em seu outro avião durante boa parte do verão, de modo que eu poderia continuar usando o Aeronca para praticar por conta própria. Combinamos que eu poderia voltar quase todos os dias para aprimorar as minhas habilidades, sozinho no céu, a seis dólares por hora.

Agora, aos 58 anos, tenho 19.700 horas de voo. Mas posso remontar minha experiência profissional àquela tarde. Aquele foi um momento decisivo em minha vida. Embora eu tivesse menos de oito horas de voo, o Sr. Cook me dera confiança. Ele me permitira descobrir que eu podia decolar e aterrissar um avião em segurança. Aquele primeiro voo solo serviu como uma confirmação de que este seria o meu ganha-pão e a minha vida.

Na época, não entendi isso por completo, mas agora percebo que minha entrada no mundo da aviação foi muito tradicional. Essa era a forma como as pessoas haviam aprendido a voar desde o início: um piloto mais velho e veterano ensinando o básico para um jovem em uma pista de pouso gramada sob o céu aberto.

Olho para trás e vejo que fui um menino de sorte. Aquilo foi um começo maravilhoso.

Ninguém mais em minha escola estava interessado em ser piloto, de modo que eu estava sozinho em minha busca. Eu tinha amigos, mas muitas das outras crianças me viam como aquele garoto estudioso, tímido e sério, sempre lendo manuais de voo e a caminho da pista de pouso. Eu não era uma pessoa extrovertida. Eu me sentia mais confortável dentro de uma cabine.

De certa forma, cresci rápido naquela pista de pouso, aprendendo coisas que me ajudaram a ver as possibilidades da vida, assim como os seus grandes riscos.

Certo dia, quando saí para o hangar do Sr. Cook, notei um Piper Tri-Pacer branco com frisos vermelhos danificado na extremidade norte da pista. O Sr. Cook me contou a história. Um amigo dele estava trazendo o Tri-Pacer para a aterrissagem, aproximando-se da pista de pouso, e precisava atravessar a US 82. Ele percebeu tarde demais que havia fios de alta tensão a quase sete metros de altura estendendo-se por toda a estrada. Ele ergueu o nariz da aeronave para evitar os fios, mas isso fez com que ela desacelerasse e perdesse sustentação. O avião caiu de bico e o piloto morreu na hora.

Ninguém viera recolher o avião destruído, de modo que ainda estava ali no fim da pista. Caminhei uns quatrocentos metros até ele e olhei para o interior da cabine suja de sangue. Naquela época, os aviões tinham apenas cintos de colo, sem arneses para os ombros, e percebi que a cabeça do piloto devia ter atingido com violência o painel de controle. Tentei imaginar como tudo acontecera — o esforço para evitar os fios, a perda de velocidade, o impacto terrível. Obriguei-me a olhar para o interior da cabine e analisá-la. Teria sido mais fácil desviar o olhar, mas não desviei.

Foi um momento solene para um garoto de dezesseis anos, e fiquei muito impressionado. Percebi que pilotar um avião significava não cometer erros. Era preciso ter tudo sob controle. Era preciso ficar de olho nos fios, nos pássaros, nas árvores, na neblina, ao mesmo tempo em que monitorava tudo na cabine. Era preciso estar vigilante e alerta. Foi igualmente importante saber o que era possível e o que não era. Um simples erro poderia significar a morte.

Processsei tudo isso, mas aquela cena triste não me abandonou. Jurei aprender tudo o que havia para aprender sobre minimizar riscos.

Eu sabia que jamais seria um piloto de acrobacias — aquilo poderia me matar —, mas sabia como me divertir. Eu dizia para meus pais e minha irmã mais nova saírem de casa a certa hora, e, então, os sobrevoava balançando as asas para lhes dizer olá. Morávamos em uma área tão pouco povoada que os regulamentos permitiam que eu voasse a meros quinhentos pés acima da casa. Meus familiares não conseguiam ver o meu rosto claramente, mas podiam me ver acenando para eles.

Em outubro de 1968, após setenta horas de voo, eu estava pronto para tentar tirar o brevê de piloto particular, o que exigia um “voo de verificação” com um examinador da FAA, a Administração Federal de Aviação. Eu passei, o que permitiu que eu voasse com um passageiro.

Achei que a honra de primeiro passageiro deveria caber à minha mãe, e meu diário de bordo registra que eu a levei para um passeio em 29 de outubro de 1968, um dia após tirar o meu brevê. Coloquei uma estrelinha ao lado dos dados de voo no diário de bordo; um pequeno reconhecimento de um momento especial. Estávamos na década de 1960 e aquilo equivalia a uma carinha sorridente enviada por e-mail.

Minha mãe não pareceu nervosa naquele dia, apenas orgulhosa. Enquanto eu a ajudava a entrar no banco de trás e a atava ao assento, descrevi os sons que ela ouviria, o que ela veria, como seu estômago poderia se sentir. Acho que o lado bom de ser tão sério é que isso levava as pessoas a pensarem que eu era responsável e capaz. Eu não desprezava as regras. Então, minha mãe confiava em mim. Ela simplesmente se sentou, sua vida em minhas mãos, sem a intenção de ser uma motorista de banco traseiro. Ela deixou que eu a levasse pelo céu e, quando pousamos, me abraçou.

A possibilidade de conduzir passageiros me abriu um novo mundo e, depois de levar minha irmã, meu pai e meus avós para voar, criei coragem para convidar outra pessoa. Seu nome era Carole. Era uma menina bonita, magra, com cabelo castanho que usava óculos. Estudávamos no Denison High e também frequentávamos o coro da igreja. Eu tinha uma queda por ela e gostava de pensar que ela também tinha reparado em mim. Há garotas que são bonitas, sabem disso e se dão ao luxo de viver de sua beleza. Carole era atraente, mas não agia como aquelas garotas. Mesmo que não fosse francamente extrovertida, ela tinha um jeito aberto e amigável que acabava atraindo as pessoas.

Nenhuma garota manifestara muito interesse por minhas experiências como piloto. Isso foi muito antes do filme *Top Gun*, e, de qualquer modo,

eu não era nenhum Tom Cruise. Além disso, voar era uma coisa abstrata. Ninguém me via fazendo aquilo. Não era eu quem interceptava passes para touchdowns vitoriosos e tinha a foto estampada no jornal local. Tudo o que eu fazia acontecia fora de vista, bem alto no céu. Quando mencionava para as garotas que eu voava, elas não pareciam muito impressionadas. Às vezes pareciam entediadas com a conversa. Ou talvez eu não fosse capaz de encontrar as palavras certas para lhes transmitir a grandiosidade daquilo.

De qualquer modo, resolvi perguntar se Carole estaria interessada. Ela não falava muito — igual a mim nesse aspecto —, por isso era difícil conversar com ela. Quando perguntei se gostaria de voar comigo, eu não tinha muitas esperanças. Mesmo que ela quisesse, achei que seus pais não permitiriam. Mas ela pediu e eles concordaram em deixá-la fazer um passeio de 45 minutos através dos rios Arkansas e Poteau, até Fort Smith, no Arkansas.

Foi tudo o que fiz para conseguir aquele encontro, e estava muito surpreso que realmente fosse acontecer. Pensando retrospectivamente, é notável que a mãe e o pai dela tenham concordado. Basicamente, eles estavam permitindo que um garoto que ainda não tinha dezoito anos levasse a sua filha menor de idade através das fronteiras do estado. E em nada menos que um avião leve.

Então, lá fomos nós. Era um dia claro e frio com o ar calmo e boa visibilidade. A visibilidade era de quilômetros em qualquer direção. Aviões são barulhentos, então é difícil conversar. Eu gritava: “Lá embaixo é o rio Vermelho!” E ela gritava de volta: “O quê?” E eu repetia. Mas eu estava muito feliz de tê-la a bordo.

Voamos em um Cessna 150 que eu alugara por duas horas. Era um avião muito pequeno, com espaço para duas pessoas sentadas lado a lado. A cabine tinha noventa centímetros de largura, de modo que minha perna direita roçava a perna esquerda dela. Não havia outra maneira de fazer aquilo.

Imagine eu, aos dezessete anos, com aquela menina bonita ao meu lado, a perna encostada à minha durante duas horas, meu braço tocando o dela. Eu sentia o seu perfume, ou talvez fosse o seu xampu. De vez em quando ela se inclinava sobre mim para olhar para a paisagem do lado de fora da janela, seus cabelos roçando em meu braço. Foi uma experiência nova para mim perceber que voar podia ser algo tão sensual.

Se foi difícil me concentrar nos controles? Não. Acho que foi apenas mais um exemplo de como um piloto precisa aprender a compartimentar as coisas. Eu estava completamente ciente da presença de Carole, mas também estava

responsável e voltado para a tarefa em mãos. Eu queria cortejá-la, mas minha prioridade era mantê-la em segurança.

Nossa relação não foi muito adiante, mas aquele voo — sentado tão perto dela, gritando nomes de lugares do interior do Texas, levando-a para almoçar no aeroporto de Fort Smith —, bem, aquilo foi apenas uma doce e calorosa lembrança.

Um piloto pode fazer milhares de pousos e decolagens, a maioria deles rotineiros. Outros, porém, são inesquecíveis.

A última vez em que estive na pista de L. T. Cook foi em fins da década de 1970. Eu perdera contato com ele no início dos anos 1980 e soube mais tarde que estava com câncer e que tivera diversos tumores removidos de seu pescoço e de seu maxilar. Algumas pessoas acreditavam que sua doença fora resultado de todos aqueles produtos químicos que ele pulverizava diariamente. O Sr. Cook morreu em 2001.

Depois de meu pouso forçado do voo 1549 da US Airways no rio Hudson, recebi milhares de e-mails e cartas de pessoas que expressaram gratidão pelo que minha tripulação e eu fizéramos para salvar todas as 155 pessoas a bordo. Em meio a uma pilha de correspondência, fiquei emocionado ao descobrir uma mensagem da viúva do Sr. Cook, de quem eu não ouvia falar havia anos. Suas palavras melhoraram meu astral. “L. T. não se surpreenderia”, escreveu, “mas sem dúvida ficaria satisfeito e orgulhoso.”

De várias formas, todos os meus mentores, heróis e entes queridos — aqueles que me ensinaram, me incentivaram e viram meu potencial — estavam comigo na cabine do voo 1549. Tínhamos perdido ambos os motores. Era uma situação terrível, mas havia lições que as pessoas me inculcaram e que me foram muito úteis. As lições do Sr. Cook fizeram parte do que me guiou naquele voo de cinco minutos. Ele era um consumado piloto de manche e leme, e aquele dia em Nova York sem dúvida foi um dia de manche e leme.

Desde então, tenho pensado nessas pessoas especiais que importaram para mim, nas centenas de livros sobre aviação que estudei, nas tragédias que diversas vezes testemunhei como piloto militar, nas aventuras e contratemplos de minha carreira na aviação comercial, no encanto de voar e em lembranças muito antigas.

Acabei percebendo que a minha viagem ao rio Hudson não começou no aeroporto de LaGuardia. Começou décadas antes, na casa em que passei

minha infância, no aeródromo gramado do Sr. Cook, nos céus do Norte do Texas, na casa na Califórnia que agora compartilho com minha esposa, Lorrie, e com nossas duas filhas, e em todos os jatos que pilotei rumo ao horizonte.

O voo 1549 não foi uma viagem de apenas cinco minutos. Minha vida inteira me levou em segurança até aquele rio.