

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 переключается 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

ЧЕСЛИ Б. «САЛЛИ» САЛЛЕНБЕРГЕР

И ДЖЕФФРИ ЗАСЛОУ

— ЧУДО —
НА ГУДЗОНЕ



Москва
2016

УДК 821.111-94(73)
ББК 84(7Coe)-44
С16

Capt. Chesley «Sully» B. Sullenberger with Jeffrey Zaslow
HIGHEST DUTY: MY SEARCH FOR WHAT REALLY MATTERS
© 2009 by Chesley B. Sullenberger. Published by arrangement with
William Morrow,
an imprint of HarperCollins Publishers.

Салленбергер, Чесли Б. «Салли».

С16 Чудо на Гудзоне / Чесли Б. «Салли» Салленбергер, Джеффри Заслоу ; [пер. с англ. Э. Мельник]. — Москва : Издательство «Э», 2016. — 432 с. — (Проект TRUESTORY. Выживший).

ISBN 978-5-699-91720-4

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.

УДК 821.111-94(73)
ББК 84(7Coe)-44

ISBN 978-5-699-91720-4

© Мельник Э., перевод на русский язык, 2016
© Оформление. ООО «Издательство «Э», 2016

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.*

СОДЕРЖАНИЕ

I. РЕЙС, КОТОРЫЙ НЕВОЗМОЖНО ЗАБЫТЬ	9
II. ЖИЗНЬ ПИЛОТА	30
III. ТЕ, КТО БЫЛ ДО МЕНЯ	56
IV. «ДВА РАЗА ОТМЕРЬ, ОДИН РАЗ ОТРЕЖЬ»	72
V. ДАР ДЕВОЧЕК	92
VI. «БЫСТРО, АККУРАТНО, СРЕДНЕ...»	119
VII. ОПТИМИСТ В ПЕРСПЕКТИВЕ, РЕАЛИСТ В НАСТОЯЩЕМ	142
VIII. «ГОВОРIT КАПИТАН...»	171
IX. ЗАЩИЩАЯ ЖИЗНЬ.....	196
X. ВСЕ ВОЗМОЖНО	217
XI. УПРАВЛЕНИЕ СИТУАЦИЕЙ.....	234
XII. ЛА-ГУАРДИЯ.....	250
XIII. ВНЕЗАПНЫЙ, ПОЛНЫЙ, СИММЕТРИЧНЫЙ.....	255
XIV. СИЛА ТЯЖЕСТИ	274
XV. СТО ПЯТЬДЕСЯТ ПЯТЬ	297

СОДЕРЖАНИЕ

XVI. ИСТОРИИ, КОТОРЫЕ ДОВЕЛОСЬ УЗНАТЬ; ЖИЗНИ, К КОТОРЫМ ПРИШЛОСЬ ПРИКОСНУТЬСЯ	322
XVII. БЕЗУМНЫЕ ГОНКИ	339
XVIII. ДОМ	358
XIX. ВОПРОС	377
БЛАГОДАРНОСТИ	392
ОБ АВТОРАХ	397
ПРИЛОЖЕНИЕ А	398
ПРИЛОЖЕНИЕ Б	399

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 кокпит¹, 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 чеклисту² и приготовился

¹Кокпит (англ. *cockpit*) — кабина пилота. — Здесь и далее примеч. пер.

²Чеклист (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.

ЧУДО НА ГУДЗОНЕ

к взлету. И еще всплывает момент, когда самолет поднимается 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 жиз-

РЕЙС, КОТОРЫЙ НЕВОЗМОЖНО ЗАБЫТЬ

ни 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 издалека. 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

ЧУДО НА ГУДЗОНЕ

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».

К тому времени, как мне исполнилось пять, я точно знал, что хочу делать в своей жизни, а именно — летать.

В самолетах меня завораживало все: издаваемые ими различные звуки, их внешний вид, законы физики, которые позволяли им стремительно проноситься 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 сопро-

РЕЙС, КОТОРЫЙ НЕВОЗМОЖНО ЗАБЫТЬ

вождать 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-полковник¹ Джон

¹ Соответствует званию подполковника в советской/российской армии.

ЧУДО НА ГУДЗОНЕ

«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. «Садись 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 взлет-

РЕЙС, КОТОРЫЙ НЕВОЗМОЖНО ЗАБЫТЬ

но-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 вызывала 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 отноше-