

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

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

Салленбергер, Чесли Б. «Салли».

С16 Чудо на Гудзоне: реальная история о чудесном спасении / Чесли Б. «Салли» Салленбергер, Джеффри Заслоу. — Москва: Эксмо, 2020. — 480 с. — (Книги, о которых говорят).

ISBN 978-5-04-106544-7

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

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

ISBN 978-5-04-106544-7

«Издательство «Эксмо», 2020

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.

ОГЛАВЛЕНИЕ

Глава I	
РЕЙС, КОТОРЫЙ НЕВОЗМОЖНО ЗАБЫТЬ	9
Глава II	
ЖИЗНЬ ПИЛОТА	32
Глава III	
ТЕ, КТО БЫЛ ДО МЕНЯ.....	61
Глава IV	
«ДВА РАЗА ОТМЕРЬ, ОДИН РАЗ ОТРЕЖЬ».....	78
Глава V	
ДАР ДЕВОЧЕК	100
Глава VI	
«БЫСТРО, АККУРАТНО, СРЕДНЕ...».....	130
VII	
ОПТИМИСТ В ПЕРСПЕКТИВЕ, РЕАЛИСТ В НАСТОЯЩЕМ.....	156
VIII	
«ГОВОРИТ КАПИТАН...».....	188
Глава IX	
ЗАЩИЩАЯ ЖИЗНЬ	216
Глава X	
ВСЕ ВОЗМОЖНО	240

ЧУДО НА ГУДЗОНЕ

Глава XI	
УПРАВЛЕНИЕ СИТУАЦИЕЙ	259
Глава XII	
ЛА-ГУАРДИЯ.....	277
Глава XIII	
ВНЕЗАПНЫЙ, ПОЛНЫЙ, СИММЕТРИЧНЫЙ.....	283
Глава XIV	
СИЛА ТЯЖЕСТИ	304
Глава XV	
СТО ПЯТЬДЕСЯТ ПЯТЬ.....	329
Глава XVI	
ИСТОРИИ, КОТОРЫЕ ДОВЕЛОСЬ УЗНАТЬ; ЖИЗНИ, К КОТОРЫМ ПРИШЛОСЬ ПРИКОСНУТЬСЯ.....	356
Глава XVII	
БЕЗУМНЫЕ ГОНКИ	375
Глава XVIII	
ДОМ	396
Глава XIX	
ВОПРОС.....	418
Благодарности	435
Благодарности от издателя	441
Об авторах	442
Приложение А.....	443
Приложение Б.....	444

РЕЙС, КОТОРЫЙ НЕВОЗМОЖНО ЗАБЫТЬ

Этот полет длился всего несколько минут, но многие его подробности по-прежнему яркие 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 техасской 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

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.

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

РЕЙС, КОТОРЫЙ НЕВОЗМОЖНО ЗАБЫТЬ

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 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 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 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 совер-

РЕЙС, КОТОРЫЙ НЕВОЗМОЖНО ЗАБЫТЬ

шить 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 были костюм с галстуком и шляпа, и лицо его было мне знакомо. Я узнал его по телепередачам: это лейтенант-полковник¹ 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

¹ Соответствует званию подполковника в советской/рос-
сийской армии.

РЕЙС, КОТОРЫЙ НЕВОЗМОЖНО ЗАБЫТЬ

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 разбегается 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. На-