

A presente edição segue a grafia do novo Acordo Ortográfico da Língua Portuguesa

info@marcador.pt
www.marcador.pt
facebook.com/marcadoreditora

© 2016, Direitos reservados para Marcador Editora
uma empresa Editorial Presença
Estrada das Palmeiras, 59
Queluz de Baixo
2730-132 Barcarena

Highest Duty: My Search for What Really Matters, © 2009 by Chesley B. Sullenberger III.
Publicado por acordo com William Morrow, uma chancela de HarperCollins Publishers.
Todos os direitos reservados.
Nenhuma parte deste livro pode ser utilizada ou reproduzida em qualquer forma sem
permissão por escrito do proprietário legal.

Título original: *Highest Duty: My Search for What Really Matters*
Título: *Milagre no Rio Hudson: Em busca do que realmente importa*
Autores: Chesley B. Sullenberger com Jeffrey Zaslow
Tradução: Francisco Silva Pereira
Revisão: Joaquim E. Oliveira
Paginação: Maria João Gomes
Design de capa original: © 2016 Warner Bros. Entertainment Inc. Todos os direitos reservados.
Arranjo de capa: Ana Margarida Pinto/Marcador Editora
Impressão e acabamento: Multitipo – Artes Gráficas, Lda.

ISBN: 978-989-754-269-5
Depósito legal: 413 519/16

1.ª edição: setembro de 2016

Milagre no Rio Hudson é dedicado à minha mulher, Lorrie, e às minhas filhas, Kate e Kelly.

Vocês são as três pessoas mais importantes na minha vida, e amo-vos mais do que posso exprimir por palavras.

Este livro também é dedicado aos passageiros e à tripulação do voo 1549, e às suas famílias.

Haverá sempre uma ligação entre nós — dado o que nos aconteceu em 15 de janeiro de 2009 —, no nosso coração e na nossa mente.

ÍNDICE

1. Um voo inesquecível	11
2. Vida de piloto	25
3. Os meus predecessores	43
4. «Mede duas vezes, corta uma»	53
5. A dádiva das raparigas	67
6. Rápido, asseado, mediano	85
7. Otimista a longo prazo, realista a curto prazo	101
8. Fala o comandante	139
9. Não faltar à chamada	155
10. Tudo é possível	171
11. Gerir a situação	183
12. A paisagem vista de cima	193
13. Súbita, total, simétrica	205
14. Gravidade	219
15. Cento e cinquenta e cinco	235
16. Histórias ouvidas, vidas tocadas	251

17. Uma viagem louca	263
18. Em casa	277
19. A pergunta	291
<i>Agradecimentos</i>	301
<i>Anexo A: Trajeto do voo 1549, 15 de janeiro de 2009</i>	305
<i>Anexo B: Excerto da Transcrição do Gravador de Voz do Cockpit, National Transportation Safety Board</i>	307

1

UM VOO INESQUECÍVEL

O voo durou apenas alguns minutos, mas muitos dos seus pormenores continuam a ser muito nítidos para mim. O vento soprava de norte e não de sul, coisa invulgar naquela altura do ano. E as minhas rodas produziam um barulho característico ao rolar naquela pista rural do Texas. Lembro-me do cheiro do óleo de motor quente, e de como aquele cheiro se infiltrara no *cockpit* enquanto eu me preparava para descolar. Sentia-se também no ar o cheiro da erva acabada de cortar.

Tenho uma recordação nítida daquilo que o meu corpo sentia — uma noção acrescida de alerta — à medida que ia rolando até ao extremo da pista, verificava a minha lista e me preparava para levantar. E lembro-me do momento em que o avião se elevou no ar e, apenas três minutos depois, me vi forçado a regressar à pista, intensamente concentrado no que tinha de fazer.

Nenhuma destas recordações deixou de me acompanhar.

Um piloto pode descolar milhares de vezes na vida, e quase tudo se resume a uma sensação semelhante a uma névoa de velocidade. Mas há quase sempre um voo em particular que desafia um piloto, que o modifica ou que lhe ensina alguma coisa, e cada momento sensorial dessa experiência fica-lhe gravado na mente para sempre.

Já passei por alguns voos inesquecíveis na vida, e que continuam bem vivos na minha mente, invocando toda uma série de emoções e de motivos de reflexão. Um deles levou-me ao rio Hudson, em Nova Torque, num frio dia de janeiro de 2009. Mas, antes, o mais vívido talvez tenha sido aquele que acabei de descrever: o meu primeiro voo *a solo*, ao fim de uma tarde de sábado numa pista relvada em Sherman, no Texas. Era o dia 3 de junho de 1967, e eu tinha dezasseis anos.

Recordo este, e mais alguns outros, quando penso em todas as forças que me moldaram enquanto rapaz, enquanto homem, enquanto piloto. Tanto no ar como em terra, fui moldado por muitas e poderosas lições e experiências — e por muitas pessoas. Estou grato a todas elas. Foi como se estes momentos da minha vida tivessem ficado depositados num banco até que eu viesse a precisar deles. Enquanto tentava levar o voo 1549 em segurança até ao rio Hudson, recorri quase inconscientemente a essas mesmas experiências.

Quando eu tinha quatro anos, houve alguns meses durante os quais quis ser polícia, e depois, bombeiro. Mas, aos cinco anos, já sabia exatamente o que queria fazer da minha vida: voar.

Assim que esta possibilidade me surgiu na cabeça, nunca mais vacilei. Para ser mais preciso, a possibilidade passou-me por cima da cabeça, sob a forma dos jatos que cruzavam o céu da minha infância, nos arredores de Denison, no Texas.

Vivíamos perto de um lago, numa pequena faixa de terra a pouco menos de quinze quilómetros da Base Aérea de Perrin. Uma vez que aquela região era essencialmente rural, os jatos voavam muito baixo, a cerca de três mil pés, e conseguíamos ouvir sempre a sua aproximação. O meu pai dava-me o binóculo, e eu adorava olhar para longe, para o horizonte, perguntando-me o que haveria ali. Esta curiosidade alimentava-me a vontade de conhecer mundo. E, no caso dos jatos, o que ali estava era ainda mais excitante, porque se ia aproximando a grande velocidade.

Estávamos na década de 1950, e aquelas máquinas eram muito mais ruidosas do que os caças atuais. Mesmo assim, nunca encontrei

ninguém naquele meu canto do Norte do Texas que se queixasse do barulho. Tínhamos ganho a II Guerra Mundial havia pouco tempo, e a Força Aérea era um motivo de orgulho. Só décadas depois, quando aqueles que viviam perto das bases aéreas começaram a falar do barulho, é que os pilotos sentiram a necessidade de dar ouvidos às reclamações. Usavam autocolantes nos para-choques dos carros nos quais se podia ler: BARULHO DE JATOS — O SOM DA LIBERDADE.

Todos os aspetos dos aviões eram fascinantes — os diferentes sons que produziam, o porte, a física que lhes permitia voar pelo céu, e, acima de tudo, os homens que os controlavam com óbvia mestria.

Construí o meu primeiro modelo quando tinha seis anos. Era uma réplica do *Spirit of St. Louis*, de Charles Lindbergh. Li bastante sobre o *Lindy Sortudo* e sabia que o seu voo sobre o Atlântico tivera muito pouco que ver com sorte. Ele tinha feito planos. Ele tinha-se preparado. Passara por muito. Para mim, era isso que fazia dele um herói.

Em 1962, tinha eu onze anos, já dava por mim a ler todos os livros e revistas que pudesse encontrar e que falassem de experiências de voo. Foi também nesse ano que andei de avião pela primeira vez. A minha mãe, professora primária, convidou-me para a acompanhar a uma convenção estadual da PTA em Austin, e aquela foi também a sua primeira viagem de avião.

O aeroporto, Dallas Love Field, ficava cerca de 120 quilómetros a sul da nossa casa e, quando lá chegámos, parecia um lugar mágico, cheio de pessoas que não eram reais. Pilotos. Hospedeiras. Passageiros bem vestidos com destinos específicos.

Já no terminal, parei ao pé da estátua de um Texas Ranger ali recentemente instalada. A placa dizia: *ONE RIOT, ONE RANGER*, uma referência à história apócrifa de uma rixa numa pequena cidade durante a década de 1890. Um xerife local teria solicitado uma companhia de *rangers* para pôr fim à violência, e, ao ver que só tinha aparecido um *ranger*, os locais foram apanhados de surpresa. Tinham pedido ajuda e agora queriam saber se a mesma lhes fora recusada. «Quantas rixas têm?», terá supostamente perguntado o *ranger*. «Se só têm uma, só precisam de um *ranger*. Eu resolvo o assunto.»

Naquele dia, também vi outro herói no aeroporto. Eu vivia fascinado com as primeiras missões espaciais do Projeto Mercúrio, pelo que fiquei entusiasmado ao ver um certo homem magro e baixo no aeroporto. Vestia fato e gravata, e estava de chapéu, mas a sua cara era-me perfeitamente familiar. Reconheci-o da televisão: era o tenente-coronel John *Shorty* Powers, a voz do Controlo da Missão. Todavia, não tive coragem de falar com ele. Um homem que tinha tantos astronautas com quem conversar passava bem sem um rapaz de onze anos a puxar-lhe pela manga do casaco.

Estava um dia nublado, com um pouco de chuva, e fomos para a pista, até à escada que nos levaria ao nosso voo da Braniff Airways, um *Convair 440*. A minha mãe estava de luvas brancas e chapéu. Eu vestia um *blazer* desportivo e calças formais. Era assim que as pessoas viajavam naquela altura. Com as suas melhores roupas domingueiras.

Os nossos lugares ficavam no lado direito do avião. A minha mãe teria adorado ir à janela, mas conhecia o filho que tinha. «Podes ficar com o lugar da janela», disse, e, antes de o avião ter avançado um centímetro, já eu estava com a cara colada ao vidro, a registar tudo o que via.

Quando o aparelho começou a rolar pela pista e a elevar-se, arregalei os olhos. O meu primeiro pensamento foi que tudo no solo se assemelhava a uma maquete de comboios de brincar. O segundo foi que eu queria para mim aquela vida em pleno ar.

Foram precisos mais alguns anos para que regressasse ao ar. Aos 16 anos, perguntei ao meu pai se podia ter lições de voo. Tinha sido cirurgião-dentista na Marinha durante a II Guerra Mundial. Tinha um grande respeito pelos aviadores e via claramente a paixão que eu sentia pela aviação. Através de um amigo, chegou ao nome de um piloto de aviões para pulverização de culturas, um homem chamado L.T. Cook Jr., que tinha uma pista na sua propriedade.

Antes da II Guerra Mundial, o senhor Cook tinha sido instrutor no Programa de Treino de Pilotos Civis do governo federal. Na altura, os isolacionistas não queriam que os EUA se envolvessem na guerra que decorria na Europa. Mas o Presidente Roosevelt sabia que era provável que entrássemos no conflito, pelo que haveríamos de precisar de

milhares de pilotos qualificados. A partir de 1939, veteranos como o senhor Cook ficaram encarregados de treinar civis para que estes estivessem preparados se e quando a guerra fosse declarada. Na altura, o programa fora controverso, mas, como depois se viria a verificar, todos aqueles pilotos preparados ajudaram os Aliados na guerra. O senhor Cook e outros instrutores como ele seriam os heróis que ninguém se lembrou de cantar.

Quando o conheci, ele estava no final da casa dos 50, era um homem bastante prático e objetivo. Passava a maior parte do tempo a pulverizar colheitas, mas se encontrava alguém que parecesse ter cabeça e temperamento para voar, aceitava-o como aluno.

Imagino que tenha gostado do que vii. Eu era um rapaz alto, calado e diligente, e era atencioso, porque os meus pais me tinham ensinado a mostrar respeito pelos mais velhos. Era também o clássico introvertido, e ele não era homem para grandes conversas. Viu que eu queria muito aprender a voar e que o meu entusiasmo era óbvio, não obstante o meu comportamento discreto. Disse que me cobrava seis dólares à hora pelo avião, combustível incluído. Pela formação, pediu-me mais três dólares por hora. Os meus pais pagavam o avião, pelo que me cabiam apenas 1,50 dólares por trinta minutos de aula, que eu pagava com o dinheiro que recebia a fazer trabalhos de manutenção na igreja.

Tenho diários de bordo com décadas, incluindo milhares de voos. E no meu primeiro diário, a minha primeira entrada foi em 3 de abril de 1967, quando o senhor Cook me levou a voar durante trinta minutos. Voámos num avião de dois lugares, um *Aeronca 7DC*. Era um avião muito básico de uma hélice, construído no fim dos anos 1940. Nem sequer tinha rádio. Fiquei com os controlos praticamente desde o primeiro instante.

Sentei-me no lugar da frente, o senhor Cook ia atrás com os seus próprios controlos e fez aquilo a que os pilotos chamam «acompanhar». Isto implicava que mantivesse a mão acima do manche para poder assumir imediatamente o comando se eu me distraísse com o meu. Seguia todos os meus movimentos e ia gritando instruções pelo

meio do barulho do motor. Como tantos pilotos faziam nos primeiros tempos, usava um megafone de cartão apontado ao meu ouvido. Só falava quando era preciso, e raramente me elogiava. Mesmo assim, nas semanas seguintes, fiquei com a sensação de que estava a sair-me bem e de que tinha bons instintos. Também estudava em casa todas as noites, através de um curso por correspondência que me ia preparando para o exame escrito, para obter o brevet de piloto. O senhor Cook podia ver que eu era um aluno dedicado.

Às vezes, chegava a uma aula e ele não estava lá. E lá ia eu até à cidade, porque sabia exatamente onde o encontrar: a beber um café no Dairy Queen local. Ele acabava o seu café, deixava uma gorjeta na mesa, e íamos até à pista.

Deu-me dezasseis aulas nos meses seguintes, cada uma com uma média de trinta minutos no ar. Em 3 de junho, o meu tempo de voo total era de sete horas e trinta e cinco minutos. Naquele dia, levou-me a voar e, após dez minutos às voltas, deu-me uma pancadinha no ombro.

«Muito bem», disse. «Desce para a pista e depois leva-o até ao hangar.» Fiz o que me era pedido e, quando chegámos, saltou para fora do avião. «OK», disse ele. «Agora levantas e aterras três vezes sozinho.»

Não me desejou boa sorte. Ele não era dessas coisas. Não estou a dizer que era seco ou insensível. Só que tinha uma visão muito prática das coisas. Obviamente, já tinha decidido: O rapaz está pronto. Deixá-lo ir. Não estava à espera que eu caísse. Haveria de me sair bem.

Nos dias de hoje, um rapaz não conseguiria apanhar-se sozinho no ar tão depressa. Os aviões são mais complexos. Há milhentos requisitos e questões de seguros a tratar antes que alguém possa voar sozinho. O sistema de controlo de tráfego aéreo é mais complicado. E os instrutores também podem ser mais protetores e desconfiados.

Mas, naqueles tempos, no Norte do Texas rural, eu não tinha de me preocupar com o controlo aéreo nem com regulamentos complicados. Era só eu e o avião, e o senhor Cook, que ficava a ver-me do solo.

Uma vez que o vento soprava de norte, tive de ir até ao extremo oposto da pista para levantar voo naquela direção. Não era a direção habitual, mas orientei-me e preparei-me para descolar.

A pista era mais baixa na ponta sul e ia subindo ligeiramente para norte. E, ainda que o senhor Cook tivesse acabado de aparar a relva, aquela não era tão regular como uma pista pavimentada ou um campo de golfe.

Sozinho no extremo de uma pista pela primeira vez na minha vida, verifiquei a ignição e a pressão do óleo. Certifiquei-me de que o motor, o leme, os lemes de profundidade e os *ailerons* estavam a funcionar corretamente. Verifiquei todos os itens da minha lista. E, ao apertar o manche, respirei fundo, soltei os travões e dei início à minha descolagem. O senhor Cook tinha-me dito que eu ia deixar o solo mais depressa do que o habitual. Porquê? O avião estava mais leve sem ele a bordo.

Quando este tipo de avião percorre a pista e está pronto para voar, limita-se a levantar voo. Mas quando um novo piloto está pronto para voar sozinho, alguém tem de lho dizer. E esse alguém era o lacónico senhor Cook, a fazer sinais ali, na pista, à medida que eu me ia elevando no ar e ele ia ficando cada vez mais pequeno, lá em baixo. Senti-me grato.

Subindo aos oitocentos pés acima do nível do solo, e depois começando a descrever círculos à volta do campo, senti uma liberdade incrível, mas também um certo controlo. Depois de escutar, observar, fazer perguntas e estudar bastante, tinha conseguido alguma coisa. Ali estava eu, sozinho, no ar.

Penso que nem sequer devo ter sorrido ao pensar na minha sorte. Estava demasiado concentrado para me permitir sorrir. E sabia que o senhor Cook me estava a observar sob a pala do seu boné de basebol, com a cabeça inclinada para cima. Eu queria fazer boa figura, fazer tudo como devia ser. Não queria que me recebesse com uma longa lista de críticas quando aterrasse.

Enquanto voava, era como se pudesse ouvir-lhe a voz: «Usa o leme para manter os controlos coordenados.» Ainda que não estivesse comigo no avião, as suas palavras continuavam a acompanhar-me.

Eu estava demasiado ocupado para pensar nas vistas. Voei por cima de um pequeno lago, com a cidade de Sherman ao longe, à minha esquerda. O meu objetivo era sair-me bem, para que o senhor Cook me deixasse repetir a experiência.

Ele tinha-me dado instruções para fazer o habitual percurso retangular à volta da pista, que demorava cerca de três minutos de voo, para assim poder praticar a descida, voltar a subir, e depois dar a volta para repetir todo o processo. Eu tinha de o fazer três vezes antes de descer para a aterragem final.

A minha primeira experiência *a solo* não levou mais do que uns nove minutos, mas eu sabia que era um primeiro passo crucial. Tinha feito as minhas leituras: em 1903, o primeiro voo de Orville Wright percorreria uma distância de 40 metros, elevava-se 20 pés no ar e durara apenas 12 segundos.

O senhor Cook cumprimentou-me quando terminei e, assim que desliguei o motor, disse-me que tinha feito o que ele me pedira. Não ouvi um «assim é que é», mas soube que tinha passado no teste. Disse-me que ia estar ocupado com as colheitas no outro avião durante grande parte do verão, pelo que eu podia continuar a usar o *Aeronca* para praticar por minha conta. Acordámos que eu podia voltar com alguns dias de intervalo para afinar as minhas capacidades, sozinho no céu, por seis dólares à hora.

Agora com 58 anos, tenho 19 700 horas de voo no meu registo. Mas sou capaz de reconstituir a minha experiência profissional até àquela tarde. Foi um ponto de viragem. Ainda que tivesse menos de oito horas no ar, o senhor Cook tinha-me dado confiança. Tinha-me dado licença para descobrir que era capaz de descolar com segurança e depois aterrar, também com segurança. Aquele primeiro voo *a solo* serviu para confirmar que aquele haveria de ser o meu ganha-pão, e também a minha vida.

Não pensei muito nisso nessa altura, mas percebo agora que a minha entrada no mundo da pilotagem foi muito tradicional. Foi assim que as pessoas aprenderam a voar desde o princípio: um piloto mais velho, veterano, a ensinar as bases a um rapaz numa pista relvada sob o céu aberto.

Quando olho para trás, tenho perfeita noção de que fui um rapaz com sorte. Aquele foi um começo fantástico.

No meu liceu, não havia mais ninguém interessado em ser piloto, pelo que estava sozinho neste meu objetivo. Tinha amigos, mas muitos deles viam-me como um rapaz tímido, estudioso e sério que estava sempre a ler manuais de voo e a caminho da pista de aviação. Eu não era muito dado. Sentia-me mais confortável num *cockpit*.

Em certos aspetos, cresci depressa naquela pista, aprendendo coisas que me ajudaram a ver as possibilidades da vida, e os seus grandes riscos.

Certo dia, quando fui até ao hangar do senhor Cook, reparei num *Piper Tri-Pacer*, pintado com uma risca vermelha, todo amassado no extremo norte da pista. O senhor Cook contou-me a história. Um amigo preparava-se para aterrar aproximando-se da pista, pelo que tinha de passar por cima da estrada U.S. 82. Só quando já era demasiado tarde é que se apercebera dos cabos elétricos estendidos seis metros acima da estrada. Tinha levantado o nariz do avião para evitar os cabos, mas aquilo fizera-o perder velocidade e sustentação. O avião afocinhara no solo, e o homem tivera uma morte instantânea.

Ainda não tinha aparecido ninguém para recolher os destroços, pelo que ele continuava no extremo da pista. Fui até lá e dei uma vista de olhos ao *cockpit* sujo de sangue. Naquele tempo, os aviões dispunham apenas de cintos básicos, à volta da cintura, sem correias nos ombros, e eu pensei que a cabeça do piloto deveria ter embatido violentamente no painel de instrumentos. Tentei visualizar como teria acontecido — o esforço para evitar as linhas elétricas, a perda de velocidade, o impacto medonho. Obriguei-me a olhar para o interior do *cockpit*, para o estudar. Teria sido mais fácil desviar o olhar, mas não o fiz.

Foi um momento bastante intenso para um rapaz de 16 anos, e deixou-me uma impressão duradoura. Percebi que pilotar um avião implicava não cometer qualquer erro. Tínhamos de manter o controlo de tudo. Tínhamos de estar atentos a cabos, a pássaros, a árvores, ao nevoeiro, enquanto monitorizávamos tudo o que havia no *cockpit*. Tínhamos de estar atentos e alerta. Era igualmente importante saber o que era possível e o que não era. Um pequeno erro podia implicar a morte.

Processei toda esta informação, mas aquela cena não me dava tréguas. Jurei a mim mesmo que haveria de aprender tudo o que havia a saber para minimizar os riscos.

Sabia que não queria ser um espertinho — não queria acabar morto —, mas encontrava formas de me divertir. Dizia aos meus pais e à minha irmã mais nova para saírem de casa a uma dada hora, e então passava por lá e agitava as asas para os cumprimentar. Vivíamos numa região tão pouco povoada que os regulamentos me permitiam passar quinhentos metros acima da casa. A minha família não me conseguia ver a cara, mas o meu braço a acenar era visível.

Em outubro de 1968, depois de setenta horas no ar, estava pronto para um certificado de piloto particular, o que me obrigava a um «voo de inspeção» com um examinador da FAA. Passei, o que me permitiu voar com um passageiro.

Pensei que a honra de ser o primeiro passageiro deveria caber à minha mãe, e o meu diário de bordo indica que a levei a passear em 29 de outubro de 1968, um dia depois de obter o meu certificado. Colei uma estrelinha no diário ao lado dos dados daquele voo: um pequeno reconhecimento de um momento especial. Em 1960, era o equivalente a um *smiley* numa mensagem de correio eletrónico.

A minha mãe não parecia nervosa naquele dia, apenas orgulhosa. Enquanto a ajudava a entrar para o lugar de trás e a prender o cinto, descrevi-lhe os sons que haveria de ouvir, o que íamos ver, qual poderia ser a reação do estômago. O aspeto positivo desta minha seriedade, imagino, era a impressão que eu transmitia, de alguém que era capaz e responsável. Não era alguém que desprezava as regras, pelo que a minha mãe se sentiu confiante. Limitou-se a recostar-se no banco, com a sua vida nas minhas mãos, preparada para desfrutar do passeio. Deixou-me ser o seu motorista no céu e, quando aterrámos, abraçou-me.

A possibilidade de ter passageiros abria-me um novo mundo e, depois de levar a minha irmã, o meu pai e os meus avós a passear, encontrei coragem para convidar outra pessoa. O nome dela era Carole, e era uma rapariga bonita e esguia, com cabelo castanho e óculos.

Andávamos juntos na Denison High, e também pertencíamos ao coro da igreja. Eu tinha uma paixoneta por ela, e gostava de pensar que também não lhe era indiferente. Há raparigas que são bonitas e sabem que o são, e que se dão ao luxo de se safar à conta da sua beleza. A Carole era atraente, mas não se comportava como uma dessas raparigas. Ainda que não fosse muito extrovertida, tinha uma maneira de estar franca e amistosa que atraía as pessoas.

Nenhuma rapariga tinha até então demonstrado grande interesse pelas minhas experiências enquanto piloto. Ainda faltavam muitos anos para o filme *Top Gun – Ares Indomáveis*, e, de qualquer modo, eu não era o Tom Cruise. Além disso, voar era uma coisa abstrata. Ninguém me via a voar. Não era o mesmo que conseguir o golo da vitória e ter a minha fotografia no jornal local. Tudo o que fazia acontecia longe da vista, no alto do céu. Quando falava em voar, as raparigas não pareciam ficar muito impressionadas. Por vezes, parecia até que a minha conversa as aborrecia. Ou talvez eu não soubesse encontrar as palavras certas para transmitir a majestosidade daquilo tudo.

Seja como for, decidi ver se conseguia interessar a Carole. Era uma rapariga calada — parecida comigo nesse aspeto —, pelo que muitas vezes se tornava difícil manter uma conversa com ela. Quando lhe perguntei se gostaria de ir voar comigo, não tinha expectativas. Mesmo que quisesse, imaginei que os pais pudessem não deixar. Mas ela perguntou-lhes, e eles concordaram com um passeio de quarenta e cinco minutos sobre os rios Arkansas e Poteau, até Fort Smith, no Arkansas.

Para mim, aquilo era o que mais se parecia com um encontro, e fiquei muito entusiasmado ao ver que se ia concretizar. Olhando para trás, é incrível que os pais dela tenham aceitado. Objetivamente, estavam a permitir que um rapaz, que ainda nem sequer tinha dezoito anos, levasse a sua filha menor para outro estado. E num avião ligeiro.

E lá fomos nós. O dia estava limpo, frio, com pouco vento e boa visibilidade. Podíamos ver tudo, quilómetros à nossa volta. Os aviões são ruidosos, pelo que se torna difícil conversar. Eu gritava: «Ali em baixo é o Red River», e ela berrava em resposta: «O quê?», e eu repetia. Mas estava mesmo feliz por a ter ali comigo.

Fomos num *Cessna 150* que eu tinha alugado por duas horas. Era um avião muito pequeno, apenas com espaço para duas pessoas, sentadas lado a lado. O *cockpit* não chegava a ter um metro de largura, pelo que a minha perna direita tocava na esquerda dela. Não era possível doutra maneira.

Imaginem a cena, eu com dezassete anos e uma rapariga bonita ao meu lado, a perna dela encostada à minha durante duas horas, os braços a tocarem-se. Podia cheirar o perfume dela, ou talvez fosse o champô. De vez em quando, ela inclinava-se para ver a vista da minha janela, e o seu cabelo roçava no meu braço. Foi uma nova experiência para mim, aperceber-me de que voar podia ser uma experiência tão sensual.

Se tive dificuldade em concentrar-me nos comandos? Não. Penso que foi apenas mais um exemplo de como um piloto tem de aprender a compartimentar. Eu tinha perfeita noção da presença da Carole, mas também tinha uma tarefa a cumprir, e era responsável. Queria cortejá-la, mas o mais importante era mantê-la em segurança.

Aquela nossa relação não deu grandes frutos, mas o voo — sentados tão perto um do outro, a gritar os nomes das coisas que íamos vendo, e depois levá-la a almoçar no aeroporto de Fort Smith —, bem, será sempre uma recordação agradável.

Um piloto pode ter milhares de descolagens e de aterragens, na sua maioria banais. Algumas, porém, são inesquecíveis.

A última vez que estive na pista de L.T. Cook foi no final da década de 1970. Perdi o contacto com ele no princípio da década seguinte, e depois fiquei a saber que tinha um cancro, e que lhe tinham removido vários tumores do pescoço e do maxilar. Houve quem especulasse que a doença seria uma consequência de todos os produtos químicos que tinha aplicado durante grande parte da sua vida. Morreu em 2001.

Depois da descida de emergência do voo 1549 da US Airways no rio Hudson, recebi milhares de *e-mails* e de cartas de pessoas que expressavam a sua gratidão pelo que a minha tripulação e eu tínhamos feito para salvar todas as 155 pessoas que se encontravam a bordo. Num monte de correspondência, fiquei encantado ao descobrir uma

nota da viúva do senhor Cook, de quem não tinha notícias havia anos. As palavras dela animaram-me. «O L.T. não teria ficado surpreendido», escreveu, «mas teria certamente ficado contente e orgulhoso.»

Sob muitos aspetos, todos os meus mentores, heróis e entes queridos — aqueles que me ensinaram e me encorajaram e viram aquilo de que seria capaz — estavam comigo na cabina do voo 1549. Tínhamos perdido os dois motores. Era uma situação crítica, mas algumas lições que me tinham sido transmitidas foram-me muito úteis. As aulas do senhor Cook foram uma parte fundamental daquilo que me orientou naquele voo de cinco minutos. Ele era a verdadeira encarnação de um homem de «manche e leme», e aquele dia sobre Nova Iorque foi sem dúvida um dia de «manche e leme».

Tenho pensado muito desde então sobre as pessoas que foram importantes para mim, sobre as centenas de livros de aviação que estudei, sobre as tragédias que testemunhei repetidas vezes enquanto piloto militar, sobre as aventuras e os revezes da minha carreira comercial, sobre o romance que é voar, e sobre as recordações de há muito.

Apercebi-me de que a minha jornada até ao rio Hudson não começou no Aeroporto LaGuardia. Teve início décadas antes, na casa da minha infância, na pista relvada do senhor Cook, nos céus do Norte do Texas, na casa que agora partilho na Califórnia com a minha mulher, Lorrie, e com as nossas duas filhas, e em todos os jatos que pilotei com rumo apontado ao horizonte.

O voo 1549 não foi apenas uma viagem de cinco minutos. Foi toda uma vida que me levou em segurança até àquele rio.

2

VIDA DE PILOTO

Tive a sorte de descobrir a minha paixão pela aviação ainda muito novo, e pude satisfazer essa paixão diariamente. Por sorte, tinha algumas coisas a meu favor: a minha visão, por exemplo, era suficientemente boa para permitir que me tornasse piloto de caças. Tive também a sorte de, ao deixar as forças armadas, encontrar trabalho como piloto comercial, numa altura em que esses empregos não abundavam.

Ainda me sinto afortunado, passados tantos anos, por poder seguir a minha paixão. A indústria da aviação comercial tem os seus problemas, e muitos deles podem ser perturbadores e desgastantes, mas continuo a encontrar um objetivo e grande satisfação no meu trabalho.

Sentimos uma liberdade literal quando estamos nos controlos, a pairar acima da superfície da Terra, sem os limites da gravidade. É como se nos elevássemos acima dos pormenores comezinhos da vida. Mesmo a alguns milhares de pés de altitude, temos uma perspectiva mais ampla. Problemas que parecem grandes lá em baixo, tornam-se menores, mais pequenos ainda quando atingimos os trinta e cinco mil pés.

Adoro o facto de o voo ser um desafio intelectual, e a existência de uma matemática mental que tem de estar sempre presente. Se alteramos o ângulo do nariz do avião relativamente ao horizonte nem que

seja um grau quando viajamos à velocidade habitual de um avião comercial — sete milhas náuticas por minuto —, isso basta para aumentar ou diminuir a velocidade de subida ou de descida em setecentos pés por minuto. Gosto de ter presentes todos os cálculos, de estar atento às condições climáticas, de trabalhar com uma equipa — assistentes de bordo, controladores aéreos, equipas de manutenção —, sabendo perfeitamente o que um avião é ou não capaz de fazer. Mesmo quando os controlos estão em automático, os pilotos têm de complementar os sistemas informáticos com a sua matemática mental. Gosto deste desafio.

Gosto também de partilhar a minha paixão pelo voo. Para mim, é uma desilusão ver que muitas das crianças de hoje não sentem o fascínio da aviação. Já vi inúmeras crianças passarem pela cabina sem prestarem grande atenção: estão demasiado preocupadas com os seus jogos de vídeo ou com os seus *iPods*.

Quando há crianças que se mostram ansiosas por espreitar o «meu escritório» na dianteira do avião, o seu entusiasmo é contagioso. É verdadeiramente gratificante ver-lhes o entusiasmo com algo que me é tão querido. Quando não estamos ocupados durante o embarque, o primeiro-oficial e eu gostamos de convidar crianças curiosas para que se sentem nos nossos lugares no *cockpit* e façam perguntas, e para deixar que os pais lhes tirem fotografias com o *quépi* do comandante.

Ser um piloto tem um resultado final tangível que é benéfico para a sociedade. Sabe bem transportar 183 pessoas até onde elas precisam de ir. O meu trabalho consiste em reunir pessoas com os seus familiares e amigos, levá-las em férias há muito esperadas, levá-las aos funerais dos seus entes queridos, levá-las a entrevistas de emprego. Ao fim do dia, depois de pilotar três ou quatro viagens, transportei quatrocentas ou quinhentas pessoas em segurança, e sinto que consegui alguma coisa. Todas elas têm as suas histórias, motivações, necessidades — e ajudá-las traz-me uma sensação de recompensa.

É isto que me dá vontade de trabalhar, e é uma das coisas que mais desejo.

Não dei um beijo de despedida à minha mulher.

Eram cinco e meia da manhã de uma segunda-feira, e eu estava de saída para uma viagem de quatro dias. A minha escala incluía sete voos da US Airways, e o último estava previsto para quinta-feira, 15 de janeiro: o voo 1549, entre Nova Iorque e Charlotte.

Não dei um beijo à Lorrie porque, com os anos, apercebi-me de que ela tem o sono leve, e, ainda que eu gostasse de lhe dar um beijo discreto e de murmurar «amo-te» antes de cada viagem, fazê-lo às 5:30 não seria justo para ela. Eu saía, e ela ficava ali na cama, de olhos abertos, a pensar em tudo o que ela e as nossas duas filhas teriam de fazer nos dias seguintes — tudo isto sem a minha presença, sem a minha ajuda.

Não obstante a minha paixão por voar, as partidas constantes que definem a vida de um piloto têm sido muito duras para nós. Fora de casa cerca de dezoito dias por mês, perdi bem mais de metade da vida das minhas filhas.

A minha partida não é sinónimo de que gosto mais de voar do que da minha mulher e das minhas filhas. De facto, nos últimos anos, eu e a Lorrie temos falado da hipótese de eu encontrar outra ocupação que não a aviação comercial, algo que me mantivesse mais perto de casa. Ainda que haja limites para a capacidade de reinvenção de um homem, sempre acreditei que poderia encontrar uma outra forma de satisfazer as necessidades financeiras da minha família que estivesse à altura de um emprego como piloto comercial. Mas sempre quis que fosse uma boa troca, e que tirasse partido das minhas experiências de vida. Entretanto, a minha dedicação à profissão continua a ser forte. E a Lorrie conhece-me. Ela sabe o que a aviação representa para mim, pelo que temos encontrado formas de lidar com esta realidade.

Como tal, naquela segunda-feira, fui-me embora como tantas vezes antes. A Lorrie e as nossas filhas, a Kate, de 16 anos, e a Kelly, de 14, dormiam profundamente quando tirei o carro da nossa garagem em Danville, na Califórnia, e segui para o Aeroporto Internacional de São Francisco.

Quando o Sol nasceu, já eu estava a mais de cinquenta quilómetros, a atravessar a Baía de São Francisco pela Ponte San Mateo. Tinha de estar num voo para Charlotte às 7:30 — como passageiro.