

# SULLY

O HERÓI DO RIO HUDSON

BASEADO EM UMA HISTÓRIA REAL

O LIVRO  
QUE ORIGINOU A  
SUPERPRODUÇÃO  
DO CINEMA



CHESLEY B.  
"SULLY" SULLENBERGER III

COM JEFFREY ZASLOW

intrinsic

# DADOS DE COPYRIGHT

## Sobre a obra:

A presente obra é disponibilizada pela equipe [X Livros](#) e seus diversos parceiros, com o objetivo de disponibilizar conteúdo para uso parcial em pesquisas e estudos acadêmicos, bem como o simples teste da qualidade da obra, com o fim exclusivo de compra futura.

É expressamente proibida e totalmente repudiável a venda, aluguel, ou quaisquer uso comercial do presente conteúdo

## Sobre nós:

O [X Livros](#) e seus parceiros disponibilizam conteúdo de domínio público e propriedade intelectual de forma totalmente gratuita, por acreditar que o conhecimento e a educação devem ser acessíveis e livres a toda e qualquer pessoa. Você pode encontrar mais obras em nosso site: [xlivros.com](http://xlivros.com) ou em qualquer um dos sites parceiros apresentados neste link.

***Quando o mundo estiver unido na busca do conhecimento, e não lutando por dinheiro e poder, então nossa sociedade enfim evoluirá a um novo nível.***

# 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 T Pereira

Rodrigo G Rosa

REVISÃO DE EPUB

Manuela Brandão

GERAÇÃO DE EPUB

Intrínseca

E-ISBN

978-85-5100-074-8

Edição digital: 2016

1ª edição

*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](http://www.intrinseca.com.br)



[intrinseca.com.br](http://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

Folha de rosto

Créditos

Mídias sociais

Dedicatória

1. Um voo inesquecível
2. Vida de piloto
3. Aqueles que vieram antes de mim
4. Meça duas vezes, corte uma
5. O presente das meninas
6. Rápido, asseada, mediana
7. Otimista de longo prazo, realista de curto prazo
8. Aqui é o comandante
9. Aparecendo para a vida
10. Tudo é possível
11. Administrando a situação
12. A vista do alto
13. Repentino, completo, simétrico
14. Gravidade
15. Cento e cinquenta e cinco
16. Histórias ouvidas, vidas tocadas

17. Viagem agitada

18. Em casa

19. A pergunta

Agradecimentos

Apêndice A: Trajetória de voo do voo 1549, 15 de janeiro de 2009

Apêndice B: Excerto de transcrição do gravador de voz da cabine pelo Conselho Nacional de Segurança nos Transportes

Sobre os autores

Leia também

## *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, conseguiu 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 obviamente 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.

Processei 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 contratempos 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.

## *Vida de piloto*

Tive a sorte de descobrir minha paixão por voar muito jovem e de me entregar a essa paixão dia após dia. Tive a sorte de algumas coisas me favorecerem. Minha visão, por exemplo, era boa o bastante para que eu me tornasse um piloto de caça. E sorte de, ao sair da aeronáutica, encontrar trabalho como piloto comercial, quando não há muitas oportunidades para esse emprego.

Ainda me sinto afortunado, após todos esses anos, por ser capaz de seguir minha paixão. O setor aeronáutico tem seus problemas, e muitos deles podem ser preocupantes e desgastantes, mas ainda encontro propósito e satisfação em voar.

Há uma liberdade que você sente quando está no controle, pairando acima da superfície da terra, não mais preso pela gravidade. É como se estivesse acima dos pequenos detalhes da vida. Mesmo a alguns milhares de pés, você tem uma perspectiva mais ampla. Problemas que parecem enormes lá embaixo tornam-se menores daquela altura, e ainda menores quando você chega a 35 mil pés.

Amo o fato de voar ser um desafio intelectual e que seja necessário realizar cálculos mentais ao longo do caminho. Ao mudar o ângulo do nariz da aeronave em relação ao horizonte um único grau, viajando a sete milhas náuticas por minuto, que é a velocidade comum de um avião comercial, a taxa de subida ou descida aumenta ou diminui em setecentos pés por minuto. Gosto de ter controle sobre todos os cálculos, de conhecer as condições meteorológicas, trabalhar em equipe — comissários de bordo,

controladores de tráfego aéreo, primeiros oficiais, equipes de manutenção —, sabendo intimamente o que o avião pode e não pode fazer. Mesmo quando os controles estão sendo manipulados por automação, os pilotos precisam auxiliar os sistemas computacionais com o seu próprio cálculo mental. Gosto desse desafio.

Também gosto de compartilhar a minha paixão por voar. É decepcionante descobrir que, nos dias atuais, as crianças não são particularmente fascinadas pela aviação. Já vi inúmeras crianças visitarem a cabine sem prestarem muita atenção; estão muito concentradas em seus videogames ou iPods.

Quando há crianças ávidas para dar uma olhada em meu “escritório” na frente do avião, seu entusiasmo é contagiante. É muito gratificante ver a sua empolgação com algo que é de extrema importância para mim. Se não estivermos ocupados durante o embarque, o copiloto e eu gostamos de convidar as crianças curiosas a ocuparem os nossos assentos na cabine, fazerem perguntas, e deixamos que seus pais tirem fotos delas usando um quepe de comandante.

Ser piloto tem um resultado final tangível que é benéfico para a sociedade. É gratificante pegar um avião com 183 passageiros e levá-los aonde precisam ou querem ir. Meu trabalho é reunir pessoas com amigos e familiares, levá-los para férias há muito aguardadas, trazê-los para funerais de entes queridos, conduzi-los às suas entrevistas de emprego. Ao fim de um dia, após três ou quatro viagens, transportei quatrocentas ou quinhentas pessoas em segurança até os seus destinos e sinto como se tivesse realizado algo. Todos eles têm as próprias histórias, motivações, necessidades — e ajudá-los é gratificante.

É isso o que me motiva a trabalhar e uma das coisas pela qual anseio.

★ ★ ★

Não me despedi de minha mulher com um beijo.

Eram 5h30 de uma segunda-feira e eu estava saindo de casa para uma viagem de quatro dias. Minha escala indicava que eu pilotaria sete voos da

US Airways, com a última perna marcada para quinta-feira, 15 de janeiro: voo 1549 de Nova York para Charlotte.

Não beijei Lorrie porque, ao longo dos anos, acabei percebendo que ela tem um sono leve, e embora desejasse beijá-la em silêncio antes de cada viagem e sussurrar “eu amo você”, fazer isso às 5h30 não seria justo. Eu iria embora, e ela ficaria deitada na cama, de olhos abertos, pensando em tudo o que ela e as nossas duas filhas precisariam fazer nos próximos dias — tudo isso sem a minha companhia ou ajuda.

Apesar de minha paixão por voar, as constantes ausências que definem a vida de um piloto têm sido muito difíceis para nós. Longe de casa dezoito dias por mês, perdi mais da metade da vida de minhas filhas.

Minhas ausências não são indicadores de que amo voar mais do que amo minha mulher e minhas filhas. Na verdade, nos últimos anos, Lorrie e eu temos conversado a respeito de eu fazer algo além de aviação comercial, algo que me mantivesse mais perto de casa. Apesar dos limites de como um homem pode se reinventar, eu andava confiante na possibilidade de encontrar outra maneira de satisfazer as necessidades financeiras de minha família que se igualasse a meus ganhos como piloto comercial. Mas eu queria que fosse uma opção boa que tirasse proveito de minhas experiências de vida. Enquanto isso, minha dedicação à profissão permanece forte. E Lorrie me conhece. Ela sabe o que voar significa para mim. Encontramos maneiras de lidar com isso.

Então, naquela segunda-feira, como em tantas outras, saí de casa. Lorrie e minhas filhas, Kate, de dezesseis anos, e Kelly, de quatorze, estavam dormindo quando tirei o carro de nossa garagem em Danville, Califórnia, e dirigi até o Aeroporto Internacional de São Francisco.

Quando o sol nasceu, eu já estava a mais de cinquenta quilômetros de casa, cruzando a Baía de São Francisco sobre a ponte de San Mateo. Eu precisava embarcar em um voo às 7h30 para Charlotte — como passageiro.

Todas as tripulações têm uma base de operação, e a minha era em Charlotte, Carolina do Norte. No início da década de 1980, quando voei pela Pacific Southwest Airlines, minha base era em São Francisco. Em 1988, a PSA se fundiu com a USAir, e me tornei piloto da USAir. Em 1995,

quando a USAir fechou a base em São Francisco, minha base passou a ser Pittsburgh e, depois, Charlotte. Lorrie e eu queríamos permanecer na Califórnia, e, assim como outros pilotos com bases longe de casa, decidi que passaria a atravessar o país para começar a trabalhar. Fomos nós que escolhemos essa vida e sou grato pela companhia aérea permiti-la. Ainda assim, a logística é cansativa.

Não tenho de pagar meus voos para chegar ao trabalho, mas sou colocado na lista de espera. Se não houver nenhum assento disponível, em geral viajo no banco dobrável da cabine. Essa é a minha carta na manga. Porém, na maioria das vezes, prefiro ficar na traseira da aeronave, fora do caminho dos pilotos que estão trabalhando. Lá atrás, posso ler um livro ou fechar os olhos e tentar dormir.

Por estar uniformizado, às vezes os passageiros me fazem perguntas sobre o voo, sobre a turbulência, ou como melhor enfiar as suas malas abarrotadas no compartimento de bagagem. Muitas vezes, ninguém se dá conta de minha presença.

Foi assim que acabei no voo para Charlotte naquele dia. Fiquei ali sentado no assento do meio, anônimo como sempre, sem noção de que, no fim de semana, tudo mudaria. Aqueles foram os últimos dias de minha antiga e familiar vida de piloto.

★ ★ ★

Sou metódico e há uma precisão em minha vida que às vezes faz Lorrie revirar os olhos. Ela diz que sou muito controlador e cheio de regras, e embora ela acredite que é parte daquilo que faz de mim um bom piloto, às vezes também me torna uma pessoa difícil de conviver. Lorrie conhece esposas de outros pilotos que os descrevem da mesma forma. Assim como eu, eles voltam para casa após dias fora e tentam assumir o comando, irritando seus entes queridos ao reorganizarem os pratos na máquina de lavar louça e buscarem uma forma mais eficiente de empilhar tudo. Acho que a cultura da aviação — todo o nosso treinamento — é o que nos torna tão

organizados. Ou, como suspeita Lorrie, talvez certo tipo de personalidade seja atraída pela profissão.

Seja como for, creio ser culpado. Mas minha abordagem exigente com as coisas pode ser muito útil para mim em diversos aspectos.

Para aquela viagem de quatro dias preparei a minha bagagem da mesma maneira como preparo-a para cada viagem de quatro dias. Nunca carrego mais do que o necessário. Trajava o meu uniforme de capitão — paletó e calça — e, na mala de bordo de piloto, levava três camisas limpas, três cuecas, três pares de meias, meu kit de barbear, tênis de corrida, um guarda-chuva, um iPod, meu laptop para checar e-mails e quatro livros. Também estava com meu *SkyGuide* da American Express, com a lista completa da programação dos voos de todas as companhias aéreas dos Estados Unidos. No bolso da camisa carregava uma planilha de viagem da US Airways, com o itinerário completo dos quatro dias. Uma vez que minhas viagens me levariam a Pittsburgh e a Nova York, onde o clima estaria frio e possivelmente nevando, também levei um sobretudo de inverno, luvas e gorro.

Gosto de ouvir música em um iPod quando passo a noite em alguma cidade. Sempre procuro sair do hotel para caminhar com música nos ouvidos. Ultimamente, tenho escutado muito Natalie Merchant, Green Day, The Killers e Evanescence. Também me pego escutando repetidamente as obras de Fritz Kreisler, o lendário violinista austríaco. Ele compôs e gravou *Liebesleid* (Love's Sorrow) e *Liebesfreud* (Love's Joy), que é uma trilha sonora estimulante para caminhar ou correr em uma cidade, perdido nos próprios pensamentos.

Nos últimos anos, também tenho passado mais tempo de viagem pensando no futuro. Estou com 58 anos e enfrentarei aposentadoria compulsória da cabine quando fizer 65. O que farei então? Desde 11 de setembro de 2001, o setor aeronáutico está combalido, e, como resultado de cortes, perdi quarenta por cento de meu salário. Enquanto isso, a pensão da US Airways com a qual eu pensava que poderia contar foi cancelada em 2004, e um plano de substituição bancado pelo governo é um suplente

muito fraco. Como resultado, perdi mais de dois terços de minha pensão. Minha história é muito comum em todo o setor aeronáutico.

Tentando ganhar dinheiro de outra forma, comprei alguns imóveis ao longo dos anos, com resultados diversos. Possuo uma propriedade no norte da Califórnia que abrigava uma franquía da Jiffy Lube, uma empresa de lubrificação. Mas a franquía não renovou o contrato e não tenho conseguido encontrar um novo inquilino. Então, quando me sentei naquele voo para Charlotte, revi alguns desses detalhes em minha mente.

Havia cerca de um ano, eu também abri meu próprio negócio paralelo, uma empresa de consultoria chamada Métodos de Confiabilidade de Segurança S.A. Parecia o ajuste certo para mim à medida que minha carreira de piloto declinava. Muito antes do pouso no Hudson, eu estivera intensamente envolvido em questões de segurança aérea, remontando aos meus tempos como piloto de caça da Força Aérea. Assim, trouxe três livros para aquela viagem de quatro dias, todos relacionados a questões que eu desejava abordar como consultor.

Venho construindo aos poucos minha empresa, projetada para ajudar pessoas com outras profissões a se beneficiarem das abordagens táticas e estratégicas das companhias aéreas no que diz respeito à segurança. Os pilotos têm extensos *checklists* a serem conferidos na cabine. Minha empresa incentiva iniciativas, tais como aquela agora em curso na medicina, que imitam os *checklists* dos pilotos. Por exemplo: atualmente, a Organização Mundial da Saúde está sugerindo o uso de *checklists* de segurança cirúrgica, requisitando que as equipes hospitalares se certifiquem de verificar as alergias conhecidas do paciente, além da contagem de instrumentos, agulhas e esponjas para terem certeza de que nada foi deixado dentro do corpo do paciente.

Considero a aviação comercial ultrassegura. Dado o número de passageiros que levamos todos os dias em segurança aos seus destinos, e o risco relativamente baixo associado ao voo, até agora nosso histórico é louvável. Mas as companhias aéreas devem permanecer diligentes, em especial diante de todos os cortes econômicos que assolam a indústria, ou o nosso bom histórico pode vir a ser comprometido.

Um dos livros que eu trazia comigo nessa viagem era *Just Culture*, de Sidney Dekker, que peguei emprestado na biblioteca local. Dekker escreve sobre o equilíbrio entre assumir responsabilidade e aprender quando se trata de pessoas relatando problemas de segurança. Sempre acreditei que podemos tornar mais segura a cultura de uma empresa, um governo ou uma comunidade, encorajando as pessoas a relatarem os próprios erros e deficiências de segurança. Portanto, aquele livro era uma confirmação de meus próprios estudos de tais questões e de meus anos de experiência como piloto.

Enquanto estava sentado no assento do meio a caminho de Charlotte, peguei-me lendo e fazendo anotações para a minha empresa de consultoria. Não me lembro de ter trocado muitas palavras com os passageiros ao lado.

Quando sou um passageiro na traseira de um avião, embora esteja lendo, tentando tirar uma soneca ou me preocupando com o fechamento da Jiffy Lube, ainda presto uma atenção geral em como o voo está indo e no que os pilotos estão fazendo. Posso sentir os movimentos do avião. A maioria de meus colegas passageiros estão envolvidos com seus livros ou digitando em seus laptops e não percebem certas sutilezas. Mas, mesmo quando não estou tentando, sou capaz de dizer se o avião está subindo ou descendo, ou quando os pilotos estão mudando a configuração de flaps ou o impulso do motor. Para os pilotos, esta consciência geral faz parte do trabalho.

O voo em que eu estava decolou de São Francisco às 7h30, horário do Pacífico, e chegou a Charlotte às 15h15, horário da Costa Leste. Comi algo no aeroporto de Charlotte e, então, fui até o portão de embarque para pilotar meu primeiro voo daquela viagem de quatro dias. Eu voltaria diretamente para São Francisco pilotando um Airbus A321 e transportando cerca de 180 passageiros.

Assim que cheguei ao portão, sorri para alguns passageiros e cumprimentei as três comissárias de bordo: Sheila Dail, Donna Dent e Doreen Welsh. Eu já voara com Sheila e Donna anteriormente. Acho que também já viajara com Doreen alguns anos antes, quando ambos estávamos sediados em Pittsburgh. Como a US Airways não contratava novos comissários de bordo havia anos, todas as nossas tripulações eram formadas

por veteranos. Doreen, agora com 58 anos, ingressou na companhia em 1970, quando esta ainda se chamava Allegheny Airlines. São 38 anos de experiência. Tanto Sheila, 57, quanto Donna, 51, têm mais de 26 anos na companhia.

No portão, também cumprimentei Jeff Skiles, o copiloto que voaria comigo. Não nos conhecíamos, de modo que nos apresentamos. Contando com Sheila, Donna e Doreen, formaríamos uma equipe nos quatro dias seguintes.

Apesar de tantos anos como piloto, é comum eu ter um copiloto ou comissário de bordo desconhecido. Mesmo após alguns sérios cortes de pessoal, a US Airways ainda tem cerca de cinco mil pilotos e 6.600 comissários de bordo. É impossível conhecer todos.

É padrão em nossa companhia as tripulações fazerem uma breve reunião no início de uma viagem. É vital para que os indivíduos rapidamente se sintam como parte de uma equipe, de modo que possam trabalhar no primeiro voo quase tão bem quanto se tivessem feito diversos voos juntos. Portanto, antes de os passageiros embarcarem, Jeff, Sheila, Donna, Doreen e eu nos reunimos por alguns minutos no corredor da primeira classe vazia e eu disse algumas palavras.

Como comandante, cabia a mim definir o tom. Gosto de ser acessível. Pedi que as comissárias de bordo fossem meus olhos e ouvidos nos próximos dias, que me contassem qualquer coisa importante que eu não pudesse observar da cabine. Pedi-lhes para me informarem do que precisavam para fazer o seu trabalho — serviço de refeições, limpeza, o que fosse — e disse-lhes que tentaria ajudar. Eu queria que meus tripulantes soubessem que eu estava cuidando deles. “Não posso recuperar os seus planos de aposentadoria, mas posso fazer algumas coisas para melhorar a sua qualidade de vida. Uma delas é que, ao chegarmos a nosso destino no último voo do dia, ligarei para o hotel e me certificarei de que eles enviem uma van para não termos de esperar vinte minutos.”

Jeff, de 49 anos, foi muito simpático desde nosso primeiro olá e, nos dias que se seguiram, aprendi mais a respeito dele. Assim como eu, ele tirara seu brevê de piloto particular aos dezesseis anos. Mas vinha de uma família de

aviadores; tanto o pai quanto a mãe também eram pilotos. Ele trabalhara para a US Airways durante 23 anos, tinha vinte mil horas de voo e chegara a se tornar comandante. Contudo, devido a cortes nos voos e nos aviões e o efeito desses cortes na lista de pilotos veteranos, ele agora voava como copiloto. Tenho 29 anos de empresa, então, atualmente, estou entre os pilotos mais veteranos da minha companhia aérea.

Jeff pilotara o Boeing 737 durante oito anos e acabava de terminar o treinamento para voar com o Airbus. Aqueles sete voos que faria comigo em quatro dias seriam a sua primeira viagem sem instrutor em um Airbus. Como ele mesmo disse: “É a minha primeira viagem sem rodinhas.”

Quando conheço outros pilotos, não tento classificá-los. Penso que vou saber mais sobre eles e seu estilo de voo na cabine. Não há necessidade de apressar o julgamento. Ainda assim, minhas primeiras impressões de Jeff foram boas.

Desde nossos primeiros momentos na cabine daquele voo para São Francisco, eu o considerei consciencioso e muito bem versado em tudo o que dizia respeito ao Airbus. Se ele não tivesse me dito que aquela era a sua primeira viagem após o treinamento, eu não teria percebido.

Ao serem rebocados do portão até a pista e até estarem acima de dez mil pés, os tripulantes da cabine não estão autorizados a conversar sobre qualquer outro assunto que não sejam detalhes do voo. Quando já estávamos a caminho de São Francisco, porém, Jeff e eu pudemos nos conhecer melhor. Ele me disse que tinha três filhos, de dezessete, quinze e doze anos, e conversamos um pouco a respeito de nossos filhos.

Em algum lugar sobre as Montanhas Rochosas cobertas de neve, pensei naquela emoção que frequentemente sinto quando estou voando, apenas assimilando a majestade da paisagem lá embaixo, das estrelas e dos planetas ao meu redor e apreciando tudo aquilo. Parece que estamos flutuando através de um oceano invisível de ar salpicado de estrelas.

Há um poema que adoro, “Fever Sea”, de John Masefield, que inclui o verso: “Tudo o que peço é um grande navio e uma estrela para guiá-lo.” Muitas vezes penso nesse verso quando vejo o planeta Vênus no canto sudoeste do céu ao voar em direção à Costa Oeste em determinadas épocas

do ano. Se eu for incapaz de acessar o sistema de GPS ou usar a bússola da cabine, sei que ainda assim tudo vai ficar bem. Basta manter Vênus no canto frontal esquerdo do para-brisa que chegaremos à Califórnia.

Mencionei para Jeff que gostaria de poder voar com minhas filhas na cabine de um avião comercial, para que pudessem ver tais cenas do ponto de vista de um piloto. Em outros tempos, isso teria sido possível. Contudo, após o 11 de Setembro, obviamente as restrições de acesso à cabine aumentaram. Minhas meninas jamais verão o céu através de meus olhos.

Também falamos sobre nossos trabalhos paralelos. Assim como muitos pilotos, Jeff também vê a necessidade de complementar a sua renda. Ele mora em Madison, Wisconsin, e tem um negócio de construção de casas.

Jeff disse que pesquisou meu nome no Google antes da viagem porque estava procurando meu endereço de e-mail. Ele queria compartilhar algumas informações de horário comigo. É claro que, antes do pouso no Hudson, não havia muita coisa a meu respeito na internet. Portanto, a primeira coisa que surgiu foi o website de minha empresa de consultoria.

“Li tudo sobre a sua empresa”, disse ele, e então, simplesmente sorriu. “Cara, eu pensei que era bom de conversa fiada, mas você leva o prêmio!”

Fiquei intrigado por ele ter me pesquisado no Google — não me lembro de ter voado com outro piloto que tivesse feito isso — e também me diverti o modo como ele era direto.

“Eu me considero bom de conversa fiada”, disse ele. “Do modo como você a apresenta, sua empresa parece enorme. Mas, então, li com mais atenção e percebi que é só você. Você é a empresa. Que legal! Admiro pessoas que pegam uma noz e, com um pouco de conversa fiada, a transformam em um carvalho.”

Sei que meu negócio não é um império da Fortune 500, mas discordei um pouco da caracterização feita por ele. Sou apaixonado de verdade por questões de segurança e pelo que o setor aeronáutico pode ensinar ao mundo. Sinto orgulho de meu trabalho e disse isso a Jeff. Ainda assim, gostei de seu estilo direto e demos boas risadas sobre minha incipiente empresa de consultoria enquanto voávamos para São Francisco.

Jeff ficou no comando do avião boa parte da viagem, e fiquei impressionado com a facilidade com que ele lidava com as coisas. É claro que estávamos cientes de que, por ele ter menos de cem horas no Airbus, havia restrições a que teríamos de obedecer. Ele não poderia aterrissar ou decolar em pistas cobertas de neve ou gelo. E certos aeroportos — dada a sua altitude ou aos seus complicados procedimentos de decolagem ou aterrissagem — lhe eram proibidos. São Francisco era um deles, por isso tive de pousar o avião.

Quando enfim pousamos às 20h35, eu estava de volta ao mesmo lugar onde começara o meu dia às 7h30. Mas a boa notícia era que o voo não atrasara e ainda era cedo o bastante. Havia tempo para eu pegar o meu carro no estacionamento do aeroporto e dirigir cinquenta minutos para nordeste em direção a Danville, a fim de passar a noite com Lorrie e as meninas.

Aquela escala foi um bônus. Em vez de, como de costume, me ausentar durante toda a viagem de quatro dias, pude voltar para casa.

★ ★ ★

Naquela segunda-feira à noite, cheguei em casa às 21h45 e as meninas estavam indo para a cama. Não consegui passar muito tempo com elas. Contudo, na manhã seguinte, pude deixá-las na escola.

Kelly, então no oitavo ano, precisava chegar às 8h. Eu a beijei ao me despedir e disse que a veria no fim da semana.

Então, foi a vez de levar Kate para sua escola de ensino médio. Na verdade, foi Kate quem dirigiu. Ela tinha carteira de motorista provisória e estava sempre buscando adquirir experiência, embora não necessariamente aulas. Então assumiu o volante e eu me sentei no banco do passageiro numa mistura de copiloto e “instrutor de voo”, que é o termo usado para um piloto instrutor que acompanha outro a fim de avaliar as suas habilidades.

Estar com Kate ao volante do SUV da família era como estar com Jeff no Airbus. Eu a observava, admirado, e fazia anotações.

Minha opinião é de que ela é boa motorista, embora um pouco confiante demais. Kate também não tem certeza se todas as regras de trânsito se aplicam a ela, por isso tentei inculcar-lhe a ideia de que as leis de trânsito evitavam a anarquia. No setor aeronáutico, diríamos que ela era “seletiva no cumprimento das regras”. Mas, no geral, ela se saiu bem. Sinto-me bastante confortável em relação às suas habilidades como motorista e disse isso para ela naquela manhã. Quando Kate parou na frente de sua escola, eu a beijei e prometi que a veria no fim da semana.

Ao voltar para casa, preparei uma xícara de chá para Lorrie e tivemos uma conversa muito séria. Devido ao fato de a franquia Jiffy Lube ter decidido não renovar o contrato de locação seis meses antes, e nossa propriedade comercial — o terreno e o prédio vazio — ainda estarem desocupados, estávamos em sérias dificuldades financeiras. Quanto tempo poderíamos continuar pagando a hipoteca sem o dinheiro do aluguel? “Não muito”, respondi para Lorrie, e discutimos se precisaríamos vender a casa da família para resolver nossos problemas financeiros. Isso seria feito na pior das hipóteses, concordamos, já que tínhamos diversos outros planos de contingência para lidar com a situação antes de sermos obrigados a realizar a venda. Ainda assim, era um dilema preocupante e não resolvido que teria de ser adiado até o meu retorno no fim da semana. Eu precisava voltar ao aeroporto de São Francisco.

Antes de sair de casa, preparei dois sanduíches, um de peru e outro de pasta de amendoim e geleia, e guardei-os com uma banana em uma lancheira. Isso também se tornou parte de meu ritual. Até uns oito anos antes, as companhias aéreas ainda forneciam refeições para pilotos e comissários de bordo em voos longos. Os cortes de gastos acabaram com essa pequena mordomia.

Naquele dia, uma vez que já era mais tarde pela manhã, pude dar um beijo de despedida em Lorrie. Uma hora depois, estava de volta ao aeroporto, preparando-me para pilotar o Airbus A319 para Pittsburgh. Assim que Jeff e eu colocamos o avião no ar e a caminho de nosso destino, aqueles sanduíches e a banana me caíram bem.

Gosto de muitos aspectos da aviação. E ainda acho satisfatória em diversas frentes, especialmente quando olho pela janela da cabine. Sou grato por todas as aventuras a serem encontradas a trinta mil pés. Mas tenho de ser honesto: comer sanduíche de pasta de amendoim com geleia sentindo o cheiro da carne gourmet sendo servida com vinho na primeira classe é um lembrete de que certos aspectos de meu trabalho não são nada glamorosos.

Após pousarmos em Pittsburgh na terça-feira à noite, entrei em uma van com Jeff e as comissárias de bordo e fomos até o La Quinta Inn & Suites, perto do aeroporto.

Teríamos de voar outra vez exatas dez horas mais tarde. Isso era próximo daquilo que chamamos de “noite mínima”. O descanso mínimo para uma tripulação pernoitando entre voos é de nove horas e quinze minutos. Parece tempo suficiente, mas na verdade é muito apertado. O tempo começa a contar assim que o avião chega e se conecta ao portão. Ele se estende até o *push back* do voo da manhã seguinte. Nesse intervalo, precisamos sair do avião, ir e voltar do hotel. Temos de sair para o aeroporto ao menos uma hora, e às vezes noventa minutos, antes do voo da manhã seguinte. Acrescente tempo para um banho e comer alguma coisa, e nosso tempo real de sono em geral é de cerca de seis horas e meia.

Nosso voo naquela manhã para o Aeroporto de LaGuardia, em Nova York, partiu às 7h05. Como estava nevando, cuidei dos controles. Chegamos às 8h34, pegamos uma nova leva de passageiros e estávamos programados para voltar a Pittsburgh às 9h15. Devido ao mau do tempo e ao tráfego, tivemos um atraso de 45 minutos no solo em LaGuardia.

Ainda tenho a minha planilha de viagem daquela semana e, como sempre, rabisquei anotações na margem de cada voo. Mantenho o controle de todos os tempos reais de voo para me certificar de ser pago devidamente. Os pilotos são pagos por hora de voo, e o “voo” começa a contar no momento em que você se afasta do portão de embarque de uma cidade até o momento em que chega ao portão da cidade seguinte.

Atrasos frustram a todos — aos pilotos, também, é claro —, mas o fato é que começamos a ser pagos quando o avião é rebocado e deixa o portão. Se

ficarmos parados na pista durante horas, seremos pagos. Se estivemos esperando no portão, não.

De qualquer modo, voltamos para Pittsburgh antes do meio-dia, e como haveria uma longa estadia de 22 horas até a próxima perna de nossa viagem, tivemos a oportunidade de passar a noite de quarta-feira mais afastados do aeroporto, no Hilton do centro da cidade. Naquela tarde, saí sozinho para caminhar por Pittsburgh, bem agasalhado por causa da neve, ouvindo meu iPod. Jeff e eu havíamos combinado de jantar juntos, mas ele tinha algo a fazer, por isso fiquei sozinho naquela noite. As comissárias de bordo também estavam por conta própria.

Como a maioria das tripulações da US Airways estão mais velhas agora — nenhum jovem é contratado há anos —, estamos mais cansados e menos sociáveis do que costumávamos ser. Os tempos selvagens do “Café, chá ou eu” terminaram havia muito, e a maior parte dessa época antecedeu à minha carreira na aviação comercial. Atualmente, entre um terço e metade dos comissários e pilotos da companhia são o que chamamos de “bate e tranca”: batem as portas de seus quartos e trancam as fechaduras. Eles não socializam e passam escalas inteiras em seus quartos de hotel.

É justo dizer que muitos não batem as portas. Dizem boa-noite de maneira educada e, então, desaparecem.

Compreendo que as viagens constantes sejam exaustivas e que meus colegas estejam cansados ou não queiram sair pela cidade gastando dinheiro. E eu não sou nem um pouco festeiro. Mas há muito decidi que, se teria de ficar longe de casa de dezesseis a dezoito dias por mês — passando sessenta por cento de meu tempo longe de minha família —, eu não desperdiçaria metade de minha vida sentado em um quarto de hotel assistindo à tevê a cabo. Assim, tento ao menos dar um passeio ou sair para correr. Visito um novo restaurante, mesmo se estiver sozinho. Tento ter uma vida. Se os membros da tripulação quiserem se juntar a mim, sou grato pela companhia. Se não, fico à vontade comigo mesmo.

Naquela noite de quarta-feira, liguei para casa e conversei com as meninas. Eu lhes descrevi minha caminhada na neve e perguntei como estavam na escola. Como adolescentes, envolvidas com as próprias vidas,

elas não estão extremamente empenhadas em ouvir detalhes de meu dia. Busco sempre maneiras de me conectar com elas, manter viva nossa relação.

Na manhã seguinte, 15 de janeiro, estava nevando, e Jeff e eu precisávamos pilotar um Airbus A321 de Pittsburgh até Charlotte.

Por causa do degelo em Pittsburgh, chegamos a Charlotte com trinta minutos de atraso. Ali, mudamos de avião, deixando um Airbus A321 para pegar um A320. O A320 era o avião que nos levaria ao Hudson. O voo de Charlotte aterrissou em LaGuardia logo após as 14 horas. Nevava em Nova York, mas, no momento em que chegamos, a neve parara de cair.

No LaGuardia, o pessoal de terra começou a embarcar novos passageiros no avião. Peguei o plano de voo para a próxima perna — voo 1549 de Nova York de volta para Charlotte — e, então, corri para encontrar algo para comer. Comprei um sanduíche de atum por oito dólares e alguns trocados, esperando começar a comê-lo quando estivéssemos em altitude de cruzeiro em nosso regresso a Charlotte.

No portão, os passageiros tinham iniciado o embarque, e não tive a chance de dizer nada para nenhum deles. Alguns observariam mais tarde que, por causa do meu cabelo grisalho, eu parecia um sujeito mais velho e que se sentiram seguros pelo fato de eu ser um piloto veterano. Apenas meneei a cabeça e sorri para alguns quando voltei para a cabine com o meu sanduíche.

Enquanto o avião era abastecido, verifiquei a carga de combustível, a meteorologia e, então, voltei-me para o plano de voo. Como copiloto, o trabalho de Jeff era sair e fazer uma inspeção ao redor do avião. Nada pareceu fora do normal para nenhum de nós.

O voo estava cheio, 150 passageiros, mais a tripulação: eu, Jeff, Sheila, Donna e Doreen. Pouco antes do *push back* Jeff e eu comentamos que gostaríamos de voar juntos. Aquela seria a última perna de nossa viagem. Eu planejava deixar Charlotte às 17h50, voando para casa em São Francisco como passageiro, e Jeff voltaria naquela noite para Wisconsin.

Nós nos afastamos do portão às 15h03, horário da Costa Leste, e nos juntamos à fila de aviões que esperavam para decolar.

Em nossos ouvidos, Jeff e eu ouvíamos o constante tagarelar pela linha compartilhada na frequência da Torre de Controle de Tráfego Aéreo do LaGuardia. Ouvíamos e observávamos os aviões decolarem e aterrissarem nas duas pistas entrecruzadas de um dos aeroportos mais movimentados do país. Como acontece todos os dias, aquele era um balé cuidadosamente coreografado, onde todos sabiam muito bem o seu papel.

Às 15h20m36s, o controlador da torre nos informou:

— Cactus quinze quarenta e nove, LaGuardia, pista quatro, posicione-se e aguarde, tráfego para pouso em três uno.

O controlador da torre estava nos instruindo a taxiar até a pista ativa, manter posição e aguardar autorização para a decolagem. Ele também avisou que veríamos tráfego liberado para pouso na pista de intersecção 31. (“Cactus” é o

sinal de chamada de rádio para os voos da US Airways. A companhia aérea o escolheu após nos fundirmos à antiga America West Airlines. Apesar de ter sido adotado para preservar o patrimônio da America West, alguns pilotos e controladores prefeririam que tivéssemos mantido nosso antigo sinal de chamada, “USAir”, para evitar problemas. Ter um nome que não coincide com aquele pintado na lateral de um avião pode ser confuso, especialmente em aeroportos estrangeiros.)

Às 15h20m40s, enquanto eu taxiava, Jeff respondeu ao controlador:

— Cactus quinze quarenta e nove em posição e aguardando na pista zero quatro.

Então, esperamos na pista durante quatro minutos e quatorze segundos, ouvindo os controladores e pilotos comerciais trocando mensagens incomuns e concisas do tipo: “American três setenta e oito liberado para pousar em três uno, vento zero três zero, uno zero, tráfego em espera na quatro.” Esse era o controlador da torre liberando o voo 378 da American para aterrissar na pista 31, informando-o que o vento vinha de nordeste a dez nós e avisando que Jeff e eu estávamos em posição na pista 4.

Às 15h24m54s, do controlador para mim e para Jeff:

— Cactus quinze quarenta e nove livre decolagem pista zero quatro.

Às 15h24m56s, de mim para o controlador:

— Cactus quinze quarenta e nove pronto para decolagem.

Na pista, logo depois de começarmos a nos deslocar, falei:

— Oitenta.

— Checado — respondeu Jeff.

Essa era a verificação de velocidade do vento. Nossa linguagem seguia o manual à risca.

— V1 — falei então, indicando que eu estava monitorando a velocidade do avião e que passáramos do ponto em que eu poderia abortar a decolagem e ainda conseguir parar no que restava de pista. Agora, estávamos obrigados a proceder com a decolagem. Alguns segundos depois, eu disse: — Rotacionar.

Era meu aviso a Jeff que atingíramos a velocidade em que ele deveria puxar o manche para trás, fazendo a aeronave decolar. Estávamos em pleno ar e tudo foi muito rotineiro.

Às 15h25m44s, o controlador disse para mim e para Jeff:

— Cactus quinze quarenta e nove, chame o Controle Nova York, bom dia.

Estávamos sendo informados que as próximas comunicações de nosso voo estavam sendo transferidas para o controlador no Controle de Aproximação de Radar de Terminal de Nova York, localizado em Long Island.

Às 15h25m48s, respondi ao controlador de LaGuardia:

— Bom dia.

Até esse momento, minha viagem de quatro dias fora completamente normal, e assim como ocorreu em quase todos os pousos e decolagens que experienciei em 42 anos como piloto, esperava que este voo também fosse normal.

Conseguíramos até ganhar mais algum tempo graças aos atrasos no início do dia, então eu estava de bom humor. O voo de Charlotte para São Francisco ainda constava como no horário, e havia um assento disponível no meio. Parecia que eu chegaria em casa com Lorrie e as meninas ainda acordadas.

## *Aqueles que vieram antes de mim*

Em se tratando de empreendimentos humanos, a aviação é muito recente. Os irmãos Wright fizeram seu primeiro voo em 1903. Ou seja, há apenas 106 anos. Tenho 58 anos, e voo há 42. A aviação é tão jovem que estive envolvido com ela por quase metade de sua história.

Nos últimos 106 anos, pelos esforços de muitas pessoas — trabalho duro, prática, avanços na engenharia —, a aviação logo deixou sua perigosa infância para se tornar tão comum que há pouca tolerância para qualquer risco. Talvez a tenhamos feito parecer fácil demais. As pessoas se esqueceram do que está em jogo.

Não estou dizendo que os passageiros não devam se sentir confortáveis ao voar. Só que é fácil tornar-se complacente quando às vezes se passa um ou dois anos sem acidentes aéreos com fatalidades em nosso país. Quando as coisas estão indo bem, o sucesso pode esconder ineficiências e deficiências. Por isso é preciso estar sempre atento.

Muito antes de eu me encontrar na cabine do voo 1549, eu já havia estudado outros acidentes aéreos. Há muito a ser aprendido com as experiências dos pilotos que estiveram envolvidos nos acidentes de maior repercussão das últimas décadas. Tenho solenemente folheado transcrições de gravadores de voz de cabine, com as últimas conversas de pilotos que não sobreviveram.

Estudei esses acidentes em parte porque, no início de 1990, eu me juntei a uns dez pilotos da US Airways para ajudar a desenvolver um curso de segurança em voo voltado para o gerenciamento de recursos de equipes

chamado Crew Resource Management, CRM. Antes do voo 1549, a contribuição profissional que mais me deixou orgulhoso foi o meu trabalho no CRM. Meus colegas facilitadores e eu ajudamos a mudar a cultura do grupo de pilotos de nossa companhia aérea, aperfeiçoando a comunicação da cabine, a liderança e a tomada de decisão. Como disse o copiloto Jeff Diercksmeier, meu amigo na equipe do CRM: “Foi um momento em que algumas pessoas que realmente acreditavam no que estavam fazendo fizeram a diferença.”

Meu interesse em segurança aérea remonta aos meus primeiros voos na adolescência. Eu sempre quis saber como alguns pilotos lidavam com situações desafiadoras e tomavam as melhores decisões. Aqueles eram homens e mulheres que valia a pena imitar.

Desta forma, tentei entender de maneira detalhada as histórias completas por trás de cada ação desses pilotos. Eu me perguntava: se eu estivesse lá, teria sido tão bem-sucedido?

Há alguns anos, fui convidado para falar em uma conferência internacional na França voltada para questões de segurança em diversas indústrias. Dado o registro comparativamente ultraseguro da aviação comercial, fui convidado a participar de dois painéis para discutir como os esforços de segurança das companhias aéreas poderiam ser transferidos para outras atividades. Mencionei como outras indústrias estão reconhecendo que podem se beneficiar com a adoção de algumas de nossas abordagens.

Um grau de segurança tão elevado exige um enorme empenho em todos os níveis de uma organização e diligência e vigilância constantes para torná-lo realidade.

Nós, pilotos, nos preocupamos com as questões financeiras que agora pesam sobre as companhias aéreas. Atualmente, a maioria dos passageiros escolhe companhias aéreas com base no preço. Se a tarifa de uma companhia aérea custar cinco dólares a menos do que a de uma concorrente, a companhia aérea com a passagem mais barata ficará com a reserva. O resultado final é que as companhias aéreas estão sob intensa pressão para reduzir custos a fim de poderem oferecer tarifas competitivas. Isso tem depreciado a experiência de voar; todos já vimos os cortes nas

comodidades oferecidas na classe econômica. Mas os passageiros não veem os outros cortes que estão sendo feitos. Por exemplo, algumas pequenas companhias aéreas regionais reduziram os requisitos mínimos para o recrutamento de pilotos e estão pagando 16 mil dólares por ano para alguns deles. Pilotos veteranos — aqueles que têm a experiência que os ajudaria em caso de emergência — não vão aceitar esses trabalhos.

Atualmente, tenho 19.700 horas de voo. Quando eu tinha, digamos, duas ou quatro mil horas de experiência, eu já sabia um monte de coisas, mas ainda não possuía a profundidade de compreensão que tenho agora. Desde então, tenho aperfeiçoado as minhas habilidades e aprendido com diversas situações que me testaram e me ensinaram. Hoje em dia, as companhias aéreas regionais aceitam uma pessoa com 200 horas de voo e a tornam copiloto. Esses novos pilotos podem ter um treinamento excepcional e um elevado grau de habilidade. Mas leva tempo, hora após hora, para dominar a ciência e a arte de pilotar um jato comercial.

Outra questão: as companhias aéreas tinham grandes hangares nos quais seus aviões eram reparados e mantidos por mecânicos próprios. Os mecânicos inspecionavam e reparavam componentes, rádios, freios e motores. Eles conheciam as peças e sistemas específicos de cada aeronave da frota. Atualmente, muitas companhias aéreas têm terceirizado a manutenção e o trabalho com peças. Será que esses mecânicos externos são tão experientes e conhecedores no que diz respeito a uma aeronave em particular? Se uma peça é enviada ao exterior para ser inspecionada, será que voltará como confiável?

É justo dizer que, quando os empregos são terceirizados e o serviço é feito em um local remoto, a companhia aérea precisa trabalhar muito mais para controlar todo o processo e ter o mesmo nível de confiança na peça ou no reparo.

Cada escolha que nós do setor aeronáutico fazemos levando em consideração apenas o custo tem ramificações e deve ser avaliada com cuidado. Precisamos analisar constantemente suas consequências involuntárias para a segurança.

Um acidente de avião é quase sempre resultado final de uma cadeia de eventos casual. Se qualquer elo dessa cadeia tivesse sido diferente, o efeito poderia ter sido outro. Quase nenhum acidente é consequência de apenas um

problema. Na maioria dos casos, uma coisa levou a outra, resultando em um risco muito grande e em um mau desfecho. Na aviação, precisamos ficar de olho nos elos da cadeia.

Por exemplo, os fabricantes de motores sabem que seus produtos algum dia podem encontrar e tragar um bando de aves, causando danos severos. Para saberem contra o que estão lutando, os fabricantes usam pássaros criados em cativeiro para testarem os motores. Estas aves, já mortas, são disparadas por canhões pneumáticos nas lâminas giratórias — sacrificadas em nome de uma pesquisa que pode salvar vidas humanas. Dada a crescente população de aves perto de vários aeroportos, esse teste é crucial.

As aves sem dúvida têm direito ao seu vasto pedaço de céu, mas se nós, seres humanos, continuarmos a encontrá-las lá em cima em números cada vez maiores, precisaremos de uma melhor compreensão dos riscos e das soluções para colisões com pássaros. Na esteira do voo 1549, os investigadores provavelmente considerarão se seria necessária uma melhoria nos padrões de certificação de motores.

Historicamente, os avanços da segurança na aviação têm sido muitas vezes comprados com sangue. Às vezes parece que tivemos de esperar que a contagem de corpos aumentasse o suficiente para despertar consciência pública ou vontade política. As piores tragédias aéreas levaram às mudanças mais importantes em projeto, treinamento, regulamentos e práticas de companhias aéreas.

As catástrofes recebem uma cobertura maciça da mídia, e a resposta do público a estas tragédias tem ajudado a fazer o governo e a indústria prestarem atenção nas questões de segurança.

As pessoas têm expectativas incrivelmente altas para viagens aéreas, e deveriam mesmo. Mas nem sempre colocam os riscos em perspectiva. Morrem aproximadamente 35 mil pessoas por ano em acidentes de automóvel nos Estados Unidos, cerca de setecentas por semana, mas não

ouvimos falar sobre a maioria dessas mortes porque aconteceram uma ou duas de cada vez. Agora imagine se setecentas pessoas morressem em acidentes aéreos a cada semana; o equivalente a um jato comercial caindo quase todo dia. Os aeroportos seriam fechados e todos os aviões comerciais estariam proibidos de voar.

Na aviação, devemos sempre almejar a ausência de acidentes. Para chegarmos mais perto de conseguir isso, precisamos ter a integridade de sempre fazer as coisas certas, mesmo que custem mais dinheiro. Devemos progredir com base em todo o trabalho árduo dos últimos 106 anos, e não presumir que podemos confiar apenas nos progressos feitos pelas gerações anteriores. Precisamos continuar renovando os nossos investimentos em pessoal, sistemas e tecnologias para manter o elevado nível de segurança que todos merecemos. Isso não vai acontecer do nada. Temos de decidir fazê-lo. Esta mesma receita se aplica a muitas outras indústrias e profissões.

A aviação comercial é uma das várias profissões em que conhecimento, habilidade, diligência, julgamento e experiência são muito importantes. Com as vidas de centenas de passageiros sob nossos cuidados, os pilotos sabem que há muito em jogo. É por isso que, muito antes do voo 1549, li e aprendi com as experiências de outros. É importante.

★ ★ ★

Quando cheguei à cabine do voo 1549, eu seria auxiliado pelos esforços corajosos de pilotos que me antecederam.

Houve dois pilotos de teste desconhecidos, que, em 20 de setembro de 1944, arriscaram as suas vidas, pousando seu B-24 Liberator no rio James, na Virgínia. Este foi um pouso proposital, considerado o primeiro teste em uma aeronave de tamanho real. Enquanto o avião aquaplanava por várias centenas de metros, o que quase arrancou por completo o nariz do bombardeiro, os engenheiros observavam de um barco nas proximidades, coletando dados sobre o desempenho da aeronave. Os pilotos sobreviveram.

No dia seguinte, o *Daily Press* de Newport News estampou a seguinte manchete: B-24 “POUSA NA ÁGUA” PARA TESTAR A ESTRUTURA — TESTE NO

RIO JAMES TEM POR OBJETIVO SALVAR VIDAS NO FUTURO.

Àquela altura, em 1944, os Aliados já tinham feito diversos pousos na água com bombardeiros durante a Segunda Guerra Mundial, muitas vezes no Canal da Mancha. A maioria se enchia de água e afundava rapidamente; centenas de tripulantes se afogaram. Procedimentos mais eficazes de pouso na água eram extremamente necessários.

De acordo com uma recente matéria do *Daily Press*, após o teste na Virgínia, levou mais treze anos para que escrevessem um relatório completo sobre a melhor maneira de tentar um pouso na água no comando de uma aeronave avariada. O relatório pedia que o trem de pouso fosse recolhido em vez de baixado. Descrevia por que o avião deveria voar o mais lentamente possível e por que os flaps das asas deviam estar baixados para o impacto. Na maioria dos casos, também aconselhava que o nariz estivesse erguido. Essas normas de procedimentos permanecem em uso até hoje e estavam em minha mente no voo 1549.

Como estudante de história, fico impressionado quando leio sobre os feitos de pilotos do passado. Eles não tinham todos os dados que agora nos auxiliam em nossas decisões. Não tinham o benefício de todas as décadas posteriores de tentativa e erro nos projetos de aeronaves. Eles agiam com as ferramentas mentais e físicas que tinham à disposição.

Talvez o mais famoso pouso na água antes do voo 1549 tenha acontecido em 15 de outubro de 1956. Foi o voo 943 da Pan American Airways, vindo de Honolulu para São Francisco com 25 passageiros a bordo. Havia também 44 gaiolas de canários vivos no porão de carga.

Sobre o Pacífico, no meio da noite, o Boeing 377 Stratocruiser perdeu dois motores, e os dois restantes estavam sendo forçados, consumindo uma grande quantidade de combustível.

O capitão Richard Ogg, de 42 anos, sabia que já tinham avançado muito em sua rota para poderem voltar ao Havaí. São Francisco também encontrava-se fora de alcance. Assim, ele optou por um pouso na água. Circulou durante várias horas, queimando combustível e esperando a luz do dia, voando sobre um navio da Guarda Costeira dos Estados Unidos que estava em posição para resgatar os passageiros e os tripulantes.

Pouco antes das oito da manhã, o capitão tentou o pouso. A cauda se partiu e o nariz se rompeu com o impacto, mas todos os passageiros e tripulantes foram resgatados. O capitão Ogg andou por todo o avião duas vezes, certificando-se de que não deixara ninguém para trás. A aeronave demorou 21 minutos para afundar no Pacífico.

As circunstâncias do voo 943 foram diferentes da minha experiência no voo 1549, principalmente porque o capitão Ogg teve horas para executar o seu plano, e Jeff e eu não tivemos nem mesmo minutos. Além disso, ele pousara no oceano aberto, não em um rio. Mas havia muito eu admirava a capacidade que o capitão Ogg teve de pousar com segurança na água. Eu sabia que nem todos os pilotos seriam capazes de igualar o seu feito com sucesso.

Depois que o voo 1549 chegou aos noticiários, o *San Francisco Chronicle* entrou em contato com a viúva do capitão Ogg, Peggy, para lhe indagar sobre as semelhanças entre o meu pouso no Hudson e o do marido dela no Pacífico em 1956. Ela falou sobre o senso de dever do marido. Na época, ele dissera aos repórteres: “Tínhamos um trabalho a fazer. Devíamos fazê-lo direito.”

Em 1991, quando o capitão Ogg estava em seu leito de morte, sua mulher, sentada ao seu lado, percebeu um olhar distante no rosto do marido. Ela perguntou no que ele estava pensando e ele respondeu: “Eu estava pensando naqueles pobres canários que se afogaram no porão quando tive de pousar o avião na água.”

★ ★ ★

O primeiro grande acidente aéreo que investiguei pessoalmente foi o voo 1771 da PSA, que colidiu com as colinas de uma fazenda perto de Cayucos, na Califórnia, no dia 7 de dezembro de 1989. Ia de Los Angeles para São Francisco.

Os detalhes do acidente eram assombrosos e perturbadores. Um ex-agente da USAir responsável pelos bilhetes chamado David Burke, de 35 anos, fora flagrado em um vídeo de segurança supostamente roubando 69

dólares em recibos de bebidas de bordo. Ele foi demitido e tentou recuperar o emprego, sem sucesso. Então, decidiu comprar uma passagem para o voo 1771 porque seu supervisor estaria como passageiro no voo.

Nessa época, anterior aos ataques de 11 de Setembro, quem tivesse o crachá do aeroporto não precisava necessariamente passar pela segurança. Por isso, Burke conseguiu embarcar no avião portando um revólver Magnum .44. Pouco depois do embarque, ele escreveu um bilhete ao supervisor em um saco de enjoo: “Oi, Ray, é um tanto irônico terminarmos assim. Eu pedi indulgência para com a minha família, lembra? Bem, não tive nenhuma, e você também não terá.”

O avião estava a 22 mil pés quando o gravador de voz da cabine capturou um som que parecia de tiros sendo disparados. Em seguida, ouviu-se uma comissária de bordo entrando na cabine. “Temos um problema”, disse ela. O comandante perguntou: “Que tipo de problema?” Então, ouviu-se Burke dizendo: “Eu sou o problema!”

Seguiram-se sons de luta corporal e tiros. Os investigadores acreditavam que Burke atirou no comandante e no copiloto, matando-se logo depois, e em seguida o avião entrou em queda livre, provavelmente porque o corpo de um dos pilotos tombou sobre os controles. O avião atingiu o solo a uma velocidade de cerca de setecentas milhas por hora e a maior parte se desintegrou com o impacto. Nenhuma das 43 pessoas a bordo sobreviveu.

Como voluntário do comitê de segurança da Associação de Pilotos da Air Line, servi como investigador no local do acidente integrando o grupo de trabalho “fatores de sobrevivência”, encarregado de tentar determinar de que forma a tripulação poderia ter salvado aquele voo. É claro que, dadas as circunstâncias, não havia quase nada que pudessem ter feito. O FBI logo assumiu o controle e transformou o local do acidente em uma cena de crime. Ao longo dos dias de busca, a arma foi recuperada com seis cartuchos gastos. Então, encontraram o bilhete no saco de enjoo e o crachá de identificação de Burke, que ele usara para evitar passar pela segurança.

Quando cheguei ao local do acidente, parecia um show de rock ao ar livre em que as pessoas deixam lixo espalhado por toda uma colina. Afora o trem de pouso e os núcleos dos motores, não havia grandes pedaços do

avião. Era uma sensação muito perturbadora estar na cena de um assassinato em massa, sabendo o que acontecera no céu acima de nós. O cheiro no ar era uma mistura de combustível de jato e morte.

Eu conhecia um dos comissários de bordo naquele avião, e foi horrível imaginar o que a tripulação e os passageiros passaram. Trabalhar neste tipo de investigação leva uma pessoa a prestar atenção em como evitar tragédias semelhantes no futuro. Renova a sua dedicação para nunca deixar que isso se repita.

Na esteira do voo 1771, alguns grupos de trabalhadores de companhias aéreas foram submetidos a requisitos de segurança semelhantes aos estabelecidos para os passageiros, métodos mais eficazes de verificação de referências foram instituídos, e uma lei federal exigiu que os funcionários entregassem seus crachás após serem demitidos de suas companhias aéreas. Mas problemas maiores com a segurança ainda precisavam ser abordados. De pé naquela colina na Califórnia, eu não poderia ter imaginado o modo como as cabines seriam violadas em 11 de setembro de 2001.

Auxiliando nas investigações de acidentes, também me foi solicitado que eu conversasse com passageiros que sobreviveram a desastres.

Em 1º de fevereiro de 1991, houve uma colisão na pista do Aeroporto Internacional de Los Angeles entre o voo 1493 da USAir e o voo 5569 da SkyWest Airlines. Isso aconteceu em parte porque o controlador de tráfego aéreo local autorizou a aterrissagem do jato da USAir, um 737-3B7, enquanto a aeronave regional da SkyWest, um Fairchild Metro III, estava em posição para decolar na mesma pista. Todas as dez pessoas no avião da SkyWest morreram, e 22 passageiros foram mortos no 737. Fiquei com a tarefa de entrevistar alguns dos 67 sobreviventes do 737.

O Conselho Nacional de Segurança nos Transportes nos entregou um longo questionário com perguntas como: Quais comunicados você se lembra de ter ouvido? As luzes de saída de emergência se acenderam? Qual saída você usou para escapar? Ajudou alguém a sair? Alguém o ajudou a sair?

Todas essas perguntas tinham a intenção de auxiliar o setor aeronáutico a aprender com esses eventos e garantir um melhor próximo resultado.

A investigação de acidentes não era um trabalho particularmente agradável, mas eu me sentia grato pela oportunidade de executá-lo. Quando falava com sobreviventes eu os ouvia com atenção, tentando entender, registrando os detalhes no caso de precisar recorrer a eles.

## *Meça duas vezes, corte uma*

Cresci em um lar onde cada um de nós tinha o próprio martelo.

Quando penso na ética e nos valores que me conduziram ao longo da vida, e pelos sete milhões de milhas como piloto, às vezes penso no martelo que meu pai me deu quando eu era menino.

Ele se casara com minha mãe em 1948, comprara um pedaço de terra dos pais dela e pegara três mil dólares emprestados para construir uma casa ali. Era uma pequena casa de fazenda, de apenas um quarto. Contudo, ao longo dos anos, meu pai se dedicou à ampliação da propriedade. Ele fez uma série de acréscimos à casa com o auxílio de três assistentes nem sempre dispostos a ajudar: minha mãe, minha irmã e eu.

Meus pais nasceram em Denison, Texas, e minha mãe só morou em duas casas durante toda a vida, ambas a menos de dois quilômetros uma da outra. A primeira foi a casa em que morou na infância, construída por volta de 1918 por meu avô, Russell Hanna, utilizando materiais que encontrou ali mesmo na propriedade. Ele removeu do terreno um grande número de pedras, cortou-as com a ajuda de um auxiliar contratado e usou-as para construir a casa e outras estruturas da fazenda. Aos 21 anos, minha mãe se mudou dali para a casinha que construía com o meu pai, um pouco mais abaixo na estrada. Ela morou ali, em Hanna Drive, pelo resto de sua vida.

Certamente, meu avô materno poderia ter batizado aquela estrada de cascalho como First Avenue, Main Street ou o que fosse. Mas a estrada levava à sua propriedade, por isso tinha o seu nome. Foi neste endereço que

cresci, Hanna Drive, 11.100, uma casa sempre em expansão junto ao lago Texoma, a dezoito quilômetros de Denison.

O pai de meu pai, que morreu antes de eu nascer, era dono de uma oficina de aplanamento — uma instalação de processamento final de madeira — e minha avó paterna continuou envolvida nas operações do escritório depois que ele se foi. Ficava bem ali, em Denison, e quando eu era pequeno vinha visitar e brincava alegremente nas enormes montanhas de serragem. O lugar era tomado pelo barulho de máquinas gigantescas e pelo delicioso cheiro de madeira. Havia também um objeto legal em cima da mesa de minha avó, uma mola no formato de mão humana feito de chapa de metal. Minha avó enfiava envelopes e documentos entre os dedos daquela mão. Por ter crescido naquela serraria, meu pai sabia muito sobre marcenaria e adorava fazer as coisas por conta própria. Ao chegar à idade adulta, ele era um faz-tudo muito habilidoso.

Isso ajuda a explicar por que, quando eu era criança, volta e meia meu pai anunciava que era hora de ampliar a casa. Ele e minha mãe decidiam que precisávamos de um novo quarto ou de uma sala de estar maior. “Vamos começar a trabalhar”, dizia meu pai, e todos pegávamos as ferramentas. Ele era dentista, mas fizera cursos de projetista no ensino médio. Tinha uma grande mesa de madeira compensada que ele mesmo fizera e ficava ali sentado durante horas com sua régua T e um lápis, elaborando projetos. Estava sempre lendo a *Popular Mechanics* e a *Popular Science*, recortando matérias sobre as últimas técnicas de construção de casas.

O objetivo era fazermos tudo por conta própria, aprender o que não sabíamos e, então, mãos à obra. Meu pai aprendeu sozinho a fazer carpintaria, instalações elétricas, até mesmo telhadura — e, então, ele nos ensinou. Quando estávamos fazendo os encanamentos, meu pai e eu, juntos, aquecíamos as juntas de cobre, segurando a solda, deixando-a derreter da ponta de um fio flexível. Quando nos ocupávamos com trabalhos elétricos, sabíamos que tínhamos de fazer do jeito certo: do contrário, nos arriscávamos a sermos eletrocutados ou a incendiar a casa. Nada disso era fácil, mas era satisfatório por muitos motivos, e estávamos aprendendo a aprender.

Meu pai gostava de usar ditados de artesãos, como: “Meça duas vezes, corte uma.” A primeira vez que ouvi essa frase em particular foi depois de ter cortado uma placa de madeira para revestir uma das paredes do corredor. Eu a cortei sem prestar muita atenção, e ela acabou ficando muito curta.

“Vá pegar outra dois por quatro”, disse meu pai, “e, desta vez, meça com mais precisão. Então, comece de novo e meça tudo outra vez. Tenha certeza de que obteve uma resposta consistente. Então, corte a placa um pouco além da marca, só para ter uma opção. Você sempre pode diminuir uma placa. Mas não pode aumentá-la.”

Fiz o que me foi dito, com muito cuidado, e a placa se ajustou perfeitamente ao seu lugar na parede. Meu pai sorriu para mim. “Meça duas vezes”, disse ele. “Corte uma. Lembre-se disso.”

★ ★ ★

Os quatro martelos da casa, um para cada um de nós, trabalhavam muito. Pela manhã, antes que ficasse muito quente, meu pai nos mandava subir no telhado para pregar telhas de madeira. Ele nunca considerou a contratação de um empreiteiro ou de uma equipe de telhadores. Por um lado, porque não tínhamos dinheiro para tanto. Além disso, meu pai via aquilo como uma grande atividade familiar.

Minha irmã, Mary, sorri sempre que se lembra de meu pai nos levando até o vilarejo de Sherman, onde certa vez topou com uma casa que pertencia a um estranho. Ele adorava aquela casa. Então, quando estávamos no ensino fundamental, ele trazia toda a família para se sentar diante daquela casa enquanto rabiscava um esboço em um bloco de desenho, estudando as partes da estrutura das quais gostava. Um dia, ele desenhava o teto. Uma semana depois, voltava e desenhava a escada da frente. Ele queria que a nossa casa se parecesse com aquela, e a maneira que encontrou foi desenhando os seus detalhes.

Minha irmã gosta de dizer que observar meu pai expandindo a nossa casa mostrou-lhe que tudo é possível. “Você pode aprender qualquer coisa que

queira”, diz ela, “se você se sentar e pensar nas coisas logicamente, se estudar algo semelhante, se continuar trabalhando naquilo. Pode começar com um pedaço de papel em branco e acabar com uma casa.”

Essa ideia de que “tudo é possível” tem sido uma espécie de mantra em minha vida adulta, em especial em meu casamento. Lorrie me reapresentou a tais palavras. Ao mesmo tempo, o exemplo de meu pai permanece no fundo de minha mente, me indicando o caminho.

Isso não quer dizer que sempre adotei completamente seu senso de possibilidades. Aos sábados, quando minha irmã e eu gostaríamos de dormir mais um pouco, ele nos acordava às 7h para que pudéssemos começar a trabalhar mais cedo na mais recente expansão da casa. Trabalhávamos até a hora do almoço e, então, ele sugeria que tirássemos uma soneca para termos energia e voltar ao trabalho no fim da tarde.

Mesmo que não conseguíssemos dormir, nós fingíamos, para que ele não nos mandasse imediatamente de volta ao trabalho. “Fique de olhos fechados”, sussurrava Mary. “Ele vai pensar que ainda estamos dormindo.”

Embora às vezes fizéssemos corpo mole, eu sentia que tinha uma participação em todo aquele trabalho de construção. Eu queria fazer um bom serviço para que todos os acréscimos ficassem bons. Mesmo quando ainda cursava o ensino fundamental e o ensino médio, eu me sentia obrigado a fazer direito o trabalho de alvenaria porque eu teria de olhar para aquilo todos os dias. Além do mais, não queria que meus amigos percebessem que eu morava em um lugar construído por um bando de amadores.

A casa era motivo de orgulho, mas eu também sentia um pouco de vergonha. Às vezes ficava mal-humorado, desejando morar em uma casa construída por profissionais, assim como todo mundo. Falei para mim mesmo que, quando crescesse, moraria em uma casa onde todos os assoalhos fossem perfeitamente nivelados, onde todas as juntas fossem retas. Para economizar dinheiro, meu pai também mantinha o aquecimento baixo durante o inverno. Jurei que moraria em uma casa onde nunca fizesse frio.

E, no entanto, apesar das minhas queixas quase nunca expressadas, eu sabia que trabalhar na casa era uma experiência especial. Cada vez que o lugar se expandia, eu era tomado por uma sensação de realização. A

expansão da casa era uma atividade tangível, não teórica ou intelectual. Víamos o progresso que fazíamos. Trabalhávamos muito durante o dia, especialmente no verão, mas, ao cair da noite, víamos que as coisas estavam diferentes do que quando começamos pela manhã. Eu gostava daquilo.

Sempre gostei de ver resultados. Uma tarefa que eu não me importava em realizar quando menino era cortar a grama de nosso lote de dois mil metros quadrados. Quando estava na metade do trabalho, sabia o quanto ainda faltava. Quando terminava, percebia que fizera a diferença. O gramado parecia mais caprichado. Voar para uma companhia aérea me oferece igual satisfação: estamos no meio do caminho. Aterrissamos. Completamos o nosso trabalho.

★ ★ ★

Meus avós nasceram entre 1885 e 1893. Todos os quatro frequentaram a faculdade, o que era especialmente notável para minhas avós, considerando-se a época em que viveram. Meus avós criaram meus pais com a crença de que a escolaridade era fundamental, mas que muito também podia ser aprendido fora da educação formal.

Meu pai nasceu em 1917 e, quando adolescente, escreveu um diário, que, mais tarde, me deixou ler. A Grande Depressão se tornou vívida para mim enquanto eu folheava as suas anotações. Dinheiro sempre era um problema, e ele teve uma série de trabalhos sobrepostos quando estava na escola. Ele equilibrava seus estudos com duas rotas de entrega de jornal e trabalhando como lanterninha de teatro e cinema.

Às vezes, meu avô ficava sem dinheiro no fim do mês e pedia emprestado ao meu pai. Em seu diário, meu pai narrou a sua determinação, descrevendo como descobriu maneiras de enfrentar tempos difíceis. Quando ele tinha algum dinheiro e podia comer no restaurante local, pedia uma tigela de chili e a enchia com biscoitos e ketchup para torná-la uma refeição mais substancial. Isso impediu que ele passasse fome.

Lendo o diário de meu pai, comecei a entender melhor a sua visão de mundo. Era um lembrete de como as coisas foram muito mais fáceis para a

minha geração. Entendi por que meu pai mantinha o aquecimento baixo e os filhos martelando pela casa. Aqueles que viveram nos tempos da Depressão nunca conseguiram se livrar dessa mentalidade.

Meu pai acabou cursando o Baylor College of Dentistry, em Dallas, formou-se em junho de 1941 e decidiu entrar para a Marinha. Isso foi seis meses antes de Pearl Harbor ser atacada.

Ele sempre gostara de aviões e desejava se tornar piloto naval. Ele chegou a passar em um rigoroso teste físico. Mas, então, no último minuto, decidiu que, uma vez que estudara odontologia, talvez servisse melhor ao seu país como dentista. Foi uma decisão determinante. Ele entrou para o serviço com amigos que se tornaram pilotos da Marinha. Todos foram mortos em ferozes batalhas no início da guerra. Meu pai sempre acreditou que, se tivesse se tornado piloto, teria sido abatido com eles.

Ele se estabeleceu como cirurgião-dentista em San Diego e, depois, no Havaí. Nunca esteve em combate, mas muitos homens que viram o pior se sentaram em sua cadeira de dentista. Entre 1941 e 1945, centenas de pessoas que tinha estado em combate lhe contaram as suas histórias enquanto passavam pelo Havaí.

Ele levava muito a sério o seu trabalho como dentista militar e ouvia as histórias de homens que frequentavam o seu consultório, especialmente oficiais. Quando eu era menino, ele me falava sobre a grande responsabilidade que um comandante tem de cuidar de cada aspecto do bem-estar daqueles que estão sob seu comando. Meu pai deixou bem claro quão difícil seria para um comandante conseguir viver consigo mesmo se, por falta de previsão ou erro de julgamento, alguém fosse ferido ou morto.

Quando eu era menino, ele me incutiu a noção de que o trabalho de um comandante é repleto de desafios e que suas responsabilidades são quase um dever sagrado. Carreguei comigo as palavras de meu pai durante minha própria carreira militar, e, depois, quando me tornei piloto comercial, com centenas de passageiros aos meus cuidados.

Meu pai deixou o serviço militar como comandante integral, e, após a Segunda Guerra Mundial, abriu um consultório dentário em Denison. Quando suas mãos não estavam em suas bocas, ele adorava conversar com

os pacientes e ouvir o que tinham a dizer. Mas ele não era um bom homem de negócios. Não tinha nenhuma ambição de ter um grande consultório com meia dúzia de sócios, ou trabalhar mais de 35 ou quarenta horas semanais. O dinheiro não o motivava, e ele nunca o ganhou nem o administrou muito bem. Meu pai não precisava de muitas coisas materiais e achava que nós também não. Pagar minhas aulas de voo foi uma indulgência, mas ele achava que aprender a voar com o Sr. Cook me daria um senso de propósito e um caminho para o futuro. Ele não se incomodou em obter dinheiro para isso.

Ao contrário de muitos homens de sua geração, meu pai achava que estar com a família era prioritário; o trabalho era secundário. Eu não diria que ele era um homem sem ambições — afinal, ele construiu a própria casa —, mas meu pai não se importava em ganhar menos dinheiro se significasse poder passar mais tempo conosco.

Era quase como se ele não tivesse feito odontologia para ganhar a vida. Muitas das freiras da escola católica local eram suas pacientes. Às vezes, elas tinham dinheiro para pagá-lo, às vezes não. Havia outros pacientes assim. Alguns não eram cobrados. De outros, cobrava barato.

Meu pai também poderia ser um tanto caprichoso e impulsivo. Ou talvez, como suspeitei mais tarde, ele estivesse apenas procurando maneiras de alegrar dias em que estivesse abatido por humores mais sombrios. De qualquer modo, havia manhãs em que ele acordava e dizia para a minha mãe: “Não estou com vontade de trabalhar hoje. Vamos para Dallas.”

Minha mãe pegava o telefone, cancelava todas as suas consultas com os pacientes e, em seguida, ligava para nossa escola para dizer que não iríamos à aula. Meu pai sabia que minha irmã e eu éramos crianças inteligentes; seríamos capazes de recuperar o trabalho escolar perdido. E, além disso, ele achava que sempre podíamos aprender algo em Dallas.

Era emocionante. A família inteira atravessava 120 quilômetros ouvindo as músicas no Top 40 na KLIF-AM no rádio do carro. Quando chegávamos a Dallas, íamos ao cinema e, depois, compartilhávamos um jantar barato.

Sempre nos hospedávamos no mesmo hotel de estrada pequeno de um único andar, uma típica fileira de quartos à direita da rodovia: o Como

Motel. Nadávamos na pequena piscina no meio do estacionamento. E sempre comíamos em um restaurante mexicano chamado El Chico, onde cada refeição, não importava o que você pedisse, vinha acompanhada de arroz e feijão. Eu sempre pedia enchiladas de queijo, que eu adorava por causa das cebolas picadas que vinham dentro.

El Chico tinha um grande salão aberto com teto alto, e, na parede oeste, havia um enorme mural maia — ou talvez inca — representando uma cena ao ar livre. O ponto central do mural era um homem com um tecido ao redor da cintura e o tronco nu. Ele estava enchendo uma jarra de água, e eu ficava ali sentado, comendo as minhas enchiladas e observando aquele sujeito no mural. Toda vez que comíamos ali, lá estava ele enchendo aquele jarro de água.

Frequentávamos o mesmo cinema, o Inwood Theater, que tinha um ótimo ar-condicionado em uma época em que isso era uma raridade em locais públicos. Foi ali que assisti a dois filmes de James Bond: *Dr. No*, em 1962, quando eu tinha onze anos, e *Goldfinger*, em 1964, quando tinha treze.

Dallas era muito cosmopolita para nós. Não era uma cidade tão grande na época, mas para nós parecia enorme com suas autoestradas, tráfego e executivos andando para lá e para cá. John F. Kennedy fora morto em 1963, e devemos ter passado pela Dealey Plaza alguns meses após o seu assassinato, a caminho de algum lugar. Mas não éramos abelhudos. Não fizemos a viagem especialmente para ver aquilo.

Para mim, essas escapadelas espontâneas para Dallas eram um constante lembrete de como meu pai fazia distinções entre trabalho e família. A família vinha em primeiro lugar. À frente do trabalho e à frente da escola. Era assim que meu pai vivia muito antes de “equilíbrio trabalho-vida” se tornar um slogan popular.

Também tenho ótimas lembranças da minha vida familiar em lugares mais perto de casa. Tínhamos um pequeno barco e, nos fins de semana, o levávamos até o lago Texoma, que ocupava uma área de trezentos e sessenta mil metros quadrados. Minha mãe era uma exímia esquiadora e conseguia

chegar até a metade do lago, como se fosse o coelhinho da Energizer sobre esquis.

Também íamos de barco até uma das ilhas de areia no meio do lago. Acampávamos ali por uma noite, dormíamos em uma barraca, acordávamos pela manhã, preparávamos o desjejum e então saíamos com o barco. Muitas vezes, meu pai me deixava assumir o leme e pilotar a tarde inteira. Eu ficava muito queimado de sol, mas valia a pena.

Certa vez, meu pai comprou uma revista sobre navegação a vela que tinha um projeto para a construção de um barco simples. Ele pegou suas ferramentas para madeira e usamos aquele projeto para construir um bote de madeira compensada, com uma vara de bambu como mastro e um lençol como vela. Aprendi sozinho a velejar naquele barco. Sinto que meu pai e eu fizemos quase todos os projetos que eu poderia esperar que fizéssemos. Usando as nossas mãos para criar coisas, compartilhamos ótimas horas juntos.

As pessoas me perguntam se meu pai é meu herói. De fato, nunca pensei nele nesses termos. Para mim, era apenas um grande exemplo em diversos aspectos, pelo modo como encontrava as próprias maneiras de apreciar a vida, o modo honrado como se portava. Ele sempre foi um perfeito cavalheiro, um homem que quase nunca erguia a voz. Não me lembro de alguma vez tê-lo ouvido proferir qualquer palavra depreciativa a respeito de alguém.

Claro que, pensando naquele tempo, havia lados de sua personalidade que não eram fáceis de entender na época. Meus pais nunca quiseram que nós os víssemos brigando, ou mesmo discutindo. Eles iam para o quarto, fechavam a porta e depois saíam dali formando uma frente unida. Eles faziam um grande esforço para nos proteger de qualquer briga. Então, nunca testemunhei os detalhes confusos de como um casal chega a um acordo. Quando me tornei um jovem adulto, acabei ficando com a expectativa irrealista de que os casamentos eram livres de conflitos.

Havia algo mais a respeito de meu pai. Havia dias em que ele dizia que estava com o “humor melancólico”. Ele não se explicava completamente, e, por fora, parecia estar bem. Mas agora percebo que ele sofria de depressão e que provavelmente sofreu disso a vida inteira. Naquela época,

quando ouvíamos a palavra *depressão*, logo pensávamos na década de 1930. O fato de a depressão poder ser um problema médico não ocorria a muita gente. Assim, meu pai nunca teve ajuda e simplesmente tentou lidar com seu “humor” por conta própria.

Às vezes, isso significava distribuir os martelos para cada um e construir uma extensão da casa. Às vezes significava lotar o carro e ir até aquele hotel de beira de estrada em Dallas. E, às vezes, significava ficar sozinho em seu quarto, onde ele lidava com demônios sobre os quais nunca discutiu com o resto da família.

★ ★ ★

Minha mãe era dez anos mais jovem do que o meu pai, e, especialmente no início, eles mantiveram um casamento muito tradicional. Ela deixou a faculdade aos 21 anos para se casar com ele, e, mais tarde, se arrependeu de não ter se formado. Quando eu era adolescente, ela voltou à faculdade, se formou em pedagogia e prosseguiu até obter o mestrado. No começo, deu aulas no jardim de infância e, em seguida, passou a maior parte da carreira como professora de primeiro ano na Sam Houston Elementary School, em Denison.

Era ótimo ser filho da minha mãe em Denison. As pessoas tendem a amar os professores de primeiro ano, e minha mãe era especialmente carinhosa e atenta com as crianças. Ela era muito amada na cidade. Não seria exagero dizer que era uma espécie de pequena celebridade local.

Minha mãe também era uma excelente pianista e eu simplesmente adorava ouvi-la tocando Chopin. Quando eu estava no ensino fundamental, sempre perguntava: “Você vai tocar mais Chopin?” Não tenho certeza se as crianças de hoje, conectadas a seus iPods e celulares, pedem que suas mães toquem mais Chopin. Mas minha mãe ajudou a me inculcar o gosto pela música clássica. Ela era a minha intérprete favorita.

Gosto de dizer que minha mãe me deu três coisas importantes: um amor para a vida inteira pela leitura, pelo aprendizado e pela música. Estes três presentes são muito especiais.

Também vi em minha mãe um comprometimento em servir. Ela era líder de uma agência local do grupo de mulheres da Organização Educacional Filantrópica (Philanthropic Educational Organization, PEO), fundada em 1869, em Iowa, com a missão de promover oportunidades educacionais para mulheres. Na época da minha mãe, havia muitas pessoas que não achavam certo que as mulheres cursassem uma faculdade, e a plataforma da PEO era um tanto controversa em alguns círculos. Assim, minha mãe era muito reservada a respeito dessa “irmandade” da PEO. Ela não me dizia pelo que lutavam, o que faziam, o que acontecia em suas reuniões, ou quem participava. Essas mulheres queriam ser discretas quanto ao seu trabalho. Olhando para trás, eu as saúdo pelo trabalho de encorajar jovens mulheres a atingirem seu potencial, mas percebo que essa é uma forma de feminismo que até hoje ainda não encontrou sua plena voz.

Minha mãe também advogava em prol das crianças. Ela acreditava que as crianças pequenas podiam lidar com mais responsabilidades do que os adultos imaginavam. Ela via isso em seus alunos do primeiro ano, mas já pensava assim muito antes de se tornar professora.

Nessa época, eu ainda era muito jovem, e ela e meu pai me fizeram entender a importância de cuidar da minha irmã, apenas 21 meses mais nova que eu. Meu pai tinha a ideia tradicional de que os homens deviam cuidar das mulheres. Então, me consagrou como uma espécie de “segundo pai”. Minha mãe, entretanto, achava apenas que as crianças podiam dar conta das responsabilidades que lhe eram atribuídas.

“Quando não estivermos por perto, contamos com você”, dizia ela. E meu pai acrescentava: “Você está no comando.”

Nem sempre fui o irmão mais velho perfeito. Quando tinha cinco anos, e Mary, três, levei-a para brincar no cascalho da Hanna Drive certa vez. Algumas das pedras eram menores do que ervilhas, e achei que seria divertido dá-las para minha irmã comer. Minha mãe me pegou e disse que uma criança de cinco anos deveria saber que isso não era certo. Talvez eu soubesse. Mas, naquela idade, dar pedrinhas para sua irmã mais nova comer não parecia necessariamente uma forma errada de se divertir.

Atualmente, minha irmã diz que, na maior parte do tempo, eu era um irmão muito bom. Ela acha que o fato de eu ter cuidado dela me ajudou a desenvolver um senso de responsabilidade que carreguei ao longo da vida e em minha carreira como piloto. Quando adolescente, algumas vezes ela saiu com caras que eram afoitos demais, ou que não eram completamente respeitosos. Assumi a responsabilidade de falar com eles e colocá-los na linha. Minha irmã acha que, mesmo quando discutíamos, eu me mostrava protetor e preocupado com a sua segurança.

No que tange a demonstrações de afeto, não éramos uma família muito explícita. Mas estávamos ali um para o outro e nutríamos um verdadeiro senso de dever. Também confiávamos um no outro. Minha mãe sabia de minhas capacidades e me incentivou a me fiar nelas. Foi por isso que se sentiu tão confortável ao voar como minha passageira quando eu era adolescente. Ela sabia que eu sabia que poderia fazê-lo.

Minha irmã também nunca teve medo de voar comigo. “Talvez seja a invencibilidade da juventude”, diz ela agora. “Talvez eu achasse que nada de mal poderia me acontecer. Mas acho que a principal razão pela qual eu não tinha medo é porque eu tinha uma confiança inata em você. Eu sabia que você me protegeria.”

★ ★ ★

Na década de 1960, eu era um garoto bem instruído e seguro de mim mesmo. Eu esperava servir nas forças armadas e, em seguida, me tornar um piloto comercial. Pensando naquele tempo, acho que fui um menino muito sério e sincero, ainda tentando descobrir onde eu me encaixava no mundo.

Em uma redação na oitava série intitulada “Como eu sou”, escrevi:

“Tenho bons e maus hábitos. Ser educado é um de meus pontos positivos. Meus pais me ensinaram a como me comportar. Acho que minhas boas maneiras à mesa são como deveriam ser.

“Também tenho maus hábitos. Às vezes não sou muito paciente com as outras pessoas. Eu gosto de fazer tudo da maneira certa e gostaria que os outros fizessem o mesmo. Eu deveria compreender que ninguém é perfeito.

“Conheço muitas pessoas que têm personalidades melhores do que a minha, mas estou fazendo o melhor possível.”

Minha professora escreveu ao fim da redação: “Você está indo bem.” Antigamente as coisas eram assim. Professores e pais não passavam muito tempo adulando as crianças, dizendo-lhes que elas eram especiais. Naquela época, “você está indo muito bem” era o que passava por um elogio.

Vejo meu eu adulto naquela redação. Continuo controlado, exigindo de mim mesmo e dos outros, um perfeccionista, embora ache que isso me tornou um piloto melhor.

Em outra redação, celebrando a minha família, escrevi sobre a minha irmã, “de quem tenho muito orgulho, apesar de seu comportamento de vez em quando”. Escrevi quão afortunado eu me sentia por ser filho de minha mãe: “Ela cuida de mim noite e dia.” Quanto ao meu pai: “Ele me guia, me ensina e me torna mais sábio e mais capaz de tirar partido de meus erros.”

No fim das contas, pouco importa que alguns dos pisos de nossa casa fossem desnivelados, ou que meu pai não se incomodasse em ganhar dinheiro. Fui extremamente afortunado por ter crescido em Hanna Drive, por saber onde estava cada prego e ser alimentado e educado por duas pessoas que faziam tantas coisas certas.

## *O presente das meninas*

Em grandes altitudes, vi auroras e pores do sol de tirar o fôlego. Vi as estrelas e os planetas mais brilhantes a partir de algo parecido com um lugar na primeira fila. Mas há coisas que não vi — coisas que aconteceram no solo enquanto eu estava no ar, ganhando a vida e apreciando a vista.

Por ter ficado longe de casa por tanto tempo, perdi momentos importantes na vida de minhas filhas. Muitos pilotos podem desfiar um rosário de momentos perdidos. Nossos filhos não nos esperam voltar para darem os primeiros passos, dizerem as primeiras palavras ou precisarem de uma visita da fada do dente. E não são apenas os ritos de passagem da primeira infância que lamentamos perder. Também perdemos mudanças sutis na vida de nossos filhos à medida que crescem.

Pouco antes do Natal do ano passado, eu estava de licença por alguns dias, e Lorrie e eu levamos as nossas filhas, Kate e Kelly, para uma estação de esqui em Lake Tahoe. Foi muito bom passar aquele tempo com as meninas em um momento em que elas não estavam correndo para a escola e eu não estava a algumas horas de ter de voltar ao aeroporto. Foi um período de férias perfeito e relaxante.

Tahoe sempre ocupou um lugar especial em nossos corações. Quando pegamos a Interestadual 80 e atravessamos o pico Donner, parte de nós sente como se estivéssemos em casa. Há um cheiro de pinho no ar. O céu é claro e nítido. É simplesmente revigorante.

Sempre tentamos ficar no Northstar, o resort onde Kate e Kelly aprenderam a esquiar, aos três anos. O resort se assemelha a uma aldeia

europeia com suas calçadas de seixos, e os programas familiares são excelentes. Temos lembranças maravilhosas de nossas visitas àquele lugar.

Nessa viagem em especial, a primeira grande tempestade de neve da temporada terminara no dia anterior, e as árvores ainda estavam carregadas de neve fresca. Decoradas para o feriado, as árvores do Northstar estavam cobertas de pequenas luzes brancas e cintilantes. Pairava no ar uma sensação de magia e conto de fadas. As luzes, a neve, a aldeia europeia.

Em certo fim de tarde, havíamos acabado de estacionar o carro e decidimos admirar algumas vitrines antes do jantar. Fazia muito frio do lado de fora e todos trajávamos casacos pesados, luvas e chapéus. Estávamos entrando em um vale de edifícios, sobre uma calçada de seixos, quando notei que as meninas, que caminhavam uns seis metros à nossa frente, estavam de braços dados e pulando pela calçada, a cabeça de Kelly no ombro de Kate. Fiquei muito feliz ao ver aquilo e perceber que, no início de sua adolescência, elas haviam chegado a um ponto onde eram capazes de publicamente demonstrar afeição física uma pela outra. É claro que irmãs brigam de vez em quando, mas ali estavam elas, expressando o que significavam uma para a outra sem o menor esforço.

Chamei a atenção de Lorrie.

— Olhe só para isso — falei. Achei que estava percebendo algo muito novo e especial.

Lorrie tomou o meu braço e sorriu.

— Elas já estão fazendo isso há uns cinco ou seis meses — disse ela. — Só que você perdeu.

Ela contou que frequentemente as via andando pelo shopping de mãos dadas. Falou que acontecia muito fácil e naturalmente e que adorava observá-las.

Eu nunca notara aquilo de forma plena. Não até aquela tarde. E me entristeci ao me dar conta do quanto eu perdera de suas vidas no dia a dia — suas atividades, suas interações. Como poderia ter deixado de presenciar esses atos de amor entre as minhas filhas durante todos aqueles meses? Lorrie me olhou com compaixão e percebeu uma sensação de perda e remorso em meus olhos.

Levei a mão ao coração. É um gesto ao qual recorro quando as meninas fazem algo adorável ou pelo qual me sinto grato. É um sinal entre mim e Lorrie, um lembrete de quão afortunados nos sentimos em relação às nossas meninas.

Sei porque aquilo me tocou com tanta intensidade. Foi quase como um sonho que virou realidade. Quando as meninas eram muito pequenas, um de nossos desejos era que fossem próximas quando ficassem mais velhas. Vê-las juntas assim foi uma maravilhosa realização; senti como se talvez tivéssemos feito algo certo. Mas também era um doloroso lembrete de que muitas vezes não estou presente na vida de minhas filhas.

Lorrie diz que esse foi um daqueles “momentos de piloto” — um piloto volta para casa e percebe uma mudança no lar ou na família — e ver minhas emoções mistas também foi emocionante para ela.

Peguei a mão de Lorrie, e, alguns segundos mais tarde, dobramos à direita e entramos em uma grande praça no povoado. À nossa frente, víamos luzes cintilantes. Tocava música natalina, e as pessoas patinavam no gelo e assavam marshmallows. Havia uma grande fogueira ao ar livre. Segurei com força a mão de Lorrie e desfrutei de tudo aquilo.

Quando relembro esse dia, penso nas meninas, mas também em Lorrie. Sei a mãe amorosa que ela é. Sim, fiz o melhor que pude para incutir valores nas meninas, para ajudá-las a encontrar mais motivos para se importarem uma com a outra. Mas Lorrie está na linha de frente, alimentando-as, dando o exemplo, estando sempre presente, dia e noite, quando estou fora. Fico admirado com o modo como ela criou uma vida doméstica maravilhosa para a nossa família.

Tenho sorte de ser seu marido e de tê-la como mãe de meus filhos.

★ ★ ★

O dia 6 de julho de 1936 é memorável para mim, e não apenas porque foi o dia em que o controle de tráfego aéreo federal começou a operar sob o Bureau of Air Commerce.

Sim, eu adoro história, mas aquele dia se destaca para mim em um nível mais pessoal. Cinquenta anos depois, em 6 de julho de 1986, uma cerimônia do 50º aniversário foi celebrada no Centro de Controle de Tráfego Aéreo de Oakland, em Fremont, Califórnia. Os organizadores convidaram o público a visitar as instalações, para verem o lugar de onde os controladores dirigiam o fluxo de tráfego aéreo sobre o norte da Califórnia. A Pacific Southwest Airlines concordou em enviar um piloto e um comissário de bordo para conversarem com os presentes, e me pediram que eu fosse esse piloto.

Eu fizera o voo corujão na noite anterior como copiloto, de modo que estava acordado havia muitas horas e estava exausto. Contudo, me sentia mais do que feliz por poder explicar como os pilotos interagiam com o controle de tráfego aéreo.

O comissário de bordo que fora selecionado para se juntar a mim ficou doente e não pôde vir. Então a PSA enviou alguém de seu departamento de marketing, uma jovem vivaz de 27 anos que eu nunca tinha visto até então. Ela me disse que seu nome era Lorrie Henry, e eu me apresentei.

“Oi, sou Sully Sullenberger.”

Tenho um nome incomum que ela não deve ter ouvido direito, mas que não me pediu para repetir. Então, durante todo aquele dia, ela não soube como me chamar. Ela só sabia que eu tinha um monte de “Ss” e “Ls” em meu nome.

Lorrie lhes dirá que não foi amor à primeira vista. Apesar de meu uniforme de piloto, eu estava abatido, e ela percebeu que meus olhos estavam vermelhos e que eu não me barbeava havia algum tempo. Enquanto isso, pensava: como é mesmo o nome desse cara?

Na época, Lorrie decidira parar de namorar. Ela tivera alguns relacionamentos que considerou pouco saudáveis e decidira dar um tempo com os homens. Eu tinha 35 anos, passara por um curto casamento, sem filhos, e também não estava exatamente procurando amor de longo prazo. Mas fiquei encantado com Lorrie. Ela era atraente: alta e elegante, com um largo sorriso, e também parecia inteligente. Ela chamava a atenção de todos em volta. Imediatamente após conhecê-la, desejei chamá-la para sair.

Ficamos lado a lado durante quatro horas saudando o público junto a um grande modelo de um avião da PSA, o BAe-146. Muita gente que compareceu queria compartilhar histórias de seus voos mais memoráveis pela PSA.

Lorrie não me paquerou, e eu também mantive uma postura profissional em relação a ela. Mas estava esperando a minha oportunidade. Quando o evento começou a esvaziar, perguntei:

— Por que não bebemos alguma coisa?

— Há uma cantina no corredor — disse ela. — Se quer uma máquina de venda automática, vai encontrar uma lá.

Ela não estava entendendo, mas eu não ia desistir assim tão facilmente.

— Eu quis dizer um drinque — falei. — Em um bar.

Ela olhou para mim, aquele piloto cansado com um monte de “Ss” e “Ls” no nome e uma cantada confusa, e creio que parte dela se apiedou de mim. Lorrie concordou em me acompanhar até a Bennigan’s mais próxima. Tomamos o drinque, conversamos um pouco, e, como admitiu mais tarde, ela não sentiu nenhuma atração selvagem por mim. Ela achou que nunca voltaria a me ver. Mas eu estava interessado. Pedi o seu telefone e ela me deu o seu cartão de visita da PSA, que tinha apenas o número 0800 do departamento de marketing da companhia aérea.

Tentei ser inteligente. “Você deve ser muito procurada”, falei, “já que tem o seu próprio número 0800.”

Ela resistiu, revirando os olhos, sorriu, e então me deu seu número de telefone local. Dei-lhe o meu cartão e ela finalmente viu como se escrevia o meu nome. Marcamos um encontro para alguns dias depois.

No entanto, ao chegar em casa, Lorrie decidiu que não estava pronta para sair com alguém, e, de qualquer modo, ela realmente não estava a fim de me namorar. Ela me ligou e deixou uma mensagem na secretária eletrônica dizendo que teria de trabalhar na noite de nosso encontro.

Ouvindo a mensagem, senti claramente a sua falta de interesse e imaginei que a coisa acabara ali. Dias depois, entretanto, Lorrie contou para uma amiga próxima que decidira não sair comigo e a amiga disse: “Nenhum homem vai encontrá-la se você ficar sentada no sofá de casa.”

Lorrie argumentou que o sofá lhe bastava. De qualquer modo, ela não estava procurando um homem. Ainda assim, as palavras da amiga ficaram em sua mente, e, uma semana depois, ela surpreendeu a si mesma ao ligar para mim.

Quando falamos, ela admitiu que mentira ao cancelar o nosso encontro e que estava nervosa por estar ligando para mim. Ela disse que gostaria de se encontrar comigo caso eu ainda estivesse interessado. Claro que eu estava.

Morávamos a uns noventa quilômetros um do outro, mas acabamos saindo para jantar três noites de sexta-feira seguidas. Após o segundo jantar, levei-a até o seu carro, inclinei-me e a beijei. Lorrie achou que eu estava sendo afoito. Ao contar a história agora, ela diz ter ficado “um tanto chocada”. Mas eu a beijei por um motivo. Eu queria que ela soubesse que eu desejava beijá-la e que a achava atraente. Estou contente por tê-la beijado. Eu faria aquilo outra vez. (Na verdade, venho fazendo.)

Aquele beijo foi uma virada em nosso relacionamento e ela também começou a se sentir atraída por mim. Durante mais de um ano, nos alternamos entre a casa dela, em Pleasant Hill, e a minha, em Belmont. Por fim, simplesmente pareceu certo morarmos juntos. No início de 1988, nos estabelecemos em minha casa.

Nunca me esquecerei da primeira vez que voltei para casa e para Lorrie depois de ficar longe em uma viagem de quatro dias. A casa brilhava. Ela pusera música para tocar, a comida no fogão cheirava maravilhosamente bem e a casa parecia aconchegante e convidativa. “Se eu soubesse que seria assim”, disse para ela, “teria insistido em morarmos juntos bem antes.”

O casamento era o próximo passo óbvio, e, na manhã de nosso casamento, 17 de junho de 1989, escrevi uma carta para Lorrie: “Mal posso esperar para me casar com você. Eu a desejo, preciso de você e a amo de todo meu coração.”

Cada uma dessas palavras foi sincera, mas, no dia do casamento, é difícil para um noivo compreender plenamente todos os desafios da vida conjugal. Lorrie e eu teríamos de aprender a superar juntos uma série de obstáculos. Havia aventuras pela frente que nunca poderíamos ter previsto.

★ ★ ★

Lorrie traz muita cor para as nossas vidas. Ela é intuitiva, emocional, criativa, fica à vontade com as pessoas e é mais extrovertida. Em certos aspectos, ela é mais intrinsecamente otimista do que eu. Não sou de sorrir muito, mas é comum ver Lorrie com um sorriso no rosto por nenhum motivo em particular. Antes do voo 1549 me tornar famoso, íamos a festas e todos se lembravam de Lorrie. Quanto a mim, os casais voltavam para casa dizendo um para o outro: “Acho que ele disse que era piloto comercial.”

Sou analítico, metódico, um tanto cientista. Sou capaz de consertar coisas. Sou otimista quando confiro a informação e decido que posso fazer algo funcionar. Caso contrário, sou muito realista. Lorrie e eu gostamos de dizer que, juntos, formamos uma pessoa inteira. Portanto, em muitos aspectos, somos uma boa combinação.

Naturalmente, nossas diferenças também ficam no caminho. “Quando você é o único emocional, você quer que seu cônjuge se emocione mais”, diz Lorrie. Eu tento, mas nem sempre sou bom nisso. Ela gosta de discussões detalhadas sobre nosso relacionamento e nossa dinâmica familiar. Eu sou mais específico. Quais são os problemas? Quais medidas posso tomar para corrigir um problema?

Pergunto a Lorrie: “Se as coisas estão indo bem, por que precisamos falar tanto a respeito delas?”

Sou capaz de me sentir próximo a Lorrie tocando a sua mão ou abraçando-a. Sou uma pessoa não verbal. Ela diz que é preciso se esforçar mais do que isso para se ter um relacionamento de verdade — o que significa conversar.

Eu tento. Mas, às vezes, lá pelo fim do dia, dá para sentir que você já disse tudo o que tinha para dizer. Tive de aprender que é importante guardar algo para Lorrie — uma anedota, algo que li, algo engraçado que aconteceu em uma viagem. Lorrie descobriu que falo mais quando me tira de casa e fico ao ar livre. Quando fazemos uma trilha ou caminhamos juntos, ela diz que é mais fácil me fazer conversar.

Também tentamos sair à noite regularmente e fazemos questão de nos vestir bem em vez de usar roupas casuais o tempo todo. É um modo de demonstrar respeito; não supomos que temos o outro por certo.

De vez em quando, Lorrie gosta que eu faça as reservas, de modo que nem sempre deixo para ela a tarefa de secretária social. E, quando saímos, ela exige que tenhamos uma conversa de verdade durante o jantar.

“Sully é um homem de poucas palavras”, diz Lorrie às amigas. “Então, digo para ele economizar suas palavras para quando sairmos à noite.”

★ ★ ★

Lorrie diz que parte do que me faz um bom piloto é a minha atenção aos detalhes. Ela já me disse: “Sully, você espera muito de si mesmo e daqueles ao seu redor. Você está no controle. Isso o ajuda como piloto. Mas nem sempre essas são boas qualidades em um marido. Às vezes eu preciso de um companheiro que seja mais complacente e menos perfeccionista.”

Sei que pode ser irritante para Lorrie. “Sully, a vida não é um *checklist!*”, disse-me mais de uma vez.

Compreendo a sua frustração, mas não me vejo assim. Sou organizado. Não sou um robô.

Ela diz que, quando saímos de férias, eu coreografo as coisas com precisão militar, desde encher o porta-malas até o momento da partida. “Isso faz sentido se você estiver levando 150 passageiros para seus destinos de férias”, diz ela. “Mas, se está apenas colocando as nossas malas no carro para um passeio com a família, não é necessário.”

Respondo:

“Isso é viés de confirmação. Você procura coisas que confirmem o seu ponto de vista e ignora evidências em contrário.”

No fundo, é claro que sei que o que ela diz é válido.

Em alguns aspectos importantes, a minha profissão como piloto é mais fácil para mim do que os relacionamentos. Posso controlar um avião e levá-lo a fazer o que quero que faça. Posso conhecer todos os seus sistemas e entender como funcionam em todas as circunstâncias. Pilotar é algo bem

definido, um processo que para mim é previsível e compreensível. Relacionamentos, por outro lado, são mais ambíguos. Há uma boa dose de nuances, e nem sempre a resposta certa é óbvia.

Nos vinte anos de nosso casamento, tivemos a nossa parcela de solavancos na estrada. Em dado momento, um de nós trabalhava mais o relacionamento do que o outro, e depois aquilo se invertia. Nem sempre estávamos igualmente comprometidos com a abordagem de problemas. Isso às vezes tem sido um impedimento.

Lorrie se descreve como “aquela que ergue a voz, a emocional.” Já eu me sinto facilmente frustrado, muitas vezes cansado de viajar. E o fato de estar sempre fazendo as malas para partir não ajuda. Os conselheiros matrimoniais aconselham os casais a não irem dormir com raiva. Também não é boa ideia voar por todo o país com raiva, deixando um cônjuge infeliz em casa.

“Para mim, a ausência não faz o coração se afeiçoar mais”, diz Lorrie. Ela parou de trabalhar na PSA há muito tempo, e, desde então, gastou a maior parte de sua energia como mãe e dona de casa. Ela adoraria ter um marido que chegasse em casa toda noite. “Poderíamos tomar uma taça de vinho, jantar juntos, conversar sobre o nosso dia”, diz ela. “Nem mesmo preciso do vinho ou da refeição. Só quero meu marido no quarto comigo.” Eu e ela temos boas conversas telefônicas quando estou viajando. “Mas não é o mesmo que ter você aqui”, diz ela.

Em alguns aspectos, era pior quando as crianças eram pequenas porque, naquela época, Lorrie precisava de minha ajuda física. Durante algum tempo, as duas meninas usavam fraldas e cadeirinhas de automóvel, e ela se sentia sobrecarregada quando eu partia em uma longa viagem. Às vezes, Lorrie estava às lágrimas quando nos despedíamos. Em seus tempos na PSA, ela chegara a se sentar em um simulador de voo. “Sei as configurações dos flaps”, dizia. “Eu decolo com o avião. Você fica em casa com dois bebês chorando durante quatro dias.” Ela estava brincando, mas...

Segundo Lorrie, agora que as crianças estão mais velhas, minha reentrada na vida familiar após quatro ou cinco dias de ausência nem sempre é suave. Estou com fuso horário alterado e fora do ritmo das atividades familiares. Eu

perdi muito. Lorrie diz que às vezes leva um dia e meio antes de eu conseguir contribuir com o relacionamento. Estou em casa, mas não sou capaz de voltar à nossa rotina normal com o mesmo vigor. Às vezes, simplesmente me sinto exausto e nem um pouco ansioso para tratar de tarefas domésticas.

Às vezes, vejo-me como um estranho em minha própria família. Mas adoro o fato de as meninas se comunicarem tão bem com Lorrie e entendo por que meus laços com elas não são tão fáceis. Eu entendo: sou mais formal, sou do sexo masculino, sou mais velho e estou sempre ausente.

Os pais constroem uma conta bancária de interações e lembranças com os filhos. Lorrie teve muito mais momentos com as crianças do que eu, por isso seu saldo bancário com as meninas é maior do que o meu. Sem dúvida, há muito amor entre mim e as meninas, mas sei que tenho desvantagens que preciso trabalhar para superar.

Meu tempo ausente é um desafio. Mas Lorrie e eu já enfrentamos grandes desafios juntos e passamos vinte anos trabalhando-os. Nós nos esforçamos para encontrar o equilíbrio. Ambos aprendemos muito sobre nós mesmos, sobre o outro e sobre o que é preciso fazer para um relacionamento dar certo e ser gratificante. Ambos crescemos. Trabalhando nisso juntos, para nós e para as nossas meninas, nos tornamos pessoas melhores. Temos investido em nós mesmos.

★ ★ ★

Como, além de minha experiência como piloto, minha vida pessoal me preparou para aquela viagem ao Hudson? Creio que esses desafios que Lorrie e eu enfrentamos juntos me tornaram mais capaz de aceitar a mão de cartas recebida — e jogar com elas com todos os recursos disponíveis. No início de nosso casamento, Lorrie e eu enfrentamos o desafio da infertilidade.

Um ano após nos casarmos, Lorrie e eu começamos a planejar formar uma família. Passamos um ano tentando engravidar, sem sucesso, e, em seguida, procuramos um especialista em fertilidade. Durante seis meses,

Lorrie tomou Clomid para induzir a ovulação. Como muitas mulheres que tomam essa droga, ela ganhou peso, e isso era preocupante para ela. Ela estava em boa forma antes de iniciar o tratamento e, então, por razões que fugiam a seu controle, ficava cada vez mais pesada. Ela engordou dezesseis quilos.

Certo dia, quando Lorrie e eu estávamos no carro, ela se voltou para mim e disse:

— Você nunca faz comentários sobre a minha aparência ou sobre o meu peso.

Minha resposta veio naturalmente — disse apenas o que sentia —, mas significou muito para Lorrie. Eu falei:

— Você não entende, não é mesmo? Eu a amo pelo que você é.

— Isso é o que toda mulher quer ouvir — disse ela. E estava sendo sincera.

Às vezes eu fazia as coisas direito.

Continuamos tentando engravidar, mas eu estava me ausentando com muita frequência, o que dificultava que Lorrie e eu nos encontrássemos no momento adequado. Algumas vezes, ela pegou um voo até a cidade onde eu estava hospedado em uma escala para não “desperdiçar” um ciclo de trinta dias. Não era exatamente romântico. Estávamos concentrados e um tanto tensos. Estávamos em uma missão.

O Clomid não funcionou, então apelamos por fim para a fertilização *in vitro*. O custo foi de 15 mil dólares — não cobertos pelo seguro —, e fomos informados que a taxa de sucesso era de cerca de quinze por cento. Lorrie precisava tomar injeções diárias às duas da manhã e às duas da tarde. Quando estava em casa, eu as aplicava. Em minha ausência, ela mesma aplicava.

Não foram tempos fáceis para Lorrie. “Sinto como se meu corpo tivesse me traído”, dizia. “Meu corpo não quer fazer aquilo para o que foi projetado, a única coisa que separa um sexo do outro.” Vínhamos criando cães-guia para cegos, e duas cadelas engravidaram ao mesmo tempo. “Parece que todas as pessoas e todos os animais que encontro estão

grávidas”, dizia Lorrie. “Todas, menos eu.” Eu sabia que ela se sentia profundamente magoada, mas não sabia bem como ajudá-la.

Coube a mim dizer para Lorrie que o esforço *in vitro* não funcionou. Ela olhou para mim e soube na mesma hora. Como descreveu mais tarde, a expressão em meu rosto estava completamente vazia.

Senti-me devastado, mas senti ainda mais por Lorrie. Tudo o que consegui dizer foi: “Querida, eu sinto muito.” Nós nos abraçamos e ela chorou durante algum tempo. Tentei ser estoico por ela, mas também estava sofrendo.

Voltamos ao médico, que nos disse que ambos ainda éramos relativamente jovens — eu tinha 39, e Lorrie, 31 — e que deveríamos considerar tentar outra vez.

Lorrie conhecera outra paciente na clínica, e, no dia em que soube que não engravidara, aquela outra mulher descobriu que estava grávida. Contudo, alguns dias mais tarde, a mulher soube que, na verdade, sua gravidez não vingara. Talvez fosse ainda mais devastador ver frustradas expectativas tão altas. Quando Lorrie soube daquilo, decidiu que bastava.

“Qual é a nossa meta principal?”, perguntou para mim. Ela mesma respondeu em seguida: “Nosso objetivo não é eu ficar grávida. Nosso objetivo é formar uma família. E há outras maneiras de fazer isso.”

Antes de me conhecer, Lorrie fora voluntária da Big Brothers Big Sisters por um longo tempo. Via aquilo como um dever e um trabalho de amor. Ela começou a tutorar sua “irmã mais nova” quando tinha 26 anos, e a menina, cinco. Agora Lorrie tem cinquenta, e a irmã mais nova, Sara Diskin, tem 29, e ambas ainda são próximas. Assim, quando Lorrie se viu incapaz de engravidar, foi capaz de equacionar nossa situação muito claramente. Ela me disse: “Há muito tempo sei que a beleza de um relacionamento não está na biologia. Estou pronta para seguir em frente.”

Assim, decidimos adotar.

Tentar adotar um bebê também foi uma árdua jornada — uma longa, difícil, emocional e dispendiosa montanha-russa — e aprendemos muito sobre nós mesmos no processo.

Lorrie prometeu abordar a busca da adoção como um trabalho de tempo integral. Tivemos de nos esforçar para nos educarmos a respeito de um processo que não era bem definido. Havia muitos caminhos. Quais valeriam a pena? Lorrie tentou elaborar um plano de trabalho, mas as adoções nem sempre se desenrolam logicamente.

A sorte dos pais adotivos varia de acordo com os desejos dos pais biológicos. Seus nomes estão profundamente enterrados em listas de espera, enquanto seus arquivos são dissecados em agências por pessoas que realmente não os conhecem. Não há nenhuma ordem clara no processo.

Lorrie foi muito emocional durante tudo isso, e minhas tentativas de uma abordagem profissional nem sempre ajudavam. “Você não sabe como me consolar”, disse-me ela a certa altura. “Está fora de seus parâmetros. Você é incapaz de sentir as coisas do jeito que eu as sinto.”

Lorrie lutou com toda a papelada que tínhamos de preencher e com o fato de que tivemos de nos “qualificar” para nos tornarmos pais adotivos. Foi difícil para ela. Ao longo de seus tratamentos de infertilidade, foi picada e cutucada. Ela entregara seu corpo em um esforço para abrir caminho para a maternidade. Ela demonstrara o seu compromisso. Agora estava sendo solicitada a encontrar amigos que atestariam se ela podia ou não lidar com a maternidade. Parecia quase um insulto.

Lorrie e eu lidamos com a papelada de modo muito diferente. Certo dia, comentamos nossas respostas para uma série de perguntas. Tive de dizer para Lorrie: “Você está elaborando demais. Basta responder a uma pergunta simples com uma resposta direta.” Ela ficou grata por eu ter-lhe dito aquilo, o que permitiu que ela moderasse um pouco a sua ansiedade no que dizia respeito ao processo. Ela não lhes devia a sua história de vida. Ela lhes devia respostas básicas às suas perguntas.

Nos meses que se seguiram, nos encontramos com diversos casais de pais biológicos, esperando que eles nos escolhessem. Esse também foi um processo difícil. Lorrie costumava ficar animada após cada reunião, com a certeza de que seríamos aprovados. Eu tentava ser lógico e analítico: “Sim, a mãe biológica disse um monte de coisas agradáveis a nosso respeito. Mas pense naquilo que ela não falou.” Lorrie dizia que eu estava pondo água na

fevura, mas senti que precisava encarar aquilo de forma realista ou estaríamos sujeitos a onda após onda de decepções.

Nós nos encontramos com diversos pais biológicos durante nossa busca. Então, no dia 1º de dezembro de 1992, voamos até San Diego para nos encontrarmos com uma mulher grávida de sete meses. O pai biológico também estava lá.

O casal nos perguntou sobre as nossas vidas, nossos sonhos para a criança que algum dia esperávamos adotar, minha agenda como piloto, tudo. Eles foram honestos e diretos enquanto falamos, e nós também. Não muito tempo depois, recebemos a notícia: eles tinham nos escolhido para sermos os pais adotivos.

Às duas da manhã de 19 de janeiro de 1993, recebemos um telefonema informando que a mãe biológica estava na sala de parto e que devíamos nos preparar para voar até San Diego a fim de buscar o nosso bebê. Lorrie estava animada demais para conseguir dormir. Quanto a mim, o realista, eu sabia que seria um melhor pai pela manhã caso dormisse mais um pouco. Então voltei para a cama. Lorrie não conseguia acreditar que eu era capaz de dormir em um momento como aquele. Ela ficou acordada, sentada ao lado do telefone, esperando.

Kate nasceu às quatro da manhã e voamos para San Diego logo após o nascer do sol. Trouxemos uma cadeirinha de bebê porque precisaríamos dela no carro alugado. Lorrie e eu nos sentimos um tanto envergonhados atravessando o aeroporto com a cadeirinha vazia. As pessoas olhavam para nós querendo saber onde estava o bebê.

Quando chegamos ao hospital, fomos direto ao berçário e vi Kate pela primeira vez; foi um momento emocionante. Eu me apaixonei por ela no instante em que a vi.

Mais tarde, apareceu uma enfermeira com Kate no colo.

— Será que a mãe gostaria de segurar o bebê? — perguntou.

A mãe biológica apontou para Lorrie e disse:

— Ela é a mãe.

Kate foi entregue a Lorrie.

Por fim, Lorrie teve de ir ao banheiro, e, enquanto ela estava ausente, Kate precisou que lhe trocassem a fralda. Tive o orgulho de ser o primeiro de nós a fazer isso.

No início daquela tarde, a equipe do hospital nos disse que estávamos livres para pegar Kate e irmos embora. Lorrie queria dizer adeus à mãe biológica. “O que se pode dizer a uma mulher que lhe deu um presente assim?”, perguntou. “Eu não creio que existam palavras para isso.”

Ambos achamos que os pais biológicos foram pessoas incrivelmente corajosas. Eles sabiam que, por algum motivo — idade, circunstâncias, finanças —, não podiam criar a sua filha. Assim, fizeram uma escolha muito difícil, embora repleta de amor. Eles transformaram o seu dilema angustiante em um presente.

Lorrie deixou o bebê comigo no berçário — ela achou que seria muito difícil para a mãe biológica ver Kate uma última vez — e entrou em seu quarto de hospital. Quando ela agradeceu com um simples “obrigada”, percebeu uma única lágrima escorrendo pelo rosto da mãe biológica.

“Apenas seja boa para ela”, disse a mulher.

Foi um momento esmagador para ambas.

O protocolo hospitalar exige que as novas mães deixem o hospital em uma cadeira de rodas. Lorrie tentou explicar que ela não tinha dado à luz e que não precisava de uma cadeira de rodas. Contudo, o funcionário com a cadeira de rodas insistiu em acompanhar-nos até a porta da frente. Então, caminhamos segurando Kate, com a cadeira de rodas vazia sendo empurrada ao nosso lado. Era ridículo e surreal, mas também foi um momento incrivelmente feliz.

No estacionamento, quase nos sentimos como se tivéssemos roubado Kate. Olhávamos por cima dos ombros para ver se alguém voltaria para buscá-la. Acabamos colocando-a na cadeirinha, dirigimos por uns dois quilômetros, afastando-nos do hospital, e encostamos no meio-fio.

Olhamos um para o outro. Olhamos para Kate, que olhou para nós. Eu não estava chorando, mas foi o momento mais emocionante de minha vida. Eu era pai.

Apenas catorze horas após nascer, Kate já estava em sua primeira viagem de avião, voltando conosco para o Norte da Califórnia. Como piloto, com certeza fiquei feliz por tê-la levado para voar tão rapidamente.

Dois anos depois, outra mãe biológica analisou 36 biografias em um livro de pais adotivos em potencial e, depois de se encontrar conosco, concordou em nos tornar pais pela segunda vez. Em 6 de janeiro de 1995, quando recebemos o telefonema informando que a mãe biológica entrara em trabalho de parto, eu estava em Pittsburgh, treinando em um simulador do MD-80. Interrompi meu treinamento e fiz planos para voltar para casa o mais rápido possível, o que foi na manhã seguinte.

No meio-tempo, Lorrie se dirigiu ao hospital. Para a mãe biológica, foi um trabalho de parto muito demorado e Lorrie ficou acordada 24 horas seguidas, apenas esperando. Diferente do que ocorreu no nascimento de Kate, desta vez Lorrie estava na sala de parto, e todo aquele dia lhe pareceu um tanto cinematográfico. Caía uma tremenda tempestade lá fora, chovia a cântaros e o vento uivava. Então, quando Kelly finalmente estava pondo a cabeça para fora, uma enfermeira ofegou e disse:

— Ah, meu Deus!

Lorrie ficou preocupada.

— O quê, o quê, o quê? — exclamou, coração disparado.

E a enfermeira respondeu:

— Ela é ruiva!

Assim que Kelly nasceu, pouco depois das dez da manhã, o médico a entregou para Lorrie, o que foi um momento emocionante para ela. A chuva. Os trovões. Aquela linda recém-nascida. E eu perdi tudo isso. Enquanto Lorrie abraçava Kelly nos primeiros segundos de vida, eu estava acima das nuvens em algum lugar sobre Denver.

Cheguei ao hospital naquela tarde e ver Kelly pela primeira vez foi outro momento de amor e gratidão instantâneos. E o mais surpreendente foi como Kelly parecia comigo quando eu era bebê: a forma de nossas cabeças, nossos olhos, nossa coloração irlandesa. Eu era louro morango quando menino. Mais tarde, montamos fotos minhas e de Kelly quando bebê lado a lado em uma moldura, e era difícil nos diferenciar. É interessante como às vezes as

coisas acontecem na adoção. Lorrie gosta de dizer que somos abençoados por termos filhas que se parecem conosco. Não que precisássemos que as meninas se parecessem conosco, mas é bom que seja assim. E, ao longo dos anos, isso significou que, caso optássemos por não falar para as pessoas sobre as adoções, aquilo não seria preciso.

A adoção de Kelly foi mais complicada do que a de Kate. Há uma série de fatores que podem atrasar a papelada — ou, mesmo, frustrá-la. É difícil para as mães biológicas tomarem suas decisões finais. Frequentemente, elas enfrentam pressões familiares.

Lorrie e eu tivemos de lidar com alguns desses problemas e lutamos contra a incerteza. Passávamos horas em um restaurante chamado Taxi's, que ficava perto do hospital. Almoçávamos e jantávamos ali enquanto esperávamos ansiosamente que a papelada fosse processada. Com o passar do tempo, estávamos morrendo de medo que alguma confusão burocrática pudesse levar outras questões a serem verificadas, impedindo que a adoção se concretizasse. A certa altura, tive uma conversa muito séria com o administrador, dizendo-lhe que o hospital tinha de resolver aquilo. Eu estava muito nervoso e assertivo, mas isso foi necessário para solucionar o impasse.

No dia que levamos Kelly para casa, nós a trouxemos no banco de trás de nosso carro. Kate, já com dois anos, saiu de casa e olhou perplexa para aquele bebê, pensando que Kelly era uma nova boneca que ela estava ganhando de presente. Logo ela entenderia melhor.

Lá fora, no carro, Lorrie e eu olhamos um para o outro, e eu disse o que estava pensando: “Agora somos uma família de verdade.”

À medida que nos aprofundamos em nosso casamento, Lorrie e eu passamos a acreditar piamente na ideia de que precisamos nos concentrar naquilo que temos, não no que não temos. Enfrentamos algumas tempestades sérias em nosso relacionamento, mas, em diversos aspectos, nos sentimos mais próximos do que nunca. E realmente tentamos viver de uma maneira que admita a palavra *gratidão*. Na verdade, desde então Lorrie tem seguido carreira como especialista em ginástica ao ar livre, ajudando outras mulheres a ficarem física e emocionalmente em forma. Como parte de seu

trabalho, ela ensina as mulheres a aceitarem a vida como esta se apresenta e aproveitá-la.

Lorrie e eu prometemos desfrutar um do outro, desfrutar de nossas duas filhas, desfrutar de cada dia. Nem sempre mantemos tal atitude positiva. Ainda temos as nossas discussões. Mas esse é o nosso objetivo.

E sim, eu me emocionei ao ver nossas duas filhas adolescentes de braços dados, descendo aquela rua em Lake Tahoe. Fez-me lembrar do que perdi, e foi difícil para mim. Mas também me lembrou da sorte de termos uns aos outros, e que, por isso, temos o dever de tentar viver felizes juntos e de sermos gratos por isso.

## *Rápido, asseada, mediana*

Quando os passageiros estão aguardando para decolar em um avião comercial, suponho que muitos deles não param para pensar como os pilotos na cabine conseguiram os seus empregos. Os passageiros parecem mais preocupados sobre quando terão de desligar os seus celulares ou se ainda é possível usar o banheiro antes de a porta do avião se fechar. Eles se perguntam se serão capazes de pegar os seus voos de conexão, ou se ficarão entalados em um assento do meio. Eles não pensam no treinamento ou na experiência do piloto. E eu os entendo.

Alguns passageiros do voo 1549 no LaGuardia disseram ter notado meu cabelo grisalho, associando-o à experiência. Mas nenhum deles perguntou sobre meu currículo, histórico de voo ou escolaridade. E por que deveriam? Como lhes cabia, confiaram que minha companhia aérea, a US Airways, selecionava os seus pilotos com rigor, com base em critérios federais.

E, no entanto, cada piloto tem uma história muito particular de como acabou na cabine de comando daquele tipo de aeronave, naquela companhia aérea em particular. Todos nós tivemos os nossos próprios caminhos e progressões de carreira únicos e, então, entramos para a aviação comercial. Não costumamos falar sobre todos os passos que demos, mesmo entre nós, mas, cada vez que pilotamos um avião, trazemos conosco todas as coisas que aprendemos ao longo de nossos milhares de horas e milhões de milhas de voo.

De acordo com a Administração Federal de Aviação, até meados da década de 1990, oitenta por cento dos pilotos que trabalhavam para grandes

companhias aéreas tinham sido treinados na Aeronáutica. Agora, apenas quarenta por cento dos pilotos recém-contratados recebem treino militar. O resto vem por meio de programas de treinamento civis, incluindo cerca de duzentas universidades que oferecem cursos de aviação. Os veteranos da Segunda Guerra Mundial e da Coreia — meus mentores quando comecei a voar — se aposentaram como pilotos comerciais há mais de duas décadas, depois de completarem sessenta anos, que na época era a idade de aposentadoria obrigatória. Também não há muitos pilotos dos tempos do Vietnã, mesmo com a idade de aposentadoria tendo sido ampliada para 65 anos em 2007.

Quanto a mim, sinto-me grato por ter entrado para a aviação pela Aeronáutica. Aprecio a disciplina que me foi ensinada em meus tempos de Força Aérea, e as muitas horas de treinamento intenso que recebi. Em alguns programas civis, os pilotos nem sempre são treinados com o mesmo rigor.

Fui testado de tantas maneiras significativas durante meu tempo no serviço militar que às vezes olho para trás e me pergunto: como consegui passar? Como tive êxito quando outros não tiveram? Como fui capaz de completar cada voo, pousando o avião em segurança, enquanto outros que eu conhecia e respeitava não conseguiram voltar à pista e perderam as suas vidas? Pensando naquele tempo, reflito sobre as interseções entre preparo e circunstância, e isso me ajuda a compreender.

★ ★ ★

Minha carreira militar me permitiu dar muitos passos importantes. Minha vida militar teve início na primavera de 1969, quando eu estava no último ano do ensino médio e fui visitar meu deputado, Ray Roberts, em seu escritório na cidade rural de McKinney. Então com 56 anos, ele era um respeitável líder democrata no Texas, que seis anos antes estivera na carreta do presidente Kennedy em Dallas. Ele estava quatro carros atrás da limusine presidencial quando os tiros foram disparados.

Fui até o deputado Roberts porque precisaria de uma indicação do Congresso para cursar uma das academias militares. Em alguns distritos, o apadrinhamento determinava quais jovens conseguiriam ingressar na Academia Naval, em Annapolis, Maryland; na Academia da Força Aérea, perto de Colorado Springs, Colorado; na Academia Militar de West Point, em Nova York; na Academia da Marinha Mercante, em Kings Point, Nova York; ou na Academia da Guarda Costeira, em New London, Connecticut.

Mas o deputado Roberts acreditava que suas indicações deviam ser baseadas em mérito. Então, ele fazia jovens ambiciosos como eu irem até o seu escritório para serem entrevistados por uma comissão de generais e almirantes aposentados que moravam em seu distrito.

Depois de irmos até os correios para fazer um exame de serviço civil e nos sairmos suficientemente bem, éramos levados até aquele quadro designado de militares pesos pesados no escritório do deputado. O conselho que ele reunira tinha duas tarefas. Primeiro, determinar se um candidato tinha o que era necessário para ingressar em uma academia militar. Segundo, decidir qual academia seria a mais adequada para o candidato. Uma vez que meu pai não conhecia ninguém dos altos escalões, fiquei grato por ter a oportunidade de conseguir uma entrevista por mérito. Eu teria uma chance.

Eu estava nervoso a caminho de minha entrevista, desconfortável usando um casaco esporte e uma gravata, mas também estava animado. Eu devorara livros sobre o serviço militar e sobre aviação desde que aprendera a ler. Eu prestara atenção. Por isso estava preparado quando enfim me sentei diante da comissão de quatro oficiais veteranos para seu procedimento muito formal de vinte minutos.

O general aposentado do Exército parecia gostar de fazer perguntas.

— Sr. Sullenberger — disse ele —, poderia me dizer qual divisão do serviço militar possui mais aviões?

Supus que a maioria dos candidatos daria a resposta óbvia: a Força Aérea dos Estados Unidos. Mas eu sabia que era uma pergunta capciosa. E eu fizera a minha lição de casa. Estudei as especificidades de cada divisão do serviço militar e das aeronaves que usavam.

— Bem, senhor — respondi —, se incluirmos os helicópteros, o Exército dos Estados Unidos tem mais aeronaves.

O general aposentado sorriu. Eu estava passando na entrevista. Enquanto continuamos a falar, ele parecia ansioso para me levar para West Point. Mas fui muito direto naquele dia. Eu queria voar em jatos da Marinha ou da Força Aérea, em vez de ir para West Point.

No fim das contas, o deputado Roberts nomeou outro candidato para a Academia da Força Aérea e me indicou para a Academia Naval. Então, por sorte, o rapaz que foi indicado para a vaga na Força Aérea desistiu. E eu ocupei o seu lugar.

Eu tinha dezoito anos e estava a caminho do Colorado. Eu receberia uma educação de primeira classe. Em troca, concordei em retribuir meu país servindo durante cinco anos como oficial efetivo da Força Aérea.

★ ★ ★

Cheguei à Academia da Força Aérea em 23 de junho de 1969. Para um menino do interior do Texas, aquele momento de encontrar outros cadetes, que vinham de todas as partes do país, foi revelador. Sim, alguns dos 1.406 jovens cadetes de minha classe eram meninos ricos de famílias de elite que chegaram ali por intermédio dos contatos de seus pais. Outros eram filhos de oficiais, alguns de famílias com longas tradições militares. Mas, assim que enfrentamos as longas filas para termos as nossas cabeças raspadas, parecia que tais distinções já não importavam. Seria a mesma estrada árdua para todos nós. Apenas 844 dos 1.406 que chegaram naquele dia acabariam se formando.

Fomos recebidos na academia em uma linda manhã do Colorado, sem uma nuvem no céu. Daquele dia em diante, fiquei maravilhado com o Oeste. Dava para ver por 160 quilômetros em qualquer direção, e as montanhas estavam bem ali — uma vista impressionante para um menino vindo das planícies do norte do Texas.

As instalações da Academia eram arquitetonicamente dramáticas, e, na época, aqueles edifícios eram relativamente novos. A Academia da Força

Aérea fora concluída havia apenas doze anos; a primeira turma se formou em 1959. Se eu cursasse todos os quatro anos, me formaria na turma de 1973, que seria apenas a décima quinta turma a se graduar. Os primeiros cadetes do sexo feminino só chegariam em 1976, três anos depois de eu sair.

Eu estava muito nervoso naquele dia. Não sabia o que esperar. Ao contrário de alguns novos cadetes, eu não estava ciente de quão intensos seriam os trotes. Assim que tiramos as nossas roupas civis e vestimos nossos monótonos uniformes verde-oliva, os veteranos apareceram e começaram a gritar conosco.

“Fique de pé! Encolha a barriga!”

“Estufe o peito! Endireite os ombros para trás e para baixo!”

“Ajeite esses cotovelos! Levante o queixo, senhor!”

“Mantenha os olhos fixos à frente!”

Se isso me abalou? Claro que sim. Aos dezoito anos, eu não tinha experiência de vida para entender a real dimensão daquilo. Era um garoto vindo diretamente de uma educação confortável que foi jogado de repente em uma situação que não entendia. Foi desorientador.

É natural questionar a utilidade de tais teatralidades. Se acho que eram necessárias? Ainda não tenho certeza. Mas, agora, como um adulto, entendo algumas das razões para esses trotes de primeiro ano. Os trotes tinham o objetivo de nos afastar do que é fácil, confortável e familiar. Destinavam-se a reorientar a nossa perspectiva e redefinir as nossas prioridades. Para todos nós, as coisas deixariam de ser “eu” e passariam a ser “nós”. Naquele primeiro ano, conceitos até então teóricos como obrigação, honra e “dever acima do indivíduo” passaram a se tornar reais. Tais palavras já não podiam mais ser pensadas como abstrações. Agora, tinham significado real na vida real, como uma violenta realidade. É incrível com que clareza e rapidez alguém aprende sobre diligência e responsabilidade quando as únicas respostas permitidas e aceitáveis para qualquer pergunta feita por um superior são “Sim, senhor”, “Não, senhor”, “Indesculpável, senhor”, ou “Eu não sei, senhor”.

A regra era que os veteranos não podiam nos agredir fisicamente. Mas havia alguns empurrões, além de gritos e intimidações.

Aqueles que argumentam em favor do trote dizem que a prática cria um sentimento de lealdade entre os companheiros, e há alguma verdade nisso. À medida que o primeiro ano foi passando, eu me senti muito perto de muitos de meus colegas “*doolies*” (termo que deriva da palavra grega *doulos*, que significa “escravo”). Você se ofereceu como voluntário para lutar pelo seu país e sente esse senso de patriotismo. Tenho ouvido e lido as experiências daqueles que estiveram em combate, e todos dizem que, quando você chega ao campo de batalha, está realmente lutando por seus companheiros, não por algum governante ou ideal político. Você prefere morrer a decepcionar os seus companheiros.

Meu ano como *doolie* gerou amizades para a vida toda com alguns de meus colegas calouros. Foi uma experiência intensa; não era tão simples quanto entrar na faculdade. Estávamos sendo testados, abusados e desafiados fisicamente. E tivemos de assistir a diversas pessoas caírem em nossas fileiras. Alguns não conseguiram suportar os desafios físicos e mentais do treinamento básico. Outros falharam academicamente, ou se sentiram muito intimidados pelo trote. Outros pediram transferência para universidades regulares após decidirem: “Isso não é para mim. Quero uma boa educação, mas não a esse preço.” Aqueles de nós que resistiram e permaneceram tornaram-se uma fraternidade.

Naquele primeiro verão, fomos isolados no treinamento básico, e esta foi a experiência física mais difícil da minha vida. Tínhamos de correr em formação, nossos rifles erguidos acima da cabeça, botas batendo no chão ao mesmo tempo, e era um verdadeiro sinal de fraqueza ou derrota sair de formação. Os veteranos gritavam: “Mantenha esse rifle no alto! Não seja maricas. Você está prejudicando os seus colegas!”

Os que tinham mais problemas eram os que não conseguiam correr bem. Ficavam exaustos e desistiam. E assim que um cadete saía de formação, os veteranos o cercavam e gritavam com ele. Era muito intenso. Alguns homens vomitavam devido ao esforço. Em raras ocasiões, alguém começava a chorar. Alguns de meus colegas tinham pais que eram oficiais e temiam serem renegados caso tivessem de abandonar a academia. Eu sentia por eles. Mais tarde, me perguntei onde teriam acabado, em uma universidade civil,

talvez — em algum lugar onde se pudesse ter uma boa educação sem precisar passar por tudo aquilo.

Eu crescera ao nível do mar, e lá estávamos nós, a uns dois mil metros de altitude. Foi difícil para todos até mesmo nos aclimatarmos à altitude. Em geral eu estava em algum lugar no meio do pelotão, mas suportava. Eu estava determinado a chegar ao fim daquele verão, assim como os quatro anos seguintes.

Embora me sentisse saudosos de casa e exausto, gostei de alguns aspectos daquele verão. Eles nos dividiam em equipes e nos davam testes para resolvermos problemas relativos à parte física a fim de nos avaliar. Eles nos entregavam algumas cordas e tábuas e, como uma equipe, tínhamos de descobrir um meio de atravessarmos um grande cubículo fechado de um lado a outro sem tocar no chão ou na água abaixo, dentro de um prazo determinado. Os veteranos e oficiais ficavam ali com pranchetas e cronômetros, observando quem tinha habilidades de liderança para fazer com que sua equipe atravessasse em segurança. Quando chegou a minha vez de ser o líder desse exercício, eu o executei muito bem, e isso me deu confiança.

Sei que aquele verão de treinamento me ajudou mais tarde. Aquilo me fez perceber que, se eu procurasse bem, poderia encontrar forças que não sabia ter. Se não tivesse me forçado ao meu limite naquele verão, jamais teria conhecido a completa extensão dos recursos interiores com os quais contava. Eu não era um menino preguiçoso. Não mesmo. Mas até aquele verão eu nunca me levava ao limite. Aqueles de nós que conseguiram perceberam que havíamos alcançado mais do que pensávamos ser capazes.

★ ★ ★

No fim do verão, as exigências físicas terminaram, mas as exigências acadêmicas entraram em cena. O currículo era extenso e difícil. Não importava em que você se especializara, precisava fazer um grande número de cursos de ciências básicas — engenharia elétrica, termodinâmica, engenharia mecânica, química. Também cursamos filosofia, direito e

literatura inglesa. Em retrospecto, sou grato por tal educação, mas, na época, a carga horária desses cursos me pareceu avassaladora.

Felizmente, para aqueles de nós que tanto queriam voar, havia mordomias suficientes para nos mantermos motivados.

Meu primeiro passeio em um jato militar foi durante o primeiro ano, em um Lockheed T-33 que remontava a fins da década de 1940. O avião tinha um canopi bolha e chegava a cerca de quinhentas milhas por hora. Isso era típico dos jatos daquela época; a tecnologia aerodinâmica ultrapassara a tecnologia de propulsão. Foi apenas em meados da década de 1950 que os motores a jato começaram a ser projetados para produzirem impulso suficiente a fim de tirar o máximo proveito dos avanços na aerodinâmica.

Portanto, aquele velho T-33 tinha pouca potência. Ainda assim, foi uma emoção incrível voar nele.

Cada novo cadete era levado para um passeio de 45 minutos, e o propósito era nos incentivar a trabalharmos duro para não sairmos da academia.

Essa foi a primeira vez que usei um paraquedas, capacete e máscara de oxigênio, a primeira vez que me sentei sobre um assento de ejeção. O oficial que pilotava o avião fez um rolamento, então voou pouco mais de dez milhas a oeste de Colorado Springs e sobrevoou o pico Pikes de cabeça para baixo. Meu estômago se manteve firme como uma rocha durante todo o trajeto. Eu estava completamente comprometido com aquele momento. Estava absorvendo tudo. Eu sabia que, não importando de que maneira, aquilo era o que eu queria fazer de minha vida.

Quando os 45 minutos acabaram, é claro, voltei à realidade. O trote nos aguardava no solo.

Tomávamos café da manhã, almoçávamos e jantávamos no Mitchell Hall, sentados em mesas retangulares para dez pessoas. Cada mesa tinha uma mistura de calouros, segundanistas, juniores e veteranos. Nós, os calouros, tínhamos de nos sentar rigidamente, em estado de atenção, costas retas, olhos voltados exclusivamente para os pratos. Tínhamos de levar os garfos à boca de forma robótica, e não nos era autorizado olhar para além da comida à nossa frente. Não podíamos conversar uns com os outros. Apenas quando

um veterano se dirigia a nós fazendo-nos uma pergunta podíamos falar. Eles passavam as refeições nos interrogando, e tínhamos de gritar as nossas respostas.

Cada um de nós recebera um livro de bolso chamado *Checkpoints*. Tínhamos de memorizar todo aquele lendário conhecimento tradicional, e, especialmente, o Código de Conduta. Quando um veterano nos fazia perguntas, aí de quem não soubesse as respostas certas.

O Código de Conduta, criado pelo presidente Eisenhower em 1955, foi considerado vital porque, durante a Guerra da Coreia, prisioneiros de guerra americanos haviam sido forçados a colaborar através de tortura. Naquela época, dizia-se que eles tinham passado por “lavagem cerebral”. Assim os militares criaram regras específicas de conduta, e tínhamos de memorizar todas elas. Como futuros oficiais, por exemplo, tivemos de jurar: “Nunca me renderei se os homens ao meu comando ainda tiverem meios de resistir.” Nós só poderíamos nos render em face da “morte certa”. Tínhamos de repetir falas-chave do código: “Se eu for capturado, continuarei a resistir por todos os meios disponíveis. Farei todos os esforços para fugir e ajudar outros a fugirem. Não aceitarei liberdade condicional nem favores especiais do inimigo.”

As refeições se tornaram cada vez mais estressantes porque os veteranos eram implacáveis em suas exigências. Tínhamos de memorizar os detalhes de um grande número de aviões. Esperavam que soubéssemos sobre política externa, história americana e mundial e resultados esportivos do dia anterior. Tivemos de ser capazes de recitar os nomes completos de todos os veteranos à mesa, incluindo as suas iniciais do meio, assim como suas cidades natais. Agora, quarenta anos depois, muitos desses nomes e iniciais permanecem gravados em minha mente. Também me lembro de suas cidades natais.

O grau de assédio que o esperava na hora da refeição dependia de com quem você se sentaria à mesa. Caminhando pelo refeitório, ao perceber que teria de se sentar ao lado de um veterano de bom coração, você se sentia aliviado. Mas, se um dos veteranos à mesa fosse um durão notório, seu coração apertava. Você sabia que o jantar seria insuportável.

Nesse caso, você tinha duas esperanças: a primeira era que algum outro calouro na mesa fosse tão ruim de memória que os veteranos cairiam em cima dele, deixando você comer em paz. Ou, então, você torcia para que um de seus colegas calouros na mesa fosse um gênio ou tivesse uma memória fotográfica — alguém que respondesse tudo certo. Quando os veteranos se deparavam com um sabe-tudo, concentravam todas as suas energias para confundi-lo, buscando uma pergunta que ele não pudesse responder, e, então, infernizando-o por sua resposta errada. Quando isso acontecia, os outros eram ignorados e podiam comer.

★ ★ ★

Havia um veterano, um ano mais velho que eu, que não era cruel em seus trotes. Mas sabia exatamente como se impor.

Certo dia, estávamos nos preparando para marchar para a refeição do meio-dia. Era uma manhã quente e estávamos de mangas curtas. Eu estava em posição de sentido, e ele veio até mim perguntando se eu achava que fizera um bom trabalho de polimento nos sapatos pretos de meu uniforme.

— Sim, senhor — respondi.

— Você está certo disso? — perguntou.

— Senhor, eu estou muito certo disso — respondi. (Eu não era autorizado a dizer: “*Eu tô* muito confiante.” Tinha de dizer “Eu estou”. Aos calouros era obrigatório falar corretamente.)

Aquele veterano decidiu transformar aquilo em um desafio.

— Está disposto a comparar polimentos? — perguntou. Meus sapatos contra os dele.

— Sim, senhor.

Ele definiu as regras do desafio:

— Se estiver confiante de que fez um polimento melhor do que o meu e estiver certo, então farei a sua cama amanhã. Se os meus sapatos estiverem mais bem polidos que os seus, então você fará a minha cama além da sua.

Todos nós, incluindo os veteranos, tínhamos de fazer as nossas próprias camas, arrumando-as como fazem em hospitais. Tínhamos de esticar os

nossos lençóis e cobertores o suficiente para que não apresentassem qualquer vinco. O teste era jogar uma moeda de 25 centavos na cama. Se a moeda não ricocheteasse, teríamos de tirar toda a roupa de cama e começar outra vez. Não era divertido. Assim, se aquele veterano fizesse a minha cama no dia seguinte, seria maravilhoso.

Ele me deu permissão para parar de olhar para a frente e olhar para os meus sapatos e, em seguida, para os dele. Nossos sapatos pareciam igualmente brilhantes. Mas decidi ser ousado.

— Senhor, eu ganhei — falei para ele.

— Bem, chegou bem perto — respondeu —, mas ainda não terminei. Vamos comparar as solas de nossos sapatos.

Ele ficou sobre um pé, permitindo que eu visse a parte arqueada entre o calcanhar e o peito do pé. O couro daquela área estava polido em ambos os sapatos. Os meus, é claro, não estavam. Ele era como um bom advogado de defesa que nunca faz uma pergunta sem saber a resposta. Ele me enganara.

— Senhor, o senhor ganhou — falei.

Ele viu meus lábios esboçarem uma sugestão de sorriso e, ainda que os *doolies* não fossem autorizados a sorrir enquanto estivessem em formação, ele deixou isso passar e não me repreendeu.

Houve muitas outras vezes em que tive de conter o riso.

Quando marchávamos no treinamento básico, éramos obrigados a nos revezar contando em cadência: “Esquerda, esquerda... esquerda, direita, esquerda...”

Logo no início da minha vida, notei que as pessoas bem-sucedidas na TV, especialmente apresentadores como os veteranos da NBC, Chet Huntley e David Brinkley, falavam perfeitamente, sem sotaque. Eu tentava falar como eles e não como algumas pessoas de minha cidade, que tinham um forte sotaque texano. Então, quando era a minha vez de contar a cadência, não creio que os outros cadetes pressentissem o texano em minha voz.

Mas havia um companheiro *doolie*, Dave, que viera do oeste do Texas, e dava para ver isso toda vez que ele abria a boca. Sempre que nos liderava, ele dava as ordens com um forte sotaque texano.

Eu ria por dentro, mas meu rosto permanecia inexpressivo enquanto marchávamos.

Na academia havia mesmo cadetes de todos os tipos e às vezes parecíamos o elenco clichê de algum filme da Segunda Guerra Mundial. Tínhamos o cara de Chicago com um nome polonês, o texano, o garoto judeu de um bairro de Nova York, um cara de Portland, no Oregon.

É curioso ver as lembranças que ficam.

Quando minha filha Kate entrou no colegial, no outono de 2007, Lorrie e eu fomos para uma noite de pais e mestres, e seu professor de matemática me pareceu familiar. Enquanto ele falava, me dei conta: ele estava dois anos à minha frente na Academia da Força Aérea. Ele fora um dos veteranos que me fizeram perguntas nas refeições em meu primeiro ano. Assim, após a sua apresentação, fui até ele e disse:

“Rápido, asseada, mediana, amigável, boa, boa.” Ele olhou para o meu rosto e também teve um lampejo de reconhecimento. Ele sabia exatamente do que eu estava falando.

Ao fim de cada refeição, os calouros na extremidade de cada mesa tinham a obrigação adicional de preencher o Formulário 0-96 da Academia da Força Aérea — a crítica à refeição. Era outro ritual inútil. Por tradição, sempre preenchíamos o formulário da mesma forma. Como foi o serviço? “Rápido.” Que tal a aparência do garçom? “Asseada.” Como foi o tamanho da porção? “Mediana.” Qual foi a atitude do pessoal no refeitório? “Amigável.” Como estava a bebida? “Boa.” E a refeição? “Boa.”

O professor de matemática de Kate e eu apertamos as mãos e sorrimos, dois homens mais velhos que se lembravam da linguagem rítmica e remota de nossa juventude.

★ ★ ★

Em maio de 1970, perto do fim de meu primeiro ano acadêmico, os trotes pararam e tivemos o que era chamado de “Cerimônia de Reconhecimento”, que formalmente reconhecia nosso novo status como veteranos. Esse foi o dia em que não precisamos mais tratar os cadetes mais

velhos por “senhor.” Poderíamos comer em relativa paz. Finalmente, quando chegou a minha vez de questionar os calouros durante as refeições, eu lhes fazia perguntas sobre aviação em vez de berrar exigindo memorizações inúteis. Eu me sentia mais confortável tornando aquilo algo educativo para os mais jovens.

Apesar de todas as regras, havia também uma sensação de que nossos superiores e professores tacitamente toleravam esquemas não autorizados que demonstrassem espírito ou iniciativa. Todos os anos, a tradição ditava que a turma de calouros tinha de se afirmar de algum modo, provar seu valor inventando trotes que iguallassem ou ultrapassassem as proezas tentadas por classes de calouros anteriores.

Nossa turma teve a ideia de redecorar o exterior do planetário, lugar onde os cadetes se reuniam para estudar astronomia. O grande edifício abobadado era branco como um iglu, mas, certa noite, bem depois do toque de recolher, meus colegas saíram furtivamente na escuridão da noite e cobriram o edifício com plástico preto, colando um número oito no centro da cúpula. Quando a academia se reuniu para marchar para o desjejum, aquilo parecia uma enorme bola oito de sinuca. Eu não estava envolvido no trote, mas senti uma energia boa naquele dia. Isso e algumas outras proezas definitivamente elevavam o nosso moral.

No verão anterior ao início do segundo ano, todos enfrentamos treinamento de sobrevivência. Cada um de nós era enviado para a floresta durante quatro dias sem água ou comida. Era o que chamavam de treinamento SERE, sigla para as palavras *survival*, *evasion*, *resistance* e *escape*, sobrevivência, evasão, resistência e fuga, com o objetivo de nos ensinar práticas de sobrevivência tais como evitar ser feito prisioneiro ou como se comportar caso você fosse capturado.

Os veteranos se vestiam como soldados comunistas e vinham atrás de nós. A encenação era um tanto exagerada, mas tudo parecia sério. Lutei durante esses dias, às vezes subjugado pela falta de sono e de comida. Tive mais sorte do que alguns de meus colegas, porque consegui me esgueirar despercebido até o acampamento dos veteranos e roubar um pedaço de pão e um pouco de geleia. Os outros passaram os quatro dias sem comer.

No segundo ano, percebi o quanto todas essas experiências me ajudaram a amadurecer. Eu sentira muitas saudades de casa nos primeiros seis meses na academia. Entretanto, ao voltar para casa em visita, a saudade acabou. Lá estava eu, ainda adolescente, mas conhecendo pessoas do mundo inteiro. Eu fizera coisas difíceis que não sabia ser capaz. Era como se eu tivesse me tornado homem, e minha cidade natal me pareceu muito menor do que eu lembrava.

Na academia, não éramos autorizados a voar em uma aeronave até o fim de nosso ano como *doolie*, então, quando voltava à pista de pouso gramada do Sr. Cook em minhas folgas, estava bastante enferrujado. Eu ainda não possuía tempo de voo suficiente para ter desenvolvido aquela conexão totalmente-músculos que se adquire quando se monta em uma bicicleta. Eu precisava me localizar outra vez.

Em meu segundo ano na academia, comecei a receber uma quantidade impressionante de instrução e experiência de voo. Eu pegava uma carona até a pista sempre que podia.

Também me inscrevi para aprender a pilotar planadores. Eu adorava voar em planadores porque planar é a forma mais pura de voo. É quase como voar como os pássaros. Não há nenhum motor, é muito mais silencioso, e você está operando a uma velocidade mais lenta, talvez a umas sessenta milhas por hora. Você sente cada rajada de vento, de modo que fica ciente do quão leve é o seu avião e o quanto você está à mercê dos elementos.

Planando sobre o Colorado, aprendi que a maneira de permanecer no ar por mais tempo é usando o ambiente cuidadosamente ao seu favor. O sol aquece a superfície da terra de modo desigual, em especial no verão, por isso algumas partes se tornam mais quentes do que as outras. O ar acima das partes mais quentes se aquece e torna-se menos denso, o que provoca correntes ascendentes sobre tais trechos de solo. Ao voar através de uma corrente ascendente, é possível sentir o avião subir. Fazer uma curva bem fechada para permanecer nessa corrente é como pegar um elevador e subir tão alto quanto aquilo o levar. Tal fenômeno é chamado de “elevador

térmico”, e, passando de uma térmica para outra, você pode planar durante horas.

No inverno, você tem “ondas de montanha”. Os ventos são mais fortes no inverno, e quando sopram por uma montanha ou uma cadeia de montanhas, parecem água fluindo sobre uma rocha. Se você permanecer no ar ascendente acima da montanha, pode planar por longos períodos.

Enquanto eu estava na academia, além de todas as horas passadas em planadores, também tirei o meu certificado de instrutor de voo. Comecei a treinar outros cadetes, incluindo uma dúzia de amigos, a como pilotar aviões e planadores.

Em 1973, quando me formei na academia, fui nomeado “Cadete Emérito em Pilotagem” devido à minha experiência. Foi uma honra que me coube por eu ter sido persistente no aperfeiçoamento de minhas habilidades por meio de todas aquelas horas de voo.

★ ★ ★

A Academia da Força Aérea me educou em diversos aspectos — sobre a natureza humana, sobre o que significa ser uma pessoa coerente e sobre trabalhar com mais afinco do que eu pensava ser possível. No campus, a educação que recebemos era chamada de “Conceito do Homem Inteiro”, porque nossos superiores não estavam apenas nos ensinando a sermos militares. Eles queriam que tivéssemos uma grande força de caráter, que fôssemos informados sobre todos os tipos de questões que poderíamos facilmente ignorar e que encontrássemos maneiras de fazer contribuições vitais para o mundo além da academia. Nós cadetes muitas vezes chamávamos aquilo de “Conceito do Homem Bueiro”, mas, no fundo de nossos corações, sabíamos que fomos alçados a padrões elevados e submetidos a testes difíceis que nos serviriam bem no futuro.

Era quase como se o objetivo fosse preparar cada cadete para ser chefe de gabinete da Força Aérea. Apenas um de meus colegas, Norton Schwartz, chegou a tanto; ele foi nomeado para o mais alto posto da Força Aérea em agosto de 2008. Contudo, à nossa própria maneira, muitos de nós também

se saíram bem, formando-se no mundo além da academia com um conjunto completo de habilidades e um elevado senso de dever.

Rápido, asseada, mediana, amigável, boa, boa.

*Otimista de longo prazo, realista de curto  
prazo*

Assim como meu pai, fui um oficial que nunca esteve em combate. Quando ingressamos no serviço militar, sabíamos que poderíamos ter as nossas vidas ameaçadas pela guerra. Sobriamente aceitamos tal compromisso com o dever, mas nenhum de nós tinha ambições de glória marcial. Meu pai se sentiu honrado em servir o seu país como oficial da Marinha. Vi meus anos de serviço na Força Aérea em tempos de paz como uma vocação, porque cada dia de treinamento e prática me deixava mais preparado para defender o meu país caso fosse convocado.

Após passarem anos se preparando para tarefas que nunca tiveram de realizar de verdade, muitos militares ficam sem saber como teriam se saído em combate. Eu os entendo, mas não me sinto incompleto por não ter servido em tempos de guerra. Os caças nos quais voei foram concebidos para destruir aqueles que nos fazem mal. Estou feliz por nunca ter sido obrigado a infligir danos graves a outra pessoa ou vê-los infligidos a mim.

Mas nunca saberei ao certo como teria me saído sob as pressões do combate. Sim, enfrentei alguns riscos em quase todos os meus voos como piloto de caça; é um trabalho perigoso, mesmo durante missões de treinamento. Contudo, assim como muitos outros que serviram em tempos de paz, tenho me perguntado ao longo dos anos: se alguma vez eu fosse confrontado com o desafio definitivo, um momento de vida ou morte em combate, teria me saído bem? Teria sido forte, corajoso e inteligente o

bastante para suportar as exigências de tal desafio? Seria capaz de garantir a segurança das pessoas sob o meu comando?

Minha sensação é a de que agiria como fui treinado. Eu não acho que teria entrado em pânico ou cometido um erro grave. Mas aceito o fato de que jamais saberei com certeza.

Eu esperava que a minha carreira na aviação comercial seguisse um padrão semelhante. Eu decolaria e pousaria indefinidamente, sem incidentes. Sim, os pilotos comerciais são treinados para emergências — praticamos nos simuladores de voo — e conhecemos os riscos, por mais baixos que sejam. A boa notícia é que a aviação comercial fez tantos avanços e é tão confiável que agora é possível um piloto passar toda a sua carreira sem nunca ter experimentado a falha de um único motor. Mas um dos desafios da profissão de piloto é evitar a complacência, estar sempre preparado para o que der e vier, sem nunca saber quando, ou mesmo se, você enfrentará um desafio definitivo.

Pelo fato de a carreira de piloto comercial poder parecer rotineira, eu realmente não acreditava que enfrentaria uma situação tão terrível quanto a do voo 1549. No entanto, percebo o seguinte: embora eu nunca tenha estado em combate, passei por anos de treinamento árduo, prestando muita atenção, exigindo muito de mim mesmo e mantendo prontidão constante. Escapei por pouco de diversos incidentes e cuidadosamente analisei os erros fatais cometidos por outros pilotos. Tal preparação não foi desperdiçada. Aos 57 anos, fui capaz de invocar tais lições anteriores e, ao fazê-lo, responder às perguntas que eu tinha a respeito de mim mesmo.

★ ★ ★

Eu me formei na Academia da Força Aérea em 6 de junho de 1973 e, algumas semanas depois, me matriculei em um curso de verão na Universidade de Purdue, em West Lafayette, Indiana, onde fiz um mestrado em psicologia industrial (fatores humanos). É uma disciplina focada em projetar máquinas que levem em conta tanto as capacidades quanto as limitações humanas. Como os seres humanos agem e reagem? O que podem

e não podem fazer? Como as máquinas devem ser concebidas para que as pessoas possam usá-las com mais eficácia?

Era um programa de mestrado cooperativo criado para que os formandos da academia obtivessem muito rapidamente um diploma de pós-graduação em uma faculdade civil sem atrasarem a entrada na escola de voo, que era o próximo passo para muitos oficiais da Força Aérea. Eu fizera cursos de pós-graduação em meu último ano na academia, por isso, quando os créditos foram transferidos para Purdue, só tive de estudar mais seis meses para obter o mestrado.

Na Purdue, estudei como as máquinas e sistemas devem ser projetados. Como os engenheiros criam configurações de cabine e de painéis de instrumentos levando em conta onde os pilotos podem colocar as suas mãos, ou onde seus olhos podem se concentrar, ou quais itens poderiam ser uma distração. Eu acreditava que aprender essas coisas me seria útil ao longo do caminho e estava certo. Foi útil ter uma perspectiva acadêmica e científica sobre as razões subjacentes dos requisitos de procedimentos em voo. Quando está aprendendo a pilotar, você frequentemente entende os procedimentos corretos a serem seguidos, mas nem sempre entende por que tais procedimentos são importantes. Em anos posteriores, à medida que eu me concentrava em questões de segurança aérea, percebi o quanto minha educação formal me permitia ver o mundo de um modo que me auxiliava a estabelecer prioridades, e entendi os comos e os porquês.

Depois de seis meses em Indiana, a Força Aérea me enviou a Columbus, Mississippi, para um ano daquilo que é chamado de UPT, Undergraduate Pilot Training. Era uma mistura de lições de voo em sala de aula, treinamento em simuladores e um total de duzentas horas de voo. No começo, voei no Cessna T-37, que é uma aeronave de treinamento bimotor básica de dois lugares usada pela Força Aérea. Tinha nove metros de comprimento e uma velocidade máxima de 425 milhas por hora. Por fim, me formei com o Northrop T-38 Talon, o primeiro jato supersônico de treinamento do mundo. A aeronave podia atingir uma velocidade máxima de mais de oitocentas milhas por hora, o que é mais do que Mach 1.0.

Percorri um longo caminho desde os dias em que circulava lentamente a pista do Sr. Cook em seu avião a hélice Aeronca 7DC, mal chegando a cem milhas por hora. Agora eu estava adquirindo habilidades que me permitiriam voar em altas velocidades e em formação, minhas asas a apenas alguns metros das dos outros jatos em ambos os lados. E eu estava sentado em um assento de ejeção, pronto para escapar caso meu jato não pudesse continuar voando.

Na época, eu tinha 23 anos e meus dois instrutores no T-37, e, depois, no T-38, ambos primeiros-tenentes, eram alguns anos mais velhos que eu. Eles eram de Massachusetts e do Colorado e tinham em comum algo maravilhoso: não estavam me ensinando apenas porque eram obrigados a fazê-lo. “Eu quero que você seja bem-sucedido”, diziam, e me ofereciam toda a orientação possível.

Depois do Mississippi, a Força Aérea me enviou para a Base Aérea de Holloman perto de Alamogordo, Novo México, uma base histórica. Durante a Segunda Guerra Mundial, o lugar serviu como campo de treinamento para tripulantes do Boeing B-17 Flying Fortresses e do Consolidated B-24 Liberator, que foi o bombardeiro pesado mais usado pelas forças aliadas.

O B-24 foi projetado para ter um longo alcance, e mais de dezoito mil deles foram rapidamente fabricados durante a guerra. Mas as tripulações descobriram que era muito fácil danificar o avião em combate e, devido ao fato de os tanques de combustível ficarem na fuselagem superior, pegavam fogo com facilidade. Os B-24s entregaram as suas cargas — cada avião podia transportar quatro toneladas de bombas —, mas muitas vidas foram sacrificadas. Muitas delas passaram por Holloman antes de mim.

Holloman também era conhecida por outras realizações históricas. Em 16 de agosto de 1960, o capitão Joseph Kittinger Jr. embarcou em uma gôndola aberta de balão e subiu a 102.800 pés para testar a viabilidade de ejeções de cabine em grandes altitudes. Ele pulou do balão sobre Holloman e caiu durante quatro minutos e 36 segundos a uma velocidade de quase mil quilômetros por hora, a mais longa queda livre que um ser humano já suportara. Sua luva direita funcionou mal, e sua mão inchou e ficou duas

vezes o tamanho normal, mas ele sobreviveu e foi premiado com a Distinguished Flying Cross.

Assim como Holloman, cada base onde estive alocado tinha uma história inspiradora. Era quase como se você pudesse sentir a presença dos heróis no vento que soprava pelas pistas.

Eu estava em Holloman para o FLIT, sigla para *fighter lead-in training*, treinamento introdutório para formação com caças. Treinávamos manobras básicas de combate aéreo, táticas e voo em formação no T-38. Eu sabia que ainda não era um piloto de caça de verdade, mas, treinando em Holloman, sabia que viria a ser. Eu tinha muito a aprender, mas estava confiante de que poderia fazer aquilo.

Não era possível evitar a sensação de que você estava em uma companhia de elite. Havia 35 homens em minha turma de treinamento de pilotos no Mississippi. Muitos deles queriam pilotar caças. Apenas dois de nós foram selecionados. Então, levei a sério a fé que meus superiores depositaram em mim e trabalhei com afinco em Holloman para corresponder às suas expectativas.

A parada seguinte foi um período de dez meses na Base Aérea de Luke perto de Glendale, Arizona, onde voei no F-4 Phantom II. Esse jato supersônico, que pode disparar mísseis guiados por radar para além do alcance visual, voa a uma velocidade máxima de mais de 1.400 milhas por hora, ou Mach 2.0. Diferente de muitos caças, o F-4 era um avião de dois lugares. O piloto sentava-se no banco da frente e um navegador especialmente treinado chamado oficial de armamento, se sentava no banco de trás.

Estudamos o F-4 sistema por sistema — elétrica, hidráulica, combustível, motores, controles de voo, armas, tudo. Estudamos cada sistema individualmente e como trabalhava em conjunto.

Meus colegas pilotos, os oficiais de armamento e eu aprendemos não apenas a como pilotar o F-4 — essa era a parte fácil —, mas como usá-lo como uma arma. Praticamos lançamento de bombas. Treinamos combate no ar. Praticamos voo em formação tática. Também aprendemos a trabalhar bem próximo dos nossos oficiais de armamento como uma equipe efetiva.

Dia após dia, aprendíamos os meandros da máquina e sobre as nossas capacidades ou incapacidades para dominá-la. E, igualmente importante, aprendíamos muito sobre os outros.

Este tipo de voo era exigente e empolgante ao mesmo tempo. Muito do que tínhamos de fazer na cabine era manual. Não tínhamos a automação de hoje em dia para nos ajudar a descobrir as coisas. Ao contrário daqueles que pilotam os caças atuais, com complexos sistemas informatizados, tínhamos de fazer quase tudo visualmente. Hoje, a informatização permite que as tripulações de voo liberem bombas que atingem os alvos com precisão milimétrica. Nos velhos caças em que voei, você tinha de olhar para fora da janela e fazer cálculos mentais. Antes de voar, você tinha de estudar tabelas de números, determinando quando teria de liberar uma bomba dado certo ângulo de mergulho, velocidade e altitude sobre o alvo. Se você assumisse um ângulo de mergulho muito aberto ou fechado, a bomba cairia antes ou depois do alvo. Da mesma forma, a velocidade e a altitude da liberação também afetavam a trajetória da bomba. Você também tinha de prever os ventos cruzados quando sobrevoava o alvo. Os aviões modernos fornecem muito mais orientação para o piloto sobre como fazer todas essas coisas com precisão.

Em 1976 e início de 1977, passei mais de catorze meses pilotando o F-4, enquanto estive alocado na Base da Força Aérea Real de Lakenheath, a uns cem quilômetros a nordeste de Londres. Foi a minha primeira missão como piloto de caça operacional.

★ ★ ★

Jim Leslie, agora capitão na Southwest Airlines, foi meu contemporâneo na Força Aérea. Chegamos a Lakenheath em 1976, com um intervalo de poucos dias de um para o outro, e éramos muito parecidos. Ambos éramos rapazes magrelos, louros, com bigodes, e medíamos 1,87m de altura. Quando estávamos juntos, os outros nos confundiam. Alguns nem mesmo percebiam que éramos duas pessoas diferentes até nos verem na mesma sala.

Muitos pilotos mais velhos sabiam que um de nós se chamava Sully, mas a princípio não tinham certeza de quem era quem. “Ei, Sully!”, diziam. Após algum tempo, Jim ficou tão acostumado a ser chamado assim que também se virava. Quando pousei o voo 1549 no Hudson, aposto que alguns antigos pilotos dos tempos de Lakenheath imaginaram Jim como o “Sully” nos controles.

Como ele mesmo admitia, Jim era um tanto exibicionista no céu. Meu indicativo de chamada previsível era “Sully”. Seu indicativo de chamada era “Hollywood”, e ele usava óculos de sol extravagantes e botas não autorizadas, metade de pano e metade de couro. Ele era um tanto extravagante, mas também era inteligente e observador e punha as coisas em perspectiva. Como gostava de dizer: “É impossível saber cada detalhe técnico sobre como voar aviões de caça, mas precisamos saber o máximo que pudermos, porque precisamos ser os caras mais habilitados para essa tarefa.”

Depois de Lakenheath, passei um período de três anos na Base Aérea de Nellis, em Nevada, onde fui promovido ao posto de capitão. Jim também estava alocado ali.

Eu e ele nos tornamos próximos, embora tivéssemos abordagens diferentes como pilotos. Ele tinha orgulho de ser um tanto porra louca. Eu me considerava mais disciplinado. Quando estávamos simulando combates, havia regras que definiam quão longe você tinha que estar do outro jato quando passasse diante dele. Se as instruções diziam que não podíamos nos aproximar mais do que trezentos metros, Jim se aproximava 150. “Eu sei que posso fazê-lo”, dizia. E ele estava certo. “E você também pode fazê-lo, Sully.” Eu sabia que podia, mas sabia que, caso o fizesse, estaria tocando a beira das margens do inesperado, quando uma percepção errada ou um ligeiro erro de julgamento poderia colocar dois aviões perto demais um do outro.

Eu respeitava Jim. Ele sabia que não estava colocando alguém em perigo porque conhecia as suas habilidades. Mas aquilo era treinamento, não combate. Eu era mais criterioso em meu uso da agressividade. Haveria vezes

em minha carreira, incluindo os meus anos como um piloto comercial, quando seria útil e conveniente dispor de um pouco de agressividade.

Os laços entre os pilotos eram de suma importância. Em cada base onde estive alocado, éramos diversas vezes lembrados de como era vital entender os perigos da complacência, ter o máximo de conhecimento possível sobre o avião que você estava pilotando, estar ciente de cada aspecto do que você estava fazendo. Ser um piloto de caça envolvia riscos — todos sabíamos disso —, e alguns acidentes ocorriam devido a circunstâncias fora do controle de um piloto. Mas com diligência, preparo, julgamento e habilidade, você podia minimizar os riscos. E precisávamos um do outro para fazer isso.

Os pilotos de caça são uma comunidade muito unida, em parte porque isso é necessário para a sobrevivência de todos. Tivemos de aprender a receber críticas e também a criticar quando necessário. Se alguém cometer um erro certo dia, você não pode ignorá-lo e deixar passar. Você não vai querer que a pessoa cometa o mesmo erro da próxima vez que voar com você. Você precisa dizer para ela. Sua vida e as vidas dos outros dependem disso.

Imagino ter conhecido uns quinhentos pilotos e oficiais de armamento ao longo de minha carreira militar. Perdemos doze deles em acidentes de treinamento. Eu lamentava a perda de meus colegas, mas tentava aprender tudo o que podia sobre cada um de seus acidentes. Eu sabia que a segurança daqueles que ainda estavam voando dependeria de nossa compreensão das circunstâncias em que alguns falharam e de internalizarmos as lições vitais que cada um deles deixou como uma espécie de legado para nós, os vivos.

★ ★ ★

Os americanos rotularam Charles Lindbergh como “Lucky Lindy”, Lindy Sortudo, mas ele era mais que isso. Li *We*, livro publicado em 1927 sobre sua famosa viagem transatlântica, onde ele deixa claro que seu sucesso se deveu quase inteiramente à preparação e não à sorte — ou como prefiro chamá-la, circunstância. “Prepared Lindy”, Lindy Preparado, não teria o

mesmo encanto como apelido, mas sua ideia de preparação para pilotar há muito me marcou.

Durante a minha carreira militar, sempre que um colega aviador perdia a vida, eu tentava pensar em como eu teria reagido, quais atitudes poderia ter tomado. Teria conseguido sobreviver?

Em Nellis, cada piloto e seu oficial de armamento tinham um avião em particular. Tínhamos os nossos nomes estampados nos trilhos do canopi.

A certa altura, eu estava em serviço temporário na Base Aérea de Eglin em Ft. Walton Beach, Flórida. Estava ali para ter a rara oportunidade de disparar um míssil ar-ar em um drone controlado remotamente voando sobre o Golfo do México.

Certa manhã, enquanto eu estava na Flórida, outra tripulação fora escalada para voar em meu avião, um F-4, em Nellis. O F-4 tinha um sistema de direção do trem de pouso do nariz que era controlado eletricamente e alimentado hidraulicamente. Havia um conector elétrico com fios para ligar o controle da cabine ao trem de pouso do nariz. De vez em quando, a umidade se acumulava no conector. Se houvesse contaminação, os pinos do conector entravam em curto. Assim, o trem de pouso do nariz podia acabar virando a aeronave sem um comando do piloto. Éramos obrigados a relatar isso no diário de manutenção de aeronaves para que os técnicos verificassem e reparassem o sistema caso necessário. Às vezes, o conector simplesmente precisava ser secado para voltar a funcionar corretamente.

Naquela manhã, um piloto levaria o meu avião para um voo de treino. Taxiando pela pista, ele percebeu que o sistema de direção do trem de pouso do nariz não estava funcionando corretamente. Ele taxiou de volta para a rampa, desligou o aparelho e relatou a discrepância no diário de manutenção. A equipe de manutenção tomou medidas corretivas e liberou a aeronave.

Mais tarde naquele dia, esse mesmo F-4 estava programado para fazer um voo, incluindo uma decolagem em formação na qual os pilotos de dois jatos acionariam as suas aeronaves, liberariam os freios e decolariam em formação, mantendo exatamente a mesma aceleração.

Um dos pilotos na formação estava aos controles do F-4 que me fora atribuído, aquele que abortara a decolagem no início do dia. No começo da decolagem, o trem de pouso do nariz virou bruscamente para a esquerda sem que o piloto tivesse ordenado. Isso o levou a uma vala ao lado da pista. O trem de pouso se partiu e um dos tanques externos de combustível se rompeu.

Ele e seu oficial de armamento estavam sentados no avião danificado, decidindo como sair daquela situação, quando o vazamento de combustível se incendiou e eles foram engolidos em uma bola de fogo.

Pergunto-me se, caso eu tivesse sido o próximo piloto a voar naquele avião, eu não teria lido o registro de manutenção, visto como a questão do trem de pouso do nariz fora abordada e sido especialmente vigilante a respeito de qualquer evidência de que voltaria a falhar.

Aquele piloto e seu oficial de armamento eram uma boa tripulação. Mas, em seus funerais, lembrei-me de como uma equipe deve ser diligente em todos os aspectos de cada voo.

Isso também foi graficamente ilustrado em meus próprios quase acidentes.

Certa vez, em Nellis, eu estava em um F-4 em um voo de alta velocidade e baixa altitude. O objetivo era voar o mais baixo possível, que era o que eu precisaria fazer caso tivesse de voar abaixo do radar inimigo. Eu estava voando a apenas cem pés do chão e a 480 nós, e havia colinas que eu precisaria sobrevoar. As técnicas que eu estava praticando exigiam que eu manobrasse o jato de modo a superar uma colina sem subir muito acima dela. Voar muito alto me tornaria visível ao radar inimigo.

Fazer isso da maneira correta requer muita prática. Eu precisava erguer o nariz para sobrevoar uma colina, e, então, impulsionar o nariz para baixo depois de ultrapassá-la. Era um pouco como andar de montanha-russa. Se fosse uma colina mais íngreme, eu puxava o nariz para cima abruptamente para evitá-la, e, ao chegar ao topo, realizava um voo invertido, de cabeça para baixo, descia a encosta do outro lado e finalmente voltava para a posição correta.

A certa altura, cheguei até uma colina, achei que era alta o suficiente para eu subir até o topo, realizar um voo invertido e impulsionar para baixo do outro lado. Ao chegar ao topo da colina, percebi que não tinha altitude suficiente à frente para completar a manobra. Foi um erro de julgamento potencialmente fatal da minha parte. Tive de rapidamente voltar a subir em direção ao céu e, então, sair.

Tive segundos para corrigir a situação e consegui fazê-lo. Mas vou lhe dizer: o incidente chamou a minha atenção. Pilotos haviam morrido depois de cometerem equívocos semelhantes.

Quando voltamos ao prédio do esquadrão, assumi a responsabilidade pelo que ocorreu. Voltei-me para o oficial de armamento que estava comigo e disse: “Sinto muito, Gordon. Eu quase nos matei hoje, mas não voltará a acontecer.” Então, expliquei-lhe exatamente o que acontecera e por quê.

Após estar em Nellis durante alguns anos, fui designado para uma Junta de Investigação de Acidentes da Força Aérea. Investigamos um acidente em Nellis em que um piloto de F-15 tentara uma manobra em curva agressiva, muito perto do solo. Ele não tinha espaço suficiente para completá-la. Os vastos trechos de deserto que usávamos para treinar, ao norte e a oeste de Las Vegas, tinham uma elevação mínima de novecentos metros acima do nível do mar. Se olhar para o seu altímetro barométrico, ele está programado para lhe dar uma leitura de altitude a partir do nível do mar. Ele não dá a altitude acima do solo. O piloto aparentemente calculou mal quão alto estava e quanto espaço tinha. É provável que tenha o percebido quando já era impossível corrigir. Como dizem os pilotos: “Ele perdeu a noção.” Erros surgiram em seu modelo situacional, passaram despercebidos e permaneceram sem correção até ser tarde demais.

Tive de colher depoimentos de outros membros de seu esquadrão. Precisei organizar fotos do acidente, imagens do avião espatifado no solo do deserto. A carnificina foi registrada em pormenores, incluindo fotos de partes identificáveis do couro cabeludo do piloto.

Como em todo acidente da Força Aérea, os investigadores tiveram de analisar todas as circunstâncias específicas de dentro para fora para descobrir exatamente o que acontecera. Era como se o piloto que morrera ainda

tivesse a responsabilidade de ajudar a garantir a segurança do resto de nós, seus colegas aviadores.

Os pilotos aprendem que é vital sempre ter “consciência situacional”, ou “CS”. Isso significa ser capaz de criar e manter um modelo mental da sua realidade em tempo real muito preciso. Ao investigar a CS aparentemente imprecisa daquele piloto, lembrei-me do que estava em jogo para os pilotos de caça. Era necessário um compromisso absoluto com a excelência, porque éramos obrigados a fazer coisas incríveis muito próximos ao solo e com muita rapidez, mudando abruptamente de direção com frequência, sempre nos certificando de que é seguro seguir no sentido para o qual apontamos.

Em muitas áreas da vida, você precisa ser um otimista a longo prazo, mas um realista a curto prazo. Isso é especialmente verdadeiro dados os perigos inerentes da aviação militar. Você não pode pensar positivo. Você precisa saber o que sabe e o que não sabe, o que pode e o que não pode fazer. Precisa saber o que o seu avião pode e não pode fazer em cada situação possível. Precisa conhecer o seu raio de curva em cada velocidade. Precisa saber quanto combustível é necessário para voltar à base e qual a altitude necessária caso uma situação de emergência exigisse que você planasse de volta à pista.

Você também precisa entender como o julgamento pode ser afetado pelas circunstâncias. Houve um estudo de ejeção de tripulação realizado há anos que tentou determinar por que os pilotos esperavam tanto tempo antes de ejetarem de aviões prestes a cair. Estes pilotos esperaram segundos extras, e, quando finalmente puxaram a alavanca de ejeção, já era tarde demais. Ou ejetavam a uma altitude muito baixa e batiam no solo antes de seus paraquedas se abrirem, ou caíam com seus aviões.

O que levou esses homens a esperar? Os dados indicaram que, se o avião estava em perigo devido a um erro de julgamento de um piloto, muitas vezes ele adiava a decisão de ejetar. Passava um tempo precioso tentando corrigir um problema incorrigível ou recuperando uma situação irrecuperável, porque temia represálias caso perdesse um jato de milhões de dólares. Se o assunto era um problema mecânico mais definitivo, para além

do controle do piloto, este era mais propenso a abandonar a aeronave e sobreviver ejetando a uma altitude mais alta e mais segura.

Meu amigo Jim Leslie estava em uma missão de treinamento em um F-4 em 1984, em treinamento de combate com outras aeronaves. Seu avião entrou em parafuso devido a uma avaria mecânica e não havia maneira de fazê-lo voltar a voar. “Os pilotos são apenas seres humanos”, disse-me mais tarde. “Em situações estressantes, seu cérebro diz o que você quer ver e ouvir, ou seja: ‘Isso não está acontecendo comigo!’ E, assim, você nega mentalmente que seu avião está caindo. Você acha que tem tempo de corrigir o problema ou escapar, quando na verdade não tem. É assim que você se ejeta tarde demais.”

Jim puxou a alavanca de ejeção, que primeiro lançou o seu oficial de armamento para fora do F-4, e depois o lançou com um intervalo de frações de segundo. “Achei que tinha ejetado com tempo de sobra”, disse ele, “mas acabei descobrindo que o fizera apenas três segundos antes do avião se espatifar no solo.” Se ele esperasse mais um segundo, não teria escapado em segurança da aeronave.

“Ninguém quer cair”, disse Jim. “Não é uma boa marca em seu registro de voo. A perda desse F-4 custou quatro milhões de dólares para a Força Aérea naquele dia. Mas eu sobrevivi. Algumas pessoas morrem porque não querem ser responsáveis pelo custo do avião.”

Mais tarde, Jim teve a oportunidade de voar no F-16. Dois de seus companheiros de quarto morreram em acidentes de treinamento com o F-16, e coube a Jim arrumar os seus pertences e devolvê-los às suas famílias. Mais tarde, Jim teria novamente de ejetar de um avião defeituoso, um F-16. Mais uma vez, ele sobreviveu. “Cada dia de minha vida é um bônus”, ele me diria.

★ ★ ★

Talvez o voo mais angustiante de minha carreira militar tenha sido em um F-4 em Nellis. Meu navegador era Loren Livermore, um ex-caixa de banco do Colorado, que decidiu abandonar o emprego e se tornar navegador da

Força Aérea. Ele e eu sobrevoávamos um campo de tiro sobre o deserto de Nevada. Eu estava liderando uma formação de quatro caças, voando em formação *box* ao redor do alvo do deserto em uma prática de bombardeio.

Estávamos em uma altitude muito baixa e senti o avião se mover por conta própria. Imagine você estar dirigindo um carro, e, de repente, sem virar o volante, o veículo começasse a escapar para a esquerda. Seria um tanto chocante.

Para nós, no F-4, o momento inquietante veio quando sentimos o avião fazer um movimento súbito e não comandado durante o voo.

Loren havia acionado um gravador de fitas cassetes para ter um registro do que dissemos um para o outro e de nossas transmissões de rádio. Minha resposta a esse movimento ficou muito clara na fita.

— Droga!

— O que foi isso? — rebateu Loren.

— Eu não sei — respondi.

Estar a apenas uma centena de pés acima do solo, viajando a 450 nós dentro de um avião com vontade própria não é um caminho que você desejaria seguir. Imediatamente puxei o F-4 em direção ao céu. Eu precisava de uma subida rápida para ficar longe do solo implacável. Eu tinha de ganhar tempo e espaço. Em uma altitude maior, Loren e eu poderíamos identificar o mau funcionamento e lidar com ele de maneira mais eficaz. Mais importante, se a situação piorasse, teríamos tempo e altitude suficientes para sermos capazes de recuperar ou ejetar com sucesso e sobreviver.

Falei pelo rádio:

— Tasty uno uno, combate encerrado. — Essa foi a minha ordem para que os outros três aviões abandonassem o voo prático e interrompessem a missão de treinamento.

Cada um dos pilotos confirmou minha ordem.

— Dois combate encerrado.

— Três combate encerrado.

— Quatro combate encerrado.

— Mayday! Mayday! Mayday! — falei. — Tasty uno uno. Mau funcionamento do controle de voo.

Como líder da formação, eu ainda precisava orientar os outros três aviões.

— Dois e quatro, retornar para base — falei. — Três, reunião.

Eu queria que dois dos jatos voltassem para Nellis. Eles não poderiam servir a nenhum propósito útil, e eu não queria a carga de trabalho extra de ser responsável por eles. Como líder de voo, eu era responsável pelos quatro jatos, assim como por mim e por meu oficial de armamento. Era prudente interromper o treinamento quando já não era razoavelmente seguro e concentrar a minha atenção na prioridade mais alta de simplesmente me manter vivo mais algum tempo.

Escolhi o nº 3 para me acompanhar, já que ele também era líder de voo e mais experiente do que o nº 2 e o nº 4. Eu queria que o nº 3 me ajudasse a entender o mau funcionamento de meu F-4. Antes de o 2 e o 4 deixarem o campo de tiro e a frequência, falei pelo rádio:

— Tasty uno uno, cheque de segurança de armamento completo.

Cada um dos outros pilotos respondeu:

— Dois, cheque de segurança de armamento completo.

— Três, cheque de segurança de armamento completo.

— Quatro, cheque de segurança de armamento completo.

Isso garantia que o painel de armamento estava em segurança antes de os aviões deixarem o campo de tiro.

O piloto nº 3 era George Cella. Na época havia um famoso comercial de TV do vinho Cella Lambrusco. O adorável personagem do comercial, chamado Aldo Cella, era um italiano baixo, gorducho com um bigode preto. Ele usava terno e chapéu brancos e tinha mulheres penduradas ao seu redor por causa de sua marca de vinho. Daí que o indicativo de chamada táctica de George era “Aldo”.

— É melhor fazer um cheque de controlabilidade — disse Aldo.

Quando cheguei a uma altitude maior, cerca de quinze mil pés, desacelerei o jato para me certificar de que continuaria controlável a uma velocidade mais lenta quando chegasse a hora de tentar o pouso.

Loren, meu oficial de armamento, foi até a página de solução de problemas apropriada em nosso *checklist* de emergência, a E-11, e

descobrimos que poderíamos controlar o avião.

Aldo voou com seu jato muito perto do meu. Ele e seu oficial de armamento inspecionaram o exterior de minha aeronave, à procura de qualquer dano evidente, vazamentos de fluido ou outras anomalias.

— Parece tudo bem com você — disse Aldo enquanto me seguia em seu F-4.

Entrei em contato com o controle de voo de Las Vegas e adverti o controlador civil do meu estado de emergência e da minha necessidade de voltar para aterrissar em Nellis. O controlador fez algumas restrições quanto ao meu retorno e ao tempo que eu teria para alinhar. Ele queria que eu fizesse uma curva mais fechada em minha abordagem final.

— Impossível — respondi. Essa é a resposta-padrão quando um piloto não pode fazer o que um controlador está pedindo.

Disse para ele que precisava de uma aproximação final de cinco milhas para me certificar de que estava estabilizado para o pouso. Fiquei feliz por ter insistido nisso porque, quando estava descendo, uma rajada de vento fez uma asa baixar. Aldo e seu oficial de armamento acharam que eu estava perdendo o controle do F-4. Eles acharam que veriam Loren e eu cuspidos como balas de canhão para fora do avião nos assentos ejetáveis. Mas puxei o manche radicalmente para a direita e fui capaz de erguer a asa esquerda que havia baixado. No momento, funcionou.

Após aquela rajada de vento, fiquei intensamente concentrado em manter as asas exatamente niveladas, e em manter com atenção nossa aproximação até o pouso. Tentei me alinhar exatamente com o eixo da pista.

Aldo seguiu-me na descida, pronto para me informar no instante em que eu desviasse do eixo ou entrasse em uma atitude da qual não poderia me recuperar. Eu sentia que ainda estava no controle, mas estava cauteloso, preparado para a possibilidade de minha aeronave vir a me trair e eu precisar abandoná-la.

Sobrevoamos a área de segurança que antecede a cabeceira da pista e, em alguns segundos, estávamos no solo, com o paraquedas de frenagem liberado.

Conseguimos pousar em segurança.

Freei até parar e então taxiei lentamente de volta para onde os outros caças estavam estacionados. Loren e eu descemos a escada e ficamos ali um instante. Ambos segurávamos os nossos capacetes e máscaras de oxigênio com a mão esquerda, mas a direita estava livre. Loren estendeu a mão para apertar a minha e disse, do fundo do coração, mas com um grande sorriso, “Eu lhe agradeço, minha mãe lhe agradece, meu irmão lhe agradece, minha irmã lhe agradece...”

Loren e eu trabalhamos juntos como uma equipe, com a ajuda de Aldo e de seu oficial de armamento. Mantivemos o controle da aeronave e resolvemos cada problema para que pudéssemos pousar em segurança.

Se eu tivesse morrido naquele dia, outros pilotos teriam lamentado a minha morte. Colegas pilotos seriam encarregados de investigar o acidente. Eles descobririam a causa de minha queda. Estou contente por tê-los poupado de olhar para uma fotografia de meu couro cabeludo.

★ ★ ★

Cada homem que perdemos tinha a sua própria triste história, e muitos dos detalhes particulares permanecem comigo.

Em Nellis, havia Brad Logan, meu “braço direito” (o que significava que ele voava ao meu lado, sob minha liderança). Em uma formação de quatro aeronaves, Brad era o avião número dois. Voamos juntos mais de quarenta vezes. Ele era um bom piloto.

Eu era capitão, e ele, primeiro-tenente, alguns anos mais jovem do que eu. Brad era um sujeito modesto, desprezioso e jovial que estava sempre sorrindo. Grande, sólido e amigável, parecia Dan Blocker, o ator que interpretava Hoss Cartwright em *Bonanza*. Naturalmente, o indicativo de chamada tática de Brad era “Hoss”.

Depois de Nellis, ele passou a voar em uma base aérea na Espanha. Certo dia, em uma missão de treinamento, seu avião estava em formação, descendo através de nuvens. Ouvi dizer que houve um erro de cálculo ou falha de comunicação entre o controle de tráfego aéreo e o líder de seu voo. Mantendo sua posição na formação, sem ter culpa de nada, o avião de Brad

se chocou contra a encosta de uma montanha oculta pelas nuvens. Os outros aviões na formação estavam altos o bastante para ultrapassarem a montanha, mas Brad e seu navegador morreram.

Ele tinha uma esposa e um filho pequeno, e, se bem me lembro, eles receberam apenas 10 ou 20 mil dólares de sua apólice de seguro de vida do governo. Assim eram tratadas as famílias dos pilotos após suas mortes acidentais; o apoio que recebiam era muito modesto. Mas nós nos alistamos sabendo disso. Estávamos cientes de que alguns de nós não sobreviveriam porque nem todos os exercícios de treinamento ocorriam sem falhas. Sempre havia a chance de surpresas como nuvens baixas e uma montanha inesperada determinarem nosso fim.

Aqueles que sobreviveram a acidentes frequentemente encontravam formas de dizer para o resto de nós que tinham escapado de um destino cruel. Possuíam uma espécie de aura ao seu redor.

Havia um ótimo piloto chamado Mark Postai que estava alocado comigo na Inglaterra em 1976. Era um sujeito muito inteligente, magro, com vinte e poucos anos, cabelo castanho e pele parda. Ele se formara em engenharia aeronáutica na Universidade de Kansas.

Em 14 de agosto de 1976, Mark decolou da pista 6 da Base da Força Aérea Real de Lakenheath, rumo nordeste, e havia uma densa floresta na extremidade da pista. Ele passou por um mau funcionamento no controle de voo que incapacitou o seu avião, mas ele e seu carona foram capazes de ejetar com sucesso antes de o avião cair na floresta e explodir em uma bola de fogo. Os dois sobreviveram, ilesos.

Quando Mark conseguiu voltar para a base, alguém lhe disse:

— Você sabe que aquela floresta pertence à rainha da Inglaterra?

Ele respondeu com um sorriso:

— Por favor, digam à rainha que lamento ter queimado metade de sua floresta.

Mark morava no alojamento dos oficiais solteiros, e uma semana após o acidente, ele nos convidou para uma festa em seu quarto. “Quero que vejam algo”, disse ele.

O pessoal da Força Aérea vasculhara a floresta e encontrara o assento de ejeção que salvara a sua vida. Em agradecimento, Mark o pusera em exposição no canto da sala. “Vão em frente, sentem-se”, disse ele. Todos estávamos segurando copos de bebida — lembro que também havia uma enfermeira da base no quarto — e aquilo parecia muito adequado, sentar naquele assento e sentir a magia. Talvez aquilo nos oferecesse garantia de que algum dia um assento de ejeção também poderia salvar as nossas vidas.

Mark nos disse como se sentiu ao ejetar, como seu coração estava disparado. É claro que todos sabíamos a ciência por trás dos assentos de ejeção. Uma sequência de eventos deve ocorrer para você sair do jato. Uma vez que você puxa a alavanca de ejeção, o canopi é ejetado. Em seguida, há um disparo, semelhante a uma bala de canhão que o catapulta para fora do avião. E assim que você está a certa distância da aeronave, um motor de foguete o sustenta e o mantém em movimento com uma aceleração ligeiramente mais suave. Depois que o foguete é acionado, o paraquedas se abre. O assento fica livre, e você desce de paraquedas até o solo.

Isso se tudo correr bem, como aconteceu com Mark.

Na noite de sua festa, ele orgulhosamente nos mostrou a carta que recebera da Martin-Baker Aircraft Company Ltd., que se anunciava como “produtora de assentos ejetores resistentes à colisão”. Evidentemente, eles enviavam uma carta igual àquela para cada piloto que tivesse usado um de seus assentos e sobrevivido. Na carta, disseram para Mark: “Você foi a pessoa número 4.132 a ser salva por um assento ejetor Martin-Baker.” (Os britânicos dizem “ejetor” em vez de “ejeção”.)

Assim como eu, a missão seguinte de Mark ao voltar aos Estados Unidos foi em Nellis, pilotando o F-4. Devido à sua habilidade como piloto e sua formação em engenharia, foi convidado a integrar um esquadrão especial de “teste e avaliação”. O grupo operava em sigilo absoluto. Imaginei que ele deveria estar pilotando caças invisíveis para radar.

Mark acabou se casando com uma jovem muito atraente chamada Linda. Sua vida estava dando certo. Então, certo dia, recebemos a notícia de que ele morrera em um acidente. Nenhum de nós sabia o tipo de avião em que

ele estava voando, mas fomos informados de que sua morte resultou, por incrível que pareça, de uma tentativa de ejeção malsucedida.

Apenas recentemente, mais de duas décadas depois, fiquei sabendo por meio da revista de aviação *Air & Space* o que acontecera com Mark. A matéria falava sobre como os Estados Unidos trabalharam para obter informação privilegiada sobre aviões inimigos durante a Guerra Fria, especialmente MiGs soviéticos. A matéria citava brevemente um piloto americano que morrera ao ejetar de um MiG-23 em 1982. Era Mark. De algum modo, o avião caíra em mãos americanas. O trabalho de Mark nos Estados Unidos era treinar pilotos de caça para serem capazes de lutar com eficácia contra aviões soviéticos.

O artigo mencionava um livro, *Red Eagles: America's Secret MiGs*, que procurei. O livro explica que o único motor do MiG em que Mark estava voando pegou fogo. Ele começou uma tentativa de aterrissagem sem motor em sua base no deserto, mas teve de ejetar. Os caças soviéticos tinham assentos de ejeção notoriamente ruins. Presumo que Mark sabia disso quando puxou a alavanca de ejeção e esperou pelo melhor.

Ao longo da vida, pouquíssimos pilotos são obrigados a ejetar. Meu velho amigo Mark ejetou duas vezes. Na segunda, é claro, não havia nenhuma carta de congratulações da empresa que fabricara o assento esperando por ele.

Uns dois anos após a morte de Mark, participei de um evento social onde encontrei Linda, sua jovem viúva. Disse a ela que achava que seu marido era um sujeito fantástico e um piloto talentoso, e que eu sempre apreciara a sua companhia. Disse a ela o quanto lamentava. E, então, me calei. Não havia muito mais que eu pudesse falar.

Acho que, em 1980, quando minha carreira na Força Aérea estava terminando, eu me sentia um tipo de sobrevivente. Não, eu nunca estivera em combate. Mas coisas inquietantes aconteceram com frequência suficiente para chamarem a minha atenção. Eu sabia o que estava em jogo.

Durante meus anos como militar, houve uma dúzia de maneiras diferentes em uma dúzia de dias diferentes em que eu poderia ter morrido. Sobrevivi, em parte porque era um piloto cuidadoso e de bom senso, mas

também porque as circunstâncias estavam do meu lado. Cheguei vivo ao outro lado com grande respeito pelos sacrifícios daqueles que não chegaram. Posso vê-los em minha mente: rostos jovens e ansiosos que ainda guardo comigo.

## *Aqui é o comandante*

Unidades militares de todo o mundo foram até Nellis para usar os intermináveis quilômetros de deserto aberto de Nevada para praticarem manobras. Não apenas voei contra a Marinha dos Estados Unidos e o Corpo de Fuzileiros Navais dos Estados Unidos, como também a Força Aérea Real da Grã-Bretanha e unidades vindas de tão perto quanto o Canadá e de tão longe quanto Singapura.

Nellis é conhecida como casa da “Bandeira Vermelha”, o que significava que, três ou quatro vezes por ano, nos envolvíamos em jogos de guerra e exercícios que duravam semanas. Éramos divididos em “mocinhos” e “bandidos” e, então, tomávamos o céu, elaborando táticas para enganar nossos adversários e evitar sermos derrubados.

A Bandeira Vermelha começou em 1975 em resposta às deficiências no desempenho de pilotos novos em combate durante a Guerra do Vietnã. Uma análise da Força Aérea, apelidada de “Projeto Barão Vermelho II”, descobriu que os pilotos que completavam ao menos dez missões tinham muito mais probabilidades de sobreviver a missões futuras. No momento em que completavam dez missões, superavam o choque inicial e o medo do combate. Eles tinham experiência suficiente para processar o que estava acontecendo ao seu redor, sem sentir muito medo. Eles tiveram habilidade e confiança suficientes para sobreviver.

A Bandeira Vermelha dava a cada um de nós missões de combate ar-ar “simuladas de forma realista”, enquanto nos permitia analisar os resultados.

A ideia era a seguinte: dar aos pilotos suas dez missões, e todos os desafios inerentes, sem matá-los.

Fomos capazes de fazer combates simulados ao longo de milhares de quilômetros quadrados de deserto vazio. Podíamos lançar bombas e entrar em velocidades supersônicas sem incomodar ninguém. Tínhamos alvos simulados — tanques e caminhões velhos e abandonados — pelo local. Às vezes soltávamos simulacros de bombas. Em outras, usávamos munição de verdade e tínhamos de nos certificar de que todos na formação estavam longe o bastante para que estilhaços da explosão da bomba não atingissem o avião de ninguém.

Os jatos tinham um instrumento especial que registrava eletronicamente o que estava acontecendo. Havia cobertura de radar no deserto para monitorar ataques e se os tiros disparados foram válidos. Tínhamos instruções em massa antes dos exercícios e relatórios em massa depois.

Em uma missão, me foi dada a oportunidade de ser o comandante da Força Azul, responsável pelo planejamento e liderança de uma missão envolvendo cerca de cinquenta aeronaves. O planejamento de ataques em alta velocidade e em baixa altitude usando diferentes tipos de aviões era uma tarefa complicada. Precisávamos descobrir quando tentar reabastecimentos no ar, como evitar ameaças e a melhor forma de utilizar todos os recursos disponíveis para obter o melhor resultado. Eram necessárias habilidades de liderança e de coordenação para fazer com que todos dançassem conforme a música.

Exercícios como o Bandeira Vermelha eram emocionantes, mas outros aspectos da vida militar eram menos atraentes para mim.

Quando estava perto do fim de meu tempo de serviço, em fins da década de 1970, tive a sensação de que a melhor parte de minha carreira militar já passara. Eu servira seis anos e simplesmente adorava voar com caças. Mas descobri que, caso quisesse ter uma carreira ascendente e bem-sucedida como oficial da Força Aérea, teria de fazer muito mais do que entrar em uma cabine e voar. Para continuar a ser promovido, eu precisaria escolher um plano de carreira que me afastaria dos voos. Deveria passar muito de

meu tempo dando instruções ou sentado a uma mesa, assinando documentos.

Em tempos de paz na Força Aérea, as aparências importavam. Não apenas o corte de cabelo e o brilho dos sapatos, mas também como seus superiores hierárquicos o viam. Para ser promovido, era preciso ser um bom político. Você precisava desenvolver alianças e encontrar um mentor com boas ligações.

Sim, algumas pessoas respeitavam as minhas habilidades de voo, mas nunca fui particularmente bom em criar redes de contatos. Eu não me esforçava nesse sentido. Achava que poderia me sair bem devido aos meus méritos como aviador.

Havia outras coisas que também levei em conta ao tomar minha decisão de deixar a Força Aérea. No final da década de 1970, com o fim da Guerra do Vietnã, houve uma grande redução no orçamento militar. Os cortes foram exacerbados pelo aumento dos custos do combustível, o que significava que, para poupar dinheiro, não nos seria permitido voar tanto quanto o fazíamos. Leva anos para alguém pilotar bem um caça como arma, por isso era crucial manter pilotos no ar o mais frequentemente possível. As questões relativas a orçamento me deixariam no solo mais do que eu gostaria.

Minhas decisões profissionais naquele momento da minha vida tinham muito a ver com uma pergunta simples: quanto poderei voar?

A ideia de me candidatar para ser astronauta sem dúvida tinha um grande apelo para mim, mas, em fins da década de 1970, quando eu poderia ter tentado me qualificar, as missões tripuladas não estavam na vanguarda dos planos da NASA. O programa Apollo, que enviara doze homens para a Lua entre 1969 e 1972, fora cancelado. O ônibus espacial ainda não estava em operação. Dois de meus colegas da academia acabariam voando no ônibus espacial no início da década de 1990, e eu os invejei por muitos motivos. Mas sabia que teria de passar muitos anos de minha vida me preparando para ir apenas uma ou duas vezes ao espaço. Isso se eu fosse escalado. Eu não tinha um diploma de engenharia e nunca fora piloto de testes como meus dois colegas.

Meu último dia de serviço militar estava marcado para 13 de fevereiro de 1980, três semanas depois de eu fazer 29 anos. Senti que aquele era o momento certo para voltar à vida civil.

Meu último voo foi uma missão de treinamento de combate ar-ar, e, como é de se imaginar, foi uma experiência agri-doce. Voei contra nosso comandante do esquadrão, o tenente-coronel Ben Nelson, e ambos sabíamos as emoções que eu estava sentindo atrás dos controles. Após o voo, saí do jato, apertei a mão do tenente coronel Nelson e algumas outras pessoas na rampa, e, depois, bati uma última continência. Foi uma despedida simples.

“Boa sorte, Sully”, disse o tenente-coronel Nelson.

Era oficial. Eu nunca mais pilotaria um caça. Mas isso não queria dizer que eu não era mais um piloto de caça. Assim como não existem ex-fuzileiros, eu sempre seria um piloto de caça.

★ ★ ★

Eu me candidatei a quase todas as empresas aéreas, mas aquele não era um momento fácil de conseguir emprego como piloto comercial. As companhias aéreas estavam perdendo dinheiro e começando a sentir os efeitos da desregulamentação federal ocorrida quinze meses antes. Havia problemas crescentes entre administração e empregados. Na década seguinte, mais de uma centena de companhias aéreas saíram do mercado, incluindo nove grandes operadoras.

Em 1980, todas as companhias aéreas juntas contrataram pouco mais de mil pilotos, e eu estava grato por ser um deles. Eu também era barato. Quando comecei na Pacific Southwest Airlines, como segundo oficial e engenheiro de voo no Boeing 727, ganhava menos de 200 dólares por semana. E essa era a minha renda bruta, não o que eu levava para casa.

Havia oito de nós em minha turma de novos contratados da PSA, e aluguei um quarto em San Diego com um ex-piloto da Marinha chamado Steve Melton. Steve e eu íamos à aula todos os dias, estudando para sermos engenheiros de voo. Posteriormente, recebemos treinamento em simulador,

e depois disso voltaríamos para casa e transformaríamos nosso armário em uma pequena cabine improvisada. No interior da porta do armário, penduramos cartazes reproduzindo os painéis de um engenheiro de voo. Interrogávamos um ao outro sobre cada luz, mostrador, interruptor e medidor e todos os procedimentos que precisávamos conhecer. Tínhamos muito a aprender e pouco tempo para isso.

Todos os oito alunos em minha turma de novos contratados estavam tão duros que, à tarde, íamos até um restaurante-bar temático de aviação perto do aeroporto. O lugar servia cerveja a um dólar durante a happy hour e os aperitivos eram grátis. Esse era o nosso jantar várias noites por semana.

Entrei no setor aeronáutico no fim daquilo que é chamado de a Era de Ouro da Aviação. Antes da desregulamentação, voar era relativamente mais caro, e, para muita gente, ir ao aeroporto para voar para algum lugar era uma ocasião especial. Quando cheguei, em 1980, tudo ficara um pouco mais casual, mas ainda se via muito mais gente bem-vestida do que se vê hoje. Atualmente, cada vez mais os viajantes parecem estar voltando da academia, da praia ou simplesmente depois de cuidarem de seu jardim.

O serviço aéreo era muito mais civilizado e obsequioso quando comecei. Na maioria das grandes companhias aéreas, estivesse na primeira classe ou na econômica, você recebia uma refeição. Crianças que voavam pela primeira vez ganhavam broche e visitas à cabine. Os comissários de bordo perguntavam até mesmo se os passageiros gostariam de um baralho para jogar cartas. Quando foi a última vez que lhe ofereceram cartas para jogar em um avião?

Desde o início, fiquei muito feliz por ser um piloto comercial. É verdade que eu aperfeiçoara habilidades das quais não mais precisava. Não teria de reabastecer minha aeronave em pleno ar por meio de outra aeronave. Não lançaria bombas ou praticaria combate aéreo. Não teria de voar a uma centena de pés acima do solo, a uma velocidade de 540 nós. Mas gostei da oportunidade de ingressar em uma profissão tão prestigiosa na qual, embora muitos a desejassem, apenas alguns conseguiam ingressar.

É interessante. Após voar em uma companhia aérea durante algum tempo, você percebe que seus antecedentes realmente não importam. Você

pode ter sido o ás de sua base, ou até mesmo um ex-astronauta. Pode ter sido um herói de guerra. Seus companheiros pilotos o respeitarão, mas não há nenhum impacto real sobre a sua carreira. O mais importante é quanto tempo você trabalha naquela companhia aérea em particular. Quantos anos se passaram desde que foi contratado? Essa resposta decide qual será o seu horário, o seu pagamento, a sua escolha de destinos, a sua capacidade de rejeitar voos corujões, tudo.

Ao longo de minha carreira, trabalhar mais ou ser mais diligente não me renderam promoções mais rápidas. Passei três anos e meio como engenheiro de voo, seguidos de quatro anos e meio como copiloto. Após oito anos na PSA, tornei-me comandante. Minha promoção foi relativamente rápida, mas o motivo não foi o reconhecimento da minha competência. Fui promovido porque minha companhia estava crescendo na época, pessoas mais antigas do que eu estavam se aposentando, e novos aviões se juntavam à frota, criando a necessidade de mais capitães. Eu não me importava com o modo como minha promoção fora decidida.

Também compreendi a história por trás de nossa profissão depender de um sistema baseado em tempo de trabalho na empresa. Tudo começou na década de 1930, como uma forma de evitar o favoritismo, o apadrinhamento e o nepotismo que corriam desenfreados naqueles tempos. Era tanto uma questão de segurança quanto de justiça. Aquilo nos protegia da política de gabinete e de ameaças de termos nossas carreiras prejudicadas caso não “jogássemos o jogo”. Um leigo pode pensar que esse sistema baseado em tempo de trabalho levaria à mediocridade. Nada mais longe da verdade. Os pilotos são pessoas muito orgulhosas e sentem-se gratificados quando têm o respeito de seus pares. O sistema funciona.

O que o sistema baseado em tempo de trabalho não faz é permitir mobilidade lateral. Somos casados com nossas companhias aéreas, para o bem ou para o mal, na riqueza ou na pobreza, até que a morte nos separe (ou até recebermos nosso último cheque de aposentadoria).

★ ★ ★

Ao compartilhar uma cabine com outro piloto, mesmo antes de deixar o portão, você percebe coisas. Você é capaz de perceber quão organizado é um piloto, seu temperamento, seus interesses. Quais maneiras ele encontrou para lidar com as angustiantes e perturbadoras questões de cortes salariais e pensões perdidas que todos enfrentamos agora? Como ele interage com as comissárias de bordo, especialmente se sua ex-mulher costumava ser uma delas?

Depois de voar algum tempo com alguém, você constrói impressões a respeito daquela pessoa. Todos com quem voou são competentes e capazes. Isso é básico. Mas será que posso aprender algo com o sujeito no assento ao lado? Será que ele tem tanta habilidade que faz tudo parecer fácil (quando todos sabemos que não é)?

Os pilotos que conheço que fazem seu trabalho parecer simples têm algo que vai além de serem competentes e confiáveis. Esses pilotos parecem capazes de encontrar soluções bem fundamentadas para a maioria dos problemas. Eles consideram voar um desafio intelectual e abraçam cada hora no céu como mais uma oportunidade de aprendizado. Tentei ser esse tipo de piloto. Eu tinha grande satisfação por me tornar bom em algo difícil de ser bem-feito.

Antes de ir para o trabalho, construo um modelo mental do meu dia de voo. Começo criando aquela “consciência situacional” tantas vezes enfatizada quando eu estava na Força Aérea. Antes mesmo de chegar ao aeroporto, quero saber como está o tempo entre o lugar onde estou e aquele para onde estou indo, especialmente se tiver de atravessar o continente.

Em geral, os passageiros não percebem o quanto os pilotos se esforçam durante um voo. Por exemplo, eu procuro evitar turbulências. Frequentemente entro em contato com o despachante da companhia para ver se, mudando a rota de voo, conseguimos pegar um ar mais calmo. Durante o voo, peço que os controladores de tráfego aéreo ajudem a determinar se uma mudança de altitude proporcionaria uma viagem mais agradável, ou peço-lhes que solicitem relatórios de voos nas proximidades. Quero dar aos meus passageiros e tripulantes a melhor viagem possível.

Frequentemente, as turbulências são imprevisíveis e às vezes não podem ser evitadas, mas gosto do desafio intelectual de procurar ar calmo.

★ ★ ★

Até agora, em meus 29 anos como piloto comercial, já transportei cerca de um milhão de passageiros e, até o voo 1549 muitos deles não se lembrariam de mim. Os passageiros podem dizer olá se me encontrarem ao embarcar, mas, com a mesma frequência, nunca veem o meu rosto. Após pousarmos em segurança, eles seguem com suas vidas, e eu, com a minha.

É possível que centenas de milhares de pessoas tenham assistido à cobertura do incidente do voo 1549 sem saberem que algum dia estiveram em minhas mãos por algumas horas. Faz parte de como funciona a nossa sociedade: confiamos brevemente a nossa segurança e a de nossos familiares a estranhos e, depois, nunca mais voltamos a vê-los.

Muitas vezes fico à porta para me despedir dos passageiros após o voo. Gosto de interagir com eles, mas é compreensível que, após tantos anos voando, todos esses rostos em movimento acabem se transformando em um borrão. Alguns passageiros se destacam: os ranhetas, os passageiros de primeira viagem que parecem encantados, os rostos familiares da primeira classe.

Certa noite, em fins de 1990, eu estava levando um MD-80 de Nova Orleans para Nova York, e a comediante Ellen DeGeneres estava na primeira classe. Pouco tempo depois de ela ocupar seu lugar na 2D e antes de deixarmos o portão, meu copiloto saiu da cabine, foi até a frente da primeira classe e saudou-a com entusiasmo. “A senhora é engraçada para burro!”

Ri ao assistir à cena. Eu não a teria elogiado dessa forma e estou certo de que em algum manual de recursos humanos somos informados de que não devemos tratar qualquer passageiro por “uma senhora engraçada para burro”. Mas Ellen sorriu e pareceu ter levado o comentário numa boa.

Voltamos para a cabine e, em seguida, levamos Ellen e quaisquer outros passageiros engraçados para burro que estivessem no avião naquele dia até

Nova York.

★ ★ ★

Voos são quase sempre rotineiros, mas, cada vez que somos rebocados do portão, devemos estar preparados para o inesperado. Há cerca de uma década, eu estava voando da Filadélfia até West Palm Beach, Flórida. Às nove da noite, estávamos a 35 mil pés, apenas cinquenta milhas ao sul de Norfolk, Virgínia, quando uma comissária me informou que uma senhora de 57 anos não estava se sentindo bem.

Da cabine, iniciamos o processo de fazer uma ligação de rádio para telefone a fim de entrar em contato com um serviço de aconselhamento médico, enquanto a comissária Linda Lory dava assistência à mulher. Com o irmão e outro parente que viajavam com a passageira, Linda obteve informações sobre o seu histórico médico e nos passou a informação na cabine. Os parentes disseram que ela apresentava um histórico de enfisema, mas que não ia a um médico havia anos.

Mais alguns minutos se passaram, e, assim que estabelecemos contato com o serviço médico, recebemos a notícia de que a mulher estava inconsciente. O corredor era estreito e por isso foi difícil deitá-la no chão do avião. Os passageiros em torno observavam o desenrolar dos acontecimentos.

“Você pilota a aeronave”, falei para o copiloto, Rick Pinar. Chamei o controle de tráfego aéreo, declarei uma emergência médica de passageiro e obtive autorização imediata para baixar de altitude e fazer uma curva à esquerda direto para Norfolk.

“Realize uma descida de emergência e desvie para Norfolk”, falei para Rick.

Quais são as obrigações de um piloto com um passageiro doente? Não somos médicos. Então, como podemos determinar quando um passageiro está tão doente ao ponto de precisar de um pouso de emergência, desviando o voo para o aeroporto mais próximo que tenha instalações médicas apropriadas, interrompendo os planos de viagem de outros passageiros?

Temos acesso ao parecer de serviços médicos contratados, e estes e o despachante da companhia aérea ajudam o comandante a tomar uma decisão abalizada sobre se deve desviar a rota e para qual aeroporto. Ao tomar tal decisão, temos uma obrigação legal, mas, mais do que isso, temos a obrigação moral de proteger a vida. É uma das responsabilidades que assumimos. É parte de nosso compromisso com a segurança. Se eu achar que devo pousar um avião para salvar uma vida, eu o pousarei.

Neste voo em particular, voamos em direção a Norfolk tão rápido quanto o avião podia. Existem regulamentos federais de aviação sobre velocidades máximas inferiores a dez mil pés. Para jatos, é de 250 nós, ou cerca de 288 milhas por hora. Em uma tentativa de salvar a vida da mulher, superamos essa velocidade, ultrapassando 300 nós. Também fizemos uma descida rápida.

Ao tocar o solo, freamos de modo brusco para encurtar a aterrissagem, permitindo-nos sair da pista mais depressa. Taxiámos tão rápido quanto era razoável até o portão.

Foi um tanto perturbador para os passageiros. Eles viam a mulher no chão do corredor, sem se mover. Eles sentiram a frenagem brusca. Sabiam que estávamos taxiando mais rápido do que o habitual em direção ao portão.

Linda, a comissária de bordo, não se prendera ao seu assento para o pouso. Estava debruçada sobre a mulher, tentando salvá-la com respiração boca a boca. Foi heroico de sua parte.

Quando chegamos ao portão, paramédicos já aguardavam na passarela. Eles entraram no avião enquanto todos os passageiros observavam. Trouxeram uma maca, colocaram-na sob a mulher e tentaram levantá-la. Tiveram problemas para virá-la em um ângulo que permitisse passá-la pela porta e ganhar a passarela. Levou vários minutos para tirá-la do avião.

Eu estava em pé na passarela com os paramédicos e os parentes da enferma. Eles me disseram que estavam indo para a Flórida para o funeral de outro membro da família, de modo que um momento já trágico para eles foi subitamente agravado.

Os paramédicos trabalharam sobre a mulher no chão da passarela durante alguns minutos, usando drogas, equipamento de ressuscitação e tudo o mais

que tivessem à disposição. Mas não demorou muito para um deles olhar para mim e dizer: “Ela não conseguiu.” Não ficou claro quando exatamente ela morreu. Pode ter sido quando estávamos taxiando até o portão.

Foi um momento difícil, ali ao lado da família da mulher. Tentei dizer algumas palavras de consolo. Eles não estavam chorando; apenas pareciam tristes e abatidos. Meu coração estava com eles, mas eu não podia ficar ali por muito tempo porque precisava voltar ao avião e dizer algo para os passageiros.

Os passageiros haviam sido compreensivos e cooperativos, e tinham testemunhado todo o incidente. Senti que mereciam saber a verdade. Então, falei ao microfone:

“A mulher que estava passando mal em nosso voo esteve sob os cuidados de paramédicos na passarela. Contudo, as tentativas de reanimá-la não foram bem-sucedidas.”

Houve um silêncio na cabine de passageiros. Foi um momento muito comovente para todos. Alguns passageiros tinham visto a mulher entrar no avião como todos os outros, colocar seus pertences no bagageiro e se acomodar em seu assento. Agora, pouco mais de uma hora depois de deixar a Filadélfia, ela estava morta.

Por Linda ter usado o equipamento médico de emergência para ajudar a mulher durante o voo, tivemos de esperar 45 minutos para o pessoal da manutenção em Norfolk substituir nosso kit médico. Também precisamos reabastecer o avião e elaborar um novo plano de voo. Os passageiros esperaram calmamente em seus assentos enquanto fazíamos tudo isso.

A família da mulher tirou seus pertences do avião — eles ficariam com o corpo em Norfolk —, mas sua bagagem despachada, assim como a da mulher, teria de seguir conosco para a Flórida. Não havia tempo para encontrar suas malas e removê-las do porão de carga. Estas teriam que ser etiquetadas novamente na Flórida e enviadas de volta para a família.

Cerca de cinco minutos antes de decolarmos outra vez, chamei as quatro comissárias de bordo na cabine para se juntarem a mim e Rick, o copiloto. Como comandante, eu era a pessoa responsável pelas decisões tomadas naquela noite. Sabia que aquilo fora estressante para todos. Eu não tinha

certeza se as comissárias de bordo achavam que poderiam ter feito mais para tentar salvar a vida da mulher.

Primeiro, agradei os seus esforços. “Vocês fizeram o melhor que podiam. Contudo, por mais trágico que tenha sido o resultado, seria ainda mais trágico caso uma situação estressante nos distraísse de nossos deveres daqui para a frente.”

As comissárias de bordo pareciam um tanto pálidas e abatidas. “Aqui na cabine, Rick e eu faremos o que fomos treinados para fazer”, falei. “Vamos checar o nosso *checklist*. Vamos pôr esse avião no ar. Vamos chegar a West Palm em segurança. Sei que todas vocês têm procedimentos a realizar e sei que os realizarão como sempre. Precisamos apenas nos atermos aos nossos procedimentos e voltarmos à operação segura e rotineira que tanto trabalhamos para manter.”

As comissárias de bordo se foram, e nós nos afastamos do portão com três passageiros a menos do que trouxemos até ali.

O voo de Norfolk para West Palm foi rotineiro. Chegamos com apenas uma hora e quinze minutos de atraso, e fiquei do lado de fora da porta do avião enquanto os passageiros desembarcavam.

“Obrigado por sua paciência essa noite”, falei, meneando a cabeça para eles enquanto passavam. Eles reagiram às minhas palavras com acenos de cabeça e leves sorrisos. E todos fomos para a cama naquela noite pensando na família que tínhamos deixado para trás em Norfolk.

★ ★ ★

No início de uma manhã de terça-feira, em setembro de 2001, eu estava dirigindo de minha casa em Danville até o aeroporto de São Francisco. Eu tinha de pegar um avião para Pittsburgh, onde eu estava baseado e, em seguida, voar com um MD-80 até Charlotte. Estava ouvindo uma estação de notícias no rádio e soube que um avião acabara de se chocar contra a Torre Norte do World Trade Center em Nova York.

*Como alguém pode sair tanto do curso?*, pensei. *Deve estar muito enevoado por lá.* Enquanto ouvia a notícia no rádio, lembrei-me da infame colisão de um

B-25 contra o Empire State Building em 1945, quando um piloto de bombardeiro da Força Aérea do Exército se perdeu em uma manhã enevoadada de sábado, causando a própria morte e a de mais treze pessoas. Achei que o acidente no World Trade Center deveria ter sido semelhante.

Parei meu carro no estacionamento do aeroporto, entrei no terminal e, então, soube que outro avião se chocara contra a Torre Sul e um terceiro atingira o Pentágono.

Por volta da 6h30, horário do Pacífico, todos os aviões que voavam nos céus dos Estados Unidos receberam ordens de aterrissar, e a FAA proibiu decolagens de qualquer avião civil. Estava claro que eu não conseguiria chegar a Pittsburgh naquele dia para o meu voo. (Meu voo em particular foi um dos cerca de 35 mil cancelados em todo o país naquele dia.)

Passei algum tempo no escritório de operações da US Airways em São Francisco, e havia duas tripulações ali. Ao contrário de mim, não moravam no norte da Califórnia. Eles estavam presos ali, e ninguém sabia quando os aviões poderiam voltar a voar. “É melhor vocês reservarem quartos de hotel agora mesmo”, sugeri, “antes que todos fiquem ocupados.”

Liguei para a programação de pilotos e disse-lhes que obviamente eu não poderia voar para Pittsburgh, e, em seguida, fui para casa assistir a CNN. Como americano e como piloto, achei a cobertura muito difícil de suportar. Era tão desagradável e perturbadora que, a certa altura, tive de parar de assistir. Desliguei a TV e fui até o quintal para me recompor. Era um belo dia na Califórnia e estava incrivelmente tranquilo ao ar livre. Como todas as aeronaves estavam no solo, não se ouvia nenhum avião no céu. Meus ouvidos estavam muito habituados aos sons dos jatos e aquilo me entristeceu.

Na quarta-feira, e na maior parte de quinta, apenas os militares voavam. Eu estava muito preocupado com o terrorismo e com a interdição nacional de voos instituída pela FAA e me sentia ansioso para voltar a voar. Como tantos pilotos, também me vi imbuído de um renovado senso de patriotismo. Eu queria voar para provar que nosso sistema podia funcionar, que eu era capaz de levar os passageiros com segurança para onde precisavam ir e que os terroristas não teriam sucesso.

Na quinta-feira à noite, consegui vaga em um voo noturno para Pittsburgh. Na sexta-feira pela manhã, estava pronto para voltar a voar.

A sala de tripulações sob o terminal do Aeroporto Internacional de Pittsburgh estava caótica. Nem todas as tripulações foram capazes de chegar a tempo, por isso um comandante dizia “Eu tenho um copiloto, mas preciso de um comissário de bordo”, e um comissário de bordo se ofereceria para fazer a viagem com ele.

Por fim, fui designado para voar de Pittsburgh até Indianápolis. Muitos americanos ainda não estavam prontos para voltar aos céus, então transportei apenas sete pessoas para Indianápolis e oito de volta para Pittsburgh.

Havia tão poucos passageiros que quase igualavam o número de tripulantes. Acomodamos todos na primeira classe. Ao embarcarem, alguns dos passageiros disseram que estavam nervosos e tentei tranquilizá-los com conversa fiada.

Os ataques tinham acontecido havia apenas três dias e nossos aviões ainda estavam vulneráveis ao terrorismo. Mas eu queria que os passageiros soubessem que, mesmo que as portas das cabines ainda não tivessem sido reforçadas, havia uma firme determinação entre nós na cabine de comando e os comissários de bordo na cabine de passageiros. Os passageiros também tinham a sua vontade reforçada.

“Estamos determinados a não deixar que algo assim se repita”, falei para alguns passageiros.

Os pilotos assassinados em 11 de setembro de 2001 foram as primeiras vítimas. Assim, era natural que nós pilotos discutíssemos como poderíamos ter agido naquele dia. A realidade era que, até então, todo o nosso treinamento fora direcionado à prevenção e administração de um possível sequestro, não de uma missão suicida em estilo kamikaze.

Para os funcionários de companhias aéreas, a vida está diferente agora. A indústria sofreu um colapso financeiro após os ataques e muitas pessoas na base da lista por tempo de trabalho foram demitidas. Muitas delas eram bons pilotos e fazem falta.

Os ataques de 11 de Setembro não voltam à minha mente tão frequentemente quanto antes. Isso é verídico para muitos americanos. O

tempo passou. Novas tragédias se sucederam. Pilotei centenas de voos desde aquele dia.

Contudo, para alguém que trabalha para uma companhia aérea, as lembranças ainda estão ali, oferecendo razões para reflexão. Às vezes, quando estou no Aeroporto Internacional Boston Logan, passo diante dos portões de onde saíram dois dos voos do 11 de Setembro — o voo 11 da American Airlines, do Portão 32, Terminal B, e o voo 175 da United Airlines, do Portão 19, Terminal C.

Há bandeiras americanas penduradas do lado de fora de ambos os portões como silenciosas homenagens. Não constituem um memorial formal. Foram colocadas ali pelos empregados do aeroporto e das companhias aéreas. Quando passo por aquelas bandeiras, lembro-me da sensação de dever que senti no dia dos ataques: o de voltar a voar, continuar a transportar os passageiros até os seus destinos e preservar o nosso estilo de vida.

★ ★ ★

Nos últimos anos, frequentemente tenho voltado cansado do trabalho, depois de estar ausente por alguns dias e ter viajado doze mil milhas enfrentando todo tipo de atrasos e condições meteorológicas. Chego pronto para me jogar na cama. Diversas mulheres perguntam: “Como foi o seu dia no escritório?” Então, seus maridos lhes falam sobre as grandes vendas que fizeram ou sobre os negócios que fecharam. Eu também tenho dias bons em meu escritório.

Certa noite cheguei em casa, e Lorrie estava de pé na cozinha. Ela perguntou como fora o meu dia e comecei a contar para ela.

Eu pilotara um Airbus A321 de Charlotte até São Francisco. Foi uma daquelas noites em que não havia muito movimento. Os controladores de tráfego aéreo não precisavam impor muitas restrições sobre altitude ou velocidade. Cabia a mim escolher como desejaria percorrer as últimas 110 milhas e como desceria de 38 mil pés até a pista de São Francisco.

Era uma noite incrivelmente clara e deliciosa, o ar estava calmo, e eu podia ver o aeroporto a uma distância de cem quilômetros. Comecei a

minha descida à distância certa de modo que os motores ficariam quase em ponto morto até pouco antes da aterrissagem. Se eu começasse a descer no lugar certo, poderia evitar usar os freios, que causam uma trepidação na cabine de passageiros quando aplicados. Para ficar claro, eu precisaria gerenciar com perfeição a energia do jato.

— Foi uma descida suave e contínua — contei para Lorrie —, um arco suave, que se curvava aos poucos, com uma gradual desaceleração do avião. As rodas tocaram a pista tão suavemente que os spoilers não foram acionados de imediato, já que não detectaram que as rodas estavam no chão.

Lorrie se comoveu com o meu entusiasmo. Ela percebeu que eu estava contando a história verdadeiramente emocionado.

— Estou feliz — disse ela.

— E quer saber? — falei. — Acho que ninguém no avião notou. Talvez algumas pessoas tenham sentido que foi um trajeto suave, mas tenho certeza de que não pensaram muito a respeito. Eu estava fazendo aquilo para mim mesmo.

Lorrie gosta de dizer que eu amo “a arte do avião”. Ela tem razão.

A indústria mudou, o trabalho mudou, e eu também mudei. Mas ainda me lembro da paixão que, aos cinco anos, esperava sentir algum dia. E, naquela noite, eu a senti.

## *Aparecendo para a vida*

Em março de 1964, quando eu tinha treze anos, vi uma matéria no noticiário noturno que não consegui tirar da cabeça.

Meus pais, minha irmã e eu estávamos na sala de estar, jantando sobre mesas de bandeja e assistindo a nosso televisor Emerson preto e branco, uma caixa volumosa envolta em um gabinete de madeira clara. Como de costume, meus pais giraram o seletor de canais de plástico creme até encontrar o *Huntley-Brinkley Report*, da NBC. David Brinkley ficava em Washington, DC, e Chet Huntley, em Nova York, de onde chegaram notícias sobre uma mulher de 28 anos chamada Kitty Genovese.

Ela morava no Queens e fora esfaqueada até a morte do lado de fora de seu apartamento. Os vizinhos ouviram os seus gritos quando ela estava sendo atacada e abusada sexualmente por um estranho. Supostamente nada fizeram para ajudá-la.

De acordo com a reportagem, 38 pessoas tinham ouvido os seus gritos de socorro e ninguém chamou a polícia por não desejarem se envolver. Mais tarde, sua inação foi apelidada pelos sociólogos de “efeito espectador”. As pessoas são menos propensas a ajudar em caso de emergência quando supõem ou têm a esperança de que outros espectadores se adiantem e intervenham.

Esses primeiros relatos sobre o incidente acabariam se revelando exagerados. Alguns vizinhos não agiram porque achavam que estavam testemunhando uma briga de casal. Outros não tinham certeza do que

estavam ouvindo em uma noite fria com as janelas fechadas. Uma pessoa acabou chamando a polícia.

Em 1964, porém, tudo o que eu sabia foi o que ouvi no *Huntley-Brinkley Report*, e a notícia foi muito chocante para mim e também para a minha família.

Peguei-me pensando muito em Kitty e em seus vizinhos nova-iorquinos. O que aconteceu por lá parecia totalmente estranho para mim. Eu não conseguia imaginar isso acontecendo no norte do Texas. No lugar onde eu morava, as pessoas tinham um forte senso de comunidade ao mesmo tempo em que reconheciam que muitas vezes tinham de lidar com seus problemas e emergências por conta própria. Em uma área rural pouco povoada, tanto o companheirismo quanto a autossuficiência eram necessários.

Seja qual for o perigo ou desafio que você enfrentasse, não podia simplesmente discar 911. A delegacia de polícia ou o quartel de bombeiros mais próximos ficavam muito longe. Assim, ao menos a princípio, você tinha de lidar com aquilo sozinho ou procurar rapidamente a ajuda do vizinho mais perto, cuja casa podia ficar a quase dois quilômetros de distância. Por necessidade, tínhamos de ser autossuficientes. Mas também sabíamos que, caso precisássemos de ajuda, poderíamos contar com os nossos vizinhos e que estes fariam o melhor que podiam.

Entristeceu-me pensar naquelas pessoas em Nova York, tão próximas de uma mulher sendo assassinada e optando por não ajudar. A polícia estava a apenas algumas quadras e um simples telefonema de distância. Eu não conseguia entender os valores humanos que permitiam que aquilo acontecesse. Eu nunca estivera em Nova York — na verdade, eu só faria a minha primeira visita à cidade aos trinta anos —, e para mim era perturbador saber que aquilo podia acontecer em uma cidade grande. Falei com meus pais sobre como as coisas pareciam diferentes em Nova York em comparação com aquilo que acreditávamos e como vivíamos no norte do Texas.

Aos treze anos, fiz para mim mesmo a promessa de que, se algum dia eu estivesse em uma situação onde alguém como Kitty Genovese precisasse de minha ajuda, eu escolheria agir. Faria tudo o que estivesse ao meu alcance.

Ninguém em perigo seria abandonado. Como dizem na Marinha: “Não no meu turno.”

★ ★ ★

Agora sei, é claro, que um grande número de nova-iorquinos têm os mesmos desejos sinceros de ajudar aos outros, e o mesmo senso de empatia das pessoas em qualquer outro lugar do país. Todos vimos isso no 11 de setembro de 2001. E vi de novo, em primeira mão, quando o voo 1549 pousou no Hudson. Era como se a cidade inteira tivesse se erguido em todos os níveis para ajudar nossos passageiros e tripulantes.

Contudo, quando eu tinha treze anos e Kitty Genovese virou notícia, senti essa sincera determinação. Não era algo que eu tivesse declarado por escrito. Foi mais um compromisso que assumi, o de viver de certa maneira.

Gosto de pensar que consegui.

Acabei por acreditar que cada encontro com outra pessoa é uma oportunidade para o bem ou para o mal. Assim, tentei tornar minhas interações com as outras pessoas as mais positivas e respeitadas possíveis. Aqui e ali, tentei ser útil para as outras pessoas. E tentei inculcar em minhas filhas a noção de que todos nós temos o dever de valorizar a vida, porque é algo muito fugaz e precioso.

Por meio da mídia, todos já ouvimos falar sobre pessoas comuns que se veem em situações extraordinárias. Elas agem com coragem ou responsabilidade, e seus esforços são descritos como se tivessem optado por agir daquela forma no calor do momento. Todos já lemos notícias assim: o homem que pula nos trilhos do metrô para salvar um estranho, o bombeiro que entra em um prédio em chamas sabendo o grande risco que corre, o professor que morre protegendo os alunos durante um tiroteio em uma escola.

Acredito que muitas pessoas nessas situações na verdade tomaram essas decisões anos antes. Em algum lugar ao longo do caminho, definiram o tipo de pessoa que queriam ser e, em seguida, conduziram as suas vidas de acordo. Elas disseram para si mesmas que não seriam observadoras passivas.

Se fossem chamadas a responder de forma corajosa ou altruísta, elas responderiam.

Lorrie e eu fizemos a nossa parte de pequenas coisas para ajudar em prol do bem maior. Há um ano, estávamos parados em um sinal vermelho em nossa cidade, Danville, e vimos uma pedestre de seus quarenta e tantos anos passeando com seu cãozinho do outro lado da rua. Lorrie viu o motorista à nossa frente prestes a dobrar à esquerda. “Ele vai atropelá-la!”, gritou Lorrie. “Ele vai atropelá-la!” E atropelou.

Não ficou claro para nós se o motorista do carro não estava prestando atenção ou se o sol atrapalhou sua visão, mas a mulher ficou inconsciente, e o cachorro se soltou. Ela estava deitada de bruços na rua, e fui uma das primeiras pessoas a chegar até lá.

Pedi que alguém ligasse para o 911 e que outra pessoa verificasse se a mulher tinha pulso, estava respirando e não tinha nenhum sangramento, enquanto ajudava a direcionar o tráfego desviando dela antes da chegada da polícia. Fiquei impressionado com os outros motoristas. Eles reconheceram a gravidade da situação e foram pacientes. Ninguém buzinou. Ninguém tentou ir para o acostamento e desviar do local do acidente. Era como se todos tivessem assumindo a atitude correta, os valores corretos e estivessem fazendo a coisa certa. Alguém pegou o cão da mulher. Outra pessoa encontrou o seu celular e ligou para o número de sua filha na lista de contatos. A mulher foi levada em uma ambulância e sobreviveu.

Tive o prazer de ver o povo de Danville reagir tão bem e fiquei feliz por estar envolvido.

★ ★ ★

Sinto-me comovido e impressionado com a avidez de minhas filhas em ajudar os outros.

Kate criou e treinou dois filhotes para o programa Cães Guia para Cegos. O programa enviou-nos o primeiro filhote, um labrador amarelo chamado Misty, em novembro de 2002. Kate imediatamente se apaixonou pelo cachorrinho. Ela trabalhou dia após dia, ajudando Misty a compreender

ordens verbais. Para que um filhote se alivie a um comando, o treinador precisa esperar que o animal vá ao banheiro, e, em seguida, deve dizer: “Faça o que tem de fazer!” A ideia era que Misty associasse as palavras a fazer aquilo que tinha e fazer e fosse capaz de “se aliviar a um comando” quando estivesse servindo a um deficiente.

Kate, então com nove anos, levou suas responsabilidades muito a sério. Em certo dia de tempestade, olhei pela janela e vi que ela estava do lado de fora, na chuva, trajando sua capa amarela e galochas, esperando que Misty se aliviasse para poder dizer para a cadela: “Faça o que tem de fazer!”

Chamei Lorrie até a janela para ver. Tínhamos orgulho de Kate. Ela era tão responsável. E adorava aquele cão.

Quando Misty já estava treinada, tivemos que devolvê-la à organização para que pudesse ser enviada para uma casa com uma pessoa que precisasse de um cão-guia. Sabíamos que o adeus seria muito difícil para Kate. O “Dia da Devolução” acabou sendo o Dia dos Namorados de 2004, quando Misty estava com quinze meses. Kate se manteve calma até chegar a hora de deixá-la para trás. Então, começou a chorar. Durante algum tempo depois disso, ela disse que não se permitiria voltar a se apaixonar por algo ou por alguém, porque seria muito difícil quando aquilo acabasse. Ela disse que perder Misty foi a primeira vez em que teve o coração partido.

Entretanto, apesar de tudo, ela reconhecia o grande valor do programa de cães-guia. “Estamos ajudando pessoas”, dizia Kate. “Estamos devolvendo-lhes a sua liberdade. É bom ser capaz de fazer isso. Além do mais, é divertido ter um cachorrinho.”

Por sua vez, Kelly é uma das pessoas mais empáticas que conheço. Já na pré-escola, ela sempre foi a menina que levantava a mão e se oferecia para ser a ajudante do professor. Ela também abraçou a causa “Books for the Barrios”, ideia da esposa de um ex-oficial da Marinha e piloto da American Airlines. O programa enviou doze milhões de livros para alunos pobres no exterior.

No segundo ano, a turma de Kelly fez uma excursão ao depósito da organização, em Concord, Califórnia, onde os alunos ficaram sabendo a respeito das crianças carentes das ilhas periféricas das Filipinas. Os alunos

foram informados de que muitas daquelas crianças dormiam no chão de terra e as caixas de papelão que a Books for the Barrios lhes enviava eram muito bem-vindas. As famílias desmontavam as caixas e usavam o papelão como esteiras para dormir.

Kelly ficou muito comovida com tudo o que ouviu naquela excursão e, em sua festa de aniversário de oito anos, decidiu por conta própria pedir que os amigos trouxessem livros e presentes para as crianças nos *barrios*. Ao escolherem os presentes para Kelly, os convidados foram instruídos a optarem por presentes adequados às crianças nas Filipinas. A festa foi realizada no depósito, e Kelly colocou os presentes em caixas de transporte. Então, ela e seus amigos passaram uma hora ajudando a empacotar os livros doados em caixas que eles mesmos decoraram.

A reputação de todos é construída diariamente. Há pequenas coisas que valem a pena — esforços dignos, momentos em que você foi útil para os outros — e, após uma vida inteira, tais coisas podem vir a representar algo e você poderá sentir que viveu e que isso importou.

Até o voo 1549, eu supunha que viveria uma vida anônima. Tentaria fazer o meu trabalho da melhor maneira possível. Lorrie e eu tentaríamos criar as meninas com os valores que prezamos. Eu faria um esforço para me oferecer como voluntário para projetos dignos. No fim da vida, pensei, talvez tudo isso junto me permitisse dizer que, de algum modo, eu fizera a diferença para os outros e para a minha comunidade.

Na verdade, vivo em várias comunidades. Obviamente, uma delas é Danville. Mas a outra é a comunidade que está sempre se recriando nos aeroportos do país. É uma comunidade de rostos familiares — funcionários de aeroporto, meus colegas da US Airways, tripulações de outras companhias aéreas — que também inclui milhares de rostos estranhos que repovoam os terminais a cada dia.

Um aeroporto nem sempre é um lugar fácil para se conectar significativamente com outras pessoas. Todos estamos indo e voltando, tentando chegar a outro lugar e, então, em casa. Mas há pequenas maneiras de demonstrar humanidade, e eu admirava aqueles que encontravam maneiras de fazê-lo.

★ ★ ★

O trabalho de um piloto é, em primeiro lugar, conduzir o avião com segurança, levando passageiros do ponto A ao ponto B. Também temos *checklists* que descrevem uma série de outras tarefas. Mas há muitas coisas que não constam na nossa descrição do trabalho, coisas que são responsabilidades dos agentes de embarque, bagageiros, carregadores, serviços de bordo e de limpeza.

A maioria dessas pessoas faz bem o seu trabalho, mas um aeroporto e uma companhia aérea não são sistemas perfeitos. Isso pode ser frustrante para os viajantes e para nós, na indústria. Se eu puder melhorar as coisas, tento fazê-lo.

Certa vez, voamos da Filadélfia até Hartford, Connecticut, pousando à 22h30. Um jovem casal na casa dos trinta anos com um filho pequeno esperou na passarela durante muito tempo por seu carrinho de bebê, mas o carrinho não apareceu. Desejei ajudá-los. Minha atitude com os passageiros nessas situações é a seguinte: já que eu os trouxe até aqui, não os deixarei na mão agora.

Desci a escada, fui até a rampa e conversei com os bagageiros. Então, voltei e disse ao casal que o carrinho se perdera ou fora deixado na Filadélfia. “Venham comigo”, falei.

Levei o casal até a área de coleta de bagagem e mostrei-lhes onde fazer a reclamação. Era tarde. As luzes do terminal estavam sendo desligadas. Se eu não os levasse ao lugar certo, eles ficariam presos no aeroporto com tudo fechado, incluindo a área de coleta de bagagem.

Um comissário de bordo me viu ajudando-os e comentou que nem todo piloto ou comissário se daria ao trabalho de ajudar. O que eu fizera fora algo muito simples. Mal tive de sair do meu caminho, uma vez que estava a ponto de pegar uma van para o hotel que estava estacionada justamente do lado de fora da área de coleta de bagagens.

E, no entanto, entendi completamente o que aquele comissário de bordo queria dizer.

Muitas pessoas na indústria aérea, especialmente em minha companhia, a US Airways, sentem-se abatidas pelas circunstâncias. Fomos atingidos por um tsunami econômico. Algumas pessoas sentem que suas empresas mantêm uma arma apontada para as suas cabeças, exigindo concessões. Já passamos por cortes salariais, cortes de benefícios, enxugamentos, demissões. Somos trabalhadores insatisfeitos.

As pessoas se cansam de lutar constantemente as mesmas batalhas, que se repetem a cada dia. O agente de embarque não empurra a passarela até o avião na hora certa. O carregador de bagagem não traz a cadeira de rodas que deveria trazer. (Tenho ajudado diversas pessoas mais velhas em cadeiras de rodas, empurrando-as eu mesmo até o terminal.) O serviço de bordo não entrega todas as refeições da primeira classe. As empresas de serviço de bordo parecem ser escolhidas entre as mais baratas e com a maior rotatividade de funcionários. Ao fim de um longo dia, você e a sua tripulação deixam o avião, saem do terminal, mas a van do hotel não está onde deveria estar.

Tudo isso o abate. Você se cansa de constantemente tentar corrigir o que já corrigiu na véspera.

Muitos pilotos e outros funcionários de companhias aéreas sentem que, se continuarem compensando as deficiências, aqueles que administram as empresas para as quais trabalhamos nunca admitirão pessoal suficiente, ou farão o treinamento necessário, ou contratarão o serviço que será mais responsável no que diz respeito a fornecer cadeiras de rodas. E os meus colegas estão certos a esse respeito. Nas culturas de algumas empresas, a administração depende muito da bondade inata e do profissionalismo de seus funcionários para compensar constantes deficiências sistêmicas, falta crônica de pessoal e serviços terceirizados abaixo do padrão.

Em todas as companhias aéreas, há muitos funcionários, incluindo na administração, que se importam profundamente e tentam melhorar as coisas. Mas, em algum ponto, há uma tênue linha entre deixar os passageiros na mão e corrigir as inadequações da companhia aérea. Assim, isso se resume à decisão de fazer algo simples e fácil como levar um jovem casal e seu bebê até a área de coleta de bagagem.

Minha maneira de lidar com tais questões é lutar para melhorar o sistema, mas ainda assim ajudar aqueles que posso ajudar.

Houve outro incidente tarde da noite no aeroporto de Charlotte. Estávamos atrasados por causa do tempo e do tráfego aéreo, e, enquanto a minha tripulação estava na calçada à espera da van do hotel, uma mulher me viu trajando o uniforme de piloto e se aproximou. Ela devia ter uns cinquenta anos e o cabelo curto era castanho. Não portava nenhuma bolsa ou bagagem, apenas um cigarro nas mãos.

A mulher contou que ela e a sua família tinham voado pela US Airways e que estavam trocando de avião em Charlotte, a caminho de outra cidade.

Sua família estava no portão, onde seu voo estava atrasado por causa do mau tempo.

“Perguntei a um funcionário do aeroporto onde poderia fumar um cigarro, e ele me mandou aqui para a calçada”, disse ela. Mas, sem pensar, ela deixara a bolsa e o cartão de embarque com a família no portão, do outro lado da segurança. E para piorar, alguns minutos mais cedo, às 22h30, os postos de segurança tinham fechado. A Administração de Segurança dos Transportes é muito burocrática. Quando fecha, fecha. Às 22h30, você pode passar. Às 22h31, não. Então, ela estava presa.

Eu poderia dizer que não tinha como ajudá-la, entrar na van e ir embora para o hotel. Mas não me pareceu correto. Peguei o celular e liguei para algumas pessoas no setor de operações. Dei-lhes o seu nome, seu número de celular e tentei ver se podiam de algum modo ajudá-la a voltar ao portão, ou ao menos lhe dar um voucher para um quarto de hotel.

Não sei o que aconteceu com aquela mulher naquela noite. Mas senti que deveria tentar ajudá-la. Como ser humano, não podia simplesmente ir para o hotel e deixá-la para trás.

Mais uma vez, aquilo não me custou nada. E, além do mais, não pretendo passar a vida como um espectador.

★ ★ ★

Quando há problemas de manutenção ou outros atrasos, acredito que se deva dizer aos passageiros exatamente o que está acontecendo. Às vezes, um avião tem de ser retirado de serviço depois que os passageiros já estão embarcados e prontos para partir. Eu não gosto que os comissários de bordo lhes deem a má notícia. Uso o sistema de comunicação e forneço os detalhes. Fico na frente da cabine de passageiros, onde todos possam me ver, e digo: “Senhoras e senhores, aqui é o comandante. Esta aeronave terá de ser retirada de serviço, por isso precisaremos mudar de avião. Teremos de sair desta aeronave e o agente de embarque os encaminhará para outro portão. Agradeço a sua paciência e peço desculpas pelo inconveniente.”

Ao fazer isso, também pretendo proteger os comissários de bordo de qualquer tipo de reclamação ou abuso enquanto as pessoas lidam com o atraso. Digo: “Sou o responsável por essa mudança.” Então, fico de pé à porta enquanto cada passageiro desembarca, olhando-os nos olhos e meneando a cabeça. Quero que eles saibam que, se tiverem um problema, devem falar comigo, não desconfiar na tripulação.

Aprendi que a escolha de palavras é muito importante. Quando há um atraso, gosto de me dirigir aos passageiros dizendo: “Prometo lhes dizer tudo o que sei, assim que souber.” Descobri que tal linguagem faz um mundo de diferença. É inclusiva. Diz aos passageiros que a nossa intenção é passar-lhes toda a verdade, e isso permite que eles saibam que nós confiamos neles e os respeitamos o bastante para compartilhar essa verdade. Não ser honesto em um primeiro momento pode evitar perguntas difíceis no início, porém, mais adiante, pode haver consequências para os comissários de bordo, quando tiverem de lidar com passageiros que sentem que foram enganados. Isso também fere a reputação da companhia aérea.

Se os passageiros decidem que não foram tratados com honestidade, entram furiosos em seus voos de conexão. Então, se estabelece um círculo vicioso. Os passageiros já formaram uma impressão negativa da companhia aérea e, através do filtro da negatividade, começam a encontrar coisas que dão base a suas noções preconcebidas. Consideram as coisas positivas como frutos do acaso e veem as coisas negativas como uma confirmação de sua crença de que aquela “companhia aérea é uma porcaria”.

Posso evitar tudo isso apenas indo direto ao assunto com os passageiros a partir da cabine.

Acho que, em sua maioria, os passageiros são atenciosos e compreensivos. Voar não é a atividade agradável que já foi outrora, mas, considerando que os passageiros estão todos confinados em um espaço relativamente pequeno e que isso pode ser desagradável e desconfortável, eles tendem a ser compreensivos na maioria das oportunidades.

Muitas vezes sinto pelos passageiros e pelas situações em que se encontram, dadas todas as questões que definem as viagens aéreas atualmente: verificações de segurança reforçadas, cabines mais lotadas, voos longos sem serviço de bordo. Tento fazer o que posso.

Muitas vezes os passageiros não sabem quando as tripulações dos aviões se esforçam em seu benefício. Às vezes, influímos a seu favor — silenciosamente ou sob o radar.

Por exemplo, as companhias aéreas querem que seus voos decolem no horário. A companhia aérea se destaca quando a sua taxa de pontualidade é maior do que a das concorrentes. Os agentes de embarque são julgados por sua capacidade de garantir partidas no horário. Isso pode aumentar a tensão entre os funcionários das companhias aéreas e sem dúvida não é bom para os passageiros.

Por isso, às vezes me sinto obrigado a defender a minha posição.

Em certa tarde de domingo, eu estava voando de West Palm Beach para Pittsburgh. Havia uma longa lista de espera para aquele voo. Todos com um lugar garantido foram embarcados, então o agente de embarque veio até o avião para dizer que fecharia a porta. Ele queria que partíssemos no horário. Eu disse para ele que ainda havia dois lugares vazios.

“Por que você não embarca os próximos na lista de espera?”, perguntei.

O agente não queria nem saber. Ele queria que fechássemos a porta e fôssemos embora. Sabia que a avaliação de seu trabalho feita pelo gerente de sua estação seria parcialmente baseada em estatísticas de partidas no horário certo. Ele não queria ouvir reclamações do superior e, portanto, não queria perder alguns minutos para embarcar mais dois passageiros no avião.

Entendo as ramificações para todos no sistema aéreo. Os gerentes de estação descarregam nos agentes. Os agentes apressam as tripulações para embarcarem com mais rapidez. O sistema movido a estatísticas não leva em conta, digamos, o fato de a partida ter sido retardada porque seis pessoas em cadeiras de rodas tiveram de ser embarcadas.

De qualquer modo, aquele agente de embarque e eu estávamos em desacordo sobre aqueles dois lugares vazios que eu queria preencher. Tive de falar mais alto.

“Vamos lembrar por que estamos aqui. Estamos aqui para levar os passageiros aos seus destinos. Você tem dois passageiros pagantes lá fora que querem estar neste avião, e há lugares disponíveis. Então, eu digo, vamos embarcá-los rapidamente.”

Eu ganhei. Afinal, o manual de política da empresa diz que quem está no comando é o piloto. Assim, os dois passageiros no topo da lista de espera foram convidados a entrar no avião, e acabamos nos afastando do portão com dois minutos de atraso. Devemos ter atrasado em um ou dois minutos a nossa chegada a Pittsburgh.

A terça-feira seguinte era o meu dia de folga, e o meu telefone de casa tocou. Era o assistente do piloto-chefe. Ele me disse que recebera uma carta de um supervisor de serviço de passageiros em West Palm.

— Estão dizendo que você interferiu no processo de embarque, retardando o voo — disse ele.

Então, começou a me dar uma bronca. Falou como um disciplinador, como se eu fosse um caubói rebelde na cabine, impedindo que os agentes de embarque fizessem o seu trabalho.

Fiquei um tanto irritado com aquele telefonema.

— Eu me importo profundamente em fazer um bom trabalho — falei para ele — e acho que existem duas possibilidades em relação a este incidente. A primeira possibilidade é que os agentes estavam seguindo os procedimentos da companhia, e os procedimentos da companhia são falhos. A segunda é que eles não estavam seguindo os procedimentos, quando no caso deveriam. Tínhamos 150 lugares, dois dos quais estavam vazios. Eu

queria vê-los ocupados. Acho que isso é bom para a companhia e é bom para os passageiros.

O assistente do piloto-chefe não pareceu satisfeito com a minha réplica. Mas deixamos o assunto de lado.

Seis meses depois, em outro domingo, encontrei-me na mesma situação. Lugares vazios. Pessoas na área de embarque ansiosas para ocupá-los. Agentes querendo que fechássemos a porta da cabine. Insisti em embarcar os passageiros e nosso voo saiu do portão com seis minutos de atraso.

Os agentes me denunciaram outra vez. E o assistente do piloto-chefe voltou a me ligar. Dessa vez ele estava de péssimo humor.

“O piloto-chefe quer lhe dar duas semanas de suspensão não remunerada”, anunciou.

Meu representante do sindicato acabou falando com a gerência e eles nunca levaram adiante a ameaça de suspensão. Afinal, eu não estava sozinho. Muitos capitães vinham enfrentando repetidamente o mesmo problema. Então, um dia, alguns meses mais tarde, a administração emitiu um novo memorando, em que afirmava que não deveríamos deixar passageiros para trás caso houvesse lugares disponíveis. Sorri ao ler aquilo.

Todos nós temos pequenas batalhas que podemos escolher lutar ou ignorar. Alguns capitães pensam o mesmo o que eu a respeito desse tipo de assunto e lutam. Outros baixam a cabeça e desistem. Nenhum de nós gosta de deixar passageiros no portão, mas alguns decidem: “Não posso lutar tantas batalhas todos os dias.”

Acho que ainda não perdi o que chamo de “senso de zelo”. Eu simpatizo com os passageiros em espera. Mas o mais importante é que deixá-los para trás simplesmente é errado. Então, entro em ação.

Sei que essas são coisas pequenas. Mas me sinto melhor comigo mesmo quando faço esse tipo de esforço. E é bom sentir que estou fazendo algo de bom no processo.

★ ★ ★

Leio muito quando viajo de São Francisco até minha base em Charlotte. A viagem através do país parece ser mais rápida quando estou mergulhado num livro. Meus gostos não mudaram muito desde que eu era menino: continuo atraído pela história.

Li alguns livros maravilhosos sobre as pessoas que receberam medalhas de honra. Cada uma de suas histórias é inspiradora. Mas continuo particularmente obcecado pela história de Henry Erwin, um jovem de 23 anos, operador de rádio das Forças Aéreas do Exército dos Estados Unidos no Alabama, cujo heroísmo durante a Segunda Guerra Mundial foi surpreendente. Em 12 de abril de 1945, o sargento Erwin estava em um B-29 com a missão de atacar uma fábrica de gasolina em Koriyama, no Japão. Uma de suas tarefas era ajudar os bombardeiros a localizarem os seus alvos lançando sinalizadores de fósforo através de um tubo no piso do B-29. O dispositivo explodiu dentro do tubo, e o fósforo se incendiou, cegando Erwin e engolfando-o em chamas. A fumaça tomou conta do avião. Erwin sabia que o sinalizador logo queimaria e atravessaria o piso, o que detonaria as bombas no compartimento abaixo, destruindo o B-29 e provavelmente matando a tripulação.

Embora Erwin estivesse sentindo dores excruciantes, ele se arrastou pelo chão, pegou o sinalizador em chamas e apertou-o contra o peito com as mãos nuas. Ele foi até a cabine, gritou para o copiloto abrir a sua janela e jogou-o fora, salvando os outros onze homens a bordo.

Esperava-se que Erwin morresse após alguns dias devido aos ferimentos, e o general Curtis LeMay decidiu lhe condecorar com a medalha de honra antes de ele falecer. O problema era que não havia nenhuma medalha de honra no Oeste do Pacífico. A mais próxima estava a horas de distância, em uma vitrine em Honolulu. Assim, um piloto foi despachado no meio da noite para buscá-la. Quando não conseguiu encontrar a chave para abrir a vitrine, ele quebrou o vidro, recolheu a medalha e a embarcou em um avião com destino a Guam, onde foi entregue ao ainda vivo e consciente sargento Erwin, envolto em bandagens da cabeça aos pés.

Erwin surpreendeu a todos, sobrevivendo a 43 cirurgias. Ele permaneceu internado até 1947, e, após receber alta, suas queimaduras o deixaram com

marcas e desfigurado pelo resto da vida. No entanto, continuou a servir o país como conselheiro em um Hospital de Veteranos do Alabama. Morreu em 2002.

Quem de nós teria sido capaz de segurar aquele sinalizador em chamas com as mãos nuas e apertá-lo contra o peito? Diante de tal situação, presumo que eu teria deixado o sinalizador queimar e atravessar o piso do B-29.

Por saber que há pessoas como Erwin, capazes de fazer esse tipo de coisa — atos extraordinários que verdadeiramente estão além da compreensão —, sinto que o mínimo que posso fazer é ser útil nas diversas pequenas maneiras à minha disposição.

Às vezes isso significa recordar como me senti aos treze anos, quando ouvi pela primeira vez a história de Kitty Genovese e fiz um juramento sobre o tipo de pessoa que eu esperava ser. E às vezes isso significa tentar o menor dos atos: ajudar um casal a encontrar um carrinho perdido ou permitir que um passageiro em espera consiga o último assento em um avião.

*Tudo é possível*

Lorrie e eu temos uma colina preferida, e somos muito sortudos, pois ela fica a minutos de nossa casa, em uma grande área aberta bem nos limites de nosso bairro em Danville. Caminhamos juntos até lá para pensar, respirar e relaxar. É um lugar muito mágico.

Durante a maior parte do ano, para qualquer lugar que você olhe nessa colina, há hectares de capim nativo alto em todas as variações de castanho e dourado. No final da primavera, e por um breve período, o capim fica verde e mais viçoso. Não me importa se está castanho ou verde. Eu aprecio a beleza de lá em todas as estações.

Na tarde de 11 de janeiro de 2009, Lorrie sugeriu que subíssemos aquela colina. Era domingo, e na manhã seguinte eu deveria ir cedo para a viagem que terminaria, quatro dias depois, com o voo 1549.

Tínhamos muita coisa na cabeça naquele dia. Assim como muitos americanos, estávamos preocupados com a economia e como nossos sérios problemas financeiros poderiam ser resolvidos. Eu ainda estava muito preocupado com o fato de a franquia da Jiffy Lube não ter renovado o aluguel do nosso imóvel e com a nossa capacidade de pagar a hipoteca. Era um problema sem solução fácil. Eu posso ter uma visão limitada ao pensar sobre nossos problemas pessoais ou as dificuldades econômicas do setor aéreo, mas Lorrie tem uma capacidade maravilhosa de me ajudar a mudar de perspectiva.

Estávamos sentados na cozinha, e Lorrie sabia o que poderia ajudar.

“Venha, vamos dar uma caminhada”, sugeriu.

Então, subimos a clareira, que depois se estreita em uma trilha por aquela bela colina íngreme sem nome. Paramos no topo para apreciar o vale abaixo. É uma visão magnífica de bairros em uma direção e espaços abertos selvagens na outra. A vista daquela colina literalmente amplia a sua visão de mundo. De algum modo, seus problemas são colocados em perspectiva. A vista o cura e renova.

Naquele dia Lorrie e eu ficamos calados por um tempo, apenas absorvendo aquilo tudo. Então eu disse:

“Ter essa vista faz você sentir que tudo é possível.”

Ela sorriu para mim. Já sabia disso, sem que eu precisasse dizer as palavras. Essa é Lorrie. Se quiser descobrir os benefícios de acreditar que *tudo* é possível, suba uma colina com ela. Você ficará inspirado e tranquilizado.

★ ★ ★

Lorrie é uma mulher excepcionalmente forte, e, ao vê-la lidar com diversos problemas em sua vida e os desafios em nossa família, aprendi muito sobre o poder do otimismo e da aceitação, e sobre a responsabilidade que todos temos de criar um caminho para a nossa própria felicidade.

Ela e eu somos um pouco diferentes. Acredito no “otimismo realista”, que considero a ferramenta mais eficaz de um líder. É realismo a curto prazo combinado com otimismo a longo prazo. Lorrie sem dúvida compreende o valor disso, mas também acha que adotar um otimismo pleno quanto às possibilidades da vida é bom para a saúde, os relacionamentos e a sanidade.

Lorrie é franca, fala com sinceridade e é capaz de examinar a própria vida e extrair dela momentos e experiências que tocam fundo outras mulheres, literalmente mudando suas vidas. É o que faz em sua carreira como instrutora de exercícios ao ar livre, no comando de uma empreitada pessoal que ela chama de “Fit and Fabulous... Outdoors!” [Em forma e fabulosa... Ao ar livre!]. Lorrie leva grupos de mulheres em longas trilhas. Elas sobem pela encosta de uma montanha e, quando Lorrie as leva de volta

pelo outro lado, não são mais as mesmas. Viram o mundo e a si mesmas de um novo modo. Às vezes as levo de carro ao início da trilha ou as pego na volta. Já esperei por Lorrie na base de uma montanha quando ela e as mulheres de seu grupo voltavam. É algo impressionante de ver.

É verdade que sou marido de Lorrie e a amo, então o que digo pode soar um exagero. Mas as mulheres que subiram uma montanha com ela sabem exatamente do que estou falando.

Helen Ott, uma amiga de Lorrie que a acompanhou em várias trilhas de exercício, diz que “Lorrie é como uma luz brilhante”. Helen fala de como se diverte nessas trilhas, pois Lorrie é ótima contadora de histórias e dá muito apoio às outras mulheres: “Ela faz com que as pessoas confiem em suas habilidades e se sintam bem consigo mesmas.”

A dedicação de Lorrie aos exercícios — e a ideia de que são melhores quando praticados com outras pessoas, em grandes espaços abertos —, na verdade, foi uma jornada que começou de forma muito inquietante. Ela fala abertamente às mulheres sobre como era “a típica garota gorducha” durante a maior parte da infância. Ela se esforçou para compreender o impacto que o alcoolismo do pai teve em seus hábitos alimentares e na visão de si mesma enquanto crescia. Lorrie não teve uma infância indolor, mas não usa isso como desculpa.

Ela também sofreu com excesso de peso quando adulta, o que foi agravado pelos medicamentos para fertilidade que tomou. Os remédios a fizeram engordar dezesseis quilos e se sentir profundamente ferida. Incapaz de conceber, ela achava que seu corpo a traía. Mesmo após termos adotado Kate e Kelly, e embora considerássemos nossa família completa e perfeita, ela continuou magoada.

“Me apaixonei perdidamente pelas meninas no momento em que as trouxemos para casa nos braços”, explicava Lorrie às clientes. “Parecia que Sully e eu tínhamos ganhado na loteria dos bebês. Mas aquela sensação de traição não desapareceu num passe de mágica. Quando a provação da infertilidade terminou, eu tinha duas filhas incrivelmente lindas e as amava com cada fibra do meu ser, porém ainda sentia raiva do meu corpo.”

Uma década atrás, pouco antes de completar quarenta anos, Lorrie decidiu que tentaria superar a raiva e fazer as pazes com o corpo. Primeiro, entrou para uma academia. Mas caminhar em uma esteira e não chegar a lugar algum parecia insatisfatório. E ainda tinha o que chamava de “conversas negativas” com as partes do corpo. Ela me contou que se sentia “desconfortável” na academia. “Quanto mais eu foco na minha bunda, mais gorda ela parece ficar”, dizia. Como muitas pessoas, ela estava tentando perder peso surrando o corpo até subjugar-lo.

A conexão mente-corpo é poderosa, claro, e o fato de Lorrie não gostar do corpo que a levava pela vida era uma grande questão. Então ela fez uma aula na academia local com uma mulher chamada Denise Hatch, que mudou o foco de tudo: “Seja grata pelo que o seu corpo pode fazer, em vez de se concentrar no que ele não pode. Você não pode ter filhos. É duro para você, eu sei. Mas seus braços e pernas funcionam. Você é saudável. Tem duas filhas que precisam vê-la tendo um comportamento saudável. Portanto toda essa conversa e esses pensamentos sobre imagem corporal negativa devem parar imediatamente.”

Lorrie descobriu que era vital encontrar uma forma de se exercitar de que gostasse. “Se você não é corredora, então caminhe, dance ou faça trilha”, ela hoje diz às mulheres. “Simplesmente tenha coragem. Descubra qual é a sua e ponha em prática. Como em tudo na vida, se você gosta de fazer algo, fará com mais frequência.”

No caso de Lorrie, fazer trilha a libertou. Caminhar ao ar livre e ver um falcão de cauda vermelha planando, olhar para as colinas da Califórnia, que parecem acarpetadas, ou sentir a suavidade do vento de verão... Ela se deu conta de que estava tendo experiências espirituais que nunca teria em uma esteira. E seu entusiasmo era contagiante. Ela queria fazer trilhas todos os dias, e levar a mim e as meninas junto.

— Acho que estou apaixonada pelo exercício — disse-me certo dia.

Lorrie acabaria se tornando especialista em *fitness* da afiliada de São Francisco da rede ABC, apresentando quadros fixos sobre como as mulheres podem usar os espaços abertos em sua busca por melhorar a saúde. E leva

grupos de mulheres em trilhas regulares, escutando as histórias de vida delas e compartilhando as suas enquanto caminham.

“O corpo que por tanto tempo me traiu reagiu bem aos espaços abertos”, explica a elas. “O exercício me deu a confiança que me faltava. Fez de mim uma mãe, uma esposa e uma amiga melhor. E queimei aqueles dezesseis quilos extras.”

Lorrie é franca. “Como mulheres, temos de estar confortáveis em nossos corpos. Isso é fundamental. Uma mulher que não se sente confortável vai apagar as luzes à noite e dizer ao marido: ‘Por favor, não me toque.’ Quando uma mulher está feliz com o próprio corpo, fica mais disposta a deixar que o parceiro se aproxime.”

Há anos Lorrie me incluiu como personagem em seu repertório de histórias inspiradoras. Não tenho certeza se quero saber tudo o que é discutido sobre nossas vidas pessoais no alto daquelas montanhas. Mas fico feliz com a mensagem básica de Lorrie: “Fazer trilhas revigorou meu casamento.”

★ ★ ★

Foi ideia de Lorrie. Ela queria que fizéssemos juntos a trilha até o topo do monte Whitney, na Califórnia, que fica na cordilheira Sierra Nevada, a sudeste de onde moramos, no norte da Califórnia. Com 4.400 metros, ele é o pico mais alto dos Estados Unidos continentais.

Foi bem no começo da descoberta das trilhas por Lorrie, e ela organizou a ida de oito casais. Conseguiu com o Serviço Florestal dos Estados Unidos a autorização necessária para fazer trilhas, mas, um após o outro, por problemas de agenda ou por não terem treinado o suficiente, todos os outros casais desistiram. A trilha de dezesseis pessoas se tornou a de duas — Lorrie e eu —, mas decidimos que a faríamos mesmo assim.

Treinamos com dedicação para a aventura. Sempre que eu voltava para casa de uma viagem, calçávamos os tênis e corríamos até um shopping center a um quilômetro e meio de nossa casa, onde há uma série de escadas

subindo uma colina até um estacionamento. Subíamos e descíamos as escadas correndo quinze ou vinte vezes e depois corríamos para casa.

Continuamos a ir à academia para fazer musculação e fazíamos trilhas locais, carregando pesos nas mochilas. Também subíamos de bicicleta o monte Diablo, a nordeste de Danville.

Lorrie acredita que para atingir suas metas na vida é importante colocá-las no papel. Mas isso não é o suficiente. É necessário realizar todo dia o que ela e outras pessoas chamam de “ação legítima” para atingi-las. Isso significa que você tem que bater em uma porta, dar um telefonema ou fazer algo concreto para chegar mais perto de sua meta. Ao treinar para subir a montanha mais alta dos Estados Unidos continentais, é preciso sair todos os dias e se preparar. Lorrie se assegurou de que fizéssemos isso. No meio de nosso treinamento eu caí de bicicleta em uma trilha de cascalho no monte Diablo e quebrei a pelve. Fiquei de molho por seis semanas, e isso tornou um desafio ainda maior voltar a me preparar para o monte Whitney.

Lorrie sentiu que, assim como a nossa jornada pela adoção, treinar para a trilha seria bom para nós como casal. Precisávamos do apoio emocional um do outro. Quando um de nós se cansava, o outro encorajava. E esses momentos de incentivo seriam um bom treinamento para o apoio que teríamos de dar um ao outro na trilha para valer.

Nossa subida do monte Whitney foi marcada para 2 de setembro de 1999. Arranjamos uma babá para as meninas e, em vez de dirigir sete horas de casa até a montanha, decidimos alugar um Cessna Turbo 182RG (um monomotor de quatro lugares) e voar para lá. Foi bem romântico, só nós dois indo nos colocar à prova na natureza.

Planejamos completar a trilha em apenas um dia, mas isso significava que tínhamos de começar muito cedo. Ficamos em um hotel de beira de estrada perto da montanha, acordamos às três da manhã e estávamos na trilha às 4h15, com lanternas de cabeça e mochilas, prontos para começar. A trilha começa aos 2.500 metros, e se conseguíssemos chegar ao topo e voltar seria uma viagem de cerca de 34 quilômetros.

Levávamos na mochila roupa de chuva, gorros, luvas, pilhas extras, fósforos, barrinhas energéticas, água, sanduíches de manteiga de amendoim e

outros itens indispensáveis. Eu também levava um saco plástico grande com as cinzas de minha mãe. Ela havia morrido em janeiro, e achei que a colina seria um local adequado para espalhar suas cinzas.

Meu pai falecera quatro anos antes, e, depois de levar uma vida bem tradicional com ele, minha mãe se tornou independente em seus últimos anos. Meu pai era mais caseiro, e minha mãe lealmente permanecera em casa com ele. Mas, assim que ele partiu, ela fez muitas viagens com amigos. Era como se estivesse compensando o tempo perdido. Ela se entregou o máximo que pôde à vida, e foi maravilhoso ver isso. Lorrie e eu achamos que seria adequado levar suas cinzas ao pico mais alto para que a libertássemos ao vento e ela continuasse a viajar.

Começamos a trilha bem antes de o sol nascer, mas a lua era crescente e estava alta no céu. Ela refletia tanta luz que nossas lanternas de cabeça oscilantes eram praticamente desnecessárias.

A escuridão de antes do amanhecer era magnífica. Astrônomos diriam que “a visão era boa”. O ar era estável, por isso as estrelas estavam brilhantes e claras, sem piscar muito. Era como se pudéssemos esticar a mão e tocá-las.

No começo, caminhamos à sombra de árvores altas, vestindo apenas jaquetas leves. Guardamos as jaquetas na mochila assim que o sol se levantou e aqueceu a montanha.

O alvorecer foi espetacular. Caminhávamos pela encosta leste da montanha, virados para oeste, e um pico atrás de nós estava perfeitamente alinhado com o sol, formando uma sombra triangular na imensidão do Whitney à nossa frente. À medida que o sol subia, o triângulo negro descia pela encosta da montanha. Uma visão impressionante.

Também ficamos fascinados com como a montanha se modificava conforme subíamos. A cada mudança de altitude, passávamos por diferentes zonas com terreno e plantas variados. Encontramos áreas pantanosas e alguns lagos e córregos, porém à medida que subíamos a vegetação se tornava mais esparsa. Trechos da trilha eram irregulares e pedregosos, e em dado momento tivemos de passar por grandes penedos. Então a altitude começou a nos afetar. Sabíamos que isso aconteceria — tínhamos lido os livros —,

mas não facilitaria muito as coisas. Lorrie tinha uma forte dor de cabeça, e nós dois ficamos lentos e muito cansados.

Continuamos incentivando um ao outro com um velho mantra dos maratonistas: “Não são 42 quilômetros. É um quilômetro 42 vezes.”

Nós tínhamos outro mantra: “Qualquer um pode subir o monte Whitney. Você simplesmente aponta os pés para cima e coloca um pé na frente do outro.” Ficamos repetindo isso.

Perdemos o apetite, o que também é comum. Sabíamos que tínhamos de nos forçar a comer, porque precisávamos da energia. Os guias diziam para levarmos nossas comidas preferidas, até junk food, porque estaríamos mais dispostos a comer algo de que gostávamos. Foi impressionante ver o que acontecia toda vez que tirávamos da mochila algo para comer. Gaios-azuis tentavam pousar em nossos ombros ou mochilas para roubar a comida. Marmotas saíam de entre as pedras, como que do nada, e também tentavam pegar sua parte. Todos obviamente estavam acostumados a humanos e sabiam que, onde havia pessoas, havia comida.

A quatro mil metros, a trilha estreita passava pelo topo da montanha, e havia um despenhadeiro. Àquela altura já estávamos bem acima da linha das árvores, e a paisagem parecia desolada como a superfície da lua. Lorrie ficou chorosa, em parte pela exaustão, mas também, como admitia, por medo. Era muito assustador olhar para baixo. Ela ficou pensando em se realmente precisávamos chegar ao cume para liberar as cinzas de minha mãe.

— Por que simplesmente não deixamos sua mãe aqui? — perguntou. — Ela iria entender. Sei que iria.

Eu quis continuar.

— Podemos fazer isso — respondi.

Ela deu um sorriso débil, e avançamos.

À 13h15, já víamos o cume — talvez mais uma hora até chegarmos. Mas horas antes, quando começamos a caminhada, havíamos definido que o retorno seria uma da tarde. Sabíamos que precisávamos de energia e luz do sol suficientes para a descida e não queríamos correr riscos que prejudicassem nossa capacidade de retornar em segurança. Parte de nós queria continuar avançando. Mas nos rendemos ao bom senso. Resistimos à

tentação e tomamos uma decisão inteligente. Havíamos chegado bastante longe.

Eu estava compreensivelmente emotivo quando enfiei a mão na mochila e tirei as cinzas da minha mãe. Abri o saco, e foi um momento forte quando espalhei suas cinzas e as vi flutuar facilmente ao vento. Era um dia azul-claro, nenhuma nuvem no céu, e as cinzas pairaram na brisa e seguiram.

“Espero que ela goste da viagem”, falou Lorrie, e não consegui dizer muito em resposta. Apenas observei.

Assim que a singela cerimônia terminou, Lorrie e eu nos permitimos apreciar a vista majestosa.

“Nossas preocupações parecem bastante pequenas em comparação com tudo isso, não é?”, falou Lorrie. “Dá uma nova perspectiva à vida.”

Descansamos um pouco, desfrutando de tudo aquilo. Mas não podíamos ficar muito tempo ali. Nossa caminhada estava apenas na metade àquela altura.

Descer a montanha foi quase tão difícil quanto subir, porque estávamos emocional e fisicamente esgotados. No final de uma trilha assim, todas as partes do seu corpo capazes de irritar outra parte do seu corpo tinham feito isso.

Quando chegamos à base da trilha às 20h15, mais uma vez no escuro, nos sentimos absolutamente realizados, apesar da exaustão. Estávamos muito orgulhosos de nós mesmos. Lorrie, que passara anos acreditando que seu corpo a deixara na mão, reconheceu que, de muitas formas, ele dera conta do recado.

No dia seguinte, voando de volta para casa no avião alugado, circulei a montanha algumas vezes, e olhamos para ela com assombro. Ambos brincamos que fora bom não termos sobrevoado na ida, pois do alto parecia formidável e íngreme demais.

“Uau”, disse Lorrie. “Dá para acreditar que fizemos isso?”

No avião, passando sobre a montanha e seguindo rumo noroeste para casa, Lorrie, inspirada, sacou uma caneta e escreveu uma “carta de gratidão”.

Escreveu sobre como a montanha a ajudara a ter clareza sobre sua vida: “Eu me dei conta de como nossas ‘coisas’ diárias são pequenas. A montanha estava aqui muito antes de nós e estará aqui muito depois de termos partido. O tecido das cadeiras da minha sala de estar realmente pareceu insignificante comparado a isso. Mas o que pareceu supremamente importante durante a trilha foram as risadinhas e gargalhadas de Katie e Kelly, mesmo quando queremos silêncio, e o amor de nossa família — os vivos e aqueles que já nos deixaram.”

Lorrie está no caminho de ter levado “uma vida bem vivida”. Ela avança com paixão e determinação e, ao fazer isso, lembra aos outros o que é possível. Sou grato por ter seguido por essa trilha por grande parte dela.

★ ★ ★

Lorrie está sempre em busca de inspiração, e há dois anos ela ouviu Maria Shriver falar na conferência anual do governador da Califórnia e da primeira-dama sobre o papel das mulheres na sociedade. Em certo momento Maria recitou um poema dos índios hopi que tocou Lorrie profundamente. Parte dele diz:

*Há um rio que agora flui muito rápido,  
É tão grandioso e rápido que há aqueles que terão medo,  
Eles tentarão se aferrar à margem.  
Eles sentirão que estão dilacerados e sofrerão muito.  
Saiba que o rio tem seu destino.  
Os anciãos dizem que temos de largar a margem, nos lançar no meio do rio,  
Manter os olhos abertos, e a cabeça acima da água.*

Lorrie disse que este poema a levou às lágrimas. Ela reconhece que todos nós temos de encontrar a coragem para se soltar da margem. Isso significa largar o apoio de nossas queixas e nossos ressentimentos de toda uma vida, nossa infelicidade por nossa criação ou nossos corpos, ou seja lá o que for. Significa não mais concentrar energia negativa em coisas fora do nosso controle. Significa olhar além da segurança do conhecido.

Lorrie adora a imagem de largar a margem, encontrar o meio do rio e deixar que ele nos leve. É um lembrete de que nossas vidas são uma combinação daquilo que podemos controlar, do que não podemos e dos resultados das escolhas que fazemos.

A analogia do rio funciona em nosso casamento e nos ajuda a lidar com questões como nossas dificuldades financeiras. “Desde que mantenhamos nossas cabeças acima da água, podemos dar conta”, diz Lorrie. É um belo modo de ver a vida.

Lorrie e eu nem sempre temos sucesso em manter o otimismo, mas temos tentado ao máximo levar nossas vidas no meio do rio. Ou estamos no alto de nossa colina preferida, olhando para o mundo abaixo, lembrando a nós mesmos de que tudo é possível.

## *Administrando a situação*

Al Haynes.

Os pilotos mencionam seu nome com reverência.

Em 19 de julho de 1989 ele era o comandante do voo 232 da United Airlines, um DC-10 viajando de Denver para Chicago. Havia 296 passageiros e tripulantes a bordo.

Quando eu era facilitador do curso de gerenciamento de recursos de equipe, o CRM, a história daquele voo funcionava como uma das ferramentas de ensino mais úteis. E, pessoalmente, o voo 232 me ensinou muito sobre voar — e sobre a vida.

Depois que decolou de Denver, o voo 232 seguiu tranquilamente por cerca de 85 minutos. Então, pouco depois de entrar no espaço aéreo de Iowa, com o avião a 37 mil pés de altitude e o copiloto, William Records, no comando, ouviu-se uma explosão nos fundos da aeronave. A causa logo ficou evidente: o motor central havia falhado. O comandante Haynes, que estava chegando a trinta mil horas de experiência de voo, pediu a Dudley Dvorak, engenheiro de voo, que fizesse a checagem de falhas do motor. Enquanto isso, a tripulação da cabine se dava conta de que todos os três sistemas hidráulicos estavam perdendo pressão. A hidráulica é necessária para controlar aquele tipo de avião. O copiloto estava com dificuldades para controlar a aeronave.

O comandante Haynes assumiu os controles e descobriu que conseguia virar o avião para a direita, mas não para a esquerda. Depois que o engenheiro de voo anunciou aos passageiros que um motor falhara, um

instrutor da United de folga, chamado Dennis Fitch, sentado na cabine principal, se adiantou e ofereceu ajuda. O comandante Haynes deu as boas-vindas a ele na cabine do piloto.

Esse tipo de emergência era tão raro que não havia treinamento para isso, nenhum *checklist*. Mais tarde chegariam à conclusão de que a chance de uma falha simultânea de três sistemas hidráulicos era em torno de um bilhão para uma. Mas Haynes fez o que era possível com o que tinha e confiou em suas décadas de experiência para improvisar e liderar. Ele e os outros se deram conta de que a única forma de controlar a aeronave era manipular os aceleradores. Os quatro homens na cabine voaram assim por mais de quarenta minutos, tentando conceber como poderiam pousar inteira a aeronave danificada. Basicamente eles tiveram quarenta minutos para aprender um novo modo de pilotar uma aeronave.

Por tradição, o setor aeronáutico tem uma hierarquia rígida nas cabines do piloto, e copiloto e engenheiro de voo relutam em dar muitas sugestões a um comandante. O fato de Haynes ter solicitado e recebido bem ideias naquele dia ajudou a tripulação a encontrar formas de solucionar aquele problema imprevisto e ter mais chance de chegar à pista de pouso.

A princípio os controladores de tráfego aéreo iam enviar a aeronave avariada para o Aeroporto Internacional de Des Moines. Mas o avião estava virando para oeste por conta própria, então foi tomada a decisão de mandá-lo para o Aeroporto de Sioux City. “Não vou enganá-los”, o comandante Haynes disse aos passageiros. “Vai ser um pouso muito difícil.”

O gravador de voz da cabine registrou tanto o profissionalismo na cooperação quanto a comovente camaradagem que ajudou a reduzir a tensão.

Em certo momento Dennis Fitch disse:

— Vou lhes dizer uma coisa, vamos tomar uma cerveja quando tudo isto terminar.

O comandante Haynes retrucou:

— Bem, eu não bebo, mas sem dúvida vou tomar uma.

Eles se aproximaram do aeroporto a uma velocidade de 215 nós, descendo a 1.600 pés por segundo, enquanto tentavam desacelerar erguendo

o nariz do avião. Os pilotos tiveram um desempenho impressionante, tocando o asfalto perto do começo da pista. Parecia que iriam conseguir.

E então a asa direita bateu na pista. Testemunhas disseram que a aeronave rodopiava enquanto se partia e pegava fogo. Houve 111 mortes — algumas pelo impacto, outras por inalação de fumaça —, mas 185 pessoas sobreviveram naquele dia por causa do trabalho magistral do comandante Haynes e sua tripulação. (Embora tenha havido ferimentos graves, todos na cabine do piloto sobreviveram.) Uma investigação posterior determinou que uma fadiga do material causou uma fratura no disco da turbina do motor central.

Em treinamento do CRM, o voo 232 é considerado um dos melhores exemplos de um comandante liderando um esforço conjunto, sendo ao mesmo tempo o responsável final pelas decisões e pelo resultado. Haynes aplicou todos os recursos à sua disposição em um avião que corria um grande risco. Considerando o que sua tripulação enfrentava, poderia muito bem ter sido uma queda sem sobreviventes. O trabalho deles na cabine será estudado por gerações.

Tive a honra de ter sido procurado pelo comandante Haynes depois de minha experiência no voo 1549. Ele passou grande parte da vida depois do acidente de Sioux City viajando pelo mundo para falar sobre isso. Fez mais de 1.500 palestras, doando o dinheiro que recebia ou apresentando-se de graça. Ele fala sobre o que o resto de nós poderia aprender com suas experiências naquele dia, se concentrando na importância de comunicação, preparação, execução, cooperação e, a palavra que ele usa, “sorte”. Também fala da tristeza que nunca deixará de sentir por aqueles no avião que não se salvaram.

Ele me contou que esses discursos, que dedica àqueles que morreram em seu voo, tiveram um efeito terapêutico. Falar sobre questões de segurança o ajudou a lidar com a culpa do sobrevivente. “Meu trabalho era levar pessoas do ponto A ao ponto B em segurança”, disse. “Durante algum tempo eu senti que não tinha feito o meu trabalho.”

O comandante Haynes tinha 58 anos no dia do acidente em Sioux City. Ele me contou que, além do que sua tripulação fez, houve outros fatores

favoráveis que salvaram vidas. Era um dia claro, sem muito vento. A Guarda Nacional Aérea de Iowa por acaso estava lá de prontidão e correu para ajudar. Equipes de resgate haviam recebido pouco antes treinamento para lidar com a queda de um grande jato. E, no momento em que seu avião caiu, os dois hospitais da cidade estavam no meio da troca de turno, o que significava que havia o dobro de pessoal médico disponível para tratar os muitos sobreviventes feridos, incluindo o comandante Haynes. Ele foi levado ao hospital com um ferimento na cabeça que exigiu 92 pontos. Teve uma concussão, e sua orelha esquerda quase foi arrancada.

Muitas pessoas envolvidas naquele dia se apresentaram energicamente para fazer o que precisava ser feito. Sempre tenho em mente uma observação feita pelo chefe dos bombeiros do aeroporto de Sioux City: “Ou você administra a situação ou a situação irá administrar você.”

Nos anos seguintes à queda, o comandante Haynes perdeu o filho mais velho em um acidente de motocicleta. A esposa morreu de uma infecção rara. Depois a filha precisou de um transplante de medula óssea. Mas, apesar de tudo, ele tirou forças de saber que seus esforços no voo 232 não haviam sido esquecidos. Quando o seguro-saúde não cobriu integralmente o tratamento da filha, centenas de pessoas, incluindo sobreviventes do acidente de Sioux City, doaram mais de 500 mil dólares. A filha recebeu doações até mesmo de famílias que tinham perdido entes queridos no voo 232.

O comandante Haynes me contou que sempre vê o lado bom das pessoas, e elas o ajudaram a ficar em paz com o que havia sido capaz de fazer naquele dia em 1989 — e o que não havia. Compreensivelmente, ele pensou várias vezes no que teria acontecido caso sua equipe tivesse conseguido manter as asas niveladas e pousado corretamente. Mas, mesmo que tivessem conseguido fazer isso, o avião poderia ter batido na pista e explodido.

Quando conversamos, algumas semanas depois do voo 1549, o comandante Haynes me disse para estar preparado para alguns pensamentos aflitivos. “Estou certo de que você vai sentir que havia algo mais que poderia ter feito. Todo mundo duvida de si mesmo. Nós também, por algum tempo. Depois chegamos à conclusão de que não havia mais nada que

podéssemos ter feito.” Ele lera muito sobre o meu voo e me contou que concordava com as decisões que Jeff e eu tomamos na cabine. Isso significou muito para mim.

Também me disse que depois do voo 1549 alguns dos seus passageiros entraram em contato com ele apenas para conversar sobre como ele estava e solidarizar-se. Acidentes aéreos sempre fazem lembrar antigos acidentes aéreos. “Isso trouxe lembranças para todos nós”, disse-me o comandante Haynes.

Ele contou que sentiu afinidade comigo, considerando os traumas associados aos nossos voos e o modo como fomos testados. Conversamos sobre como éramos então membros de um grupo seletivo. E depois me deu um conselho: “Espere até estar pronto e então volte ao trabalho. Você é um piloto. Deve continuar voando.”

★ ★ ★

No treinamento de CRM também ensinamos os detalhes do voo 811 da United Airlines de Honolulu para Auckland, Nova Zelândia, em 24 de fevereiro de 1989. Era um Boeing 747-122 com 337 passageiros e dezoito tripulantes.

Por volta de 2h08, dezesseis minutos após decolar de Honolulu, a porta de carga dianteira foi arrancada. O piso da cabine de passageiros acima da porta cedeu por causa da mudança de pressão, e cinco fileiras de poltronas com nove passageiros foram sugadas do jato e caíram no Pacífico abaixo. Um buraco enorme se abriu na cabine, e dois dos motores pegaram fogo, danificados gravemente pelos escombros ejetados do avião durante o acidente.

Os pilotos, que estavam ascendendo para pouco mais de 22 mil pés, decidiram fazer uma curva de 180 graus. Sua esperança era retornar a Honolulu, 115 quilômetros atrás. Seria uma viagem aterrorizante para os passageiros, com entulhos e bagagens dos compartimentos superiores danificados rodopiando pela cabine. Alguns disseram que parecia um tornado.

O comandante Dave Cronin, o copiloto Al Slader e o engenheiro de voo Randal Thomas sabiam que aquela emergência envolvia muito mais do que apenas uma perda de pressurização da cabine. Também envolvia falhas de motor. Com metade dos motores inoperantes, eles tinham dificuldade em manter a altitude que seria necessária para retornar a Honolulu.

Slader usou o dispositivo de controle de combustível para desligar os dois motores, mas optou por não acionar os extintores de incêndio do motor, projetados para evitar novos incêndios. Ele era formalmente obrigado a puxar essas alavancas quando os motores eram gravemente avariados, mas se deu conta de que se fizesse isso duas bombas hidráulicas seriam perdidas, o que afetaria a capacidade da tripulação de manter o controle da aeronave. Então não as acionou.

Os pilotos livraram-se de combustível para deixar o avião mais leve. Os comissários de bordo orientaram os passageiros a vestir coletes salva-vidas e em seguida disseram: “Preparem-se!” Depois do pouso, carros de bombeiros apagaram as chamas. Embora nove pessoas tivessem morrido em decorrência da explosão da porta de carga, 346 pessoas sobreviveram ao voo.

Uma investigação concluiu que a causa foi um interruptor ou fio defeituoso no sistema de controle da porta de carga e problemas no projeto da porta de carga.

A tripulação agiu de maneira heroica por saber, em função de seu profundo conhecimento dos sistemas do avião, que teria de improvisar e modificar procedimentos a fim de lidar com aquela emergência inesperada. Eles agiram com bravura, levando o avião ao solo em segurança.

Estudando aquele acidente, registrei o fato de que poderia um dia ter de confiar em meu conhecimento dos sistemas, não apenas em um *checklist*. Nem todas as situações podem ser previstas ou antecipadas. Não há um *checklist* para tudo.

★ ★ ★

Ao longo dos anos deparei com diversas pessoas que acham que as aeronaves modernas, com toda sua tecnologia e automação, quase podem voar sozinhas.

Isso simplesmente não é verdade. Em alguns casos a automação pode reduzir a carga de trabalho. Mas, em outras situações, usar a automação quando não é apropriado pode aumentar a carga de trabalho. O piloto tem de saber como usar um grau adequado de automação.

Sou um admirador de longa data de Earl Wiener, doutor e ex-piloto da Força Aérea que se aposentou do departamento de ciências administrativas da Universidade de Miami. É famoso por seu trabalho de nos ajudar a entender a segurança da aviação.

Certa vez ele me contou sobre uma participação em um fórum no qual o tema de outro palestrante era “o papel do piloto na cabine automatizada”. Quando chegou a vez do Dr. Wiener falar, ele observou, seca mas corretamente, que a sessão deveria ter sido chamada de “o papel da automação na cabine pilotada”.

Quer esteja pilotando manualmente ou usando tecnologia para ajudar, no final das contas você está pilotando a aeronave com sua mente ao desenvolver e sustentar um modelo mental preciso e em tempo real de sua realidade — a aeronave, o ambiente e a situação. A questão é: quantos níveis de tecnologia diferentes você quer colocar entre seu cérebro e as superfícies de controle? O avião nunca irá a algum lugar por conta própria sem você. Ele sempre irá para onde você mandar. Um computador só pode fazer o que é orientado a fazer. A escolha é: eu digo a ele para fazer algo empurrando o manche com a minha mão ou digo para fazer algo usando alguma intervenção tecnológica?

O Airbus A320, a aeronave que eu estava pilotando no voo 1549, tem um sistema *fly-by-wire*, o que em essência significa que os controles de voo são movidos por meio do envio de impulsos elétricos, em vez de haver uma ligação mecânica direta entre o manche na cabine e as superfícies de controle em asas e cauda. O sistema *fly-by-wire* o impede de exceder valores predeterminados, como o grau de inclinação (quão baixo ou alto o nariz do

avião pode estar em relação ao horizonte), o ângulo de inclinação lateral (quão fechada pode ser uma curva) e quão rápido ou devagar você pode ir.

O Dr. Wiener teme, e concordo com ele, que o paradoxo da automação seja o fato de ela com frequência reduzir a carga de trabalho do piloto quando ela já é baixa. E às vezes aumentar a carga de trabalho na cabine quando ela já é alta.

Tome, por exemplo, uma mudança de última hora na pista de pouso. Nos velhos tempos você podia facilmente sintonizar o equipamento de radionavegação na frequência para a aproximação da pista diferente. Agora pode ser necessário apertar dez ou doze vezes botões no computador para providenciar uma mudança de pista de pouso.

Para aqueles que acreditam que a tecnologia é a resposta para tudo, o Dr. Wiener oferece dados que provam que esse não é o caso. Ele diz que aeronaves automatizadas com as tecnologias mais sofisticadas não eliminam erros. Elas mudam a natureza dos erros cometidos. Por exemplo: a automação permite que os pilotos cometam enormes erros de navegação com grande precisão. Consideremos o voo 965 da American Airlines, um Boeing 757 voando de Miami para Cáli, Colômbia, em 20 de dezembro de 1995. Como dois pontos de referência (pontos definidos ao longo do trajeto de um voo) diferentes receberam o mesmo nome e o computador de gerenciamento de voo exibiu o mais próximo como a segunda escolha entre os dois, os pilotos equivocadamente escolheram o mais distante, colocando o avião em rota de colisão com uma montanha. Apenas quatro das 163 pessoas a bordo sobreviveram.

O Dr. Wiener não é contra a tecnologia, nem eu. Mas tecnologia não substitui experiência, habilidade e capacidade de julgamento.

★ ★ ★

Uma coisa que sempre ajudou a tornar o setor aéreo forte e seguro é o conceito que os pilotos chamam de “autoridade do comandante”. Isso significa que temos um grau de autonomia — a capacidade de fazer um julgamento profissional e independente dentro de parâmetros profissionais.

O problema hoje é que os pilotos são vistos de forma diferente. Com o passar dos anos, nós perdemos uma boa parcela do respeito de nossa administração, nossos colegas e do público em geral. Toda a ideia de ser piloto perdeu força, e temo que a segurança fique comprometida em decorrência disso. As pessoas costumavam dizer que pilotos de companhias aéreas estavam um degrau abaixo dos astronautas. Hoje a piada é: estamos um degrau abaixo de motoristas de ônibus, mas os motoristas de ônibus têm aposentadorias melhores.

Os administradores de companhias aéreas parecem duvidar de nós com mais frequência agora. Há mais objeções. Há trinta anos seria inédito um mecânico ou operador de rampa discordar virulentamente de um comandante. Hoje isso acontece.

Sei que alguns comandantes não representam o melhor de nós. Pode haver circunstâncias e momentos em que é adequado questionar um comandante. Mas algumas vezes somos questionados porque outros nas empresas aéreas querem que a operação seja mais suave, mais oportuna ou menos custosa.

Uma cena no filme de 2002 *Prenda-me se for capaz* me fez pensar. Ambientado nos anos 1960 e baseado em uma história real, o filme traz Leonardo DiCaprio como um vigarista que em dado momento se faz passar por piloto da Pan Am. Na cena em questão, o personagem de DiCaprio está observando um belo comandante de uniforme completo entrando em um hotel acompanhado de várias aeromoças da Pan Am jovens e bonitas. O gerente da recepção sai de trás do balcão para cumprimentá-los, dando ao comandante e sua tripulação as boas-vindas de volta ao hotel. É um breve momento no filme, mas simboliza perfeitamente o grande respeito tido então por tripulações de companhias aéreas. Meus olhos quase se encheram de lágrimas ao ver aquela lembrança de como era a Época de Ouro da Aviação — e do quanto as tripulações de voos perderam desde então.

Há alguns anos li na revista *Flying* um artigo escrito por um comandante de companhia aérea que estava quase se aposentando. Ele lembrava seus primeiros dias como piloto e comparava aquela época com a de hoje, quando todos os funcionários de companhias aéreas, incluindo os pilotos, são

avaliados com base em sua capacidade de seguir regras. “Éramos contratados por nossa capacidade de julgamento”, escreveu. “Hoje somos avaliados por nossa obediência.”

Em muitos aspectos, é bom que todas as companhias aéreas sejam mais padronizadas hoje. Há procedimentos adequados e somos obrigados a segui-los. Hoje em dia quase não há pilotos imprudentes nos céus ignorando itens em seus *checklists*. Ao mesmo tempo, contudo, temo que apenas a obediência não seja suficiente. Capacidade de julgamento — como a decisão de Al Slader — é fundamental.

É assim que os melhores pilotos pensam: O dever e a obrigação mais importantes de um comandante são sempre para com a segurança. Como costumamos dizer: “Temos o poder do freio de estacionamento.” O avião não vai se mover até sentirmos que podemos operar a aeronave com segurança.

Com a autoridade vem grande responsabilidade. Um comandante precisa de capacidade de liderança para pegar os indivíduos em sua tripulação e fazer com que se sintam uma equipe e atuem de acordo. É um pesado fardo profissional para o comandante saber que pode ser obrigado a vasculhar as profundezas de sua experiência, se valer de todo o seu conhecimento e de sua capacidade de pensar rápido, avaliando tudo o que sabe, ao mesmo tempo levando em conta o que não tem como saber.

Há muito tenho grande respeito por pilotos como Al Haynes, Al Slader e muitos outros. E acredito que meu conhecimento e minha compreensão de seus atos me foram de grande ajuda no voo 1549 ao tomar decisões naqueles momentos tensos acima de Nova York.

## *A vista do alto*

Não há dois aeroportos exatamente iguais. Nesse sentido eles são quase como digitais. Cada um tem geometria, traçado de pistas e disposição de áreas de taxiamento e terminais diferentes. Cada um se distingue na direção e na distância do centro da cidade e na proximidade com outros pontos importantes.

Nunca contei em quantas pistas diferentes pousei. Não posso dizer o número exato de cidades que vi do céu. Mas tento prestar atenção aos detalhes específicos de um lugar e criar uma imagem mental da vista. Poderia ser útil para quando retornasse ao local, mesmo anos depois.

Quando pilotos voam em rotas regulares para determinada cidade, nós ficamos muito acostumados com a aparência que os pontos importantes do local têm de cima. De uma altitude de até 25 mil ou trinta mil pés conseguimos identificar os prédios mais altos, os estádios locais, as massas de água mais próximas, as principais rodovias. Sabemos as configurações das pistas de pouso, as condições do clima em cada estação e, uma vez em terra, o melhor lugar para conseguir um almoço razoavelmente saudável no terminal.

Em função do sistema de *hub* da US Airways, fiz muitos voos para Charlotte, Pittsburgh e Filadélfia, de modo que decolagens e pousos nessas cidades são para um piloto o equivalente a tirar o carro da garagem e circular pelo bairro.

Em muitos voos eu me pego tendo os mesmos pensamentos: como a Terra é bonita — tanto a beleza natural quanto a produzida pelo homem —

e nossa sorte de tê-la como lar.

Há muitas regiões dos Estados Unidos para as quais adoro voar ou sobrevoar. Ao se aproximar de St. Louis em um dia claro você consegue ver o Gateway Arch, de 190 metros de altura, a dezesseis quilômetros de distância e a trinta mil pés. Se o sol estiver no ângulo certo você verá um raio de sol refletindo na beirada do arco.

Chegando a Las Vegas, no ar claro do deserto, é possível ver a Strip de uma boa distância, mesmo à luz do dia. À noite, a cidade é uma linha das luzes mais brilhantes do continente, um charmariz a 130 quilômetros de distância.

Seattle é um lugar glorioso de pousar. Quando eu era piloto da PSA, às vezes ia de Los Angeles a Seattle, de forma que conheço de cor os vulcões da Cordilheira das Cascatas rumo Norte — monte McLoughlin, monte Bachelor, Three Sisters, monte Washington, monte Jefferson, monte Hood, monte Adams, monte Rainier. As montanhas se erguem uma após a outra.

Sobrevoei muitos lugares nos Estados Unidos — Montana, Idaho, Dakotas — nos quais você viaja grandes distâncias sem encontrar evidências de ocupação humana. É um tipo solitário de beleza, mas causa impacto. Também gosto de voar pela Costa Leste, onde a densidade populacional é impressionante. Há uma sequência ininterrupta de luzes entre Washington DC e Boston. Do céu, quase se transforma em uma megalópole só.

Voando para Ft. Lauderdale, gosto de sobrevoar o Cabo Canaveral e ver sua pista de pouso de quase cinco quilômetros. Que emoção seria pousar ali. As viagens à Flórida também me lembravam da facilidade com que a natureza pode destroçar centenas de quilômetros de desenvolvimento humano. Durante anos depois de uma sequência de furacões em 2004 e 2005, milhares de casas no sul da Flórida tinham lonas azuis cobrindo os telhados. Era impressionante voar acima daquele tapete de quadrados azuis, ver o poder destrutivo de vento e chuva.

No começo dos anos 1990, quando eu ocupava uma posição inferior entre os colegas com mais tempo de trabalho, tive de pilotar muitos voos da madrugada. Em muitos desses voos corujões eu via diversas vezes a aurora boreal. Havia noites, em especial no inverno, em que durante toda a

viagem, de oeste a leste, elas enchiam todo o horizonte norte. Para mim essas luzes — formadas por partículas carregadas colidindo na magnetosfera da Terra — pareciam cortinas esvoaçando suavemente ao vento, com suas dobras oscilando para a frente e para trás. Às vezes as luzes eram magenta profundo ou vermelho-cereja. Em outras, quando pulsavam, eram verde-limão. Em vez de cortinas, essas luzes verdes às vezes pareciam uma TV antiga com as linhas verticais desajustadas rolando de baixo para cima. Eu me sentia privilegiado de estar noite após noite em um lugar onde podia ver cenas assim.

Há alguns anos minha escala incluía viagens regulares a Bermuda, Jamaica, República Dominicana, Costa Rica e Antígua, o que era muito mais divertido do que pousar em Charlotte pela 141ª vez. Eu adorava me aproximar das ilhas à luz do dia. Chegávamos sobre águas turquesa rasas, com as praias de areia branca e as montanhas verdes viçosas à nossa frente.

★ ★ ★

Eu costumava voar de Albany, no estado de Nova York, para o LaGuardia, e passávamos sobre West Point, uma viagem que com frequência me despertava lembranças. Certo inverno, quando eu era cadete na Academia da Força Aérea, fui mandado a West Point por uma semana como parte de um programa de intercâmbio. Naquela visita tudo ali me pareceu cinza: as paredes de pedra dos velhos prédios, o céu de inverno, os uniformes dos cadetes. Comi no cavernoso refeitório dos cadetes, onde, me contaram, o general Douglas MacArthur fizera sua última visita a West Point. Ele voltara à sua amada universidade em 1962 para fazer seu famoso discurso “Dever, Honra e País”. Sobrevoando West Point naqueles dias de inverno décadas depois, me vi pensando naquele discurso e imaginando o que os cadetes estariam fazendo naquele momento específico.

Minha escala me faz ir e voltar de LaGuardia cerca de quinze vezes por ano, e em minha carreira eu voei para lá centenas de vezes. Então conheço muito bem a paisagem em geral e os pontos importantes.

No corredor de Nova York, quando o clima é bom, os controladores com frequência nos orientam a voar na direção de um ponto importante específico em terra. Esse uso de pontos de referência — especialmente importantes quando os pilotos estão fazendo voo visual, além de utilizar instrumentos — é menos comum em algumas outras regiões dos Estados Unidos, onde os pontos importantes não são tão grandes ou tão conhecidos.

“Direto para a estátua. Siga o rio”, os controladores nos dizem, o que significa voar na direção da Estátua da Liberdade e depois seguir o Hudson. Ou nos dirigem para a ponte Verrazano-Narrows, na embocadura da baía de Nova York. “Direto para a Narrows.”

Se houver tempo, eu me permito aproveitar um momento para apreciar a beleza física da paisagem de Nova York. Abaixo de mim há milhões de pessoas em centenas de milhares de estruturas. É bem impressionante.

Em um dia sem nuvens com boa visibilidade, quando consigo ver com clareza “A Dama” — apelido dos pilotos para a Estátua da Liberdade —, eu com frequência vejo o lampejo da chama em sua tocha. Passando acima da estátua, lembro-me de como adorava ler um livro infantil ilustrado para Kate e Kelly quando pequenas. O livro falava da construção da estátua, sobre como o povo francês a deu de presente aos Estados Unidos e sobre “O Novo Colosso”, o poema de Emma Lazarus gravado em uma placa de bronze na base. Eu gostava daquele livro infantil ainda mais do que as meninas, em parte porque sempre achara aquele poema de Emma Lazarus muito comovente e evocativo. Consigo recitar grande parte dele de cor: “(...) e seu nome é Mãe dos Exílios. Em sua mão iluminada reluzem boas-vindas ao mundo. Seus olhos doces comandam o porto ligado por pontes (...) Eu ergo minha lanterna ao lado da porta dourada!”

Quando as meninas eram pequenas e eu viajava, mandava pelo correio cartões-postais para que pudessem ter uma noção de onde eu estava. Às vezes também enviava cartões-postais a seus professores para que mostrassem à turma. Escrevia algumas linhas sobre minhas próprias observações a respeito, digamos, do Sino da Liberdade em Filadélfia ou das famosas estátuas de patinhos no Jardim Público de Boston. Quando mandei para as meninas cartões-postais da Estátua da Liberdade, descrevi a emoção

que senti ao sobrevoá-la e como pensara nelas e em nosso livro da hora de dormir.

★ ★ ★

Eu gostaria de ter podido levar Lorrie e as meninas para ver o país comigo mais vezes. Uma das vantagens de trabalhar no setor aéreo sempre foi a possibilidade de nossas famílias viajarem de graça ou com tarifa reduzida. Podemos viajar como passageiros de graça na US Airways caso haja poltronas disponíveis. Em outras companhias, pagamos uma parte da tarifa, em geral entre um quarto e metade do preço normal.

No passado, pilotos tinham facilidade para levar cônjuges e filhos em férias ou passeios improvisados. Hoje em dia, contudo, com tarifas baixas que garantem aeronaves quase sempre lotadas, é muito mais difícil conseguir lugares. É mais um resultado da desregulamentação do setor aéreo. Nossos benefícios de viagem como empregados agora são de pouca utilidade.

Em 2001, por exemplo, consegui quatro lugares em um voo para Orlando, e Lorrie e eu pudemos levar as meninas à Disney. Mas depois tivemos dificuldade em conseguir lugares de volta a São Francisco. Corremos de um lado para outro por diferentes terminais, arrastando toda a nossa bagagem e tentando encontrar um voo em qualquer companhia disponível.

Kate, então com oito anos, finalmente se cansou.

“Por que não compramos passagens como todo mundo?”, perguntou.

Para ela, eu não era um grande piloto que a impressionava com meus privilégios. Era um pai sovina e agressivo que a obrigava a puxar a mala por todo o aeroporto.

Hoje em dia, na maioria das vezes compramos passagens comuns, porque a dificuldade e a incerteza de tentar usar meus benefícios de viagem não compensam.

Eu diria que nossa viagem familiar mais memorável foi para Nova York em dezembro de 2002, quando as meninas tinham nove e sete anos.

Eu tinha uma viagem de quatro dias programada, e toda noite pernoitava em Manhattan. Por impulso, telefonei de Pittsburgh para Lorrie.

“Vamos pegar as meninas na escola. Eu consigo colocar vocês três no próximo voo corujão para Pittsburgh, e de lá tiramos pequenas férias surpresa.” Era uma lembrança dos bons e velhos tempos, quando meu pai resolvia buscar a mim e minha irmã da escola para uma viagem até Dallas.

Lorrie e as meninas concordaram. Chegaram de manhã cedo a Pittsburgh, e eu esperava por elas no portão. Pilotei o voo seguinte da US Airlines para LaGuardia, e consegui lugares para elas no meu avião.

Simplesmente adorei tê-las a bordo. Fiz a habitual saudação de boas-vindas, mas com uma pequena variação: “Senhoras e senhores, aqui é o comandante Sullenberger, e Katie e Kelly, aqui é o papai. Estamos seguindo para o Aeroporto LaGuardia de Nova York...”

Lorrie depois me contou que as meninas deram risadinhas quando falei isso. Sentiram como se todos estivessem sorrindo para elas. Foi um momento legal.

Chegamos a Nova York, e estava terrivelmente frio, mas nos divertimos horrores. Pegamos uma balsa que passava pela Estátua da Liberdade. Isso aconteceu apenas quinze meses depois dos ataques de 11 de setembro, e a estátua ainda estava fechada para visitas. Naquela noite fomos ver *42<sup>nd</sup> Street* na Broadway.

No dia seguinte pilotei de LaGuardia para Nova Orleans e depois de volta, e Lorrie e as meninas ficaram em Nova York. Foram à Macy's e visitaram o Papai Noel. Fizeram um city tour de ônibus. Foram ao Marco Zero.

Voltei ao cair da noite, vimos a árvore de Natal no Rockefeller Center e patinamos no gelo. Depois compramos ingressos para o show de Natal das Rockettes no Radio City Music Hall. Kate e Kelly ficaram de olhos arregalados com o esplendor do teatro, e, por terem feito aulas de dança, adoraram o modo como as dançarinas eram perfeitamente dispostas por altura e como se apresentavam juntas com absoluta precisão.

No dia seguinte tive de pilotar de Nova York para Nassau. Quando estava deixando LaGuardia começou uma grande nevasca. Descongelei o

avião e voei rumo sul para Bahamas, onde fazia 26,5°C. Como de hábito, só pude ficar um pouco sob o sol, quando desci as escadas para a pista. Depois de uma volta rápida, voei de novo para Nova York naquela tarde.

Durante todo o percurso na volta de Nassau, conferi os relatórios de clima para LaGuardia a cada hora. Vi que nevava em Nova York e a visibilidade caíra para quatrocentos metros. A previsão era de que as condições seriam melhores na hora de nossa chegada. Mas, à medida que nos aproximávamos, parecia que havia a possibilidade de ter de desviar para Pittsburgh, nosso aeroporto alternativo.

Quando chegamos à região de Nova York, a visibilidade havia melhorado um pouco, permitindo que pousássemos em uma pista sulcada, mas ainda coberta de neve.

Enquanto caminhava pelo terminal, parei a fim de olhar os monitores de TV que mostravam as chegadas programadas. Em todas as colunas, todos os voos de todas as cidades, de A a Z, tinham a mesma indicação: “cancelado”, “cancelado”, “cancelado”. Mas, quando cheguei ao N havia um voo, de Nassau, indicando chegada no horário. O meu voo.

No fim das contas, eu estava no lugar certo na hora certa e consegui chegar no instante em que o clima melhorou. Cheguei ao hotel quando Lorrie e as meninas estavam prestes a sair para jantar. Fiquei impressionado com a visão de Kate e Kelly, de pé no saguão, vestindo belos sobretudos de lã para inverno com colarinhos de veludo. O de Kelly era vermelho. O de Kate, verde. Elas pareciam bonequinhas bonitas, vestidas para uma caminhada por uma Manhattan coberta de neve. Fiquei grato por ter conseguido voltar à cidade para ter aquela visão das duas caminhando pelo saguão e saindo para a noite.

Durante o resto de nossa estadia, Lorrie e eu arrastamos as meninas para todo lado — para estações de metrô, para dentro de táxis. Para todo lugar que íamos, Kate e Kelly eram duas pequenas garotas suburbanas perdidas em um mar de adultos mais altos e urbanos. Ao final da viagem Kate nos disse: “Tem sido muito divertido, mas estou cansada de toda essa agitação e esse barulho.”

Conseguimos quatro lugares em um voo de volta a São Francisco, e dessa vez sentei com elas e os outros passageiros, e todos olhamos juntos pela janela, vendo o continente passar.

★ ★ ★

Para um piloto, LaGuardia é um ambiente mais desafiador que um aeroporto comum. O volume de tráfego na região de Nova York a torna um espaço aéreo complicado, com muitos aviões disputando autorizações para decolagem ou pouso. Há três grandes aeroportos bem próximos — JFK, Newark e LaGuardia —, além de instalações menores como o Aeroporto de Westchester County, em White Plains, e o Teterboro, em Nova Jersey. As frequências de rádio são mais ocupadas do que as de muitos outros lugares no país. Há muitas vozes nos seus ouvidos e muita coisa acontecendo ao redor de que você precisa ter consciência.

Outra questão é que em LaGuardia as pistas são curtas e cercadas de água. Então você tem de ser preciso em seus pousos, já que não há muito espaço extra, caso não o seja. No pouso, você quer colocar a aeronave no ponto certo da pista, já que precisará de espaço suficiente para parar. Seu objetivo é a “zona do *ponto de toque*”, que começa a trezentos metros do começo da pista.

No inverno, é claro, diversas vezes você tem de se preocupar com as condições climáticas. E precisa estar preparado para atrasos de voo enquanto espera sua vez de ter o avião descongelado.

Ainda assim, apesar de tudo isso, aprecio partir de LaGuardia. Gosto do desafio e especialmente da vista de cima — Central Park, Empire State Building, as casas e os barcos deslumbrantes em Long Island. Também meio que gosto dos passageiros que partem de LaGuardia. Com frequência são experientes e nem sempre tão durões quanto parecem.

É verdade que muitos dos passageiros que embarcam em Nova York podem ser bem diretos. Forçam os limites. Mas comissários de bordo experientes sabem que o modo de lidar com eles é ser confiante e se

imporem um pouco. Se os passageiros são informados com firmeza dos limites, em geral os aceitam bem.

Quando um passageiro pede dois drinques de uma só vez, o comissário de bordo pode sorrir e dizer: “Só um minuto. Já chego aí. Você sabe que não é o único! Sua mãe não lhe ensinou isso?” Se o comissário de bordo tem a resposta bem-humorada certa, muitos passageiros sorriem de volta e aceitam. Comissários de bordo já me disseram: “Quando você quer que alguém desligue o computador para a aterrissagem, pode pedir com gentileza, ou pode dizer: ‘Agora chega, já basta de você e desse laptop!’”

Nos voos de meio de semana da US Airways partindo de “LGA”, há muitos viajantes a negócios, e eles podem ser passageiros experientes. Faço muitos voos de LaGuardia para Charlotte, que se tornou um grande centro financeiro. Então posso levar uma dúzia ou mais de banqueiros em cada um desses voos. Também há sempre várias fileiras de outros passageiros frequentes, pessoas que voam tanto que têm bastante conhecimento sobre o setor aéreo, as responsabilidades da tripulação e o papel que os passageiros podem precisar desempenhar em uma emergência.

No caso do voo 1549, uma viagem de quinta-feira à tarde para Charlotte, isso se revelaria uma sorte.

★ ★ ★

Em 15 de janeiro de 2009, dia do voo 1549, a neve ao redor de LaGuardia cessara mais cedo naquela manhã. Estava frio e claro, com nuvens esparsas. Os ventos vinham do norte, então nos preparamos para decolar na direção norte.

Operávamos um Airbus A320-214, fabricado na França pela Airbus Industrie. O avião específico que nos foi dado, entregue à US Airways em 1999, registrara 16.298 voos antes de nossa decolagem. Passara 25.241 horas no ar. O motor esquerdo operara em 19.182 horas de serviço, e o direito funcionara por 26.466 horas. O mais recente *check A* de manutenção (que é feito a cada 550 horas de voo) acontecera quarenta dias antes. O avião passara por seu *check C* anual de manutenção (uma inspeção completa) nove

meses antes. Essas são estatísticas comuns para aviões operados por empresas aéreas comerciais nos Estados Unidos.

Com o copiloto Jeff Skiles nos controles, decolamos da pista nordeste, a pista 4, cerca de quatro segundos depois de 15h26. Além de nós dois na cabine, havia 150 passageiros e nossas três comissárias de bordo — Donna Dent, Doreen Welsh e Sheila Dail.

Assim que passamos pelo fim da pista, o controlador local de LaGuardia nos transferiu para o controlador de partidas, Patrick Harten, que trabalha no Controle de Aproximação de Radar do Terminal de Nova York, o New York Terminal Radar Approach Control (TRACON) em Westbury, Long Island. Quatorze minutos antes ele fora colocado na posição do Radar de Saída de LaGuardia, que lida com todas as partidas do aeroporto.

Fiz uma radiotransmissão para Patrick:

— Cactus quinze quarenta e nove, sete zero zero, subindo para cinco mil pés.

Isso significava que estávamos passando por setecentos pés, rumo a cinco mil pés. Seguindo as instruções de decolagem, tínhamos virado à esquerda na direção 360 graus. Na bússola magnética isso significa norte.

Patrick respondeu:

— Cactus quinze quarenta e nove, contato radar, saída New York. Subir e manter uno cinco zero.

Ele estava nos dizendo para subir para quinze mil pés.

Eu respondi:

— Manter uno cinco zero, Cactus quinze quarenta e nove.

Enquanto subíamos para mil pés, Jeff determinou:

— E flaps na posição um, por favor.

— Flaps em um — repeti enquanto passava a alavanca do flap da posição 2 para a 1, e Jeff baixava o nariz, reduzindo nossa ascensão enquanto acelerávamos.

A seguir Jeff falou:

— Recolher flaps, por favor, *checklist* após decolagem.

— Flaps recolhidos — respondi, recolhi os flaps, conferi que todos os itens da verificação pós-decolagem tinham sido conferidos e anunciei: —

*Checklist* após decolagem concluído.

A parte da decolagem do voo estava concluída, e estávamos entrando na parte da ascensão do voo ao recolher os flaps. Os flaps eram necessários para a decolagem, mas em nossa ascensão eles seriam apenas uma resistência desnecessária. A aeronave estava em configuração limpa — com trem de pouso e flaps recolhidos — e começamos a acelerar para 250 nós.

Continuamos a subir e acelerar. Aquele inacreditável horizonte de Nova York começava a se tornar visível. Até então tudo estava dentro da rotina.

## *Repentino, completo, simétrico*

Estávamos no ar havia uns 95 segundos e ainda não tínhamos sequer chegado a três mil pés quando eu os vi.

“Pássaros!”, falei para Jeff.

Os pássaros estavam à nossa frente, no que provavelmente era uma formação em V. Jeff os notara uma fração de segundo antes que eu pronunciasse a palavra, mas não houvera tempo para que qualquer de nós reagisse. Nossa aeronave viajava a 3,83 milhas por minuto. Isso corresponde a 316 pés por segundo. Significa que os pássaros estavam a aproximadamente um campo de futebol de distância quando os vi pela primeira vez. Mal pisquei, e estavam em cima de nós.

Eram muitos pássaros grandes, uma dúzia ou mais, e eu os vi de perfil, com as asas esticadas na horizontal. Voávamos tão depressa em comparação com as aves que parecia que elas nem sequer se moviam. Só vi, por um instante, o contorno escuro e cilíndrico de seus corpos. Mais tarde eu viria a saber que eram gansos do Canadá, pesando algo entre 3,5kg e oito quilos e com envergadura de 1,80m, e, como de costume, voavam próximos uns aos outros, a talvez oitenta quilômetros por hora.

As janelas da cabine do Airbus 320 são grandes, e, enquanto eu olhava para a frente, vi que os pássaros estavam por toda parte, enchendo o para-brisa. Não era diferente de *Os pássaros*, de Alfred Hitchcock. Depois pensei que deveria ter tentado me encolher no caso de o para-brisa rachar com o impacto dos pássaros, mas não houve tempo.

O gravador de voz da cabine registrou meu diálogo com Jeff e os sons na cabine:

Sullenberger (15h27m e 10,4 segundos): “Pássaros!”

Skiles (15h27m11s): “Opa!”

(15h27m11,4s): *Som de batidas/impactos, seguidos por som de estremecimento.*

Skiles (15h27m12s): “Ah, merda!”

Sullenberger (15h27m13s): “Ah, é.”

(15h27m13s): *Tem início som similar a redução do ruído/frequência do motor.*

Skiles (15h27m14s): “Oh-oh.”

À medida que os pássaros batiam no avião, parecia que estávamos sendo atingidos por uma chuva forte ou granizo. Soava como o pior trovão que eu já havia ouvido no Texas. Os pássaros atingiram diversos pontos da aeronave abaixo do para-brisa, incluindo nariz, asas e motores. Os baques soavam em rápida sequência, quase simultaneamente, mas com intervalos de uma fração de fração de segundo.

Mais tarde eu viria a saber que Sheila e Donna, ainda presas a seus assentos para a decolagem, também sentiram os baques.

— O que foi isso? — perguntou Sheila.

— Pode ser choque com pássaros — contou Donna.

Eu havia atingido pássaros três ou quatro vezes em minha carreira, e eles nunca tinham sequer amassado o avião. Registraríamos os impactos em nosso diário de bordo de manutenção, garantiríamos que todas as partes do avião estivessem intactas e ponto final. Eu estava ciente dos riscos havia muito, é claro. Cerca de 82 mil impactos com animais selvagens — incluindo cervos, coiotes, aligátors e abutres — foram relatados à FAA desde 1990. Pesquisadores estimam que esse é apenas um quinto do número real, já que a grande maioria dos impactos não é relatada formalmente pelos pilotos. Estudos demonstraram que cerca de 4% dos impactos resultam em danos significativos às aeronaves. Nos últimos vinte anos, impactos com animais selvagens resultaram em 182 mortes e na destruição de 185 aeronaves, segundo o Centro Nacional de Pesquisa da Vida Selvagem em Sandusky, Ohio.

Contudo, naquele momento no voo 1549, apenas 2.900 pés acima de Nova York, eu não pensava nessas estatísticas. Eu me concentrei, com extrema rapidez, no fato de que aquela situação era grave. Não se tratava apenas de alguns passarinhos batendo no para-brisa ou se chocando com força contra uma asa e em seguida despencando para o solo.

Estávamos a menos de 200 nós (230 milhas por hora) e logo depois do impacto com as aves, senti, ouvi e farejei evidências de que elas haviam penetrado nos motores — os dois motores — e os danificado gravemente.

Ouvi o barulho dos motores se mastigando por dentro, à medida que o mecanismo giratório em alta velocidade e delicadamente equilibrado era destruído, com lâminas partidas se soltando. Senti vibrações anormais e violentas. Os motores protestavam poderosamente. Nunca me esquecerei daqueles barulhos e vibrações medonhos e antinaturais. Eles soavam e pareciam RUINS! E então senti um cheiro distinto — pássaros queimados. O ar revelador era sugado dos motores para a cabine.

Em segundos, Jeff e eu sentimos uma perda de empuxo repentina, completa e bilateralmente simétrica. Era diferente de qualquer coisa que eu já havia experimentado em uma cabine. Era chocante e perturbador. Não há outro modo de descrever. Sem os barulhos normais de motor, ficou assustadoramente silencioso. Donna e Sheila me contariam mais tarde que na cabine de passageiros fazia um silêncio de biblioteca. O único barulho de motor que restava era uma espécie de ronco e chocalho ritmado, como o de uma vara raspando nos raios de uma roda de bicicleta em movimento. Era um som estranho de moinho de vento saindo dos motores quebrados.

Se você tem mais de 18 toneladas de empuxo empurrando seu avião de 68 toneladas montanha acima em uma grande inclinação e o empuxo de repente desaparece — por completo —, bem, isso chama a sua atenção. Eu sentia o impulso acabando, e a aeronave desacelerando. Senti que os dois motores estavam morrendo. Se apenas um deles tivesse sido destruído, o avião estaria inclinando, virando ligeiramente para um dos lados, por causa do empuxo no motor que ainda estivesse funcionando. Isso não aconteceu. Então soube muito rapidamente que aquela era uma crise sem precedentes.

Caso tivéssemos perdido um motor, manteríamos o controle da aeronave e seguiríamos os procedimentos para aquela situação. Teríamos anunciado uma emergência, informariamos ao controlador sobre a perda de um motor e assim receberíamos permissão para pousar imediatamente no aeroporto próximo mais adequado. Depois teríamos contado aos comissários de bordo e passageiros o que estava acontecendo. Seria uma emergência, mas quase certamente teríamos pousado em segurança, provavelmente no aeroporto de Newark, onde as pistas são mais compridas que em LaGuardia.

A falha de até mesmo apenas um motor nunca havia me acontecido antes. Motores são tão confiáveis hoje em dia que é possível para um piloto comercial profissional passar toda a sua carreira sem perder sequer um deles. Eu estava no caminho de obter esse histórico perfeito antes do voo 1549.

Sullenberger (15h27m15s): *“Redução num — redução nos dois.”*

(15h27m18s): *Começa som de ronco.*

Sullenberger (15h27m18,5s): *“Ligar ignição.”*

Sullenberger (15h27m21,3s): *“Estou ligando APU [unidade auxiliar de potência].”*

Oito segundos depois do impacto dos pássaros, me dando conta de que estávamos sem motores, eu soube que aquele era o pior desafio que já enfrentara na aviação. Foi a sensação mais nauseante, daquelas de colocar um peso no seu estômago e tirar o chão sob os seus pés, que já havia experimentado.

Soube imediata e intuitivamente que tinha de estar no comando e que Jeff precisava cuidar da verificação de emergência.

— Meu avião — falei para ele em 15h27m23,2s.

— Seu avião — respondeu ele.

Esse protocolo importante garantia que ambos soubéssemos quem estava pilotando.

Nas emergências mais comuns para as quais treinamos, como a perda de um motor, teríamos tempo para averiguar nossos *checklists* e refletir sobre soluções. Nesses casos normalmente o melhor é que o copiloto pilote para que o comandante possa pensar na situação, tomar decisões e dar orientações.

Mas mesmo naqueles segundos iniciais eu sabia que aquela era uma emergência que demandava pensar além do que era habitualmente considerado adequado. Com uma avalanche de informações inundando minha cabeça, não tive dúvida de que fazia mais sentido que eu assumisse os controles.

As razões eram claras para mim. Para começar, eu tinha mais experiência pilotando o A320. Jeff era muito mais novo naquele tipo de avião. Além disso, todos os pontos importantes que eu precisava ver para decidir a direção que deveríamos tomar estavam do meu lado da aeronave.

Eu também sabia que, como acabara de concluir seu treinamento para o A320, Jeff tinha a experiência mais recente na prática dos procedimentos de emergência. Ele poderia encontrar mais rapidamente o *checklist* certo entre os cerca de 150 *checklists* em nosso manual de referência rápida, o Quick Reference Handbook, QRH. Ele era o homem certo para esse trabalho.

Após assumir o comando do avião, dois pensamentos passaram pela minha cabeça, ambos fruto da incredulidade. *Isto não pode estar acontecendo. Isto não acontece comigo.*

Consegui me forçar a colocar esses pensamentos de lado quase no mesmo instante. Considerando a gravidade da situação, eu sabia que tinha segundos para optar por um plano e minutos para executá-lo.

Tinha consciência do meu corpo. Sentia a descarga de adrenalina. Tenho certeza de que minha pressão sanguínea e minha pulsação dispararam. Mas também soube que precisava me concentrar nas tarefas imediatas e não permitir que as sensações em meu corpo me distraíssem.

Jeff parecia igualmente concentrado. Estava superfocado, voltado para o que tinha de fazer. Mais tarde ele diria que seu cérebro parecera inchado “como quando você tem um forte resfriado”, mas, para mim, no momento a voz e o comportamento dele pareceram não ter sido afetados. Ambos tínhamos muita consciência de como aquilo era terrível. Apenas não perdemos tempo verbalizando essa noção um para o outro.

Sempre tive em mente algo dito pelo astronauta John Young pouco antes do lançamento de uma missão espacial. Quando lhe perguntaram se ficava preocupado com os riscos ou com a potencialidade de uma catástrofe, ele

retrucou: “Qualquer um que se senta no topo do maior sistema do mundo alimentado por hidrogênio e oxigênio, sabendo que alguém irá acender a base, e não fica um pouco preocupado, não entende plenamente a situação.”

Em nosso caso, tanto Jeff quanto eu compreendíamos claramente a gravidade da nossa situação e estávamos muito preocupados. Haveria sucesso se, a cada um dos segundos adiante, conseguíssemos solucionar o novo problema apresentado a nós. A despeito de tudo — do avião arruinado, das sensações em meu corpo, da velocidade com que teríamos de agir —, eu acreditava que conseguiríamos fazer isso.

★ ★ ★

Há três regras gerais em qualquer emergência aeronáutica. Nós as aprendemos em nossas primeiras lições como pilotos. E, para aqueles de nós que serviram nas forças armadas, essas regras são codificadas.

*Manter controle da aeronave.*

Sempre se assegure de que alguém está pilotando a aeronave e concentrado em manter a melhor trajetória de voo. Não importa o que mais aconteça, você tem de se lembrar primeiro de pilotar o avião, pois, do contrário, coisas ruins podem acontecer rapidamente.

Haverá o impulso de fazer outras coisas: pensar nas particularidades da emergência, identificar e corrigir erros e falhas, descobrir os *checklists* corretos, falar com o controle de tráfego aéreo. Todas essas coisas precisam ser feitas, mas não ao custo de pilotar a aeronave.

*Analisar a situação e tomar as medidas corretas.*

Em função de nosso treinamento, sabemos que as ações que devemos cogitar dependem de quais sistemas falharam e de quanto tempo e combustível temos para lidar com a situação. Há procedimentos específicos, e precisamos conhecê-los e estar prontos para adotá-los.

*Pousar assim que as condições permitirem.*

Isso significa que temos de levar em conta o clima e as condições da pista, o vento, o comprimento e a largura da pista, o equipamento de emergência e resgate disponível no aeroporto específico onde poderia haver

uma tentativa de pouso, e uma grande variedade de outros fatores. É importante pousar rapidamente, mas com a devida avaliação. Quão bem as equipes de emergência no aeroporto mais perto conseguirão ajudar? Faz mais sentido voar até outro aeroporto com clima ou instalações melhores?

★ ★ ★

Essas são as três regras básicas. E há uma variação dessas regras que os pilotos acham fácil de lembrar: “Pilote, navegue, comunique.”

*Pilote:* pilote o avião. *Navegue:* assegure-se de que seu plano de voo é adequado e que você não está se desviando do curso. *Comunique:* permita que aqueles em terra o ajudem e deixe que aqueles no avião saibam o que pode ser necessário para salvar suas vidas.

No voo 1549 Jeff e eu fazíamos tudo isso quase ao mesmo tempo. Não havia escolha. Também significava que precisávamos garantir que as tarefas prioritárias não eram prejudicadas enquanto tentávamos cumprir as de prioridade mais baixa.

A primeira coisa que fiz foi baixar o nariz do avião para conseguir a melhor velocidade de planeio. Para que todos nós a bordo sobrevivêssemos, aquele avião precisava se transformar em um planador eficiente.

Nos dias seguintes ao pouso no Hudson a imprensa especulou que toda a minha formação como piloto de planador 35 anos antes me ajudara no voo 1549. Preciso dissipar essa ideia. As características de voo, a velocidade e o peso de um Airbus são completamente diferentes das características dos planadores que pilotei. É como a diferença entre dia e noite. Então, meu treinamento em planadores foi de pouca ajuda. Em vez disso, acho que o que me ajudou foi ter passado anos pilotando aeronaves a jato e prestado muita atenção na administração de energia. Em milhares de voos tentei seguir o trajeto ideal. Acho que isso me ajudou mais que qualquer outra coisa no voo 1549. Eu ia tentar usar a energia do Airbus, sem nenhum motor, para nos levar em segurança ao solo... ou a algum lugar.

No voo 1549, enquanto descíamos e eu observava a terra se aproximar mais rapidamente do que de hábito, os passageiros não souberam de

imediatamente como aquilo era grave. Eles não estavam pilotando a aeronave e não tinham a formação. Muito provavelmente não conseguiriam encaixar todas aquelas pistas variadas em uma visão de mundo que lhes revelasse a magnitude do problema. A natureza da emergência e a radical compressão de tempo fez com que Jeff e eu concentrássemos nossa atenção nas tarefas de maior prioridade, por isso não havia tempo para estabelecer contato verbal com aqueles na cabine de passageiros, nem mesmo as comissárias de bordo.

Na cabine, Jeff e eu não fizemos contato visual em momento algum, mas, pelas poucas palavras que ele disse e sua postura geral e linguagem corporal, tive a clara impressão de que ele não estava em pânico. Não estava distraído. Trabalhava com rapidez e eficiência.

Sullenberger (15h27m28s): *“Pegue o QRH... Perda de empuxo nos dois motores.”*

Jeff agarrou o manual de referência rápida para localizar o procedimento mais adequado para a nossa emergência. O QRH é um livro com quase três centímetros de grossura e em edições anteriores tinha abas numeradas muito úteis na lateral. Isso tornava mais fácil para nós encontrar a página exata de que precisávamos. Era possível segurá-lo na mão esquerda e usá-lo como uma caderneta de endereços, passando pelas abas numeradas com a direita antes de abrir a aba do, digamos, Procedimento número 27.

Nos últimos anos, contudo, em uma decisão para reduzir custos, a US Airways começara a imprimir esses guias sem as abas numeradas na lateral das páginas. Em vez disso, o número de cada procedimento era impresso na própria página, obrigando os pilotos a abrir as páginas e folheá-las até chegar à certa.

No voo 1549, Jeff folheava rapidamente as páginas do QRH sem abas, então provavelmente levou alguns segundos extras para encontrar a página de que precisava com o procedimento correto. Falei isso ao Comitê Nacional de Segurança dos Transportes em meu depoimento dias depois do acidente.

Àquela altura estávamos sobre o Bronx, e eu podia ver o norte de Manhattan pela janela. O mais alto que havíamos chegado fora pouco mais

de 3 mil pés, e naquele momento, ainda seguindo rumo noroeste, descíamos a uma taxa de mais de mil pés por minuto. Isso seria o equivalente a um elevador descendo dois andares por segundo.

Vinte e um segundos e meio haviam se passado desde o choque com os pássaros. Eu precisava contar ao controlador sobre a nossa situação. Precisava encontrar um lugar onde baixar o avião rapidamente, fosse de volta a LaGuardia ou em algum outro local. Comecei uma curva à esquerda, procurando esse local.

★ ★ ★

“Mayday! Mayday! Mayday!”

Essa foi a minha mensagem — o sinal de emergência — para Patrick Harten, o controlador, logo depois de 15h27m32,9s. Minha fala foi objetiva, mas com um senso de urgência.

Patrick, porém, nunca ouviu essas palavras, pois enquanto eu falava ele fazia sua própria transmissão — para mim. Assim que alguém liga seu microfone, não consegue ouvir o que está lhe sendo dito na mesma frequência. Enquanto Patrick me dava uma orientação de rotina — “Cactus quinze quarenta e nove, curva à esquerda, proa dois sete zero” —, minha mensagem “Mayday” estava presa na nossa cabine.

Eu não sabia que Patrick não tinha me ouvido e que eu não o ouvira. Essa é uma questão comum e problemática nas comunicações entre controladores e pilotos. Quando duas pessoas transmitem ao mesmo tempo, não apenas bloqueiam um ao outro, mas às vezes também impedem que outros nas proximidades ouçam certas transmissões. Foram inventados aparelhos “sem bloqueio” que permitem que os rádios das aeronaves identifiquem quando mais alguém está transmitindo. Dessa forma, assim que um rádio percebe outra transmissão, pode impedir que o seu transmita, para não bloquear mais alguém. Sem dúvida poderíamos nos valer desses aparelhos ou de tecnologia similar em nossas cabines. Todos os pilotos contam histórias. Houve ocasiões em que um piloto esbarrou no botão do rádio e por alguns minutos todos nós em aviões usando a mesma frequência

escutamos apenas ruído de fundo da cabine desse piloto. Não conseguimos ouvir o controlador. É uma situação potencialmente perigosa que ainda não foi solucionada porque as empresas aéreas e outros operadores escolheram não adotar a tecnologia antibloqueio, e a FAA não determinou seu uso.

A transmissão de Patrick durou uns quatro segundos, e quando ele soltou o botão de transmitir, ouviu o resto da minha transmissão: “...Aqui é, hã, Cactus quinze trinta e nove. Colidimos com pássaros. Perdemos empuxo em dois motores. Estamos retornando a LaGuardia.”

Dei o número do voo errado. Mais tarde, quando ouvi a fita, identifiquei um alto grau de estresse em minha voz. Ela estava ligeiramente rouca, com um tom levemente agudo. Ninguém mais teria notado, mas eu consegui identificar.

★ ★ ★

Patrick, um controlador de 34 anos, trabalhara em muitos milhares de voos em seus dez anos na função e tinha reputação de ser cuidadoso e diligente.

Ele ajudara alguns jatos com falhas em um dos motores, embora nenhum a ponto de o avião ter se tornado um planador. Ele se esforçou para recolocar esses voos em solo o mais rápido possível, e em todos os casos os aviões pousaram sem incidentes. Como outros controladores, ele se orgulhava do fato de que nunca fracassara em suas tentativas de ajudar um avião com problemas a chegar em segurança a uma pista.

Nas emergências anteriores de Patrick, ele permanecera calmo e agira com inteligência.

Certa vez ele recebeu um avião vindo de além-mar. O clima estava ruim naquele dia, e o avião fora mantido em circuito de espera. Por fim, só havia combustível para mais trinta minutos. O avião estava a quase vinte minutos do aeroporto. Se surgisse mais algum problema com o clima, ou se houvesse mais um atraso por conta do tráfego, o avião poderia se ver sem combustível. Sabendo que não havia margem para erro, Patrick teve de desviar outra aeronave de sua aproximação final e encaixar o avião com

pouco combustível. Ele supervisionou a reorganização de um quebra-cabeça complicado no céu e conseguiu ajudar o avião a pousar sem incidentes.

Cerca de quinze vezes em sua carreira Patrick ouviu pilotos lhe dizendo que seus aviões haviam atingido pássaros. O pior choque com pássaros com o qual tivera de lidar antes do voo 1549 envolvera um para-brisa rachado. Patrick ajudara essa aeronave a retornar em segurança a LaGuardia.

Patrick sem dúvida tinha sua parcela de experiência com emergências. Mas, como quase todos os outros controladores trabalhando no mundo atualmente, nunca estivera em uma situação em que guiasse um avião com zero capacidade de empuxo.

No caso do voo 1549, Patrick soube que tinha de agir rápida e decisivamente. Tomou de imediato a decisão de nos oferecer a pista 13 de LaGuardia, que era a mais próxima de nossa posição então. Naquele momento ainda estávamos nos afastando de LaGuardia e descendo rapidamente.

Ele não fez qualquer comentário, claro, sobre a gravidade da condição de nosso avião. Apenas respondeu pelo rádio:

— Certo, hã. Vocês têm de voltar a LaGuardia. Vire à esquerda, seguindo para, hã, dois dois zero.

— Dois dois zero — repeti, porque sabia que todas as minhas opções estavam à minha esquerda. Ao virar nesta direção eu teria de escolher uma, e a que escolhesse determinaria a direção final que iria tomar.

Do gravador de voz da cabine:

Skiles (15h27m50s): *“Se restar combustível, seletor do motor posição ignição. Ignição.”*

Sullenberger (15h27m54s): *“Ignição.”*

Skiles (15h27m55s): *“Confirmar manetes em marcha lenta.”*

Sullenberger (15h27m58s): *“Marcha lenta.”*

Skiles (15h28m02s): *“Velocidade ideal de reacendimento. Trezentos nós. Não temos isso.”*

Computador de alerta de voo (15h28m03s): *Som de apito único.*

Sullenberger (15h28m05s): *“Não temos...”*

Patrick imediatamente entrou em contato com LaGuardia lhes dizendo para liberar todas as pistas.

— Torre, suspenda suas partidas. Temos um retorno de emergência.

— Quem é? — perguntou o controlador da torre.

— É o quinze vinte e nove — disse Patrick, também errando o número do voo no estresse do momento. — Choque com pássaro. Perdeu todos os motores. Perdeu o empuxo nos motores. Está voltando imediatamente.

Perder empuxo nos dois motores é tão raro que o controlador de LaGuardia não entendeu totalmente o que Patrick acabara de lhe dizer.

— Cactus quinze vinte e nove. *Qual* motor? — perguntou ele.

— Ele perdeu empuxo nos *dois* motores, ele disse — respondeu Patrick.

— Entendido — disse o controlador de LaGuardia.

Você não ouvirá isso na fita, porque nenhum dos controladores disse em voz alta, mas em suas mentes eles pensaram que estavam lidando com um voo que provavelmente terminaria muito tragicamente.

Por todo o mundo aviões comerciais perdem o empuxo em todos os motores tão raramente que pode se passar uma década entre ocorrências. Normalmente aviões só perdem empuxo em todos os motores quando voam através de uma nuvem de cinzas vulcânicas ou há um problema de combustível. E, no caso de encontro com cinzas vulcânicas, os pilotos tiveram tempo suficiente para religar os motores ao deixar para trás a nuvem de cinzas. Por estarem em uma altitude suficientemente elevada — bem acima dos trinta mil pés —, tiveram tempo para seguir os procedimentos e buscar uma solução para conseguir reativar pelo menos um motor.

No caso do voo 1549, contudo, mesmo se estivéssemos tão alto quanto a Lua, nunca teríamos conseguido religar nossos motores, porque eles estavam irremediavelmente danificados. Considerando as vibrações que sentíamos vindo dos motores e a perda imediata de empuxo, eu estava quase certo de que nunca faríamos os motores funcionar outra vez. Ainda assim, sabia que tínhamos de tentar.

Então, enquanto Jeff se esforçava diligentemente para religar pelo menos um motor, eu me concentrei em encontrar uma solução. Sabia que

tínhamos menos que um punhado de minutos antes que nossa trajetória de voo se encontrasse com a superfície da Terra.

Tive uma compreensão conceitual de que, diferentemente de todos os outros voos que eu pilotara durante 42 anos, aquele provavelmente não terminaria em uma pista com a aeronave intacta.

## *Gravidade*

Menos de um minuto se passara desde que o impacto com os pássaros arruinara os motores do voo 1549. Em sua posição no radar em Long Island, Patrick, o controlador, ainda tinha esperança de conseguir nos levar a uma pista no LaGuardia.

Controladores guiam pilotos até pistas de pouso. É o trabalho deles. É o que sabem fazer melhor. Então ele não iria desistir desse esforço até que todas as opções estivessem esgotadas. Ele imaginava que mesmo na situação mais dramática, a maioria dos pilotos teria tentado retornar a LaGuardia. Supunha que essa também seria a minha decisão.

Cinco segundos depois de 15h28, apenas 32 segundos após ter alertado Patrick da emergência pela primeira vez, ele me perguntou:

— Cactus quinze vinte e nove, se conseguirmos para vocês, querem tentar pousar na pista uno três?

Patrick estava nos oferecendo a pista do LaGuardia que poderia ser alcançada pelo caminho mais curto.

— Impossível — respondi. — Podemos acabar no Hudson.

Eu soube intuitiva e rapidamente que o rio Hudson poderia ser nossa única opção, então verbalizei isso. Pareceu quase antinatural dizer aquelas palavras, mas eu as disse. Em seu assento à minha direita, Jeff me escutou e não fez comentários. Estava ocupado tentando religar os motores. Porém, mais tarde me contou que reconheceu silenciosamente minhas palavras na cabeça, achando que eu poderia estar certo. O Hudson poderia se revelar nossa única esperança.

Ambos sabíamos que nosso apuro nos deixava poucas escolhas. Estávamos a uma baixa altitude, viajando em baixa velocidade em uma aeronave de 68 toneladas sem motores. Simplificando: estávamos baixo demais, lento demais, distante demais e na direção errada, para longe dos aeroportos próximos.

Se houvesse uma grande rodovia interestadual sem viadutos, placas de trânsito ou tráfego pesado, eu poderia ter considerado pousar nela. Mas hoje em dia, nos Estados Unidos, há muito poucos trechos de rodovias interestaduais sem essas barreiras, e certamente nenhum deles fica em Nova York, a maior metrópole do país. E, é claro, eu não tinha a opção de encontrar o campo de uma fazenda que pudesse ser longo o bastante e plano o suficiente. Não no Bronx. Não em Queens. Não em Manhattan.

Mas será que eu realmente estava pronto para descartar por completo LaGuardia?

Olhando pela janela vi como estávamos descendo rapidamente. Minha decisão teria de ser tomada em um instante. Será que tínhamos altitude e velocidade suficientes para dar a volta na direção do aeroporto e então chegar a ele antes de cair no solo? Não havia tempo para fazer as contas, então não era como se eu estivesse fazendo cálculos de redução de altitude de cabeça. Mas eu avaliava o que via pela janela e criava, muito rapidamente, um modelo mental tridimensional de onde estávamos. Era um processo conceitual e visual, e eu fazia isso enquanto pilotava a aeronave, além de responder a Jeff e Patrick.

Também pensei rapidamente sobre os obstáculos entre nós e LaGuardia — os prédios, os bairros, as centenas de milhares de pessoas abaixo de nós. Não posso dizer que estava pensando em tudo isso em todos os detalhes. Eu repassava rapidamente uma série de fatos e observações que havia acumulado ao longo dos anos e que me davam uma noção geral de como tomar aquela decisão, a mais importante da minha vida.

Eu sabia que se escolhesse retornar por cima daquela área densamente habitada, precisaria ter certeza de que conseguiríamos. Assim que me virasse na direção de LaGuardia, essa seria uma escolha irrevogável. Descartaria todas as outras opções. E tentar chegar a uma pista que era inalcançável

poderia ter consequências catastróficas para todos no avião e quem sabe quantas pessoas mais em terra. Ainda que conseguíssemos chegar a LaGuardia e perdêssemos a pista por alguns metros, o resultado seria desastroso. O avião provavelmente se partiria e seria engolido pelas chamas.

Também avaliei o fato de que, independentemente de qualquer coisa, nós provavelmente precisaríamos de um grande esforço de resgate. Eu sabia que os recursos de resgate na água em LaGuardia eram uma fração daqueles disponíveis no Hudson entre Manhattan e Nova Jersey. Demoraria muito mais para que as equipes de resgate em LaGuardia nos alcançassem e depois nos ajudassem caso tentássemos chegar à pista e não conseguíssemos.

E ainda que conseguíssemos permanecer voando até estarmos acima de uma pista, havia riscos potenciais. Jeff teria de parar de tentar religar os motores e, em vez disso, voltar sua atenção para os preparativos para o pouso em uma pista. Eu teria de ser capaz de administrar adequadamente nossa velocidade e altitude para tocar o piso em segurança.

Tínhamos força hidráulica para mover as superfícies de controle de voo, mas não sabíamos se seríamos capazes de baixar os trens de pouso e travá-los em posição. Poderíamos ser obrigados a utilizar um método alternativo — um no qual a gravidade baixa o trem de pouso — e isso demandaria outro *checklist* por parte de Jeff.

Seríamos obrigados a alinhar perfeitamente a trajetória de voo da aeronave com uma pista de pouso relativamente curta, tocar o solo a uma razão de descida excessiva aceitável e manter o controle de direção durante todo o pouso para garantir que não saíssemos da pista. Depois precisaríamos ter certeza de que os freios funcionariam, parando antes do final da pista. Mesmo assim, será que a aeronave permaneceria intacta? Poderia haver fogo, inalação de fumaça e traumatismos.

Eu também sabia que, se virássemos na direção de LaGuardia e não conseguíssemos chegar ao aeroporto, não haveria massa de água livre abaixo até a baía Flushing. E mesmo se fôssemos forçados a aterrissar na água naquela baía, perto de LaGuardia, e pousássemos sem sofrer, eu temia que muitos dentro da aeronave acabariam morrendo depois. As equipes de resgate lá só tinham acesso a algumas lanchas, e provavelmente demoraria

muito até que chegassem à aeronave, e muitas viagens seriam necessárias para levar os sobreviventes até terra firme.

O Hudson, mesmo com todos os riscos inerentes, parecia muito mais amigável. Ele era longo o bastante, largo o bastante e, naquele dia, estava sereno o bastante para que um avião comercial pousasse e permanecesse intacto. E eu sabia que podia voar até lá.

Eu conhecia o *Intrepid*, o famoso porta-aviões da Segunda Guerra Mundial que é hoje o Museu Intrépido do Mar, Ar e Espaço. Está atracado no Hudson junto ao Píer 86 North River, rua 46, no lado oeste de Manhattan. Em minha visita ao museu alguns anos antes, eu notara que havia muitos recursos marítimos nas proximidades. Vira o tráfego de embarcações lá. Então me ocorreu que, se conseguíssemos pousar em segurança no Hudson perto do *Intrepid*, haveria balsas e outros barcos de resgate por perto, sem falar no grande contingente de frotas de polícia e ambulância da cidade a poucos quarteirões dali.

Patrick, o controlador, era menos otimista quanto a pousar nas águas do Hudson. Ele supunha que ninguém no avião sobreviveria a isso. Afinal, os simuladores de voo nos quais os pilotos treinam nem sequer têm uma opção de pouso em água. O único lugar em que treinamos o pouso em água é na sala de aula.

Antes mesmo que Patrick conseguisse voltar a falar comigo, tinha de atender a outro avião.

— Jetlink vinte e sete sessenta, curva à esquerda, zero sete zero — disse ele. Depois se voltou para mim e falou, ainda tentando me desviar para LaGuardia: — Certo, Cactus quinze quarenta e nove, tráfego liberado para pista três uno.

Fui firme.

— Impossível.

Por tudo o que via, sabia e sentia, minha decisão havia sido tomada. LaGuardia estava descartado. Esperar ou desejar o contrário não iria ajudar.

Ouvi dentro da cabine a voz sintetizada do Sistema Anticolisão de Tráfego emitindo um alerta falado: “Tráfego. Tráfego.”

Patrick perguntou:

— Certo, do que você precisa para pousar?

Eu estava olhando pela janela, ainda repassando nossas opções. Não respondi, então Patrick ofereceu LaGuardia mais uma vez.

— Cactus quinze vinte e nove, pista zero quatro disponível se quiser tráfego à esquerda para pista zero quatro.

— Não sei se conseguimos chegar a alguma pista. Hã, o que há à nossa direita? Alguma coisa em Nova Jersey? Talvez Teterboro?

O Aeroporto Teterboro, no município de Bergen, em Nova Jersey, é chamado de “aeroporto secundário” e recebe muito do tráfego de jatos corporativos e particulares da área de Nova York. Localizado a menos de vinte quilômetros do centro de Manhattan, tem mais de quinhentas operações de aeronaves por dia.

— Quer tentar ir para Teterboro? — perguntou Patrick.

— Sim — respondi.

Eram 15h29 e três segundos, ainda menos de um minuto após eu ter informado Patrick pela primeira vez sobre nossa situação.

Patrick começou a trabalhar no mesmo instante. Seu monitor de radar tinha tela touch screen, permitindo-lhe chamar qualquer uma das cerca de quarenta linhas fixas vitais. Com um movimento de dedo, ele conseguiu se comunicar com a torre de controle aéreo de Teterboro.

— Partidas de LaGuardia — disse ele, se apresentando —, tenho uma emergência chegando.

Mais tarde, ouvindo a gravação da conversa, Patrick conseguiu identificar o estresse em sua voz. Mas permaneceu objetivo e profissional.

— Certo, prossiga — respondeu o controlador de Teterboro.

Patrick via em sua tela de radar que eu estava cerca de 9 mil pés acima da ponte George Washington.

— Cactus quinze vinte e nove acima da ponte George Washington quer seguir para o aeroporto imediatamente — falou.

Teterboro respondeu:

— Ele quer seguir para nosso aeroporto. Confere. Ele precisa de alguma assistência?

O controlador de Teterboro queria saber se caminhões de bombeiros e equipes de emergência deveriam deixar seus postos imediatamente. Patrick respondeu:

— Ah, sim, ele, hã, ele colidiu com pássaros. Posso mandá-lo para a pista uno?

— Pista uno, isso é bom — respondeu Teterboro.

Eles estavam se preparando para que pousássemos na pista de chegada, porque era a mais fácil de ser liberada de tráfego.

Patrick fazia várias coisas inteligentes e úteis ao lidar com nosso voo, o que, olhando para trás, me deixa muito grato. Para começar, ele não tornou as coisas mais complicadas e difíceis para Jeff e para mim nos sobrecarregando.

Em emergências os controladores devem fazer perguntas básicas aos pilotos: “Quanto combustível ainda tem?” “Qual o número de ‘almas a bordo?’” Com isso eles querem saber a contagem de passageiros e tripulantes para que as equipes de resgate tivessem uma noção de quantas pessoas esperar.

“Eu não queria atormentá-lo”, Patrick me disse mais tarde. “Não queria ficar perguntando ‘O que está acontecendo?’. Sabia que tinha de deixar você pilotar o avião.”

Também, de modo a poupar segundos e não precisar se repetir, ele deixou as linhas telefônicas abertas ao ligar para controladores de outros aeroportos, para que pudessem ouvir o que estava me dizendo e o que eu lhe dizia. Assim, ele não precisaria ficar se repetindo. Essa sua improvisação foi engenhosa.

O esforço consciente de Patrick para não me perturbar me permitiu permanecer concentrado na tarefa. Ele viu como estávamos descendo rápido. Sabia que eu não tinha tempo de lhe dar as informações sobre passageiros ou responder perguntas que não fossem absolutamente cruciais.

A transcrição de nossa conversa também mostra que a escolha da formulação das frases por Patrick me foi útil. Em vez de me dizer para qual aeroporto eu tinha de ir, ele me perguntou qual aeroporto eu queria. Suas

palavras me permitiram saber que ele entendia que cabia a mim fazer essas escolhas difíceis, e que de nada ajudaria ele tentar me impor um plano.

★ ★ ★

Em todos os meus anos como piloto comercial, nunca me esqueci do meu estudo sobre ejeção de tripulantes em minha época nas forças armadas. Por que os pilotos esperavam tanto para ejetar de aviões prestes a cair? Por que passavam segundos a mais tentando consertar o que não podia ser consertado? A resposta é que vários pilotos condenados temiam punição se perdessem jatos de muitos milhões de dólares. Então continuavam determinados a tentar salvar a aeronave, frequentemente com resultados desastrosos.

Nunca me esqueci de colegas pilotos da Força Aérea que não sobreviveram a tentativas como essas. E ter nas profundezas da mente os detalhes dessa informação foi útil ao tomar aquelas decisões rápidas no voo 1549. Assim que os pássaros nos atingiram eu poderia ter tentado retornar a LaGuardia, buscando não destruir uma aeronave da US Airways por tentar pousar em outro lugar. Poderia ter temido que minha decisão de pousar na água fosse questionada por superiores ou investigadores. Mas escolhi não fazer isso.

Consegui fazer uma mudança mental de prioridades. Eu havia lido o suficiente sobre segurança e teoria cognitiva. Entendia o conceito de “sacrificar metas”. Quando não é mais possível atingir todas as suas metas, você sacrifica as menos importantes. Você faz isso para agir e atingir metas mais importantes. Naquele caso, ao tentar um pouso na água eu sacrificaria a “meta aeronave” (tentar não destruir uma aeronave no valor de 60 milhões de dólares) em prol da meta de salvar vidas.

Soube instintiva e intuitivamente que sacrificar a meta era fundamental se eu queria preservar vidas no voo 1549.

Levou 22 segundos do momento em que considerei e sugeri Teterboro até o momento em que descartei o aeroporto como sendo inatingível. Eu

via a região ao redor de Teterboro subindo no para-brisa, um sinal claro de que nossa trajetória de voo não chegaria até lá.

— Cactus quinze vinte e nove, curva à direita, proa dois oito zero — Patrick me disse às 15h29 e 21 segundos. — Livre pouso pista zero uno em Teterboro.

— Impossível — respondi.

— Certo, qual pista você gostaria em Teterboro? — perguntou ele.

— Estamos indo para o Hudson — falei.

Patrick me ouvira perfeitamente. Mas pediu que repetisse.

— Desculpe, diga novamente, Cactus — pediu.

“Eu simplesmente não consegui compreender aquelas palavras”, explicou Patrick mais tarde em um depoimento ao Congresso. “Pessoas não sobrevivem a pousos no rio Hudson. Achei que era a sentença de morte dele. Naquele momento, acreditei que seria a última pessoa a falar com alguém naquele avião.”

Enquanto falava comigo, Patrick não conseguia deixar de pensar no voo 961 da Ethiopian Airlines, sequestrado em 1996. O avião era um Boeing 767-260ER que ficou sem combustível e tentou pousar no oceano Índico, no litoral do país insular de Comoros. A ponta da asa da aeronave tocou primeiro na água, e ela girou violentamente, se partindo. Das 175 pessoas a bordo, 125 morreram no impacto ou por afogamento. Fotos e vídeos do Boeing 767-260ER rodopiando podem ser encontrados facilmente na internet. “Essa era a imagem que eu tinha na cabeça”, disse Patrick.

Patrick continuou a falar comigo, mas eu estava ocupado demais para responder. Sabia que ele tinha me oferecido toda a ajuda que podia, mas naquele ponto eu precisava me concentrar na tarefa que tinha pela frente. Não iria responder a ele.

À medida que descíamos na direção do Hudson, ficando abaixo do topo dos arranha-céus de Nova York, sumimos do radar dele. Os prédios estavam bloqueando as transmissões.

Patrick tentou desesperadamente encontrar uma solução que nos deixasse fora da água. Em 15h29m51s: “Cactus, hã, Cactus quinze quarenta e nove,

contato radar perdido. Vocês também têm o aeroporto de Newark na posição de duas horas, a cerca de sete milhas.”

Em 15h30m14s: “Cactus quinze vinte e nove, hã, na escuta?”

Ele temia que já tivéssemos caído, mas então piscamos à sua tela de radar. Estávamos a muito pouca altitude, mas, como havíamos retornado ao radar, ele tinha alguma esperança de que tivéssemos recuperado um de nossos motores.

Em 15h30m22s ele falou: “Cactus quinze vinte e nove, se puder, hã, se conseguir, hã, pista dois nove disponível em Newark. Está na posição de duas horas e a sete milhas.”

Não havia como responder a ele. A essa altura estávamos a apenas 21,7 segundos de pousar no rio.

★ ★ ★

Se tivéssemos perdido um motor em vez de dois, Jeff e eu teríamos tido mais tempo para analisar as coisas e nos comunicar com tripulação e passageiros. Poderíamos ter mandado as comissárias de bordo preparar a cabine de passageiros. Poderíamos ter pedido ao controle de tráfego aéreo para determinar o melhor plano para nosso retorno. Mas no voo 1549 não havia muito que pudéssemos fazer porque o tempo era terrivelmente curto.

Muitos dos passageiros sentiram o impacto com os pássaros. Ouviram o som das aves batendo no avião e os estrondos perturbadores que antecederam a quebra dos motores. Viram alguma fumaça na cabine e, como eu, sentiram o cheiro dos pássaros incinerados. Na verdade, mais precisamente, os pássaros foram liquefeitos no que é chamado de “sopa de pássaro”.

Ouvi as histórias do que acontecia com os passageiros enquanto eu estava ocupado na cabine. Mais tarde muitos me escreveriam bilhetes, partilhando suas lembranças pessoais. Outros deram entrevistas à imprensa que achei comoventes e assustadoras.

Um deles era o capitão reformado do Exército dos Estados Unidos Andrew Gray, que completara duas missões no Afeganistão e viajava no voo

1549 com a noiva, Stephanie King. Enquanto o avião descia, Andrew e Stephanie se beijaram e disseram “eu te amo” um ao outro. Do modo como descreveram, eles “aceitaram a morte juntos”.

John Howell, um consultor em administração de Charlotte, pensou em como era o único filho ainda vivo da mãe. O irmão, um bombeiro, morrera no World Trade Center em 11 de setembro de 2001. Mais tarde, John contou aos repórteres o que passou pela sua cabeça enquanto o voo 1549 descia: “A única coisa em que pensava era: ‘Se eu cair minha mãe não vai sobreviver a isso.’”

Na 12F, poltrona na janela logo atrás da saída de emergência sobre a asa, Eric Stevenson, de 45 anos, estava tendo um *déjà vu* medonho. Em 30 de junho de 1987, ele estava no voo 810 da Delta Air Lines, um Boeing 767 que voava de Los Angeles para Cincinnati. Pouco depois da decolagem, enquanto o avião ascendia sobre o Pacífico antes de virar para leste, um dos pilotos equivocadamente desligara os dois motores. Ele fizera isso sem querer, por causa do projeto do painel de controle do motor e a proximidade de interruptores de controle de motor parecidos. O avião começou a descer de 1.700 pés, enquanto os passageiros rapidamente vestiam coletes salva-vidas e esperavam o pior. Ao ouvir alguns passageiros chorando ao seu redor, Eric decidiu pegar um de seus cartões de visita e escrever nele as palavras “amo vocês” para os pais e a irmã. Ele o enfiou no bolso, imaginando que provavelmente morreria e o bilhete poderia ser encontrado no seu corpo. Então, a apenas quinhentos pés da água, os passageiros sentiram um enorme empuxo, e o avião se lançou à frente com toda a potência. Os pilotos haviam religado os motores. O voo prosseguiu até Cincinnati, com a cabine cheia de salva-vidas. Depois desse incidente, a Boeing redesenhou o painel de controle dos motores para prevenir uma repetição.

A experiência de quase morte levava Eric a tirar um ano de folga do trabalho para poder viajar pelo mundo, e, depois disso, todos os anos ele encontrava formas de marcar solenemente o aniversário do incidente. Disse que isso lançou as sementes para sua eventual mudança para Paris, onde continua a trabalhar como gerente de marketing da Hewlett-Packard. Foi

visitando os Estados Unidos em janeiro de 2009 que ele acabou como passageiro do voo 1549. Sentado na 12F, olhando pela janela, não conseguia acreditar que estava em outro avião com motores inoperantes.

Então, mais uma vez pegou um cartão de visita e escreveu: “Mamãe e Jane, amo vocês.” Ele o enfiou no bolso da frente direito e pensou: “Isto provavelmente vai se separar do meu corpo se a cabine de passageiros se desintegrar.” Mas sentiu algum consolo sabendo que tinha dado aquele passo. “Era o máximo que eu podia fazer”, ele me contou mais tarde. “Todos nós estávamos totalmente à mercê de vocês dois na cabine. Era um pensamento desalentador saber que não havia nada que pudéssemos fazer sobre a situação. Então fiz a única coisa que podia. Com o avião caindo, queria que minha família soubesse que pensava nela no último instante.”

Enquanto o avião descia, Eric não entrou em pânico, mas sentiu a mesma tristeza que havia experimentado aos 23 anos, naquele Boeing 767 sobre o Pacífico. Em nosso voo, lembrou, teve o mesmo pensamento claro: “Esse pode ser o fim da minha vida. Em dez ou vinte segundos vou estar do outro lado, qualquer que seja ele.”

★ ★ ★

A cabine de passageiros estava muito silenciosa. Algumas pessoas davam telefonemas ou mandavam mensagens para seus entes queridos. Disseram que alguns faziam preces. Outros contariam que estavam tentando aceitar a situação. Se iam morrer, eles disseram, não havia nada que pudessem fazer a respeito, então tentavam aceitar.

Alguns dos passageiros me contaram mais tarde que ficaram contentes por eu não ter lhes dado detalhes demais. Isso os teria deixado ainda mais assustados.

Foi apenas uns noventa segundos antes de batermos na água que me dirigi aos passageiros.

Procurei ser bastante direto. Não queria soar agitado ou assustado. Queria soar profissional.

“Aqui é o comandante. Preparem-se para impacto!”

Eu sabia que tinha de avisar os passageiros para se preparar. Somos ensinados a usar essa expressão. “Preparem-se!” Dizer isso não apenas pode ajudar a proteger os passageiros de ferimentos no momento do ponto de toque, mas também é um sinal para que os comissários de bordo comecem a gritar suas ordens. Mesmo em meio à intensidade do momento, eu sabia que tinha de escolher minhas palavras com muito cuidado. Não havia tempo para dar aos comissários um quadro mais completo da situação que enfrentávamos. Então a minha prioridade era impedir que os passageiros se ferissem com o impacto. Eu ainda não sabia se seria capaz de amortecer o pouso. Disse “preparem-se” e então escolhi a palavra “impacto” porque queria que os passageiros estivessem preparados para o que poderia ser uma aterrissagem violenta.

As comissárias de bordo — Sheila, Donna e Doreen — no mesmo instante colocaram em prática seu treinamento. Todas as portas de cabine haviam sido reforçadas desde os ataques de 11 de Setembro, portanto é mais difícil ouvir o que acontece na cabine de passageiros. Ainda assim, eu podia ouvir através daquela porta mais grossa Donna e Sheila, que estavam na frente, gritar suas ordens em reação ao meu anúncio, quase em uníssono, repetidamente: “Preparem-se, preparem-se! Abaixem a cabeça! Permaneçam abaixados! Permaneçam abaixados! Preparem-se, preparem-se!”

Enquanto eu guiava o avião na direção do rio, ouvir suas palavras me consolou e encorajou. Saber que as comissárias estavam fazendo exatamente o que deveriam significava que estávamos em sintonia. Soube então que, se conseguisse pousar a aeronave intacta, Donna, Doreen e Sheila iriam tirar os passageiros pelas portas de emergência e o resgate poderia começar. Sua determinação e profissionalismo seriam o segredo para a nossa sobrevivência, e eu tinha fé nelas.

Do gravador de voz da cabine:

Sullenberger (15h29m45s): *“OK, vamos estender os flaps, estender os flaps...”*

Voz sintetizada do Sistema Ampliado de Alerta de Proximidade do Solo (15h29m55s): *“Arremeter. Arremeter. Arremeter. Arremeter. Arremeter. Arremeter.”*

Skiles (15h30m01s): *“Flaps estendidos!”*

Skiles (15h30m03s): *“Duzentos e cinquenta pés no ar.”*

O avião continuou a descer, e era como se as ribanceiras ao longo do Hudson e os arranha-céus dos dois lados das margens subissem para nos encontrar. Como Jeff descreveria mais tarde: “Parecíamos estar mergulhando em uma banheira.” O rio abaixo parecia frio.

Voz sintetizada do Sistema de Alerta de Proximidade do Solo (15h30m04s): *“Baixo demais. Terreno.”*

Voz sintetizada do Sistema de Alerta de Proximidade do Solo (15h30m06s): *“Baixo demais. Trem de pouso.”*

Skiles (15h30m06s): *“Cento e setenta nós.”*

Skiles (15h30m09s): *“Sem força nos dois. Tente o outro.”*

Rádio de outro avião (15h30m09s): *“Dois uno zero, hã, quarenta e sete dezoito. Acho que ele disse que está indo para o Hudson.”*

Voz sintetizada do Sistema Ampliado de Alerta de Proximidade do Solo (15h30m15s): *“Cuidado, terreno!”*

Skiles (15h30m16s): *“Cento e cinquenta nós.”*

Skiles (15h30m17s): *“Flaps em dois, quer mais?”*

Sullenberger (15h30m19s): *“Não, vamos deixar em dois.”*

Sullenberger (15h30m21s): *“Tem alguma ideia?”*

Skiles (15h30m23s): *“Na verdade, não.”*

Voz sintetizada do Sistema de Alerta de Proximidade do Solo (15h30m23s): *“Cuidado, terreno.”*

Voz sintetizada do Sistema de Alerta de Proximidade do Solo (15h30m24s): *“Terreno, terreno. Arremer, arremer.”* [*“Arremer” se repete até o fim da gravação.*]

Sullenberger (15h30m38s): *“Vamos nos preparar!”*

Não achei que ia morrer. Com base na minha experiência, eu tinha confiança de que podia fazer um pouso de emergência na água e sobreviver a ele. Aquela confiança era mais forte que qualquer medo.

Lorrie, Kate e Kelly também não passaram pela minha cabeça. Acho que foi melhor assim. Era vital que eu me concentrasse e não me permitisse distrações. Minha consciência existia unicamente para controlar a trajetória do voo.

Como estávamos pousando sem empuxo, o único controle que eu tinha sobre nossa trajetória vertical era a inclinação — erguer ou baixar o nariz do avião. Meu objetivo era manter uma inclinação que nos desse uma boa

velocidade de planeio. Em essência, eu estava usando a gravidade terrestre a fim de fornecer à aeronave o movimento para a frente, fazendo com que as asas cortassem o ar para dar sustentação.

Meus instrumentos de voo ainda tinham energia. Eu via a marcação de velocidade. Se eu ficava mais lento do que o necessário, baixava ligeiramente o nariz. Se sentia que estávamos indo rápido demais, erguia o nariz.

Sendo uma aeronave *fly-by-wire*, o Airbus tem algumas proteções de envelope de voo, o que significa que os computadores de controle de voo interpretam as ações do piloto no manche. Diferentemente de aeronaves mais convencionais, o Airbus não fornece ao piloto dicas naturais ou a “sensação” de que a velocidade está mudando, o que normalmente ajudaria o piloto a manter uma velocidade constante. Mas uma das proteções do *fly-by-wire* ao voar em baixa velocidade é que, por mais que o piloto puxe o manche para trás, os computadores de controle de voo não permitem que ele estale a asa e perca sustentação.

Comparada com um pouso normal, nossa razão de descida era muito maior, já que não tínhamos empuxo do motor. Nosso trem de pouso estava recolhido, e tentei manter as asas niveladas para não rodopiar quando tocássemos a água. Mantive o nariz elevado.

Minha concentração aumentou durante a descida, e no momento eu estava olhando para apenas dois pontos: o rio bem à frente e, dentro da cabine, o velocímetro em meus instrumentos. Fora, dentro, fora, dentro.

Haviam se passado apenas três minutos desde o impacto com os pássaros, e a terra e o rio corriam em nossa direção. Eu avaliava visualmente a razão de descida e nossa altitude. Naquele instante julguei que era a hora certa. Comecei a fase final do pouso. Puxei o manche para trás, mais para trás, por fim até o final e o mantive ali enquanto tocávamos a água.

Pousamos e deslizamos pela superfície em uma inclinação ligeiramente empinada. A traseira do avião bateu com muito mais força do que a parte da frente. Aqueles nos fundos sentiram um impacto violento. Para os da frente a impressão foi que aquele fora um pouso difícil.

Desaceleramos, nivelamos e então paramos, enquanto a água do rio batia nas janelas da cabine. Eu viria a saber mais tarde que tínhamos alcançado a maioria dos parâmetros que eu buscara. O avião pousara com o nariz a 9,8 graus acima do horizonte, as asas perfeitamente niveladas, e voávamos a 125,2 nós, pouco acima da velocidade mínima para aquela configuração. A razão de descida, contudo, mesmo com o manche todo para trás determinando a elevação do nariz, não pôde ser reduzida tanto quanto eu gostaria.

Em um ou dois segundos retomamos a inclinação de nariz levemente erguido e o avião flutuou. O horizonte de Nova York se mostrou ao nível do mar.

Jeff e eu nos viramos um para o outro e, quase em uníssono, dissemos a mesma coisa:

— Não foi tão ruim quanto pensei.

Ambos sabíamos que a parte mais difícil daquela emergência ainda estava por vir. Havia 155 passageiros e tripulantes em um avião que poderia estar afundando muito em breve.

## *Cento e cinquenta e cinco*

O pouso na água sem dúvida não fora tão ruim quanto Jeff e eu sabíamos que poderia ter sido. Não rodopiamos ao tocar a superfície. A aeronave permaneceu intacta. O combustível não queimou. Nosso reconhecimento de tudo o que dera certo reduziu um pouco a tensão. Acho que foi uma discreta admissão de que poderíamos ser bem-sucedidos em manter vivos todos a bordo.

Claro que não havia tempo ou disposição para celebrar.

Sim, foi um alívio resolver um dos maiores problemas que enfrentávamos naquele dia. Havíamos pousado e o avião estava inteiro. Mas ainda não estávamos salvos. Aquele ainda não era um resultado de sucesso.

Eu sentia que o avião ainda estava intacto, embora no momento do impacto tivéssemos sentido um grande solavanco, especialmente na traseira do avião. Eu supunha que os passageiros provavelmente estavam bem. Depois viria a descobrir que alguns tinham perdido os óculos, que foram arrancados de seu rosto durante o pouso. Outros bateram as cabeças nos encostos das poltronas à frente. Mas poucos tinham se ferido gravemente no impacto. Depois que o avião estabilizou na água não ouvi gritos ou berros vindos da cabine de passageiros. Através da porta da cabine, só ouvi conversas abafadas. Sabia que os passageiros provavelmente olhavam pelas janelas para a água verde-escura do rio, chocados.

Segundos depois da imobilização do avião, Jeff iniciou o *checklist* de evacuação. A lista é dividida entre comandante e copiloto, mas as obrigações do comandante — incluindo acionar o freio de estacionamento

— são úteis apenas em terra, ou se tivéssemos motores operantes. Decidi não perder tempo com coisas que não trariam nenhum benefício para nossa situação ali no rio. A verificação de Jeff foi concluída em dez ou quinze segundos. Ele verificou que a aeronave estava despressurizada e que os botões de incêndio dos motores e da APU estavam pressionados.

Enquanto ele fazia isso, abri a porta da cabine e disse uma palavra em voz bem alta: “Evacuar!”

Na frente do avião, junto às portas esquerda e direita, Donna e Sheila já esperavam minha ordem. Durante a descida, eu não tivera tempo de informar que pousaríamos na água. Mas, assim que viram onde estávamos, elas souberam imediatamente o que fazer. Começaram a ordenar: “Vistam coletes salva-vidas! Venham por aqui!”

Elas sabiam que deviam avaliar com cuidado as saídas. Tinham de garantir que o avião não estava pegando fogo do lado de fora da porta e que não havia pedaços de metal quebrados. Sabiam que não deviam abrir uma porta caso aquela parte do avião estivesse sob a água. A boa notícia era que, pela posição da aeronave, podíamos dizer que as portas da frente estavam acima da linha d’água. Então elas a abriram.

As balsas infláveis devem inflar quando as portas são abertas. Isso aconteceu da maneira correta no lado direito do avião. Mas, no esquerdo, a balsa não inflou automaticamente e teve de ser enchida à mão.

Uma questão mais perigosa: a traseira do avião estava sendo inundada rapidamente com a água gelada do rio. Mais tarde viemos a saber que o fundo da traseira da fuselagem havia sido rasgado violentamente pelo contato com a água no pouso. Uma porta de saída traseira tinha sido parcialmente aberta, por pouco tempo, e não pudera ser totalmente fechada, o que também trouxe água para dentro da cabine de passageiros. O avião assumia aos poucos uma posição mais inclinada, com a cauda para baixo.

Doreen, no fundo da aeronave, tinha um corte profundo na perna, resultado de uma peça de metal que subiu pelo piso desde o compartimento de carga quando o avião tocou a água. Embora o nível da água subisse rapidamente, ela conseguiu passar por latas de lixo e cafeteiras flutuantes, instigando os passageiros a se adiantarem rapidamente na direção das saídas

liberadas. Depois que chegou à balsa da direita — na verdade uma rampa inflável que também funciona como balsa —, um médico e uma enfermeira que estavam entre os passageiros colocaram um torniquete em sua perna.

Como a linha d'água estava acima da base das portas traseiras, as balsas de emergência da cauda eram inúteis. Isso significava que precisávamos usar as duas saídas das asas, que normalmente não seriam abertas quando um avião está na água. Um passageiro lutou para abrir uma saída sobre a asa empurrando-a. Outro sabia que a saída precisava ser *puxada* e fez isso. Esse segundo passageiro estava na fileira de emergência e por sorte tivera a presença de espírito de ler as instruções antes que atingíssemos os pássaros. Ele sabia que podia ser obrigado a agir e se preparou.

A evacuação começou, e os passageiros pareceram compreensivelmente tensos e sérios — alguns bastante agitados, saltando apressados sobre poltronas —, mas a maioria era ordeira. Alguns chamaram aquilo depois de “pânico controlado”.

Como as saídas de trás não podiam ser usadas, as pessoas se agrupavam nas saídas das asas. Ainda havia espaço nas balsas da frente, então Donna, Sheila e eu ficamos chamando os passageiros para que se adiantassem. Não vi pessoas tentando pegar bagagens, mas depois soube que algumas fizeram isso contra as recomendações de outros passageiros. Uma mulher que havia pegado bolsa e mala depois escorregaria na asa, lançando a mala no rio. Outro homem de pé na asa segurava um porta-ternos, um acessório desnecessário em um momento como aquele.

Jeff notou que algumas pessoas ainda no avião estavam tendo dificuldade em encontrar coletes salva-vidas. Os coletes ficam sob as poltronas, e não são fáceis de localizar. Jeff disse às pessoas onde estavam. Alguns passageiros saíram para as asas levando os assentos das poltronas sem se dar conta de que havia coletes salva-vidas disponíveis.

Enquanto os passageiros saíam, Jeff, eu e mais alguns passageiros do sexo masculino pegamos mais coletes, paletós, casacos e cobertores para dar às pessoas que tremiam nas asas. Continuamos a tirá-los do avião, já que aqueles nas asas e nas balsas gritavam que precisavam de mais. A temperatura do lado de fora era de  $-6^{\circ}\text{C}$ , com sensação térmica de  $-11^{\circ}\text{C}$ .

A água estava a 2°C. A água passava do tornozelo das pessoas de pé nas asas, e por fim em alguns chegaria até a cintura. Eric Stevenson teve de se ajoelhar para manter o equilíbrio, porque com o passar do tempo a asa esquerda se erguera da água com a inclinação do avião para a direita. A superfície mais alta era “como um ringue de patinação no gelo”, ele pensou.

As comissárias de bordo treinam para esvaziar um avião de passageiros em noventa segundos. É o padrão de certificação da FAA. Mas fazer o treinamento em um hangar com 150 voluntários calmos é um pouco diferente de tentar isso em um clima congelante no meio do rio Hudson.

Fiquei orgulhoso da rapidez com que a tripulação tirou todos do avião. O último passageiro deixou a aeronave três minutos e meio depois do início da evacuação, mesmo com as saídas de trás inutilizáveis e com água entrando pelos fundos da cabine de passageiros.

Assim que o avião esvaziou, caminhei pelo corredor central, gritando:

— Há alguém aqui? Venha para a frente!

Fui até o fundo, depois voltei. Então repeti a caminhada. Na segunda vez, a água nos fundos do avião subira tanto que fiquei molhado quase até a cintura. Tive de subir nas poltronas ao voltar para a frente. A cabine de passageiros estava em bom estado. Os compartimentos do teto estavam fechados, a não ser por alguns poucos na parte de trás. Todas as poltronas estavam no lugar.

Quando voltei para a frente do avião, Sheila estava no escorregador do lado direito do aparelho com uma leva de passageiros. Donna, Doreen e Sheila haviam reagido com agilidade e evacuado todos eles em segurança. Tínhamos resolvido o segundo grande problema do dia.

Jeff, Donna e eu éramos as últimas três pessoas dentro do avião. Enquanto eu terminava aquela última caminhada pelo corredor, Donna me disse com firmeza:

— Hora de sair! — falou. — Temos de sair deste avião!

— Estou indo — respondi.

Seguindo o protocolo, peguei o transmissor de localização de emergência (emergency locator transmitter, ELT) na frente da cabine e entreguei a um passageiro no escorregador esquerdo. Donna entrou na mesma balsa inflável,

e eu fui à cabine pegar meu sobretudo. Também apanhei o diário de bordo de manutenção da aeronave. Deixei todo o resto para trás. Lembrei a Jeff para colocar o salva-vidas. Eu já estava com o meu. Dei meu sobretudo a um passageiro na balsa da esquerda que sentia frio.

Depois que Jeff saiu, dei uma última olhada pelo corredor do avião que afundava. Eu sabia que todos os passageiros haviam saído. Mas não estava certo se alguns não teriam caído na água quase congelada. Como eu podia descrever meu estado de espírito naquele momento no lugar de um comandante abandonando sua aeronave? Acho que ainda estava ocupado tomando conta da situação — antecipando, planejando e verificando. Não havia tempo para me permitir sentimentos. As 154 pessoas do lado de fora do avião ainda eram responsabilidade minha, embora eu soubesse que as equipes de resgate iriam trabalhar para pegar todos.

Quando entrei na balsa inflável, já havia barcos ao redor da aeronave. As balsas salva-vidas são projetadas para receber 44 pessoas, com capacidade máxima de 55. Mas tínhamos menos de quarenta pessoas na nossa, do lado esquerdo do avião, e parecia bastante lotada. Não vi ninguém chorando ou soluçando. Não havia gritos nem berros. As pessoas estavam relativamente calmas, embora em choque com a enormidade de nossa experiência. Ainda que estivéssemos muito apertados, ninguém empurrava. As pessoas apenas esperavam para ser resgatadas, e não havia muita conversa. Todos sentiam bastante frio e tremiam. Embora eu estivesse molhado por ter seguido pelo corredor até o fundo da cabine de passageiros, minha lembrança é de que em nossa balsa o fundo estava bem seco.

Foi sorte termos pousado bem na área da 48th Street, exatamente quando vários catamarãs de alta velocidade se preparavam para a hora do *rush* vespertino. Do outro lado do rio, em Nova Jersey, no NY Waterway Port Imperial/Weekhaven Ferry Terminal, os capitães e tripulantes dos barcos ficaram chocados ao ver nosso avião cair na água. Estavam fascinados com a visão dos passageiros escapando do avião quase imediatamente. E naquele instante, sem que fossem acionados pelas autoridades e por iniciativa própria, foram rapidamente na nossa direção. Quatorze barcos acabaram nos

ajudando, tripulações e passageiros fazendo tudo o que podiam para nos colocar em segurança.

Balsas não são projetadas para serem barcos de resgate, claro, mas os tripulantes deram conta do desafio. Muitos haviam treinado e ensaiado para uma emergência assim. Outros se adaptaram à situação e agiram por instinto.

A primeira balsa a chegar até nós, apenas três minutos e 55 segundos depois de pararmos na água, foi a *Thomas Jefferson*, comandada pelo capitão Vince Lombardi, da NY Waterway. Ele começou a resgatar os passageiros da asa direita. Sua embarcação acabaria resgatando 56 pessoas, mais que qualquer outra naquele dia.

A *Moira Smith*, segunda embarcação a chegar, comandada pelo capitão Manuel Liba, se aproximou da nossa balsa inflável. Gritei para a tripulação do barco: “Resgatem primeiro as pessoas nas asas!” Elas evidentemente estavam em situação mais precária. Nenhum dos passageiros em nossa balsa salva-vidas protestou quando a embarcação se afastou de nós. As pessoas pareciam ter de fato uma noção geral da situação, em vez de pensar apenas em suas necessidades individuais, e fiquei grato por sua boa vontade. Aqueles que tremiam em nossa balsa claramente entendiam que as pessoas de pé na água sobre as asas tinham de ser resgatadas antes.

Eu queria fazer uma contagem. Sabia que havia 150 passageiros e cinco tripulantes no avião. Será que poderíamos somar aqueles nas balsas e nas asas e ver se chegávamos a 155?

Pedi aos que estavam em minha balsa que contassem: “Um, dois, três, quatro...”

Depois gritei para um homem na asa esquerda e pedi que contasse as pessoas lá. Ele tentou, mas o processo logo foi superado pelos acontecimentos, e, além disso, àquela altura as pessoas já estavam sendo resgatadas e tiradas de asas e balsas infláveis. Eu não conseguia ver a balsa salva-vidas e a asa do outro lado do avião, ou me comunicar com as pessoas lá. Então nunca conseguiríamos fazer qualquer contagem ainda no rio.

Nossa balsa inflável continuava presa do lado esquerdo do avião, e Jeff temia que, se a aeronave continuasse a se encher de água e afundasse mais,

poderia acabar puxando a balsa para baixo, jogando as pessoas no rio. Ele passou vários minutos tentando soltá-la do avião.

“Não consigo soltar!”, disse ele, enquanto o avião afundava mais dois centímetros. Há uma faca guardada em cada balsa salva-vidas, mas, com tantas pessoas apertadas e tanta coisa acontecendo, não ficou imediatamente claro para nós onde ela estava. Eu sabia que tripulantes de embarcações costumavam levar facas, então gritei para alguém na balsa inflável que estivesse mais perto da balsa para que pedisse uma faca. Surgiu um canivete, jogado na direção da nossa balsa (uma passageira o pegou), e Jeff conseguiu nos soltar.

★ ★ ★

Mais tarde, quando perguntaram aos passageiros quanto tempo haviam esperado a chegada dos barcos de resgate, alguns estimaram em quinze minutos ou mais. Na verdade a primeira balsa havia chegado em menos de quatro minutos. Ficar de pé na água gelada, depois do trauma de uma emergência com risco de vida, pode alterar a noção de tempo de uma pessoa. Após apenas alguns minutos na água, muitos dos que estavam na asa não conseguiam parar de tremer. Um resgate rápido era imperativo para reduzir o risco de hipotermia.

Um passageiro mergulhara na água e começara a nadar para o lado de Nova York do rio. Logo mudou de ideia, considerando a temperatura da água, e nadou de volta. Outros passageiros o puxaram para nossa balsa inflável, e vimos que ele não conseguia parar de tremer.

Um dos nossos passageiros era Derek Alter, copiloto da Colgan Air. “Senhor, precisa tirar essas roupas e tem de fazer isso agora”, disse Derek ao homem que estivera na água. Derek tirou sua camisa de copiloto, deu-a ao sujeito e manteve o braço ao redor dele para aquecê-lo. (Mais tarde Derek disse que foi seu treinamento de escoteiro que o ajudara a saber que o homem precisava tirar as roupas molhadas imediatamente.)

A terceira embarcação a chegar, a balsa da NY Waterway *Yogi Berra*, capitaneada por Vincent LuCante, resgatou 24 pessoas.

Uma mulher escorregou da asa para o rio, e dois outros passageiros se arriscaram a cair enquanto a traziam de volta. Quando chegou o momento de subir uma escada, ela não conseguia mover as pernas por causa do frio, caiu e teve de ser resgatada de novo. Outros também desabaram na água tentando subir as escadas. Foi muito angustiante. E havia a liberação de emoções. Quando passageiros finalmente chegavam às balsas, alguns deles abraçavam os tripulantes.

Entre os capitães das balsas estava Brittany Catanzaro, de apenas dezenove anos, cujo trabalho habitual era levar passageiros de Weehawken e Hoboken, em Nova Jersey, para Manhattan. A balsa dela, a *Governor Thomas H. Kean*, quarta embarcação a chegar, estava de costas para nós quando pousamos, mas ela deu a volta e foi na nossa direção. Ela e seus tripulantes tiraram 26 passageiros das asas. Todas as balsas tinham de ser cuidadosas e precisavam desacelerar, especialmente ao se aproximar dos que estavam de pé nas asas. Se produzissem uma onda grande demais, passageiros poderiam ser jogados no rio. Manobrar perto da aeronave era difícil, em especial com a correnteza forte, e demandava navegação cuidadosa para não bater no avião.

Um helicóptero da polícia de Nova York chegou, e vi um mergulhador descendo para a água. A ventania causada pelo rotor era forte; a água do rio entrava em nossos olhos. Era água fria misturada a vento frio. O mergulhador da polícia resgatou um passageiro na água perto de uma das asas.

Foram baixadas dos barcos redes de resgate marítimo, que servem como escadas (chamadas de *Jason's Cradles*), para nós nas balsas infláveis, e os passageiros começaram a subir. Em certo momento houve o temor de que a popa de uma balsa pudesse furar uma balsa inflável, então ela teve de se afastar e mudar de posição. Uma passageira idosa não tinha força suficiente para subir até o barco. Tiveram que fazer uma espécie de cesta com a rede e puxá-la com polias para erguer a mulher a bordo.

Quando chegou o momento da *Athena*, uma balsa Block Island usada pela NY Waterway e capitaneada por Carlisle Lucas, resgatar as pessoas em nossa balsa inflável, eu gritei: “Feridos, mulheres e crianças primeiro!”

Outros em nossa balsa passaram a mensagem para os tripulantes. Parecia que todos estávamos em sintonia.

Eu não estava apenas sendo cavalheiresco. Mulheres, e especialmente crianças, pesam menos que homens, por isso são mais suscetíveis à hipotermia. Também perdem força física com mais rapidez. Então fazia sentido mandá-las para os barcos antes.

Mas no final das contas não era fácil a logística de ajudar primeiro mulheres e crianças. Como nossa balsa estava muito cheia e o movimento dentro dela era bem difícil, aqueles mais no fim da balsa inflável e mais próximos da embarcação foram retirados primeiro.

No estresse do momento houve um tipo de ordem eficiente que me deixou muito impressionado. Também vi exemplos de humanidade e boa vontade para onde quer que olhasse. Fiquei muito comovido quando tripulantes das balsas tiraram camisas, casacos e suéteres que vestiam para ajudar a aquecer os passageiros.

Quando menino, eu ficara chateado com a história da nova-iorquina Kitty Genovese e os espectadores que a ignoraram. Naquele momento, como um homem, eu via dezenas de espectadores agindo com grande compaixão e bravura — e senso de dever. Eu sentia como se toda a Nova York e toda a Nova Jersey estivessem chegando para nos aquecer.

★ ★ ★

Enquanto estávamos no rio, Patrick, o controlador que supervisionara nosso voo de seu posto em Long Island, fora substituído e convidado a ir ao escritório do sindicato no prédio. Ele sabia, assim como seus superiores, que não devia terminar o seu turno, guiando aeronaves ainda em voo. Os controladores são sempre substituídos depois de grandes incidentes.

Patrick estava compreensivelmente abalado. Ele supunha que tínhamos caído e que todos no avião estavam mortos. “Nunca me senti pior”, contou-me depois. “Eu ficava me perguntando: o que mais poderia ter feito? Haveria alguma coisa diferente que poderia ter lhe dito?”

Ele queria conversar com a esposa, mas temia desmoronar se fizesse isso. Então mandou uma mensagem de texto: “Tive um acidente. Não estou legal. Não posso falar agora.” Ela achou que ele sofrera um acidente de carro. “Na verdade parecia que eu tinha sido atropelado por um ônibus”, contou. “Eu tinha uma sensação de choque e incredulidade.”

Patrick ficou trancado no escritório com um representante do sindicato que lhe fez companhia e conversou com ele. Não havia TV, então não era possível ver a cobertura do resgate. Caso o resultado tivesse sido ruim, o representante do sindicato achava que Patrick não precisava ver naquele primeiro momento.

Patrick ficou repassando na cabeça o último diálogo comigo, supondo que haviam sido minhas últimas palavras. Ele ouvira a perturbação nas vozes de pilotos durante emergências menores com as quais havia lidado no passado. Como ele descrevia, as vozes se tornavam “quase trêmulas”. Ele pensou em minha voz e em como parecia “estranhamente calma”.

Naquele momento ele não conhecia minha aparência nem nada sobre mim. Sabia apenas que tínhamos passado alguns minutos eletrizantes conectados um ao outro e supunha então que eu morrera.

Ele foi avisado para não deixar o local até a chegada do pessoal que coletaria uma amostra de urina e faria um teste de bafômetro. Esse é um procedimento-padrão para controladores de tráfego — e também pilotos — envolvidos em um acidente. Faz parte da investigação.

Patrick ficou sentado na sala do sindicato, consolado pelo representante, pelo que pareceram horas. Então um amigo enfiou a cabeça na sala e disse: “Parece que eles escaparam. Estão nas asas do avião.”

Patrick mais tarde me disse que não teve palavras para descrever seu alívio.

★ ★ ★

Um dos passageiros estava sentado perto de mim e de Jeff na balsa. Como muitas pessoas, ele estava esgotado e emotivo. Mas ele queria que eu

soubesse que valorizava o que a equipe e eu tínhamos feito para pousar o avião em segurança.

Ele segurou meu braço e falou:

— Obrigado.

— De nada — disse a ele.

Foi um diálogo simples entre dois homens em um momento extraordinário, mas eu sabia que significava muito para ele dizer aquilo. E, para mim, também significou muito ouvir suas palavras, assim como para Jeff e Donna, perto de nós.

O ar frio e o vento não debilitavam de imediato. Mas, enquanto esperávamos nossa vez de ser resgatados pela balsa *Athena*, muitos de nós estavam em mau estado. Muitos não conseguiam parar de tremer.

Eu me preocupei em ser a última pessoa a sair da balsa inflável, assim como quisera ser a última a deixar o avião. Não acho que haja qualquer diretriz escrita sugerindo que o comandante ou capitão deva ser o último a deixar um avião ou qualquer outra embarcação durante uma emergência. Eu tinha consciência da tradição marítima, mas essa não foi a razão pela qual fiz isso. Era apenas óbvio para mim: não queria ser resgatado até que todos os passageiros aos meus cuidados fossem atendidos.

O resgate foi rápido, considerando tudo. O convés da balsa ficava cerca de três metros acima da balsa inflável, de modo que subir demandava algum esforço dos passageiros. Quando chegou minha vez de subir a escada, eu sentia tanto frio que não conseguia mais usar as mãos. Tive de passar os antebraços pelas cordas. Não conseguia pegar nada com os dedos.

Do convés da balsa, de pé com dezessete outros sobreviventes do voo 1549, incluindo Jeff, eu olhei para o avião. Ele continuava a afundar lentamente na água, enquanto deslizava na direção sul, rumo à Estátua da Liberdade, cercado por uma pequena trilha de lixo e vazamento de combustível.

De pé ali me dei conta de que ainda estava com o celular preso ao cinto. Embora minhas calças estivessem encharcadas, o telefone permanecera seco e funcionando. Foi minha primeira oportunidade de ligar para Lorrie.

Temos dois telefones fixos em casa, e ela tem um celular, mas não consegui falar com ela em nenhum deles. Ela não atendia por estar em uma das linhas fixas, falando com um sócio. Ela viu meu número no identificador do celular, mas a princípio ignorou.

Como os toques não paravam, ela se desculpou com a pessoa com quem falava.

“Sully está ligando para todos os números da casa. Vou ver o que ele quer.”

Ela atendeu na outra linha:

— Alô.

Ao ouvir sua voz, e sem saber o que ela sabia ou não, minhas primeiras palavras tinham o objetivo de tranquilizá-la.

— Só queria dizer que estou bem.

Ela achou que isso significava que eu mantinha a programação de voltar para São Francisco naquela noite.

— Isso é bom — ela me disse.

Imaginou que eu já tinha pousado o voo 1549 em Charlotte. Vi que ela precisava de uma explicação.

— Não. Houve um incidente.

Ela ainda não entendia. A TV não estava ligada, então Lorrie ignorava a cobertura ininterrupta do acidente em todas as redes a cabo. Imaginou que eu estava tentando lhe dizer que meu voo estava atrasado e que eu poderia não voltar para casa.

Então contei a ela diretamente, quase como se desse um resumo.

— Atingimos pássaros. Perdemos empuxo nos dois motores. Pousei o avião no Hudson.

Foi demais para ela digerir. Ela fez uma pausa e depois perguntou:

— Você está bem?

— Sim — respondi.

— *Bem* bem? — insistiu.

Eu obviamente tinha sobrevivido. Ela perguntava se eu estava bem em um sentido mais amplo.

— Sim. Mas não posso conversar agora. Estou indo para o cais. Ligo para você de lá.

Fiquei muito emocionado por ouvir a voz dela. Eu teria adorado receber suas palavras de consolo. Ao mesmo tempo, havia coisa demais a contar e nenhum tempo para isso. Também queria que as meninas soubessem que eu estava em segurança. Até que eu voltasse, elas ouviriam muita coisa nas matérias dos noticiários. Mas pelo menos eu havia entrado em contato.

Depois do meu telefonema Lorrie deitou na cama em nosso quarto. Não estava chorando, mas tremia muito. Meu telefonema fora um choque. Ela ligou para uma amiga íntima e disse:

— Sully acabou de cair com um avião e eu não sei o que fazer.

A amiga disse a ela:

— Vá pegar suas filhas.

Então ela pegou as meninas na escola e as levou para casa.

★ ★ ★

Enquanto ainda estava na balsa, comecei a repassar minha lista mental de outras coisas que deveria fazer. Eu sabia que a US Airways tinha pleno conhecimento do acidente por intermédio do Controle de Tráfego Aéreo, mas achei que seria melhor dar à empresa a minha visão da situação.

Todo voo tem um despachante escolhido pela empresa para monitorá-lo. Os despachantes trabalham ao computador em uma grande sala sem janelas no Centro de Controle de Operações da US Airways em Pittsburgh e rastreiam muitos voos ao mesmo tempo.

Liguei para Bob Haney, que estava de plantão naquele dia como gerente de operações aéreas da US Airways, e ele atendeu depois de alguns toques.

— Aqui é Bob — disse. Sua fala era entrecortada, e havia tensão em sua voz.

— Aqui é o comandante Sullenberger — falei.

— Não posso conversar agora. Há um avião no Hudson!

— Eu sei. Eu sou o cara — contei.

Ele ficou sem fala por algum tempo. Não conseguia acreditar que o piloto do avião no Hudson, uma cena que ele estava vendo pela TV naquele momento, ligava para seu escritório. Considerando a gravidade da situação, começamos a discutir rapidamente as questões prementes. Mas depois eu sorria com a lembrança de como ele tentou me despachar no começo da conversa com a notícia urgente: “Há um avião no Hudson!” É, eu sabia.

A *Athena* atracou no Pier 79 de Manhattan, nos desembarcou e depois retornou mais uma vez ao avião para garantir que ninguém ficara para trás. Às 18h15 ela voltaria ao serviço de transportar passageiros através do Hudson, seus assentos ainda molhados pelos sobreviventes encharcados do voo 1549.

Assim que pisei no píer do terminal das balsas fui recebido pelo comandante Dan Britt, da US Airways, nosso representante do sindicato em LaGuardia. Ele vira as notícias na televisão em casa em Nova York, vestira o uniforme e fora se encontrar comigo e Jeff.

Pedi a ele que me ajudasse a conseguir respostas e atualizações, e ambos começamos a dar telefonemas, garantindo que os feridos estivessem recebendo cuidados. Fui até Doreen, que estava em uma maca e era atendida por um socorrista. Ela era a ferida de maior gravidade, com um corte profundo na perna, e passaria vários dias internada. Reuni o resto da tripulação e incluí nossos dois colegas pilotos que viajavam como passageiros, a copiloto da American Airlines Susan O'Donnell e Derek Alter, da Colgan Air, que na balsa dera sua camisa a um passageiro.

Alguns passageiros haviam sido levados para o lado de Nova Jersey do rio, e o resto para Nova York, então foi difícil localizar todos. Eu queria desesperadamente uma contagem dos que haviam sido resgatados, mas não conseguia nenhuma confirmação. As autoridades continuavam a me pedir o manifesto. Nos voos domésticos, a tripulação não recebe um. A US Airways iria demorar algum tempo criando um a partir dos registros eletrônicos do voo.

Havia policiais por toda parte, e um alto oficial me disse que o prefeito Michael Bloomberg e o comissário de polícia Raymond Kelly queriam que

eu os encontrasse em outro lugar. Eu tive de recusar. “Tenho responsabilidades aqui”, disse. Então o prefeito Bloomberg e o comissário Kelly acabaram indo ao terminal das balsas para me fazer perguntas. Eu estava preocupado demais com a questão dos passageiros para ter uma conversa de verdade com eles. Dei algumas informações rápidas, e só. “Eu me assegurei de que todos tinham saído do avião”, eu disse a eles. “Estamos tentando descobrir se todos foram resgatados.”

Houve muita discussão sobre para onde eu e a tripulação deveríamos ir em seguida. Acabamos sendo levados ao hospital para uma avaliação e verificação de sinais vitais. O tempo todo eu não parava de perguntar: “Qual é o total?”

Depois de sermos examinados na emergência e ouvirmos que estávamos bem, simplesmente ficamos ali, esperando confirmação, esperando notícias, esperando para descobrir para onde deveríamos ir a seguir. Não havia cadeiras suficientes para nós na sala de exame, mas eu não queria mesmo me sentar. Apenas esperar sem saber o resultado foi estressante, de pé ali de uniforme molhado e meias encharcadas. Não teria uma oportunidade de mudar de roupa antes da meia-noite.

No período de uma ou duas horas que se seguiu apareceram mais três médicos. Eles não tinham realmente nenhuma razão médica para passar ali. Provavelmente estavam apenas curiosos e queriam dar uma olhada em nós, considerando que éramos a notícia do dia. Em dado momento um médico na casa dos quarenta anos apareceu e me olhou nos olhos. Eu sabia que ele estava tentando me avaliar, descobrir o que me motivava. Ele não disse uma palavra por quinze ou vinte segundos. Por fim falou: “Você está muito calmo. É inacreditável.” Ele estava enganado. Eu não me sentia calmo de maneira alguma. Naquele momento me sentia anestesiado e irritado. Simplesmente não conseguiria relaxar até saber que a contagem era de 155.

Enfim, às 19h40, mais de quatro horas após termos pousado no Hudson, o comandante Arnie Gentile, um representante do sindicato, apareceu e me deu a notícia. “É oficial”, disse.

Senti o maior alívio de toda a minha vida. Como se o peso do universo tivesse sido tirado do meu coração. Provavelmente suspirei fundo. Não

estou certo se sorri. Estava esgotado demais para celebrar.

Havia sido o dia mais perturbador da minha vida, mas eu estava inacreditavelmente grato por aquele final. Não tínhamos salvado o Airbus 320. Ele estava arruinado. Mas as pessoas no avião iriam voltar para as suas famílias. Todas elas.

## *Histórias ouvidas, vidas tocadas*

Agora já estou acostumado.

Abro uma carta e caem cinco notas de 1 dólar. “Sr. Sullenberger, ótimo trabalho! Gostaria de lhe pagar uma cerveja, mesmo sendo uma barata.”

Chega um fax: “Neste mundo louco, é bom saber que o acaso ainda favorece a mente preparada. Bom trabalho, comandante!”

Chega uma carta com uma ilustração de Snoopy dançando empolgado e com a legenda “Oh Happy Day!”. A remetente é uma mulher de Nova Jersey. “Nós na Costa Leste ainda estamos assustados com o 11 de Setembro. Parece que todos na região que engloba Nova York, Connecticut e Nova Jersey perderam um parente, um amigo, um vizinho, um colega de trabalho. Seu pouso no rio fez com que nos sentíssemos eufóricos, serenos e felizes!”

Recebi milhares de mensagens como essas desde o voo 1549. Recebi dez mil e-mails de pessoas que acharam na internet a minha empresa de consultoria em segurança. Outros cinco mil chegaram ao meu endereço pessoal. Não entendo de Facebook, mas minhas filhas dizem que tenho 635 mil fãs.

Recebi mensagens de pessoas de todos os continentes, exceto a Antártida. E, quase sempre que estou no shopping ou em um restaurante, estranhos me abordam dizendo que não querem me incomodar, apenas agradecer.

Embora alguns dos que escrevem tivessem entes queridos ou amigos no voo 1549, a imensa maioria não tinha. O que aconteceu naquele avião os

comoveu o suficiente para que se sentissem compelidos a procurar a mim e minha família. Alguns me dizem que depois de saber o que aconteceu com nosso voo se viram refletindo sobre um momento crucial das próprias vidas ou pensando em alguém que os inspirou. Outros acabaram reavaliando os sonhos que tinham para os filhos ou revivendo a dor causada por perdas que ainda tentavam assimilar.

Eu me tornei o destinatário das reflexões das pessoas por ser o rosto público de um momento inesperadamente edificante cujos efeitos ainda são sentidos. Ouvir tantas pessoas, prestar atenção às suas histórias — isso se tornou parte de meu novo trabalho.

Passei a ver a gratidão delas como um presente generoso, e não quero menosprezar suas palavras gentis recusando-as. Embora a princípio isso me deixasse constrangido, decidi aceitar a gratidão das pessoas. Ao mesmo tempo, não tento levar o crédito pelo que aconteceu. Reconheço que tenho um papel a desempenhar e que talvez algo de bom possa advir disso.

Nunca tinha desempenhado esse papel antes. Passei a vida inteira sendo anônimo. Sentia orgulho da minha esposa, orgulho das minhas filhas, porém levava uma vida doméstica pacata. Minha vida profissional também era basicamente oculta, conduzida no outro lado da porta trancada de uma cabine de pilotagem.

Mas agora sou reconhecido em toda parte, e pessoas me abordam com lágrimas nos olhos. Elas não sabem ao certo por que estão chorando. Seus sentimentos quanto ao que o incidente com nosso voo representa, somados à surpresa de me encontrar, simplesmente provocam um arroubo de emoção. Ao ver pessoas tão gratas a mim, minha principal sensação é a de que não mereço essa atenção ou sua gratidão efusiva. Eu me sinto meio que um impostor. Entretanto, também sinto que tenho a obrigação de não desapontá-las. Não quero desmerecer sua gratidão ou sugerir que não deveriam sentir o que sentem.

Claro que ainda não me sinto confortável com a imagem de “herói”. Como Lorrie costuma dizer, um herói é alguém que arrisca a vida entrando em um prédio em chamas. O voo 1549 foi diferente, porque foi imposto a mim e minha tripulação. Fizemos o melhor que pudemos, usamos nosso

treinamento, tomamos boas decisões, não desistimos, valorizamos todas as vidas naquele avião — e fomos bem-sucedidos. Não sei se “heroico” descreve isso. É mais o fato de termos uma filosofia de vida e a termos aplicado às coisas que fizemos naquele dia e às coisas que fizemos nos muitos dias que levaram àquele.

Para mim, em vez de a um ato de heroísmo, é a essa filosofia que as pessoas estão reagindo.

Elas também se envolveram com o caso do voo 1549 por ele ter acontecido em um momento em que muitas pessoas se sentiam para baixo.

Em 15 de janeiro de 2009, o dia do nosso voo, o mundo estava em transição. A presidência dos Estados Unidos estava prestes a mudar de mãos, o que deixava algumas pessoas esperançosas e outras nervosas com o que havia pela frente. Era uma época de grande incerteza, com duas guerras e a economia mundial desmoronando. Em várias frentes as pessoas se sentiam confusas e temerosas. Elas se perguntavam se éramos uma sociedade perdida ou que saíra dos trilhos. Algumas pessoas questionavam até mesmo nossa competência básica.

Elas souberam do caso do voo 1549, que foi uma notícia diferente da maioria das matérias que se vê na mídia, no sentido de que os desdobramentos eram positivos. O avião pousara em segurança. Os passageiros e o pessoal do resgate ajudaram uns aos outros. Todos no avião tinham sobrevivido. Todas as notícias eram positivas (fora, é claro, para o dono e a seguradora do Airbus 320, para quem as notícias não eram de todo empolgantes).

Para aqueles que acompanharam a cobertura do voo 1549 pela televisão, isso era impressionante. Permitiu que se tranquilizassem de que todos os ideais em que acreditamos são verdadeiros, mesmo que nem sempre sejam evidentes. As pessoas descobriram que o caráter americano ainda existe, que aquilo que achamos que nosso país representa ainda persiste.

Eu passei a apreciar muito mais a vida — e também os Estados Unidos — através do meu convívio com tantas pessoas desde o que aconteceu. Elas dizem que ficaram tocadas com minha história, mas com grande frequência sou eu que fico ainda mais tocado pelas delas.

★ ★ ★

Quando o voo 1549 pousou no Hudson, Herman Bomze, de 84 anos, acompanhou o resgate de seu apartamento de trigésimo andar com vista para o rio, em Manhattan.

O sr. Bomze, fuzileiro da reserva e engenheiro civil, ficou muito comovido com os passageiros passando depressa para as balsas e asas. Ficou preocupado que nem todos os passageiros tivessem saído do avião. Temeu que as balsas não resgatassem todos em tempo. Ligou para a filha, Bracha Nechama, e deixou uma mensagem dizendo como aquilo o afetara. Ela, por sua vez, me enviou uma carta contando a história dele.

Em 1939, quando Herman tinha quinze anos, ele, a irmã e os pais moravam em Viena e tentavam desesperadamente sair da Áustria. Por serem judeus, seu apartamento havia sido saqueado pelos nazistas. Eles sabiam de deportações em massa de judeus e tinham ouvido boatos sobre assassinatos em massa.

A família de Herman queria ir para os Estados Unidos, onde moravam parentes dispostos a assinar a papelada se comprometendo por eles. Naquela época os Estados Unidos tinham cotas rígidas de quantos refugiados europeus podiam ser recebidos. Na embaixada americana em Viena, a família soube que só havia três vistos disponíveis — para Herman, a mãe e a irmã. Como o pai de Herman era polonês, e havia cotas diferentes para poloneses, ele não receberia um visto.

— Por favor — suplicou a mãe de Herman. — Deixe que nossa família fique junta.

— Vocês podem ficar juntos se quiserem — respondeu o funcionário da embaixada. — Caso queiram ficar aqui na Áustria, poderão permanecer juntos. Caso três de vocês queiram ir para os Estados Unidos, poderão ir. A escolha é sua.

A família tomou uma decisão. O pai de Herman ficaria para trás. Herman, a irmã e a mãe fugiriam para os Estados Unidos, onde a vida seria mais segura para eles. Os três chegaram em agosto de 1939, e pouco depois

disso o pai de Herman foi levado para o campo de concentração de Buchenwald. Foi assassinado ali em fevereiro de 1940.

Quase setenta anos depois, Herman acompanhou o desenrolar do resgate do voo 1549, e foram em parte essas lembranças dolorosas que o levaram a ligar para a filha, Bracha. Depois disso Bracha ficou pensando sobre as relações que havia entre mim e seu pai, e decidiu me escrever.

Contou sobre a grande reverência que Herman sentia pela vida, moldada pelo Holocausto. Também disse que seu pai tinha sorte por nosso voo ter pousado em segurança no rio, em vez de se chocar contra prédios em Manhattan.

“Se você não tivesse sido tão habilidoso e amasse tanto a vida, meu pai ou outros como ele, em seus arranha-céus, poderiam ter morrido junto com seus passageiros. Como sobrevivente do Holocausto, meu pai me ensinou que salvar uma vida é salvar o mundo.”

Ela me explicou a visão judaica de que, ao salvar uma pessoa, nunca se sabe o que ela poderia realizar ou como seus descendentes poderiam contribuir para a paz e a cura no mundo. “Que você tenha consciência da alegria de ter salvado gerações de pessoas, dando a elas a possibilidade de desenvolver um humanitarismo como o seu. Abençoado seja, comandante Sullenberger”, escreveu Bracha.

A carta dela ainda me comove e inspira. Eu me sinto honrado por ela considerar o pouso de um avião no Hudson um “poderoso compromisso com a vida”. Bracha tem razão: não sei que coisas boas serão realizadas pelas 154 pessoas em meu voo. Não consigo imaginar que contribuições seus filhos, netos e bisnetos ainda por nascer darão ao mundo.

★ ★ ★

Houve quem me escrevesse para dizer que concordava comigo: eu não sou um herói. Fico grato pelo modo como falaram comigo. Eles escreveram para dizer que preparação e diligência não são o mesmo que heroísmo.

“Em suas entrevistas você pareceu constrangido ao ser chamado de herói”, escreveu Paul Kellen, de Medford, Massachusetts. “Também acho o

título inadequado. Para mim, um herói decide entrar em uma situação perigosa por um objetivo maior, e você não teve escolha. Isso não significa que não seja um homem virtuoso, mas considero que sua virtude é fruto de suas escolhas em outras ocasiões. Está claro que você leva a sério suas responsabilidades profissionais. Está claro que muitas das escolhas que fez na vida o prepararam para aquele momento, quando seus motores falharam.”

“Há aqueles entre nós que são éticos, responsáveis e diligentes. Acho que há muitos assim. Você poderia ter trabalhado na obscuridade, não fosse por um encontro com uma revoada de pássaros na hora errada.”

“Espero que sua história encoraje os muitos outros que trabalham na obscuridade a saberem que sua recompensa é simples: eles estarão prontos se o teste se apresentar. Não quero diminuir seu feito. Quero apenas destacar que, quando surgiu o desafio, você estava completamente preparado. Espero que sua história incentive outros a imitá-lo.”

Fui procurado por um bom número de pessoas que sobreviveram a acidentes ou perderam entes queridos neles. Algumas dessas tragédias envolveram aeronaves.

Pessoas falaram sobre como tinham encontrado coragem para voltar a voar, principalmente porque haviam decidido confiar nos profissionais na cabine de pilotagem.

Karen Kaiser Clark, de St. Paul, Minnesota, me escreveu sobre o voo 191 da Delta Air Lines, que caiu em Dallas em 2 de agosto de 1985 “tirando a vida de 139 pessoas, cada uma delas com uma família, um círculo de amigos e um lugar no mundo que ninguém poderia substituir. Foi um cisalhamento do vento, e minha mãe, Kate, foi uma das últimas sete identificadas. Seus quinze amigos também morreram. Apenas cinco meses antes havíamos desligado os aparelhos que mantinham meu pai vivo. Aquela era a primeira viagem dela como viúva.”

Karen contou que após a tragédia conseguiu encontrar o caminho da aceitação e um novo apreço pela vida. “Depois do velório de mamãe na Flórida nós voamos com as cinzas dela e de papai para enterrá-las em Toledo, Ohio. Contudo, nosso voo pegou uma turbulência horrível. Ficamos todos aterrorizados, mas durante aqueles minutos jurei que, se

conseguíssemos pousar, eu ia descobrir um meio de (1) superar aqueles momentos terríveis e não me tornar amarga e (2) continuar a andar de avião, já que dou palestras no exterior.”

Bart Simon, dono de uma empresa de produtos para cabelo em Cleveland, me contou que estava no voo 405 da USAir que tentou decolar de LaGuardia na noite de 22 de março de 1992 e caiu em Flushing Bay. “Fui um dos sortudos que escaparam com apenas um pequeno corte na cabeça”, escreveu. Vinte e sete pessoas morreram, e nove dos vinte e três sobreviventes tiveram ferimentos graves. Mais tarde o Comitê Nacional de Segurança dos Transportes disse que as causas prováveis foram gelo nas asas, falhas da FAA e do setor aeronáutico ao adotar procedimentos adequados quanto a congelamento e atrasos, e a decisão da tripulação do voo de decolar sem ter certeza de que as asas estavam livres de gelo.

“Estava conseguindo tirar aquela noite da cabeça e seguir com a vida, mas as fotos de seu pouso mês passado e a semelhança das circunstâncias — US Airways, LaGuardia, a água — trouxeram as lembranças de volta”, escreveu. Ele contou que, quando viu nossa tripulação na TV, parecíamos simbolizar o que os passageiros esperam encontrar ao embarcar em um avião: profissionais frios, calmos e, acima de tudo, “no controle, não importando quão graves sejam as circunstâncias”. Disse que estava escrevendo para agradecer “em nome dos milhões de nós que confiam nossas vidas a você e seus colegas pilotos todos os anos”.

Ele tinha embarcado em um avião saindo de LaGuardia para Cleveland na manhã seguinte ao acidente de 1992. “Os restos carbonizados do voo 405 estavam visíveis em Flushing Bay enquanto meu avião taxiava, mas parti naquela manhã calmo, sabendo que um profissional habilidoso estava nos comandos e que em pouco tempo eu estaria de volta em casa.”

Como pilotos, às vezes sentimos que os passageiros não têm consciência da nossa existência. É como se eles estivessem apenas passando ao lado da cabine, na busca por espaço nos compartimentos acima das poltronas. Mas depois do voo 1549 eu conheci pessoas como Karen Kaiser Clark e Bart Simon, e é uma lição de humildade ver a fé e a confiança que eles e outros como eles depositam em nós.

★ ★ ★

Theresa Hunsicker, dona de uma creche em Louisiana, soube do voo 1549 assistindo à Fox News. Aos 43 anos, mãe de uma menina de nove, ela me viu no programa *60 Minutes* e se sentiu compelida a me escrever para dizer como a minha entrevista a afetara.

“Meu nome é Theresa Hunsicker, e sou filha de Richard Hazen, o copiloto do ValuJet 592. Ele caiu nas Everglades da Flórida em 11 de maio de 1996, com 110 pessoas a bordo.”

O voo 592 decolara do Aeroporto Internacional de Miami rumo a Atlanta, com a comandante Candalyn Kubeck nos controles. Com cerca de seis minutos de voo, ela e o copiloto Hazen alertaram que havia fogo no interior do avião e fumaça na cabine de pilotagem. Na gravação da cabine uma voz feminina é ouvida gritando da cabine: “Fogo, fogo, fogo, fogo!”

O copiloto Hazen passou um rádio para o controlador, pedindo para retornar ao aeroporto. Alguns minutos depois, viajando a quinhentas milhas por hora, o avião caiu nas Everglades. Ele foi destruído no impacto.

Uma investigação revelou que o jato transportava geradores de oxigênio químico no compartimento de carga, o que provavelmente iniciou ou alimentou o fogo. Os geradores de oxigênio haviam sido classificados como “vazios” e não tinham as capas de proteção para transporte que poderiam ter impedido o fogo. O legado do voo 592 é que agora detectores de fumaça e sistemas de extinção de incêndios são instalados nos compartimentos de carga, e foram implantadas mudanças no modo como materiais perigosos são transportados.

Em sua carta para mim Theresa escreveu que chorou ao ver o noticiário sobre o voo 1549. Ela lembrou-se do quanto desejara que o voo de seu pai tivesse tido o mesmo final positivo — um pouso seguro na água. Desejou que ele e os 109 outros no seu DC-9-32 tivessem saído para as asas do avião ou para balsas na água das Everglades.

“Por muitos anos fiquei imaginando como teriam sido os últimos minutos do meu pai”, escreveu Theresa. “Presumi que ele estava tomado pelo medo

e lamentando nunca mais poder ver a família novamente. A ideia de ele morrendo em um momento de pânico e tristeza era devastadora para mim.”

Greg Feith, o investigador do Comitê Nacional de Segurança dos Transportes, dissera a ela que o pai deveria estar concentrado em pousar o avião. As palavras do investigador a haviam tranquilizado um pouco. Mas nos treze anos desde então ela não conseguira aceitá-las de todo, porque o investigador nunca tinha estado numa cabine de pilotagem de um avião com grandes problemas. Como poderia saber o que um piloto de fato estava pensando em um momento tão horrível?

Por isso minha participação no *60 Minutes* foi tão significativa para Theresa. Ela me ouviu explicar que não pensei em qualquer outra coisa a partir do momento que perdemos aqueles motores acima de Nova York. Minha mente não divagou. Pensava apenas em como Jeff e eu poderíamos terminar o voo 1549 em segurança. Meus comentários foram para ela uma epifania.

“Ouvir você dizer como estava concentrado e que tinha um trabalho a fazer (...) me dá paz de espírito, porque você é alguém que passou por isso”, escreveu. “Agora sei que Greg estava certo. Meu pai não deixou este mundo em um momento de profunda tristeza. Estava apenas tentando fazer seu trabalho. Não tenho como lhe agradecer, comandante Sullenberger. Foi realmente uma bênção ouvir a sua história.”

Lorrie foi às lágrimas com a carta de Theresa. Não conseguia tirá-la da cabeça, então decidiu ligar para ela. As duas conversaram durante uma hora — a esposa de um piloto e a filha de um piloto, compartilhando lembranças. “Foi uma catarse para ambas”, Lorrie me contou depois.

Theresa falou sobre as coisas inadequadas que pessoas bem-intencionadas tinham lhe dito: “As pessoas me dizem que meu pai morreu fazendo algo que amava. Ouvir isso não me ajuda em nada. Se ele morresse em seu jardim de um ataque cardíaco seria diferente. Isso teria sido morrer fazendo algo que amava. Mas ele morreu em um incêndio de 1.600°C. Não era o que ele amava.”

As buscas pelos restos mortais das vítimas do voo 592 duraram dois meses, e Theresa contou a Lorrie como isso foi traumatizante para as

famílias. O avião se desintegrara em pedaços mínimos, que tiveram de ser recolhidos da terra por uma grande área das Everglades. Enquanto os trabalhadores examinavam cada capim, atiradores os seguiam para abater aligátos que se aproximassem.

Metade dos que morreram no voo nunca foi identificada. Theresa contou que conversou com uma mulher que recebera o tornozelo do filho. Haviam conseguido identificá-lo por causa de uma tatuagem.

O pai de Theresa foi identificado apenas por um dedo, que foi entregue à família em uma caixinha. Como ele era da Força Aérea, havia um registro de suas digitais. “O legista perguntou o que queríamos fazer com aquilo. Dissemos a ele: ‘Queremos que fique nas Everglades com o resto dele’”, contou Theresa.

Um conselheiro de saúde mental e um agente de vida selvagem e pesca foram com a família ao local da queda para realizar uma cerimônia, devolvendo os restos mortais do copiloto Hazen de um pequeno envelope para a água. Foi um momento surreal e duro para a família, mas ainda assim serviu como um pequeno consolo.

Houve vários tipos de acidentes aéreos desde a queda do ValuJet em 1996, mas Theresa disse que o voo 1549 a tocou de uma forma que nenhum dos outros havia feito. Para ela, o voo 1549 e o voo 592 eram semelhantes. Ambos tiveram um problema grave minutos após a decolagem. Ambos não conseguiram retornar a uma pista. Ambos terminaram na água.

Ofereceram a Theresa a possibilidade de ouvir as gravações de voz da cabine, mas ela não quis. O pai de um comissário de bordo escutou o áudio e disse que por causa disso foi parar na terapia. A porta da cabine de pilotagem estava aberta, e o som dos passageiros gritando é muito claro na fita. “Seria duro demais para mim ouvir isso”, revelou Theresa.

Em 2006, quando a queda completou dez anos, ela reuniu coragem para procurar Greg Feith, o investigador. “Eu aguento”, disse a ele. “Por favor, me diga. Meu pai estava gritando?” Ele respondeu: “Com certeza que não. Seu pai estava fazendo as verificações. Ele e a comandante Kubeck fizeram tudo o que deveriam fazer até ficarem incapacitados.”

Theresa contou a Lorrie que quando me viu no *60 Minutes* pensou consigo mesma: “Gostaria que fosse meu pai. Gostaria que ele tivesse tido o mesmo sucesso, que todos estivessem em segurança e que fosse ele o herói, dando entrevistas.”

Também disse a Lorrie: “Como eu vivi o pior desfecho, acho que festejo o voo 1549 muito mais. Minha alegria pelos passageiros e tripulantes é muito mais profunda.”

Em sua carta para mim Theresa explicou que ao longo dos anos havia passado muito tempo pensando em “como poderia ter sido” em relação ao pai, que tinha 53 anos quando morreu. Ele faleceu quatro anos antes do nascimento da filha de Theresa, Peyton. “Essa é a parte mais difícil da perda: ele não ter conhecido a neta.”

Junto com a carta, Theresa enviou uma foto dela com o marido e a filha — “para que veja as pessoas cuja vida você tocou”. São uma família encantadora, todos bem juntinhos, sorrindo. Ela disse a Lorrie que agora sente que seu pai e eu estamos ligados; dois pilotos que fizeram de tudo para salvar vidas. Embora o pai nunca fosse ver a neta, ela se consolava por saber que eu veria a minha.

Então tive a honra de segurar a foto da bela Peyton, de nove anos, enquanto pensava no copiloto Hazen e nas coisas que ele perdeu.

## *Viagem agitada*

Nos primeiros dias depois do voo 1549 eu só conseguia dormir duas horas seguidas. Ficava me questionando. Na primeira noite, eu disse a Lorrie. “Espero que eles saibam que fiz o melhor que pude.” Esse pensamento não saía da minha cabeça.

Levei dois meses para processar o que havia acontecido e lidar com o estresse pós-traumático. O sindicato dos pilotos tem uma equipe voluntária do Programa de Reação a Incidentes Críticos que começou a ajudar a mim e à minha equipe no dia seguinte ao pouso no Hudson. Pedi a eles um roteiro do que deveria esperar. Eles me disseram que dormiria menos, ficaria distraído, perderia o apetite, teria flashbacks, questionaria muito as minhas ações e ficaria pensando em vários “e se”.

Eles estavam certos sobre tudo. Nas duas primeiras semanas eu não conseguia ler um livro ou jornal por mais de alguns segundos sem começar a pensar no voo 1549.

Disseram-me: “Você terá dificuldade em desligar o cérebro”, e isso descrevia exatamente pelo que estava passando. Eu acordava no meio da noite com o cérebro a toda: O que poderia ter feito de diferente? O que os outros pilotos achavam do que eu tinha feito? Será que poderia ter arranjado tempo para dizer às comissárias de bordo que íamos pousar na água? Por que não disse “Preparem-se para pouso na água” quando enfim falei pelo sistema de som? Será que poderia ter feito alguma outra coisa, algo melhor?

Enfim consegui resolver as questões em minha psique e voltei a dormir. Repassei todos os cenários. Por exemplo: se eu tivesse dito “Preparem-se

para pouso na água”, os passageiros poderiam ter se agitado, procurando desesperadamente os salva-vidas, em vez de se colocar em posição. Poderiam ter entrado em pânico. A investigação depois revelaria que antes da decolagem apenas doze dos 150 passageiros haviam lido o cartão com instruções de segurança no bolso da poltrona diante deles.

No final me animei com o fato de que os investigadores determinaram que Jeff e eu tomamos decisões adequadas em todos os passos. Mas, mesmo depois de ficar em paz com a correção das decisões que tomei naquele 15 de janeiro, eu ansiava pela vida que tinha antes desse dia.

Durante meses, se tivesse podido bater os calcanhares e fazer todo o incidente desaparecer, eu teria feito isso. Lorrie e as meninas também desejavam que nunca tivesse acontecido. Embora eu nunca tivesse achado que fosse morrer, elas com certeza sentiam como se quase tivessem me perdido naquele dia. Para elas foi difícil apagar o horror daquela sensação.

Com o tempo, porém, minha família começou a ver que nossa nova realidade era administrável, e nos esforçamos muito para encontrar possibilidades positivas em nossas novas vidas. Colegas me pediram para ser um defensor público da profissão de piloto e da segurança na aviação, o que acredito ser algo muito importante. Em depoimento ao Congresso pude falar honesta e objetivamente sobre questões fundamentais do setor aéreo. Sei que agora tenho o potencial para uma maior influência em questões envolvendo a aviação e pretendo ser criterioso no uso dela.

Enquanto isso, a notoriedade que consegui com o voo 1549 permitiu que minha família tivesse várias experiências e interações memoráveis que de outra forma estariam fora do nosso alcance.

Fomos tirados da obscuridade, e todo dia o telefone toca com um convite para uma nova aventura: o Palácio de Buckingham, um show dos Jonas Brothers, jantares com anfitriões que nunca teriam reparado em nós em nossa vida anterior. Estamos nos acostumando a isso, mas Lorrie e eu ainda nos pegamos olhando um para o outro e perguntando: “Como chegamos aqui?”

★ ★ ★

Nossas vidas se tornaram surreais minutos depois de o mundo tomar conhecimento do voo 1549 naquela tarde de quinta-feira.

Meu uniforme ainda estava molhado do Hudson quando Lorrie e eu começamos a ser contatados por dignitários, políticos e os maiores nomes da imprensa. Não eram apenas os produtores que ligavam, mas os próprios apresentadores: Diane Sawyer, Katie Couric, Matt Lauer. Enquanto eu me arrastava pelo terminal de barcas com os sapatos encharcados, em casa nossas duas linhas fixas, a linha do aparelho de fax e o celular de Lorrie tocavam simultaneamente. Um repórter de jornal até descobriu o número do celular da minha filha Kate e ligou atrás de mim.

Na manhã seguinte ao incidente, enquanto eu continuava detido em Nova York, dezenas de repórteres e caminhões de transmissão se aglomeravam diante de nossa casa em Danville. Alguns deles permaneceriam dez dias ali.

Lorrie estava equilibrada, mas compreensivelmente emocionada quando ela e as meninas saíram na manhã de sexta-feira para dar uma declaração à imprensa. “Me pediram... agora eu vou chorar. Tenho chorado o tempo todo”, disse ela, depois recomeçou: “A US Air pediu que não falássemos nada, por isso não vamos dar declarações. Gostaríamos apenas de dizer que somos muito gratas por todos terem saído do avião em segurança. Foi o que meu marido pediu que disséssemos a todos.”

Um repórter perguntou como eu estava, e Lorrie respondeu: “Ele está se sentindo melhor hoje. Você sabe, ele é piloto. É muito controlado e muito profissional... Eu há muito tempo digo que ele é o piloto de um piloto, e adora a arte de voar.”

A mídia adotou essa descrição, incluindo-a em centenas de matérias que se seguiram. Amigos e desconhecidos me disseram que Lorrie não era apenas uma esposa bonita e amorosa. Na emoção daquele momento ela também se revelou uma porta-voz muito boa.

Também perguntaram a Lorrie como a família estava lidando com o falatório crescente de que eu era um herói nacional. “É um pouco estranho; opressivo”, respondeu. “Quer dizer, as meninas estavam conversando noite

passada antes de dormir e pude ouvi-las no quarto dizendo: ‘Isto não é esquisito?’”

Eu não pude ver a transmissão da entrevista coletiva improvisada de Lorrie na frente de casa. Na verdade estava ocupado demais para ver qualquer coisa da cobertura da imprensa.

Na noite do pouso eu tive apenas duas horas de sono. Havia muito a fazer naquela noite e no dia seguinte. Eu precisava me acalmar para as entrevistas com o Comitê Nacional de Segurança dos Transportes. Eles tinham muitas perguntas. Quantas horas eu dormira na noite de quarta-feira? O que comera no café da manhã, no almoço e no jantar? Estava com pouco açúcar no sangue? Como me senti no meu voo anterior naquele dia? Eu estava cansado? Distraído? Quando havia consumido álcool pela última vez? Fora mais de uma semana antes. Uma cerveja.

Também houve alguns momentos mais leves. Quando chegamos ao hotel na noite do incidente, ainda vestíamos nossas roupas molhadas. Todos os nossos pertences estavam no avião. Um colega piloto que fora nos ajudar correu até uma loja de conveniência e comprou artigos de higiene pessoal para nós. Como não tínhamos roupas secas, ele também comprou para mim e Jeff roupas idênticas: suéteres pretos, meias pretas e cuecas pretas do modelo clássico tamanho M. Uma semana depois eu disse a ele:

— Minha esposa gostou daquela cueca curtinha. São mais sexy do que as que costumo usar.

Jeff retrucou:

— Sua esposa pode gostar da sua, mas sou muito mais corpulento do que você. Parece que eles nos deram do mesmo tamanho. Em mim parece um fio dental.

★ ★ ★

Eu passei toda a sexta-feira em reuniões, sentindo-me muito estressado. Estava esgotado. Ainda tentava processar tudo e queria lembrar claramente o que acontecera na cabine de pilotagem para poder ajudar os investigadores com os detalhes.

Então soube que o presidente George W. Bush, com apenas mais cinco dias no cargo, queria falar comigo. Ele ligou para o celular do vice-presidente do sindicato de pilotos, Mike Cleary, que tinha passado as vinte horas anteriores ao meu lado. Mike me passou o telefone.

— Comandante Sullenberger?

— Sim, senhor presidente.

Desde o começo, ele foi muito afável.

— Sabe, eu, Laura e a minha equipe estávamos comendo algo e conversando sobre você. Estou assombrado com a sua habilidade de voo.

Eu agradeci. Então ele me fez uma pergunta importante.

— Você é do Texas, não é?

— Sou sim, senhor presidente.

Ele retrucou como um verdadeiro texano.

— Bem, isso explica tudo!

Eu tive de sorrir.

Depois ele fez outra pergunta.

— Você já pilotou caças?

— Sim — respondi. — F-4 Phantoms.

— Foi o que pensei. Dá para perceber.

Não perguntei como exatamente dava para perceber, mas gostei da descontração dele e da sua visão texana de todo o incidente. Foi apenas uma agradável conversa amistosa, e fiz questão de dizer a ele que o voo e o resgate foram um trabalho de equipe. Mencionei Jeff, Donna, Sheila, Doreen e as tripulações das balsas, e o presidente reconheceu o papel deles.

A despeito de tudo o que havia acontecido no Hudson na noite anterior, eu desliguei o telefone e simplesmente fiquei maravilhado com o modo como as coisas funcionam nos Estados Unidos. Vinte horas antes eu não passava de um piloto anônimo esperando terminar o último voo de uma escala de quatro dias antes de ir discretamente para casa. E então lá estava eu, conversando com o presidente como se fôssemos velhos amigos do Texas.

Cerca de noventa minutos depois recebi outro telefonema. Era o presidente eleito Barack Obama. Ele também foi muito amistoso, embora

um pouco mais formal em seus comentários e perguntas. Convidou-me para a cerimônia de posse, e eu soube imediatamente qual deveria ser minha resposta. Falei: “Senhor presidente eleito, fico honrado, mas posso perguntar se posso ir acompanhado de toda a minha tripulação e suas famílias caso eu possa comparecer?”

Ele disse que sim.

Então fomos todos e acabamos nos encontrando em particular com o novo presidente em um dos bailes da posse. Embora fosse sua grande noite, ele foi muito simpático e generoso em seu tempo conosco. Brincou com Lorrie:

— Você não vai deixar que isso suba à cabeça de seu marido, vai?

— As pessoas podem achar que ele é um herói, mas ele ainda ronca — respondeu Lorrie.

O presidente Obama riu.

— Você tem que contar isso à minha mulher. É o que ela diz sobre mim.

A sra. Obama estava a três metros, e ele a chamou.

— Ei, Michelle, venha aqui, você tem que ouvir isso!

Obama fez Lorrie repetir a história sobre meu ronco, e as duas mulheres deram uma bela risada à custa do presidente e do piloto.

Continuamos a receber convites na esteira do voo 1549, e aceitamos alguns deles porque, bem, seriam experiências para a vida toda. Como poderíamos recusar? A tripulação do voo 1549 foi apresentada no Super Bowl e assistimos ao jogo de lugares incríveis. Lorrie e eu fomos a uma festa do Oscar, na qual ela se sentou do lado de Michael Douglas e eu conversei longamente com Sidney Poitier.

Fui convidado a arremessar a primeira bola no segundo jogo no novo Yankee Stadium. Eu fiz questão de me preparar — não queria passar vergonha na frente de 52 mil torcedores do New York Yankees —, então treinei o arremesso alguns dias por semana por mais de um mês em um campo de beisebol perto de casa. Meu vizinho Paul Zuvella, ex-jogador da grande liga que defendeu quatro clubes, incluindo os Yankees, foi muito gentil por me orientar. Achei que estava me saindo bem, mas, quando

chegou a hora do meu grande arremesso, ele foi um pouco para fora. Pelo menos não quicou. Na Costa Oeste eu também fui convidado a fazer o primeiro arremesso em um jogo do San Francisco Giants e em um do Oakland A.

Apesar de eu receber a maior parte da atenção por ser o comandante do voo, fiquei contente quando Jeff, Donna, Sheila e Doreen foram reconhecidos por tudo o que fizeram. Eles a princípio relutaram em ficar sob os holofotes da mídia, mas depois se deram conta de que poderiam dar ao mundo uma noção do que é necessário para trabalhar no ramo da aviação. Jeff teve sua parcela de glória — fez o primeiro arremesso no primeiro jogo do Milwaukee na temporada — e se saiu incrivelmente bem nas entrevistas. As pessoas também viram que nossas três comissárias de bordo eram muito experientes e bem treinadas; elas ajudaram a salvar vidas em 15 de janeiro. Sua história lembrou a todos que comissários de bordo não estão no avião apenas para servir café e amendoins. Eles estão na linha de frente com os passageiros, garantindo sua segurança, enquanto nós, pilotos, ficamos trancados a portas fechadas. Apesar da reticência inicial, Doreen, Sheila e Donna acabaram sentindo que tinham uma obrigação para com seus pares de serem o mais eficientes possível como porta-vozes da profissão. As três foram ótimas o tempo todo. Senti muito orgulho delas.

Houve uma adorável cerimônia de boas-vindas na minha cidade, Danville, com a participação de milhares de moradores. Depois fui convidado a discursar em cerimônias de formatura na escola em que me formei, no Texas, a Denison High School. Fiquei empolgado de ver Evelyn Cook, de 91 anos, viúva de L. T. Cook, que me ensinara a pilotar em sua pista de grama. Que grande honra foi poder reconhecer publicamente a influência que o sr. Cook teve em minha vida e fazer isso diante de uma multidão tão grande de moradores. Também foi divertido poder dizer, na frente do governador do Texas, de antigos colegas de escola e dos dignitários locais: “Por que vocês não foram tão gentis assim comigo no segundo grau?”

Ainda que uma pessoa tivesse morrido no voo 1549, acho que não teria aceitado todos esses convites. Todo o incidente teria então tido um clima

muito mais sombrio. Contudo, o fato de todos nós no avião termos sobrevivido fez com que as pessoas quisessem celebrar, e percebi que participar desses eventos era importante para as pessoas — e para mim.

Também se tornou possível rir sobre o acidente. O humorista Steve Martin participou do programa *The Late Show with David Letterman* e alegou ter estado a bordo conosco. Letterman então exibiu uma suposta gravação de Steve Martin caminhando nas asas e empurrando outros passageiros para o Hudson para poder embarcar no barco de resgate vip. Sua breve apresentação foi muito engraçada, mesmo para aqueles de nós que passamos por aquilo.

Eu me diverti quando empresas começaram a tirar vantagem da comoção envolvendo o incidente. Vários empreendedores estamparam “Sully é o meu piloto” em bonés e “Sully é o meu copiloto” em camisetas, e um deles explicou ter feito isso “porque o voo era um sinal de que ainda aconteciam coisas boas no mundo”. Eu ficava um pouco constrangido por causa das camisetas, mas as aceitava. E, de qualquer forma, minha verdadeira copiloto, Lorrie, estava sempre ao meu lado para impedir que isso me subisse à cabeça.

Certo dia, em Los Angeles, entramos em um elevador e as pessoas me reconheceram. Quando saímos uma jovem sacou o celular e a ouvimos dizendo a uma amiga: “Que legal! Acabei de ver Sully, o piloto.”

Enquanto ela falava empolgada ao telefone sobre me encontrar, Lorrie estava logo à frente e se virou automaticamente à menção do meu nome.

A jovem achou que Lorrie era apenas mais uma pessoa comum no elevador. Então perguntou:

— Não foi incrível dar de cara com Sully desse jeito?

No que Lorrie respondeu:

— Bem, eu sou a mulher dele.

A jovem ficou um pouco constrangida.

— Ah, me desculpe. É só que a história de Sully faz com que todo mundo se sintam tão bem. O que ele fez naquele voo foi muito impressionante!

Lorrie sorriu e garantiu a ela que eu era um cara comum — e nem sempre tão impressionante.

— Escute, eu o vi andando de cueca pelo quarto do hotel hoje de manhã.

A jovem foi embora falando ao celular. Imagino que tenha contado à amiga todo o relato de Lorrie sobre o quarto de hotel.

★ ★ ★

Nas semanas seguintes ao voo 1549 eu enfim consegui ler algumas das matérias dos jornais e ver um pouco da cobertura da TV. Em geral a imprensa fez um trabalho muito bom.

Houve uma descrição incorreta de mim em uma matéria de jornal que acabou sendo repetida ao redor do mundo. Uma “fonte da polícia” foi citada como tendo dito: “Depois da queda, o sr. Sullenberger ficou sentado no terminal de barcas com seu quepe, tomando um café e agindo como se nada tivesse acontecido.” Um membro da equipe de resgate também teria dito: “Ele parecia imaculado. Parecia David Niven em uniforme de piloto. Parecia sereno. Seu uniforme estava impecável.”

Sim, eu estava de uniforme, mas usar quepe hoje é opcional para os pilotos da minha companhia. Não é exigido há anos, e não gosto de usá-lo. De fato, em 15 de janeiro meu quepe estava no armário do meu quarto, na Califórnia. Também questiono a referência ao elegante David Niven. Na verdade, eu me sentia molhado, amarrotado e um pouco em choque. (Mas gostei da comparação com David Niven, ainda mais considerando sua participação na invasão da Normandia durante a Segunda Guerra Mundial.)

Por causa do grande interesse dos jornalistas — na semana seguinte ao voo recebíamos 350 pedidos da imprensa por dia — eu finalmente concordei em conceder algumas entrevistas. Não ficava muito à vontade na TV. Ainda não fico. Não me parece natural. Mas sinto que agora sei como funciona.

No fim, a despeito do meu desconforto inicial diante das câmeras, eu me saí bem. Há muitas coisas que não sei, mas há muitas coisas sobre as quais

tenho certeza, incluindo muitas das questões relativas à aviação. A maioria das perguntas feitas pela imprensa envolvia coisas que domino, por isso não me senti atrapalhado o tempo todo.

Também decidi logo que não ficaria obcecado ou preocupado com a mídia, porque eles estavam perguntando sobre mim e, é claro, eu sei mais sobre mim do que qualquer um. Raramente me fizeram perguntas muito técnicas, e tomei o cuidado de não usar muitos jargões.

Muitos veículos queriam publicar a primeira entrevista comigo, e em vez de escolher entre, digamos, o *The Wall Street Journal*, o *The Washington Post* ou o *The New York Times*, decidi que seria divertido se optasse pelo *Wildcat Tribune*. É o jornal dos alunos da Dougherty Valley High School, onde Kate estuda. Jega Sanmugam, aluno do segundo ano e editor da primeira página, fez a entrevista. Ele estava preparado. Foi perspicaz. Fez ótimas perguntas. E não me deixou nervoso.

Também gostei da ideia de aparecer em um jornal que Kate de fato lia. Se eu aparecesse no *Wildcat Tribune*, talvez ela até achasse que eu era descolado.

★ ★ ★

Enquanto estávamos em Nova York para algumas entrevistas, eu, Lorrie e as meninas tiramos uma folga e fomos assistir a *South Pacific* no Lincoln Center. Quando nos acomodávamos na plateia ao último sinal, a atriz principal, Kelli O'Hara, falou sobre o voo 1549 e contou que eu estava presente. O holofote iluminou a nós quatro, e então recebemos uma ovação de pé de noventa segundos do restante da plateia, que levou Lorrie às lágrimas. Foi para ela uma prova marcante de como a história do voo 1549 era grandiosa.

Ela ficou especialmente comovida por sentir que não estavam aplaudindo a mim e à tripulação. Para ela, eles ficaram de pé para aquela ovação porque o sucesso do voo 1549 lhes dera um sentimento positivo das possibilidades da vida, sobretudo em tempos difíceis.

Estava havendo muitas demissões. Os despejos estavam em alta. Poupanças de toda uma vida haviam sido liquidadas. Muitas pessoas sentiam

como se tivessem sido atingidas por dois pássaros em suas próprias vidas. Mas o voo 1549 mostrara às pessoas que sempre havia mais coisas que se podia fazer. Havia formas de sair das situações mais difíceis. Nós, individualmente e como sociedade, podemos encontrá-las.

Então, naquela apresentação de *South Pacific*, Lorrie achou que a plateia estava de pé como um tributo não ao voo 1549, mas ao que ele representava. Ele representava esperança.

Eu acenei para a multidão enquanto Lorrie secava as lágrimas. Depois a abracei e acenei de novo.

★ ★ ★

Pouco depois do pouso no Hudson, Jeff, Doreen, Donna, Sheila e eu nos encontramos com dezenas de passageiros do voo 1549 e suas famílias em Charlotte. Foi um dia tomado de grande emoção para todos os presentes — a tripulação, os passageiros e as famílias que os acompanhavam. “Obrigada por não fazer de mim uma viúva”, disse-me uma mulher. Outra falou: “Obrigada por permitir que meu filho de três anos tenha um pai.” E uma jovem que estivera no avião se aproximou e falou: “Agora conseguirei ter filhos.”

Alguns passageiros fizeram questão de me apresentar a todos que tinham levado. “Esta é minha mãe, este é meu pai, este é meu irmão, minha irmã...”

Foi assim por quase duas horas.

Teoricamente 155 é apenas um número, porém olhar para os rostos de todos aqueles passageiros — e depois os rostos de seus entes queridos — deixou claro para mim como foi maravilhoso termos tido um desfecho tão bom para o voo 1549.

No final do encontro agradei a todos pelo comparecimento. “Acho que hoje foi tão bom para mim e minha tripulação quanto foi para vocês. Estaremos unidos para sempre por causa dos acontecimentos de 15 de janeiro, em nossos corações e em nossas mentes.”

Alguns dias antes eu recebera uma carta de um passageiro chamado David Sontag. Escritor, produtor de cinema e ex-executivo de estúdio de 74 anos, ele é hoje professor no departamento de estudos de comunicação da Universidade da Carolina do Norte, em Chapel Hill. Ele estava no voo 1549, voltando do enterro do irmão mais velho. De sua poltrona, a 23F, ele viu chamas saindo do motor. Decidiu fazer uma oração enquanto descíamos: “Deus, minha família não merece duas mortes em uma semana.”

Ele enviou cartas de agradecimento a mim e à tripulação e compartilhou o que tinha dito no velório do irmão: “Deixamos um pouco de nós mesmos com todos com quem entramos em contato.” Também me disse que a tripulação permaneceria “como parte de todos nós que estávamos naquele voo — e todos que seguimos com nossas vidas”.

Foi com humildade que pensei nas ligações que hoje tenho com cada passageiro naquele avião, seus cônjuges e filhos. Para mim foi uma honra passar um tempo com todos eles.

Muitas pessoas entraram na minha vida por causa do voo 1549 — capitães de barcas, policiais, investigadores, jornalistas, espectadores, testemunhas.

Repetidas vezes, volto a pensar em Herman Bomze, o sobrevivente do Holocausto de 84 anos que estava em seu apartamento alto com vista para o rio Hudson, acreditando piamente que salvar uma vida pode salvar o mundo. E então penso naqueles que estavam no avião; passageiros como David Sontag, que juraram abraçar essa ideia adorável pelo resto de suas vidas.

A carta de David para mim foi assombrosa e comovente, e mais tarde mandei uma carta para ele, agradecendo pelas palavras gentis. Disse a ele: “Assim como viverei em sua vida, você viverá na minha.”

*Em casa*

Vale para todos nós.

Todos que já conhecemos e amamos, todas as experiências que tivemos, todas as decisões que tomamos, todos os arrependimentos com os quais tivemos de lidar e aceitar — são o que fazem de nós quem somos. Soube disso por toda a vida adulta. Sobreviver ao voo 1549 simplesmente reforçou minha compreensão do que define as nossas vidas.

Após o incidente, pensei em todos os meus principais relacionamentos — minha mãe, meu pai, minha irmã, Lorrie, as meninas, amigos íntimos, colegas.

O meu pai, principalmente, não sai da minha cabeça.

Aprendi muitas coisas com ele sobre a importância de ser um homem de palavra, sobre servir à sua comunidade, sobre valorizar a família e o tempo valioso passado com os filhos. Sorrio com minhas lembranças mais calorosas dele, incluindo as dos dias em que ele fechava seu consultório dentário para poder nos levar em uma aventura em Dallas, matando aula.

Sou grato pela fé que depositou em mim. Desde que eu tinha uns doze anos ele me deixava pegar o rifle e ir para o bosque praticar tiro ao alvo. Ele sabia que a melhor forma de aprender a ter responsabilidade é ter a oportunidade de ser responsável, e quanto mais cedo, melhor.

Meu pai estava satisfeito com a própria vida em muitos sentidos. Era feliz com sua renda modesta, a vida provinciana no Texas e a casa que, embora longe de ser perfeita, o agradava por ter sido construída com nossas próprias mãos. Penso no meu pai quando ouço Sheryl Crow cantar “Soak Up the

Sun”. Ele vivia um verso dessa canção: “Não é ter o que você quer/ É querer o que você tem.”

Mas também há lembranças mais sombrias quando penso no meu pai. Ele não falava muito sobre a depressão — que ele chamava brincando de seu “temor triste” — e minha família nunca soube a que profundezas seus demônios interiores o levavam.

Em meados dos anos 1990 meu pai começou a ter problemas na vesícula biliar, mas só procurou o médico quando a dor passou a ser muito forte. Então a vesícula se rompeu e ele precisou ser operado. Passou semanas na UTI e tomou antibióticos fortes. Alguns de seus órgãos começaram a falhar. Meu pai sentia dor e sabia que poderia levar muitos meses até que recuperasse as forças, mas esperava-se que ele se restabelecesse por completo.

Quando enfim recebeu alta do hospital em 7 de dezembro de 1995, minha mãe o acomodou no quarto do casal. Depois foi à cozinha, no extremo oposto da casa, para pegar um suco para ele, deixando-o sozinho. Ela ouviu um barulho, um estouro abafado. Achou ter reconhecido o ruído, então pensou que sabia do que se tratava. Largou o copo de suco, que se quebrou no chão, e correu pela casa de volta ao quarto.

Enquanto corria, ela desejava estar errada quanto ao barulho. Entrou no quarto gritando: “Ah não! Ah não!” Era tarde demais.

Meu pai atirara em si mesmo com uma pistola.

Ele tinha 78 anos e não dera qualquer sinal de que planejava fazer isso. Não deixou nenhum bilhete.

Foi muito penoso que tivesse de ser minha mãe a encontrá-lo e ligar para a ambulância. Foi ela quem teve de lavar a roupa de cama, tirar a mancha do carpete, chamar alguém para trocar o vidro que a bala havia quebrado.

Não tenho como sequer imaginar a dor do meu pai, ou por que tomou essa decisão. Suponho que, como tantos que sofrem de depressão, ele não conseguia deixar de ser introspectivo. Sua visão do mundo era distorcida, e ele provavelmente tinha uma visão limitada, vendo apenas seus problemas, incapaz de ter uma perspectiva mais ampla. Acho que meu pai simplesmente sentia tanta dor psicológica que não conseguiu suportar.

Ele pode ter achado que estava poupando minha mãe de ter de lidar com um idoso que provavelmente precisaria de cuidados por muito tempo. Talvez acreditasse estar agindo com nobreza ao poupá-la dessa responsabilidade. Também era um homem orgulhoso. Era difícil para ele se imaginar não sendo autossuficiente.

Na época de seu suicídio eu estava com 43 anos. Como não poderia deixar de ser, fiquei perturbado, com raiva e chateado comigo mesmo. Achei que deveria ter prestado mais atenção nele. Racionalmente, minha mãe, minha irmã e eu sabíamos que as coisas não eram assim. Como ocorre com muitos suicidas, não acho que qualquer um de nós que o amávamos poderia ter impedido que fizesse o que fez.

Minha mãe preferiu que não houvesse velório para o meu pai. Provavelmente teve medo do que seus amigos e vizinhos pensariam e sentia vergonha do que ele havia feito. Tentei com delicadeza fazê-la mudar de ideia, mas admiti que esse era um direito dela. Então, Lorrie e eu, minha irmã e o marido, junto com minha mãe e um jovem pastor, nos reunidos para espalhar suas cinzas pela nossa propriedade em frente ao lago Texoma.

Era um dia frio, cinzento e triste. No Texas, no inverno a grama fica dormente e marrom. Tudo parecia muito solitário.

Eu disse algumas palavras. Minha irmã falou alguma coisa. Assim como o pastor, que viera de carro da Waples Memorial United Methodist Church de Denison. Quando foi a vez de minha mãe, suas palavras foram simples: “Eu tive uma chance de dizer tudo o que precisava dizer a ele quando vivo. Não restou nada por dizer.” Por fora, minha mãe parecia bem, forte e estoica.

Nenhum de nós falou muito. Acho que estávamos simplesmente chocados, de pé ali e com raiva de meu pai por ter feito aquela escolha. Eu estava especialmente magoado por ele ter escolhido sair da vida das minhas filhas. Não conseguia acreditar que tinha feito isso.

Depois do voo 1549, recebi mensagens dizendo que dava para ver o quanto eu valorizava a vida. Sinceramente, acho que uma das razões pelas quais dei tanto valor à vida foi o fato de meu pai ter tirado a dele.

Não pensei no suicídio do meu pai quando estava na cabine do voo 1549. Ele não passou pela minha cabeça. Mas sua morte impactou o modo como vivi e como vejo o mundo. Ela me tornou mais comprometido com a preservação da vida. Sou mais cuidadoso com minhas responsabilidades profissionais. Estou disposto a me esforçar ao máximo para proteger a vida das pessoas, ser um bom samaritano e não um espectador em parte por não ter podido salvar o meu pai.

Depois que meu pai morreu e minha mãe conseguiu lidar com a dor e a culpa, ela se reinventou. Senti muito orgulho dela. Ela viajou e depois de alguns anos até conheceu um homem gentil e começou um namoro sério. Minha mãe realmente desabrochou.

Acho que ela poderia ter continuado a levar uma vida próspera e agitada não fosse o diagnóstico de câncer de cólon em dezembro de 1998.

No dia em que soube do diagnóstico, eu estava terminando uma viagem no MD-80 em Pittsburgh e na mesma hora peguei um voo para Dallas. Minha mãe sabia que estava em estado terminal, e disse isso. Foi chocante para nós. Ela tinha apenas 71 anos e nunca havia ficado gravemente doente. Vinha de uma linhagem de pessoas longevas. O pai dela vivera até os 94 anos, e a mãe, até os 102.

Mas aceitamos o que vivia, e nas últimas semanas de vida de minha mãe tive a oportunidade de conversar muito com ela sobre nossas vidas, sobre o que desejava para Kate e Kelly. Ela disse que tinha alguns arrependimentos. Diferentemente do que acontecera com meu pai, tive a oportunidade de me despedir. Minha mãe teve apenas um mês de vida depois do diagnóstico. Então, pela segunda vez em poucos anos, experimentamos uma perda desoladora. Dessa vez senti tudo o que havia sentido depois da morte do meu pai, exceto raiva.

Apreendi algumas lições.

Nos três anos entre o suicídio do meu pai e a morte da minha mãe, ela foi severamente testada. Mas a antiga professora ensinou a si mesma como extrair o máximo da vida e como ser o mais feliz possível. Eu a admirei ainda mais pelo modo como viveu a viuvez.

Não pensei nela quando estava na cabine de pilotagem do voo 1549, mas sua vontade de viver já tinha sido uma inspiração para mim.

★ ★ ★

Lorrie e eu gostaríamos que meus pais tivessem vivido para ver o que aconteceu como resultado do voo 1549. O incidente teria sido assustador para minha mãe, além de muito emotivo. Ela teria adorado o resultado, claro. Minha mãe teria chorado. Meu pai teria ficado orgulhoso.

Quando me tornei piloto, minha mãe sempre me dizia para permanecer em segurança. “Voe baixo e devagar”, pedia. Eu revirava os olhos. Era uma brincadeira habitual entre nós.

Eu lembrava a ela que voar baixo e devagar não era tão seguro quanto voar mais alto e a uma velocidade adequada. Ela entendia isso, mas a frase “voe baixo e devagar” se tornou seu modo de me encorajar a ser cauteloso. Era sua pequena censura.

Sem dúvida estávamos voando baixo sobre o Hudson no dia 15 de janeiro. Sem motores, também estávamos desacelerando. Posso imaginar minha mãe fazendo um comentário do tipo: “Baixo e devagar acabou sendo bom para você, não é?”

Suponho que meu pai teria resumido o voo 1549 dizendo algo como: “Parece que você aprendeu bem as suas lições. Tornou-se bom em algo a que dava valor e foi recompensado. Você fez diferença.”

Não sei se teria levado a sério qualquer dos elogios de herói feitos a mim. Na geração dele as pessoas eram colocadas em situações difíceis e tinham de estar à altura do desafio. Seus contemporâneos venceram a Segunda Guerra Mundial e, na maioria dos casos, fizeram isso com humildade e sem engrandecimento pessoal. Acho que meu pai teria sentido orgulho das minhas conquistas, mas teria colocado o que aconteceu nas devidas proporções: eu fiz bem o meu trabalho. Assim como muitas outras pessoas antes de mim.

Meu pai e eu tínhamos afeição um pelo outro, e éramos próximos do nosso jeito um tanto sisudo. Mas não éramos tão próximos quanto eu

gostaria que tivéssemos sido. Era o temperamento dele e o meu. Éramos ambos comedidos e muito estoicos. Nunca compartilhamos muitos sentimentos. Éramos muito reservados.

Não havia berros e gritos em nossa casa; éramos todos muito educados e reticentes. Isso me propiciou uma infância serena, mas havia outra faceta. Embora gostássemos da companhia um do outro, não compartilhávamos muitas emoções. Não conversávamos sobre nada muito pessoal. À medida que fui ficando mais velho parte de mim invejava essas grandes famílias estereotipadas nas quais as pessoas discutem o tempo todo, quase como uma forma de demonstrar amor. Não cresci em uma família em que todos estavam sempre ofendidos e fazendo declarações dramáticas. Não me entendam mal, foi maravilhoso viver em uma casa pacífica. Mas às vezes eu também podia me sentir um pouco carente de emoção.

Acho que a necessidade de uma dinâmica familiar sossegada está no meu DNA. Tentei me abrir mais e agir de outra forma com minhas filhas, ser mais abertamente emocional. Ainda estou trabalhando nisso.

★ ★ ★

Kate e Kelly eram pequenas quando meus pais morreram, e eu gostaria que os dois estivessem vivos para ver as jovens adoráveis que elas se tornaram. Tentei transmitir a elas os valores dos meus pais e dá para ver que as meninas incorporaram muitos deles.

As meninas também têm atributos e dons que vêm delas mesmas. Não que Lorrie e eu tivéssemos ensinado a elas, ou mesmo lhes mostrado o caminho. E depois do voo 1549 alguns desses atributos ficaram mais evidentes para mim.

Kate, por exemplo, é extremamente confiante. Quando Lorrie e eu pensamos em como Kate é bem resolvida consigo mesma, às vezes dizemos que queremos ser como ela quando crescermos. Agora com dezesseis anos, ela também é muito focada e engraçada, além de estudante dedicada. Sempre quis ser veterinária e nunca mudou de ideia.

Os amigos dizem que ela é a garota mais confiante que conhecem. Têm histórias sobre ela que o comprovam. Certa vez, no ensino fundamental, uma menina não gostou da camisa que Kate estava vestindo e lhe disse isso. “Lamento que você não goste, mas eu gosto muito dela”, retrucou Kate.

Lorrie diz que muitas garotas teriam desmoronado após uma crítica sobre moda feita por uma colega. Não Kate.

Ela também fica à vontade com meninos. Uma vez, quando ela tinha nove anos, estávamos de férias em um resort de esqui e ela viu um bando de meninos mais velhos fazendo um boneco de neve. Ela nos disse: “Vou brincar com eles.”

Nós a alertamos. Ela não conhecia nenhum dos garotos. Eles eram um pouco mais velhos. Mas ela marchou determinada até o círculo de meninos e anunciou que estava ali para brincar. Ela reivindicou o direito de participar. A princípio os garotos pareceram chocados. E então, por ela estar tão segura de si, deixaram que se juntasse a eles pelo resto da tarde. Lorrie e eu ficamos maravilhados com sua confiança.

Algumas semanas depois do voo 1549, vi essa confiança novamente quando ela fez a prova para tirar a carteira de motorista no Departamento de Trânsito da Califórnia. Lorrie e eu a acompanhamos, ambos nervosos. Ela se preparara bem e eu confiava nela ao volante, mas nunca se sabe como uma garota irá se sair na tensão do momento.

Enquanto Kate fazia a prova de direção, Lorrie e eu ficamos na área de espera. Foram longos 25 minutos até ela voltar com um grande sorriso no rosto. Tinha passado.

— Foi difícil? Ficou preocupada em não passar? — tive de perguntar.

— Eu sabia que dava conta — respondeu ela.

O que Kate queria dizer era o seguinte: ela estava confiante porque tinha se preparado bem. Ela se empenhara, estudara e praticara.

Quando ela disse isso me lembrei de como me senti quando os motores do voo 1549 morreram. De fato, ela usara as mesmas palavras que eu dissera à entrevistadora Katie Couric quando me perguntou se estava confiante enquanto descia em direção ao Hudson. Kate não lembrava que essas

havia sido as palavras que usei na TV. Simplesmente tinha a mesma confiança em sua preparação.

Kate sempre viu as coisas em preto e branco. É sim ou não. É ou não é. Lorrie diz que nesse aspecto ela é como eu. Sempre foi muito controlada em suas emoções, sempre a intelectual. Eu percebo isso nela, e, embora sejamos parecidos, nem sempre é fácil para nós estabelecer uma ligação emocional.

Há alguns anos a crescente independência de Kate tem sido difícil para mim. À medida que se torna uma adolescente, fica menos disposta a se abrir comigo. Ainda procura Lorrie, mas às vezes me sinto um estranho. O pai velho.

O voo 1549 mudou um pouco a dinâmica. Ela agora tende a ser mais fisicamente afetuosa. O amor entre nós ainda não é explícito, mas ambos sentimos intensamente a ligação.

Ao contrário de Kate, Kelly, de quatorze anos, sempre foi muito sensível e afetuosa. Quando pequena ela se aconchegava em nós — Lorrie a chamava de “nosso coelhinho aconchegado” — e essa era uma sensação fantástica. Também tendia mais a chorar quando eu saía em viagem. Quando tinha três ou quatro anos e me via vestindo o uniforme ficava com lágrimas nos olhos.

Kelly sempre teve uma empatia inata. Se há uma garota nova na escola ou uma criança com deficiência ela é a primeira a combinar um encontro ou a dizer: “Por que você não senta conosco na hora do almoço?” Ela sempre sente a necessidade de se aproximar dessas crianças, e isso pode ser um fardo emocional.

Considerando quão profundamente ela sente as coisas, Kelly é sensível a palavras duras. Não entra nos diálogos às vezes agressivos comuns aos adolescentes. Toma muito cuidado com as palavras que diz. Ao dizer algo negativo, tenta fazê-lo com expressões mais gentis. Não quer magoar as pessoas.

Lembro de que, quando estava no terceiro ou quarto ano, ela chegava em casa da escola e Lorrie e eu perguntávamos: “Como foi o seu dia?”

Ela invariavelmente nos contava sobre um colega que tivera um dia difícil na escola. Sentia quando alguém estava com problemas. Tinha a necessidade de se aproximar da pessoa. Sei que isso pode ser um fardo emocional para ela.

Desde o dia seguinte ao voo 1549, Kelly viveu plenamente o incidente. No instante em que Lorrie lhe contou o que havia acontecido, ela começou a chorar, embora já soubesse que eu estava bem. Seus sentimentos eram em parte baseados na ideia de que minha vida correria perigo. Mas acho que também sentiu profundamente como aquela experiência deveria ter sido para mim, e seu coração se compadeceu. Saber os detalhes foi muito perturbador para ela.

Tanto as notas de Kelly quanto as de Kate caíram depois do voo 1549. E Kate não conseguiu se recuperar de todo. A princípio foi um período estressante para nós. Elas perderam aulas e depois, assim que voltaram, fizeram várias provas para as quais não estavam preparadas. Com essas notas ruins, elas tiveram dificuldade em conseguir aumentar suas médias. Nossa rotina foi perturbada durante semanas, e o aspecto “personalidade pública” de nossas novas vidas — sempre tendo que estar alertas quando em público — foi difícil para elas.

Depois do acidente, nós passamos a sentar juntos em família para ler as pilhas de correspondência que chegavam do mundo inteiro. Isso nos ajudou a processar juntos o ocorrido, ver como outras pessoas se conectaram emocionalmente com ele. Isso nos lembrou de que devemos cuidar dos laços entre nós, porque nada é eterno. Acho que agora as meninas compreendem isso melhor.

Como adolescentes, Kate e Kelly se aconchegam muito menos a Lorrie e eu do que antes. Sentimos falta disso. Às vezes, quando não estão se sentindo bem, elas aceitam voltar a se aninhar. E, depois do voo 1549, nós passamos a nos abraçar um pouco mais. Eu passei a beijar mais as meninas antes de sair em viagem, mesmo que seja de manhã cedo e elas estejam na cama, dormindo.

★ ★ ★

Algumas semanas depois do voo 1549 Lorrie escreveu uma carta de agradecimento a todos os amigos e desconhecidos que haviam entrado em contato para expressar sua preocupação. “Ainda é difícil para mim lidar com todas as minhas emoções”, ela escreveu. “Os acontecimentos de 15 de janeiro têm sido como uma cebola, com muitas camadas, e tirar essas camadas leva tempo e irá demorar ainda mais. Para mim há o acidente em si, o enorme interesse da mídia e depois as mensagens.”

“É interessante como nosso cérebro nos protege do trauma, porque depois que Sully me deu a notícia eu não entrei em pânico. Só tive essa sensação estranha de estar fora do corpo, de aquilo não ser real. Eu acompanhava a ação, mas não conseguia acreditar que as imagens que via na TV eram do avião do meu marido.”

“Eu sei racionalmente e acredito de todo o coração que a aviação comercial é a forma de transporte mais segura que existe, então nunca tive medo da carreira de Sully. Quão inacreditáveis eram as chances de que meu marido se envolvesse em um acidente aéreo? Impossível, mas ainda assim aconteceu.”

O voo 1549 impactou o nosso casamento. Para nós dois, as emoções resultantes foram opressivas e às vezes perturbadoras, e não conseguimos apoiar o suficiente um ao outro a cada etapa.

Certa manhã, cinco meses depois do incidente, Lorrie me disse: “Tive vontade de chorar a manhã toda.” E então ela foi sozinha à nossa colina preferida no bairro — a colina “tudo é possível”. Chegou ao topo, feliz de ter um momento que era só dela, e chorou. E por que ela estava chorando?

“O acidente, os desdobramentos, ainda é inacreditável para mim”, contou-me. “Sinto que não consegui processar tudo completamente.”

Não é só o fato de o voo 1549 tê-la feito compreender bruscamente que poderia me perder. “Sempre soube que poderia perdê-lo. Assim como todos nós, você está à mercê daqueles que dirigem ao seu lado na estrada, do que come em um restaurante ou de uma doença da qual ainda não temos conhecimento. Não é que eu sinta que você desafia a morte sempre que voa.”

Em vez disso, Lorrie simplesmente sente como se o incidente no Hudson e o seu desenrolar tivessem embaralhado seu cérebro. Afetaram a dinâmica da nossa família.

Durante todo o nosso casamento, Lorrie passou longos períodos como mãe solteira. Eu saía em viagem e ela ficava cuidando de tudo na casa. Parecia que as coisas só quebravam quando eu estava fora — o carro, a máquina de lavar, o fogão. Certa vez eu estava em um voo, preparando-me para me afastar do portão, e meu celular tocou. Era Lorrie em pânico. Água escorria pela janela lateral da casa. A princípio ela achou que era uma tempestade, mas então percebeu que o lacre da bomba da piscina tinha se rompido e a água jorrava no ar como de um hidrante aberto.

— Ah, meu Deus! — exclamou Lorrie. — A piscina está quebrada. Um quarto da água que estava nela já vazou e centenas de litros estão caindo em nossa janela!

— Estou prestes a decolar — disse a ela. Isso significava que era obrigado a desligar o celular. — Desligue a bomba do filtro e chame o cara da piscina. Tenho que ir. Lamento.

E então desliguei o celular, taxiei para a pista e a deixei sozinha para estancar a chuva.

Nenhuma mulher enfrentando uma emergência como essa quer que o marido bata o telefone na sua cara. Mais de uma vez, minha carreira de piloto teve um custo.

Eu me tornei mais ocupado e mais sem dinheiro desde o voo 1549. Fui convidado a participar de eventos, dar depoimentos, atender a pedidos da mídia e viajar como o rosto público da profissão de piloto. Nos primeiros sete meses após o incidente no Hudson, sequer pilotei para a US Airways. Ainda assim, certas semanas eu passei mais tempo fora de casa do que costumava passar quando estava na cabine de pilotagem.

“Você não vai conseguir recuperar esse tempo com as meninas”, Lorrie dizia. “Se esperar até o próximo ano ou o seguinte para viver a vida em família, irá perder demais. O tempo que você perder não voltará mais.”

Eu sei disso, e tenho tentado fazer ajustes em minha vida.

Um incidente estressante como o voo 1549 pode tanto aproximar mais um casal quanto separá-lo ainda mais. Lorrie e eu conhecemos os dois extremos. No começo, nos agarramos um ao outro como a portos em uma tempestade. Houve uma avalanche de atenção, e nos amparamos um no outro para sobreviver.

Agora Lorrie às vezes fica frustrada comigo quando sou “Sully, a personalidade pública”. Quase em todo lugar onde estou as pessoas me reconhecem e querem interagir, pegar um autógrafo ou refletir sobre algo em suas vidas. Sou simpático e gentil com todos, além de verdadeiramente interessado em suas histórias. Às vezes, quando chego em casa, posso estar esgotado e ranzinza. Posso ser impaciente com as meninas.

“Você está priorizando as coisas erradas, Sully”, Lorrie me disse com firmeza. “Assim como você é gentil com estranhos, tem que ser igualmente gentil comigo e as meninas.”

Ela tem toda a razão, e sou sortudo por ter uma esposa que me ama o bastante para dizer isso claramente.

★ ★ ★

Por volta das oito da manhã, alguns meses depois do voo 1549, Lorrie e eu estávamos na garagem, olhando para a rua. Kate acabara de sair com o carro para ir à escola. Era uma manhã clara e bonita, mas na garagem estávamos nas sombras. Lorrie e eu estávamos de mãos dadas, vendo-a partir.

Kate começou a sair da garagem e parou por um momento para trocar da ré para a posição *drive*. Quando virou a cabeça, o rabo de cavalo balançou e ela pareceu muito adulta. Parecia quase uma mulher na casa dos vinte. Foi espantoso para nós.

Naquele instante tive uma avalanche de imagens em minha cabeça, imagens de Kate crescendo e se tornando a jovem forte e confiante que é agora. Foi quase como se naquela manhã ela estivesse dirigindo rumo à própria vida adulta. De pé ali, lembrei-me de quando a levamos pela primeira vez à pré-escola da St. Timothy’s Episcopal Church de Danville, de como muitas das outras crianças se agarravam aos pais e choravam

enquanto Kate simplesmente nos deixou, alegremente independente. Ela disse tchau e não olhou para trás.

Naquele momento também pensei em uma redação que Kelly escreveu no terceiro ano. Na primavera de 2002 a US Airways aposentara sua frota de MD-80s e estava dando um treinamento sobre o Airbus a seus pilotos. Até terminar o treinamento, eu não voaria, então pude passar alguns meses em casa, muito presente na vida das meninas. O trabalho de Kelly no outono de 2002 era escrever sobre o momento mais feliz de sua vida. “O momento mais feliz da minha vida foi o tempo que papai passou em casa”, escreveu ela. Ler aquilo foi um desses momentos agridoces que ao mesmo tempo acalentaram e partiram meu coração.

E ali estávamos nós, com as meninas saindo sozinhas de carro. Eu tinha piscado e tudo mudara: meus pais faleceram há muito tempo, as coisas que perdi em relação às minhas filhas não podem ser recuperadas e minha vida é diferente agora. Lorrie está certa. Preciso lembrar todos os dias como nosso tempo com as meninas é valioso.

Ao pousar em segurança, o voo 1549 devolveu passageiros e tripulantes ao abraço amoroso de suas famílias. Todos ganhamos uma segunda chance. Recebemos um lembrete de que somos amados e uma nova oportunidade de mostrar afeto por aqueles com quem nos importamos. Havia 155 pessoas naquele avião que voltaram para casa. Não posso esquecer jamais o fato de que fui uma delas.

## *A pergunta*

Certo dia no começo de maio, quase quatro meses depois de o voo 1549 ter pousado no Hudson, três grandes caixas de papelão chegaram à porta da minha casa, em Danville. Dentro, bem preservadas e cuidadosamente embaladas, estavam as coisas que eu havia deixado para trás na cabine do avião. Tudo estava ali, exceto o sanduíche de atum de 8 dólares que eu comprara e não comera antes da decolagem.

Assumi uma postura um tanto solene enquanto examinava meus pertences. Eu sabia que, depois da maioria dos acidentes aéreos, caixas assim são enviadas aos parentes daqueles que morreram. Ou o fogo destrói quase tudo quando um avião cai, ou os pertences da vítima são reduzidos a pedaços tão pequenos que quase não há nada a ser devolvido. Talvez os parentes recebam de volta a aliança de alguém. Em geral os entes queridos recebem pouco ou nada.

No caso do voo 1549, todos nós, os “sobreviventes”, recebemos caixas endereçadas a nós. Pudemos assinar pessoalmente os recibos da FedEx. Parte do que nos foi devolvido estava destruído e inutilizável. Contudo, muitas das coisas estavam em bom estado e podiam ser reincorporadas às nossas vidas. Os passageiros receberam de volta seus jeans preferidos, casacos, chaves do carro, bolsas. Imaginei aqueles passageiros, em várias partes do país, recebendo suas caixas e voltando para o dia 15 de janeiro de 2009. Podíamos focar nos itens encharcados que tinham sido destruídos ou podíamos verificar os nossos pertences nos sentindo gratos.

O avião afundou no Hudson após todos terem sido evacuados, e uma empresa de El Segundo, Califórnia, a Douglass Personal Effects Administrators, ficou encarregada de pegar o que havia sido recolhido da água e tentar recuperar o que fosse possível. Fiquei impressionado com o trabalho que fizeram para devolver nossos pertences. Eles examinaram todas as malas no compartimento de carga e todos os objetos nos compartimentos superiores.

Foi espantoso e impressionante que tantas coisas submersas em uma água suja e gelada pudessem ser trazidas à vida novamente. A empresa separou todas as roupas e outros objetos com folhas de amaciante. O cheiro da substância era sufocante quando abrimos nossas caixas.

Minha bagagem de mão estava em uma das caixas, com seu conteúdo seco, relacionado e envolvido em lenços de papel. Meu iPod, laptop e despertador estavam quebrados. Mas o carregador do celular e o do iPod ainda funcionavam, assim como o cabo para passar fotos do celular para o computador. Minha pequena lanterna Maglite também funcionava bem. Os tênis pareciam novos. Os sapatos que eu calçava no voo voltaram para casa comigo em janeiro, mas estavam encharcados e detonados. Eu queria muito que pudessem ser salvos, porque eram o que chamamos de “sapatos de aeroporto” — sem qualquer metal; eu não precisava tirá-los para passar pelas checagens de segurança. Levei os sapatos ao meu sapateiro preferido em um shopping de Danville, e ele fez um trabalho fantástico ao consertá-los e limpá-los. Eu ainda os uso.

Em 15 de janeiro eu levava comigo quatro livros da biblioteca local, incluindo um exemplar de *Just Culture*, um livro sobre questões de segurança. Depois liguei para a biblioteca para me desculpar por ter deixado os livros no avião, e eles concordaram em não me cobrar pela substituição.

Seja como for, fiquei contente de encontrar todos os quatro livros da biblioteca em uma das caixas. A empresa de resgate usara um processo de secagem para tentar tornar os livros novamente utilizáveis, mas não fora de todo bem-sucedida. As páginas podiam ser lidas, mas estavam enrugadas demais para os padrões da biblioteca. Ainda assim, os devolvi. A biblioteca preparou um local para que eles fossem exibidos.

Como o voo 1549 foi no final de uma viagem de quatro dias, eu tinha basicamente roupas sujas em minha bagagem de mão. Todas as minhas roupas voltaram em boas condições, prontas para serem usadas e com aquele cheiro forte de amaciante.

Também fiquei feliz de receber de volta meu manual aéreo Jeppesen, que contém os mapas para todos os aeroportos que atendemos. Ainda preso com fita adesiva dentro do manual, gasta, porém ainda legível, estava a sorte de um biscoito da sorte que eu tinha ganhado em um restaurante chinês em San Mateo, Califórnia, em algum momento no final dos anos 1980.

A sorte dizia: “Um atraso é melhor do que um desastre.”

Na época achei que era um bom conselho, portanto o mantive no manual desde então.

Aquela sorte me lembrou uma pergunta inesperada que Kate me fizera quando tinha nove anos. Eu a estava levando de carro para a escola, e ela me perguntou do nada:

— Papai, o que significa *integridade*?

Depois de pensar um pouco eu me saí com o que, analisando agora, foi uma resposta muito boa.

— *Integridade* significa fazer a coisa certa mesmo quando não lhe é conveniente.

Integridade é o cerne da nossa profissão. Um piloto de companhia aérea tem de fazer a coisa certa o tempo todo, mesmo que isso signifique atrasar ou cancelar um voo para fazer uma manutenção ou resolver alguma outra questão, criando um inconveniente para 183 pessoas que querem ir para casa, incluindo o próprio piloto. Ao atrasar um voo, estou garantindo que elas chegarão em casa.

Sou treinado para ser intolerante com qualquer coisa abaixo dos mais altos parâmetros de minha profissão. Acredito que a viagem aérea é tão segura porque dezenas de milhares dos meus colegas trabalhadores da aviação e das companhias aéreas compartilham uma noção de dever que torna a segurança uma realidade todos os dias. Eu chamo isso de devoção diária ao dever. É servir a uma causa maior que nós mesmos.

Então, com frequência penso naquela sorte, que durante um bom tempo permaneceu na cabine de pilotagem de um Airbus A320 cheio de água e tombado de lado no Hudson: “Um atraso é melhor do que um desastre.”

É bom ter essa sorte de volta. Ela com certeza me acompanhará em futuros voos.

★ ★ ★

Alguns dias após receber meus pertences de volta voei para Washington, DC, onde me encontrei com Jeff Skiles no quartel-general do Conselho Nacional de Segurança nos Transportes. Fomos convidados a escutar o gravador de voz da cabine (CVR, na sigla em inglês) e compartilhar nossos pensamentos e lembranças.

Antes a única gravação disponível era a da FAA, que continha as comunicações por rádio entre nós e o Controle de Tráfego Aéreo. Aquela visita ao comitê seria nossa primeira oportunidade de ouvir o áudio do gravador de voz da cabine. Ouviríamos exatamente o que tínhamos dito um ao outro na cabine durante o voo. Por quatro meses até aquela reunião em maio ambos tínhamos confiado em nossas lembranças do que fora dito. Agora enfim teríamos certeza.

Havia seis pessoas na sala: Jeff Skiles, Jeff Diercksmeier, membro do comitê de investigação de acidentes da Associação de Pilotos de Empresas Aéreas Americana, três funcionários do Conselho Nacional de Segurança nos Transportes (dois investigadores e um especialista do setor de gravações da entidade) e eu. Os investigadores estavam contentes por ter Jeff e eu ali com eles. Depois de muitos acidentes aéreos, as tripulações de voo não estão disponíveis quando as gravações são estudadas. Em geral, os pilotos cujas vozes aparecem nas gravações estão mortos, portanto não podem explicar o que estavam pensando, por que tomaram tais decisões ou que palavra exatamente tinham dito em determinado momento.

Escutar a gravação foi uma experiência intensa para nós. Ela nos levou de volta à cabine, como se estivéssemos revivendo o acidente em tempo real.

Estávamos em uma sala pequena com luzes fluorescentes, sentados em cadeiras a uma mesa, usando fones de ouvido. Jeff e eu não nos olhamos muito. Na maior parte do tempo, ficamos concentrados em nossas próprias cabeças, muitas vezes de olhos fechados, tentando escutar todos os sons e ruídos na cabine.

A gravação começa quando o voo 1549 estava prestes a recuar do portão de embarque e vai até o momento em que atingimos o Hudson. Há na fita coisas que eu não me lembrava de ter dito. Apenas 33 segundos antes do impacto com os pássaros eu tinha dito a Jeff: “Ah, que vista do Hudson hoje!” Ele deu uma olhada e concordou: “É!”

Os impactos dos pássaros são claramente ouvidos na fita. Aparecem os sons dos baques e depois barulhos inaturais dos pássaros passando pelos motores. Dava para ouvir os danos sendo causados aos motores e como eles protestaram com sons nauseantes que um motor nunca deveria produzir. Ouvimos claramente o *vvvvvvvvvush* dos motores desacelerando e parando, seguido pelos sons de vibrações quando os motores morreram. Escutando a fita, lembrei-me de como nos sentimos naquele momento. Foi como se estivéssemos perdendo o chão. Mesmo na segurança da sala do comitê, foi perturbador ouvir novamente a desaceleração dos motores e saber que havíamos estado na cabine daquela aeronave quando aquilo estava acontecendo.

Minha maior surpresa ao ouvir a gravação foi a rapidez com que tudo ocorrera. O voo inteiro durou cinco minutos e oito segundos. O primeiro um minuto e quarenta segundos foi banal. Depois, a partir do momento em que eu disse “Pássaros!” até nos aproximarmos da água e eu falar “Vamos nos preparar!”, passaram-se apenas três minutos e 28 segundos. Isso é menos tempo do que preciso para escovar os dentes e fazer a barba.

Em minhas lembranças o incidente inteiro durou um pouco mais. Sim, o tempo todo eu sabia e sentia que as coisas aconteciam depressa. Mas, em minhas lembranças, era como se eu tivesse tido um pouco mais de tempo para pensar, decidir e agir — mesmo que fosse pouco.

Contudo, ao ouvir a fita, me dei conta de que tudo de fato acontecera em 208 segundos de um tempo extraordinariamente comprimido.

Sinceramente, foi inacreditável. Não foi apenas extremo, foi opressivo. Aquilo me levou de volta ao momento. Eu não desmoronei, mas sei que minha expressão mudou à medida que escutava. Também foi surpreendente e emocionante para Jeff.

De algum modo, o tempo deve ter desacelerado em minha cabeça naquele dia. Não é como se tudo estivesse em câmera lenta, é só que, em minhas lembranças, não parecia tão incredivelmente rápido quanto a fita deixou evidente que foi.

Há vários microfones na cabine de pilotagem, que captam vozes, ruídos, apitos de alerta e transmissões de rádio, incluindo as de outras aeronaves. O comitê podia tocar tudo o que foi captado por cada microfone, um de cada vez, então pudemos isolar sons específicos e escutar coisas que a princípio estavam mascaradas por sons mais altos. Os investigadores pediram que explicássemos sons ou fragmentos de conversas que não eram claros na fita.

Fiquei muito feliz com o modo como Jeff e eu soamos na fita e como nos comportamos individualmente e como uma equipe. Não soamos confusos ou aturcidos. Soamos ocupados. Eu lera muitas transcrições de gravações de acidentes ao longo dos trinta anos anteriores, e aquela soava realmente boa em termos de nossa competência.

Jeff e eu havíamos nos conhecido apenas três dias antes de pilotarmos o voo 1549. Mas, durante aquela terrível emergência — sem qualquer tempo para verbalizar todas as ações e discutir nossa situação —, nos comunicamos muitíssimo bem. Graças ao nosso treinamento e nossas observações imediatas no momento da crise, cada um de nós compreendeu a situação, soube o que precisaria ser feito e começou a desempenhar seu papel de um modo urgente, porém colaborativo.

Controle de partida (15h28m31s): *“Certo, Cactus quinze quarenta e nove, tráfego liberado para pista três uno.”*

Sullenberger no rádio (15h28m35s): *“Impossível.”*

Sistema Anticolisão de Tráfego na cabine — alerta de voz sintetizada (15h28m36s): *“Tráfego! Tráfego!”*

Controle de partida (15h28m36s): *“Certo, do que precisa para pousar?”*

Voz sintetizada do Sistema de Previsão de Tesoura de Vento (15h28m45s): *“Arremeter. Tesoura de vento à frente.”*

Skiles (15h28m45s): “FAC-1 [Computador de Amplificação de Voo 1] um desligado, depois ligado.”

Skiles (15h29m00s): “Não reacende após trinta segundos, motor um e dois confirmado desligados.”

Sullenberger (15h29m11s): “Aqui é o comandante. Preparem-se para impacto!”

Mais 44 segundos se passaram, com Jeff e eu envolvidos em nossas tarefas e nas reações a elas enquanto repassávamos o *checklist* e ouvíamos Patrick, o controlador e os apitos repetitivos do computador de alerta de voo.

Voz sintetizada do Sistema Ampliado de Alerta de Proximidade do Solo (15h29m55s): “Arremer. Arremer. Arremer. Arremer. Arremer. Arremer.”

Skiles (15h30m01s): “Flaps estendidos!”

Skiles (15h30m03s): “Duzentos e cinquenta pés no ar.”

Ao escutar a gravação, vi claramente que Jeff fez à risca as coisas certas exatamente nos momentos certos. Por intuição, sabia que, por causa do pouco tempo que nos restava antes de pousar e de nossa proximidade da superfície, ele precisava mudar suas prioridades. Sem me perguntar, passou a me falar a altitude acima da superfície e a velocidade em relação ao ar.

Voz sintetizada do Sistema Ampliado de Alerta de Proximidade do Solo (15h30m24s): “Terreno, terreno. Arremer. Arremer. Arremer. Arremer. Arremer. Arremer...”

Sullenberger (15h30m38s): “Vamos nos preparar!”

Era ao mesmo tempo medonho e bonito.

Jeff e eu enfrentávamos um grande desafio, uma cacofonia de alertas automáticos, vozes sintetizadas, apitos repetitivos, chamadas de rádio, alertas de tráfego e alertas de proximidade do solo. Em meio a tudo isso, tínhamos de manter o controle da aeronave, analisar a situação, fazer procedimentos detalhados e tomar decisões críticas sem nos distrairmos ou entrarmos em pânico. Soava como se o nosso mundo estivesse acabando, e ainda assim a coordenação da equipe era bonita. Fiquei muito orgulhoso do que havíamos conseguido fazer.

Depois que Jeff e eu ouvimos a gravação pela primeira vez com os investigadores do comitê, pedimos licença para ir ao banheiro. Teríamos de

ouvir a fita muitas vezes mais naquele dia, então acho que ambos queríamos um intervalo antes disso.

Enquanto seguíamos pelo corredor daquele velho prédio de escritórios governamental, virei-me para Jeff e perguntei:

— O que você achou? — Antes que ele pudesse responder senti que tinha de dizer algo. — Vou lhe dizer o que acho — falei. — Estou muito orgulhoso de você. Segundos depois de eu ter pedido a verificação, você estava com ela, encontrou a página certa, começou a ler. E ficou comigo em cada passo, em cada desafio e reação, em meio a todas aquelas distrações. Fizemos isso juntos.

Na mídia, recebi o maior crédito pelo voo 1549.

— Não ligo para o que os outros falam — disse para Jeff. — Nós fomos uma equipe.

Ele olhou para mim e vi lágrimas em seus olhos.

— Obrigado — disse ele.

Eu mesmo fiquei um pouco engasgado. Nós nos abraçamos, depois ficamos de pé ali no corredor por um tempo. Éramos dois homens que tinham passado por algo extraordinário juntos e não conseguíamos encontrar palavras para definir aquilo.

Depois voltamos ao laboratório do comitê, onde nos juntamos aos investigadores e ouvimos a gravação da cabine várias vezes.

★ ★ ★

Quando era bem pequena, Kelly uma vez me perguntou:

— Qual é o melhor trabalho do mundo?

Minha resposta foi:

— É o trabalho que você faria mesmo que não precisasse.

É muito importante que as pessoas encontrem trabalhos que se ajustem às suas forças e paixões. Pessoas que amam seu trabalho o executam com mais diligência. Elas se tornam muito mais desenvoltas nas complexidades de suas obrigações. Elas servem bem ao mundo.

No dia 14 de janeiro de 2009 minha vida havia sido uma série de refletidas oportunidades de ser o melhor piloto, líder e colega de trabalho que eu podia ser. Eu era um cara comum e anônimo — marido, pai, piloto da US Airways. Em 15 de janeiro as circunstâncias mudaram tudo, um lembrete de que nenhum de nós sabe o que irá acontecer no dia seguinte.

Eu pilotei milhares de voos nos últimos 42 anos, porém minha carreira inteira está sendo avaliada agora em função de como me saí em um deles. Isso tem sido um lembrete para mim: precisamos tentar fazer a coisa certa todas as vezes, ter o melhor desempenho, porque nunca sabemos em qual momento de nossas vidas seremos julgados.

Eu disse a Kate e Kelly que cada um de nós tem a responsabilidade de se preparar bem. Quero que elas invistam em si mesmas, nunca parem de aprender profissional e pessoalmente. Espero que no fim de suas vidas, como todos nós, elas se façam uma pergunta simples: Eu fiz diferença? Meu desejo para elas é que a resposta a essa pergunta seja sim.

Quanto a mim, ao olhar para trás ainda me sinto um sortudo. Descobri minha paixão muito cedo. Aos cinco anos já sabia que passaria a vida voando. Aos dezesseis já estava sozinho no céu, sempre praticando, alegremente dando voltas acima da pista de grama do sr. Cook.

Nos anos que se seguiram meu caso de amor com o voo ajudou a me manter. Aos 24 anos eu era piloto de caça, aprendendo que tinha que prestar a máxima atenção a tudo, porque a vida e a morte podiam estar separadas por segundos e metros. Aos 57 era um homem grisalho com as mãos nos controles de um Airbus A320 acima de Manhattan, usando o conhecimento de toda uma vida para conseguir pousar em segurança.

Ao longo de tudo isso, meu amor por voar nunca foi abalado. Ainda sou aquele garoto de onze anos com o rosto colado na janela do Convair 440, pronto para sair de Dallas pela primeira vez em uma aeronave. Ainda sou aquele adolescente determinado que voava baixo sobre nossa casa em Hanna Drive, acenando para minha mãe e minha irmã em terra. Ainda sou o jovem cadete sério da Força Aérea, admirado com todos os pilotos de caças que vieram antes de mim e me mostraram o caminho.

Assim como amo completamente Lorrie, Kate e Kelly, nunca perderei o amor por voar. Nunca.

No momento, não sei bem quais serão meus próximos passos na vida. Para onde voar me levará a seguir? Que testes me aguardam? Que oportunidades? Sei que continuarei a ser piloto de companhia aérea. Isso é parte do que me motiva. É uma grande parte de quem sou.

Tenho certeza de que haverá passageiros em futuros voos da US Airways que olharão para a porta fechada da cabine de pilotagem e pensarão: Quem está pilotando este avião hoje? Muito provavelmente o comandante será um dos meus colegas, um aviador disciplinado e bem treinado, com altíssimo senso de dever e um grande amor por voar.

E o sujeito atrás daquela porta poderá ser eu. Assim que estivermos voando direi algumas palavras sobre a altitude de cruzeiro, o tempo de voo e o tempo. Pedirei aos passageiros para manter os cintos afivelados, porque turbulências costumam chegar inesperadamente. E então desligarei os alto-falantes e farei meu trabalho.

## *Agradecimentos*

Eu não teria escrito este livro sem o apoio da minha família. Kelly, Kate e Lorrie sempre estiveram ao meu lado com sua atenção, seu amor e sua gentileza. Sei que todo momento que passei escrevendo foi um momento que não pude passar com elas, o que tornou este projeto ainda mais difícil. Sou grato por sua compreensão em me conceder o tempo de que precisei para escrever este livro.

A melhor preparação para este acontecimento foi ter a parceira certa em minha vida. Gostaria que todos encontrassem alguém tão inteligente, carinhosa, apoiadora, independente, articulada e forte quanto Lorraine Sullenberger. Lorrie, eu não teria conseguido superar as consequências do dia 15 de janeiro sem você ao meu lado e em meu coração.

Minha mãe e meu pai me ensinaram tudo sobre trabalho duro, integridade e aprendizado pela vida inteira. Sou grato a eles por instilar em mim um conjunto de valores que tem me guiado pela vida. Agradeço também à minha irmã, Mary, por seu amor e apoio.

Em 15 de janeiro de 2009, o copiloto Jeff Skiles e eu nos vimos em uma provação em que lutávamos pelas nossas vidas e as de todos os nossos passageiros e tripulantes. Trabalhamos juntos e muito afinados do começo ao fim, e nosso trabalho de equipe eficiente foi essencial para um bom desfecho. Jeff, você tem minha eterna gratidão por suas habilidades e bravura.

Jeff e eu tivemos ao nosso lado no voo 1549 as comissárias de bordo Donna Dent, Doreen Welsh e Sheila Dail, cuja colaboração instintiva e imediata em um momento de crise manteve os passageiros calmos e nos ajudou a superar os desafios que enfrentávamos. Continuo impressionado com sua força e firmeza desde aquele dia.

Agradeço à população de Denison, Texas, que ajudou a me formar quando jovem, e ao povo de Danville, Califórnia, que me orgulho de ter como vizinhos e amigos. Também quero agradecer ao povo de Nova York e de Nova Jersey, especialmente a NY Waterway, ao departamento de polícia de Nova York, à Guarda Costeira dos Estados Unidos, aos bombeiros de Nova York, ao FBI, às autoridades portuárias de Nova York e Nova Jersey e ao escritório de gerenciamento de emergência da cidade de Nova York. Tenho uma dívida de gratidão para com aqueles que participaram de alguma forma no nosso salvamento em 15 de janeiro.

Obrigado às amigas de Lorrie, Tamara Wheeler, Margaret Combs, Bunny Martin, Kathy Giger e Heather Hildebrand. Nas horas seguintes ao pouso no Hudson, quando eu estava cumprindo minhas obrigações em Nova York e não podia ficar com minha esposa e minhas filhas, essas mulheres ajudaram minha família durante o repentino e sufocante interesse da mídia.

Embora eu tenha lido um bom número de livros ao longo dos anos, nunca pensei que me veria escrevendo um, e Jeff Zaslow tem sido um parceiro extraordinário durante toda esta empreitada. Sou grato por sua ajuda, suas habilidades de pesquisa, seus instintos de repórter veterano e seus conselhos invariavelmente sábios.

A equipe da HarperCollins fez um excelente trabalho orientando este escritor novato durante todo o processo. Gostaria de agradecer a David Highfill, Seale Ballinger, Sharyn Rosenblum e a toda a equipe da HarperCollins que me ajudou a levar este projeto do chão até as prateleiras.

Minha agente literária, Jan Miller, e sua sócia Shannon Marven também deram recomendações e conselhos fantásticos. Elas e seus colegas na Dupree/Miller me ajudaram a chegar à HarperCollins e me orientaram habilmente no processo de levar um livro da ideia à sua conclusão.

Desde o dia seguinte ao incidente, Alex Clemens, Libby Smiley e seus colegas na Barbary Coast Consulting têm estado ao lado da minha família, nos orientando por este território desconhecido com seus conselhos sábios e esforços incansáveis.

Obrigado também a Gary Morris, comandante James Hayhurst, Alex King, comandante Al Haynes, Helen Ott, Bracha Nechama Bomze, Herman Bomze, Patrick Harten, Eric Stevenson, Conrad Mueller, Paul Kellen, Karen Kaiser Clark, Bart Simon, Theresa Hunsicker e David Sontag.

Meus colegas do sindicato foram uma fonte de apoio incrível no dia 15 de janeiro de 2009 e ao longo de tudo o que aconteceu depois. Obrigado especialmente ao comandante Larry Rooney e ao comandante Dan Sicchio, que passaram inúmeras horas me ajudando em tudo, desde meu depoimento ao Comitê Nacional de Segurança dos Transportes até este livro. Sou grato também ao copiloto Gary Bauhan, ao comandante Ken Blitchington, comandante Steve Bradford, comandante Dan Britt, comandante John Carey, capitão Carl Clarke, comandante Mike Cleary, copiloto Jeff Diercksmeier, comandante Peter Dolf, comandante David Douglas, comandante Arnie Gentile, copiloto Bob Georges, comandante Michael Greenlee, comandante Pete Griffith, comandante Jonathan Hobbs, comandante Mark King, comandante Tim Kirby, comandante Tom Kubik, dr. Pete Lambrou, comandante Jan Randle, comandante James Ray, comandante John Sabel, Lee Seham, copiloto Carol Stone, comandante Gary Van Hartogh, comandante Valerie Wells e comandante Lucy Young. Cada um de vocês esteve ao meu lado em um momento em que precisei muito de sua ajuda. Estou em dívida para com vocês e todos os meus irmãos e irmãs da Associação de Pilotos de Empresas Aéreas Americana.

Gostaria de agradecer a todas as pessoas que trabalham na US Airways. Vocês consistentemente encaram os desafios de nossa profissão com graça e excelência, e tenho orgulho de chamá-los de colegas. Todos os funcionários de companhias aéreas têm um importante trabalho a fazer, e, a despeito das mudanças no setor, eles o fazem bem. Leitores, espero que, da próxima vez que vocês voarem, parem um momento para agradecer aos comissários de bordo por estarem sempre se preparando em nome da sua segurança e aos pilotos pela dedicação e o cuidado com que conduzem cada um dos voos.

Obrigado ao meu colega da academia da Força Aérea dos Estados Unidos e comandante aposentado da Northwest Airlines Mike Hay e ao meu colega

piloto de caça e atualmente comandante da Southwest Airlines comandante Jim Leslie por sua ajuda revendo os fatos neste livro e complementando minhas lembranças com as suas. Embora a ajuda deles tenha sido inestimável durante todo o processo de redação, eu assumo a responsabilidade pelo conteúdo deste livro. Quaisquer erros ou omissões são unicamente meus.

E, enfim, gostaria de agradecer a L. T. Cook Jr., que viu potencial em mim e me ajudou a torná-lo realidade.

# Trajetória de voo do voo 1549, 15 de janeiro de 2009



APÊNDICE B

*Excerto de transcrição do gravador de voz da  
cabine pelo Conselho Nacional de Segurança  
nos Transportes*

Transcrição de um gravador de voz da cabine de comando (CVR) Allied Signal/Honeywell modelo SSCVR número de série 2878, instalado em um Airbus Industrie A320-214, registro N106US. A aeronave era operada pela US Airways como voo 1549 quando pousou no rio Hudson, NY, em 15 de janeiro de 2009.

*Legenda*

RDO	RADIOTRANSMISSÃO DE VOZ DA AERONAVE ACIDENTADA, US AIRWAYS 1549
CAM	VOZ OU FONTE DE SOM DE MICROFONE NA ÁREA DA CABINE
PA	VOZ OU SOM OUVIDO NO SISTEMA DE ALTO-FALANTES
HOT	VOZ OU FONTE DE RUÍDO EM MICROFONE SENSÍVEL★
TOGA	EMPUXO DE ARREMETIDA
INTR	COMUNICAÇÃO POR INTERFONE COM EQUIPE DE TERRA
	PARA COMENTÁRIOS RDO, CAM, PA, HOT E INTR: - 1 VOZ IDENTIFICADA COMO DO COMANDANTE (HOT-1: OMTE. SULLENBERGER)

- 2 VOZ IDENTIFICADA COMO DO COPILOTO (HOT-2: COPILOTO SKILES)
- 3 VOZ IDENTIFICADA COMO DE TRIPULANTE NA CABINE DE PASSAGEIROS
- 4 VOZ IDENTIFICADA COMO DA EQUIPE DE TERRA
- ? VOZ NÃO IDENTIFICADA

FWC	CHAMADO OU SOM AUTOMÁTICO DO COMPUTADOR DE ALERTA DE VOO
TCAS	CHAMADO OU SOM AUTOMÁTICO DO SISTEMA ANTICOLISÃO DE TRÁFEGO
PWS	CHAMADO OU SOM AUTOMÁTICO DE SISTEMA DE PREVISÃO DE TESOURA DE VENTO
GPWS	CHAMADO OU SOM AUTOMÁTICO DO SISTEMA DE ALERTA PROXIMIDADE DO SOLO
EGPWS	CHAMADO OU SOM AUTOMÁTICO DO SISTEMA AMPLIADO DE ALERTA DE PROXIMIDADE DO SOLO
TWR	RADIOTRANSMISSÃO DA TORRE DE CONTROLE DE TRÁFEGO AÉREO EM LAGUARDIA
DEP	RADIOTRANSMISSÃO DO CONTROLE DE PARTIDA EM LAGUARDIA (ESPECIALISTA EM CONTROLE DE TRÁFEGO AÉREO HARTEN)
CH[1234]	IDENTIFICAÇÃO DE CANAL CVR 1 = CAPITÃO 2 = COPILOTO 3 = PA 4 = MICROFONE NA ÁREA DA CABINE
★	PALAVRA INCOMPREENSÍVEL
@	PALAVRA NÃO PERTINENTE
&	NOME DE TERCEIRA PESSOA (VER NOTA 5 ABAIXO)
#	XINGAMENTO
-, —	QUEBRA DE CONTINUIDADE OU INTERRUPTÃO DE COMENTÁRIO
( )	INSERÇÃO QUESTIONÁVEL

[ ]           INSERÇÃO EDITORIAL

...           PAUSA

Nota 1: Horários expressos no Horário Padrão Leste (EST), com base no relógio usado para marcar as informações de radar gravadas de Newark ASR-9.

Nota 2: Em geral apenas transmissões para a aeronave acidentada e partindo dela foram transcritas.

Nota 3: Uma palavra não pertinente, quando registrada, se refere a uma palavra não diretamente relacionada à operação, ao controle ou à condição da aeronave.

Nota 4: Nomes de pessoas não envolvidas na conversa em geral não são transcritos.

Nota 5: As siglas FWC, TCAS, PWS, GPWS e EGPWS referem-se a sistemas automáticos de bordo e, por isso, as mensagens geradas e transmitidas por eles na cabine ficam em inglês. Contudo, para melhor compreensão do leitor, as mensagens no corpo da transcrição do gravador de voz da cabine foram traduzidas para o português. (N. da E.)

---

\* Esta gravação continha áudio de microfones sensíveis usados pela tripulação do voo. As vozes ou sons nesses canais por vezes também eram ouvidos pelo grupo CVR no canal CAM e vice-versa. Nesses casos os comentários geralmente são anotados como vindo da fonte (HOT ou CAM) na qual o comentário era mais facilmente ouvido e compreendido.

**Comunicação interna na cabine****Comunicação ar-terra**

<b>Hora e fonte</b>	<b>Conteúdo</b>	<b>Hora e fonte</b>	<b>Conteúdo</b>
		15h24m54s TWR	Cactus quinze quarenta e nove livre decolagem pista zero quatro
		15h24m56,7s RDO-1	Cactus quinze quarenta e nove pronto para decolagem.
15h25m06s CAM	[som similar a aumento de ruído/velocidade de motor]		
15h25m09s CAM-2	TOGA.		
15h25m10s HOT-1	TOGA ajustado.		
15h25m20s HOT-1	oitenta.		
15h25m21s HOT-2	checado.		
15h25m33s HOT-1	V1, rotação.		
15h25m38s HOT-1	razão positiva.		
15h25m39s HOT- 2	recolher trem, por favor.		
15h25m39s HOT-1	recolher trem.		
		15h25m45s TWR	Cactus quinze quarenta e nove chame o controle Nova York, bom dia.
		15h25m48s RDO-1	bom dia.
15h25m49s HOT-2	selecionar proa, por favor.		
		15h25m51,2s RDO-1	Cactus quinze quarenta e nove, sete zero zero, subindo para cinco mil pés.

**Comunicação interna na cabine****Comunicação ar-terra**

		15h26m00s DEP	Cactus quinze quarenta e nove, contato radar saída New York, suba e mantenha uno cinco zero.
15h26m02s CAM	[som similar à redução de ruído/velocidade de motor]		
		15h26m03,9s RDO-1	manter uno cinco zero Cactus quinze quarenta e nove.
15h26m07s HOT-1	quinze.		
15h26m08s HOT-2	quinze. subida.		
15h26m10s HOT-1	procedimento de subida selecionado.		
15h26m16s HOT-2	e flaps na posição um, por favor.		
15h26m17s HOT-1	flaps em um.		
15h26m37s HOT-1	ah, que vista do Hudson hoje.		
15h26m42s HOT-2	é.		
15h26m52s HOT-2	recolher flaps por favor, <i>checklist</i> após decolagem.		
15h26m54s HOT-1	flaps recolhidos.		
15h27m07s HOT-1	<i>checklist</i> após decolagem concluído.		
15h27m10,4s HOT-1	pássaros.		
15h27m11s HOT-2	opa.		
15h27m11,4s CAM	[som de batidas/impactos seguido por som de estremeamento]		
15h27m12s HOT-2	ah #.		

**Comunicação interna na cabine**

**Comunicação ar-terra**

15h27m13s HOT-1	ah, é.		
15h27m13s CAM	[tem início som similar a redução de ruído/frequência de motor]		
15h27m14s HOT-2	oh oh.		
15h27m15s HOT-1	redução num-nos dois.		
15h27m18s CAM	[começa som de ronco que persiste até por volta de 15h28m08s]		
15h27m18,5s HOT-1	ligar ignição.		
15h27m21,3s HOT-1	estou ligando APU.		
15h27m22,4s FWC	[som de um único apito]		
15h27m23,2s HOT-1	meu avião.		
15h27m24s HOT-2	seu avião.		
15h27m24,4s FWC	[som de um único apito]		
15h27m25s CAM	[começa som similar a ruído elétrico da ignição do motor]		
15h27m26,5s FWC	prioridade à esquerda. [aviso automático de FWC. Isso ocorre quando o botão de prioridade do <i>side-stick</i> é ativado no <i>side-stick</i> do comandante]		
15h27m26,5s FWC	[som de um único apito]		
15h27m28s CAM	[termina som similar a ruído elétrico da ignição do motor]		
15h27m28s HOT-1	pegue o QRH... [Manual de Referência Rápida] perda		

**Comunicação interna na cabine****Comunicação ar-terra**

	de empuxo nos dois motores.		
15h27m30s FWC	[som de único apito começa e se repete a intervalos de cerca de 5,7 segundos até 15h27m59s]		
		15h27m32,9s RDO-1	mayday mayday mayday. hã. aqui é, hã, Cactus quinze trinta e nove colidimos com pássaros, perdemos empuxo (em/de) dois motores estamos retornando a LaGuardia.
		15h27m42s DEP	ok, hã, precisam retornar a LaGuardia? Curva à esquerda proa, hã, dois dois zero.
15h27m43s CAM	[som similar a ruído elétrico de ignição de motores tem início]		
15h27m44s FWC	[som de um único apito entre os apitos únicos com intervalo de 5,7 segundos]		
		15h27m46s RDO-1	dois dois zero.
15h27m50s HOT-2	se restar combustível, seletor do motor posição ignição.* ignição.		
15h27m54s HOT-1	ignição.		
15h27m55s HOT-2	confirmar manetes em marcha lenta.		
15h27m58s HOT-1	marcha lenta.		
15h28m02s HOT-2	velocidade ideal de reacendimento. trezentos nós. não temos isso.		
15h28m03s FWC	[som de apito único]		
15h28m05s HOT-1	não temos.		
		15h28m05s DEP	Cactus quinze vinte e nove, se conseguirmos para vocês, querem tentar pousar na pista uno três?

**Comunicação interna na cabine**

**Comunicação ar-terra**

15h28m05s CAM-2	se três dezenove-		
		15h28m10,6s RDO-1	não conseguimos. podemos acabar no Hudson.
15h28m14s HOT-2	força elétrica de emergência... gerador de emergência não ligados.		
15h28m18s CAM	[som similar a ruído elétrico de ignição de motor chega ao fim]		
15h28m19s HOT-1	(está) ligado.		
15h28m21s HOT-2	notifique controle de tráfego aéreo. código de transponder sete e setecentos.		
15h28m25s HOT-1	é. o esquerdo está voltando um pouquinho.		
15h28m30s HOT-2	mensagem de perigo, transmitir. feito.		
		15h28m31s DEP	certo Cactus quinze quarenta e nove tráfego liberado para pista três uno.
		15h28m35s RDO-1	impossível.
15h28m36s TCAS	tráfego, tráfego.		
		15h28m36s DEP	certo, do que precisa para pousar?
15h28m37s HOT-2	(ele quer que nós) sigamos e pousemos na uno três... pelo que.		
15h28m45s PWS	arremeter. tesoura de vento à frente.		
15h28m45s HOT-2	FAC [Computador de Amplificação de Voo] um desligado, depois ligado.		
		15h28m46s DEP	Cactus quinze (vinte) nove pista zero quatro disponível se quiser

**Comunicação interna na cabine****Comunicação ar-terra**

Comunicação interna na cabine		Comunicação ar-terra	
			tráfego à esquerda para pista zero quatro.
		15h28m49,9s RDO-1	não sei se conseguimos chegar a alguma pista. hã, o que há à nossa direita, alguma coisa em Nova Jersey, talvez Teterboro?
		15h28m55s DEP	ok, é, do seu lado direito fica o aeroporto de Teterboro.
15h28m59s TCAS	monitorar velocidade vertical.		
15h29m00s HOT-2	não reacende após trinta segundos, motor um e dois confirmado-		
		15h29m02s DEP	quer tentar ir para Teterboro?
		15h29m03s RDO-1	sim.
15h29m05s TCAS	evitar conflito.		
15h29m07s HOT-2	-desligado.		
15h29m07s HOT-1	desligado.		
15h29m10s HOT-2	espere trinta segundos.		
15h29m11s PA-1	aqui é o comandante, preparem-se para impacto.		
15h29m14,9s GPWS	uno mil.		
15h29m16s HOT-2	motor dois, novamente ligado.		
15h29m18s HOT-1	novamente ligado.		
15h29m19s HOT- 2	ligado.		

**Comunicação interna na cabine****Comunicação ar-terra**

Comunicação interna na cabine		Comunicação ar-terra	
		15h29m21s DEP	Cactus quinze vinte e nove curva à direita, proa dois oito zero, livre pouso pista zero uno em Teterboro.
15h29m21s CAM-2	essa é toda a força disponível? * (quer) número um? ou temos força no número um.		
		15h29m25s RDO-1	impossível.
15h29m26s HOT-1	vá em frente, tente número um.		
		15h29m27s DEP	ok, qual pista você gostaria em Teterboro?
15h29m27s FWC	[som de apito contínuo repetitivo por 9,6 segundos]		
		15h29m28s RDO-1	estamos indo para o Hudson.
		15h29m33s DEP	desculpe, diga novamente, Cactus?
15h29m36s HOT-2	consegui ligar.		
15h29m37s FWC	[som de apito contínuo repetitivo por 37,4 segundos]		
15h29m37s HOT-1	ok, novamente ligado... novamente ligado.		
15h29m37s GPWS	baixo demais. terreno.		
15h29m41s GPWS	baixo demais. terreno.		
15h29m43s GPWS	baixo demais. terreno.		
15h29m44s HOT-2	não reacende.		
15h29m45,4s HOT-1	ok, vamos estender flaps, estender flaps.		

**Comunicação interna na cabine****Comunicação ar-terra**

15h29m45s EGPWS	cuidado, terreno.		
15h29m48s EGPWS	cuidado, terreno.		
15h29m48s HOT-2	estender flaps?		
15h29m49s EGPWS	terreno, terreno. arremeter. arremeter.		
		15h29m51s DEP	Cactus, hã...
		15h29m53s DEP	Cactus quinze quarenta e nove contato radar perdido vocês também têm aeroporto de Newark na posição de duas horas a cerca de sete milhas.
15h29m55s EGPWS	arremeter. arremeter. arremeter. arremeter. arremeter. arremeter.		
15h30m01s HOT-2	flaps estendidos.		
15h30m03s HOT-2	duzentos e cinquenta pés no ar.		
15h30m04s GPWS	baixo demais. terreno.		
15h30m06s GPWS	baixo demais. trem de pouso.		
15h30m06s CAM-2	cento e setenta nós.		
15h30m09s CAM-2	sem força nos dois? tente o outro.		
		15h30m09s 4718	dois uno zero, hã quarenta e sete dezoito. acho que ele disse que está indo para o Hudson.
15h30m11s HOT-1	tente o outro.		
15h30m13s	cuidado, terreno.		

**Comunicação interna na cabine****Comunicação ar-terra**

Comunicação interna na cabine		Comunicação ar-terra	
EGPWS			
		15h30m14s DEP	Cactus quinze vinte e nove, hã, na escuta?
15h30m15s FWC	[som de apito contínuo repetitivo tem início e persiste até o fim da gravação]		
15h30m15s EGPWS	cuidado, solo.		
15h30m16s HOT-2	cento e cinquenta nós.		
15h30m17s HOT-2	flaps em dois, quer mais?		
15h30m19s HOT-1	não, vamos deixar em dois.		
15h30m21s HOT-1	tem alguma ideia?		
		15h30m22s DEP	Cactus quinze vinte e nove se puder, hã... tem, hã, pista, hã, dois nove disponível em Newark está na posição de duas horas e a sete milhas.
15h30m23s EGPWS	cuidado, terreno.		
15h30m23s CAM-2	na verdade, não.		
15h30m24s EGPWS	terreno, terreno. arremeter. arremeter. [“arremeter” se repete até o fim da gravação]		
15h30m38s HOT-1	vamos nos preparar.		
15h30m38s HOT-2	* * desligar?		
15h30m40s HOT-1	sim.		
15h30m41,1s	(cinquenta ou trinta)		



Tive sorte de descobrir minha grande paixão ainda muito novo. Lembro-me claramente de, aos cinco anos, já saber que passaria minha vida pilotando aviões. Aqui estou com oito anos e fascinado por ter ganhado um modelo de avião que meus pais me deram na manhã de Natal. (*Acervo do autor*)



Minha mãe, minha irmã e eu em nossas roupas de domingo, Páscoa de 1955. (*Acervo do autor*)



Meus pais no dia de seu casamento, em abril de 1948. (*Acervo do autor*)



Crescer em Denison, Texas, foi uma experiência maravilhosa. Minha família vivia longe o bastante do centro da cidade e havia muitas oportunidades para um garoto se aventurar, explorar o mundo e se tornar um tanto independente. Tenho boas lembranças de sair com o barco pelo lago Texoma. Aqui estou com meu pai e minha irmã no verão de 1960.

*(Acervo do autor)*



Essa foto foi tirada no fim de 1968, logo depois de eu pegar meu brevê de piloto particular sob a instrução cuidadosa do Sr. Cook. Aqui estamos comemorando o primeiro voo de minha mãe e minha irmã pilotado por mim. *(Acervo do autor)*



Eu me formei em Denison High em maio de 1969. Depois da cerimônia, levei meus avós para seu primeiro voo de avião. No dia seguinte, eles viajariam para Roma e queriam ter certeza de que estavam preparados para seu voo pela TWA. *(Acervo do autor)*



Meu pai em seu uniforme de oficial da Marinha, em 1942. Ele cresceu durante a Grande Depressão de 1930 e esteve a serviço de seu país na Segunda Guerra Mundial. Foi membro da Geração Grandiosa, e seus valores ainda me inspiram: um senso de dever cívico, o serviço antes de si mesmo e disposição em tomar parte em sacrifícios. (*Acervo do autor*)



Meu primeiro voo em um jato militar foi durante meu ano como calouro na Academia da Força Aérea dos Estados Unidos. Era uma orientação a bordo de um Lockheed T-33, um voo com o intuito de nos lembrar da luz no fim do túnel, e o primeiro momento em que eu soube que estava no caminho de realizar meu sonho. *(Acervo do autor)*



Durante o verão de 1971, eu fora para a Base Aérea de Bergstrom, no Texas. Era um treinamento de voo rotineiro no banco de trás de um RF-4C. *(Acervo do autor)*



Um dos meus primeiros serviços pela Força Aérea dos Estados Unidos foi voar com caças até a Base Aérea de Luke, perto de Glendale, Arizona. Aqui, estou prestes a realizar um voo de treinamento em 1975 com Dave, meu Oficial de Armamento (WSO), no F-4 Phantom II. *(Acervo do autor)*



Em 6 de junho de 1973, me formei pela Academia da Força Aérea dos Estados Unidos, e meu diploma me foi entregue pelo superintendente tenente-general Albert P. Clark. Na graduação, fui nomeado “Cadete Emérito em Pilotagem” em reconhecimento por tudo que aprendi sobre pilotar aviões e planadores e paraquedismo. (*Acervo do autor*)



Lorrie e eu no dia do nosso casamento, em 17 de junho de 1989. (*Aervo do autor*)



Tiramos essa foto na véspera de nossa trilha até o monte Whitney. Apesar da enormidade do que estávamos prestes a realizar, sabíamos que estávamos preparados e prontos para o desafio. *(Acervo do autor)*



A fim de treinar para a trilha até o Whitney, Lorrie e eu levamos as meninas para uma viagem de reconhecimento em agosto de 1999. Voamos de Livermore para Bishop em um Cessna T182RG. Esta é Kelly no banco de trás, pronta para decolar. (*Acervo do autor*)



Lorrie e eu levamos as meninas para Washington, DC, nas férias de primavera em 2002, e nós nos divertimos visitando o Museu do Ar e do Espaço do Smithsonian Institute. (*Acervo do autor*)



O amor de Lorrie por estar ao ar livre é contagiante, e vivemos muitas aventuras juntos, incluindo uma expedição usando raquetes de neve em Yosemite, no começo de 2000.

*(Acervo do autor)*



Minha mãe lecionou para o primeiro ano em Denison por mais de 25 anos. Quando retornei, recentemente, para minha quadragésima reunião de ensino médio, fiquei comovido por ver tantas pessoas que frequentaram suas aulas e queriam compartilhar suas lembranças carinhosas sobre ela. Ela foi importante para muitos jovens durante sua carreira.

*(Acervo do autor)*



Minha mãe era uma excelente musicista e apreciava os clássicos. Aqui estamos em Denison, logo após a morte de meu pai, sentados ao piano enquanto ela transmitia a alegria da música à minha filha Kate. (*Acervo do autor*)



Em julho de 2001, Kate e Kelly viajaram pela primeira vez em um voo comercial pilotado por mim. Embora eu tenha certeza de que a perspectiva de ir para a Disney World era a parte mais atraente da viagem para as meninas, fiquei muito feliz de poder mostrar a elas como ganho a vida e meu amor por voar. *(Acervo do autor)*



Antes de a segurança nos aeroportos se tornar o que é hoje, Lorrie às vezes levava as meninas até lá para se despedirem de mim antes de eu ir embora. Essa foto foi tirada em 1994, quando eu pilotava o Boeing 737, e Kate veio me ver partindo para o trabalho.

*(Acervo do autor)*



Meu primeiro voo no Airbus, em agosto de 2002. *(Acervo do autor)*



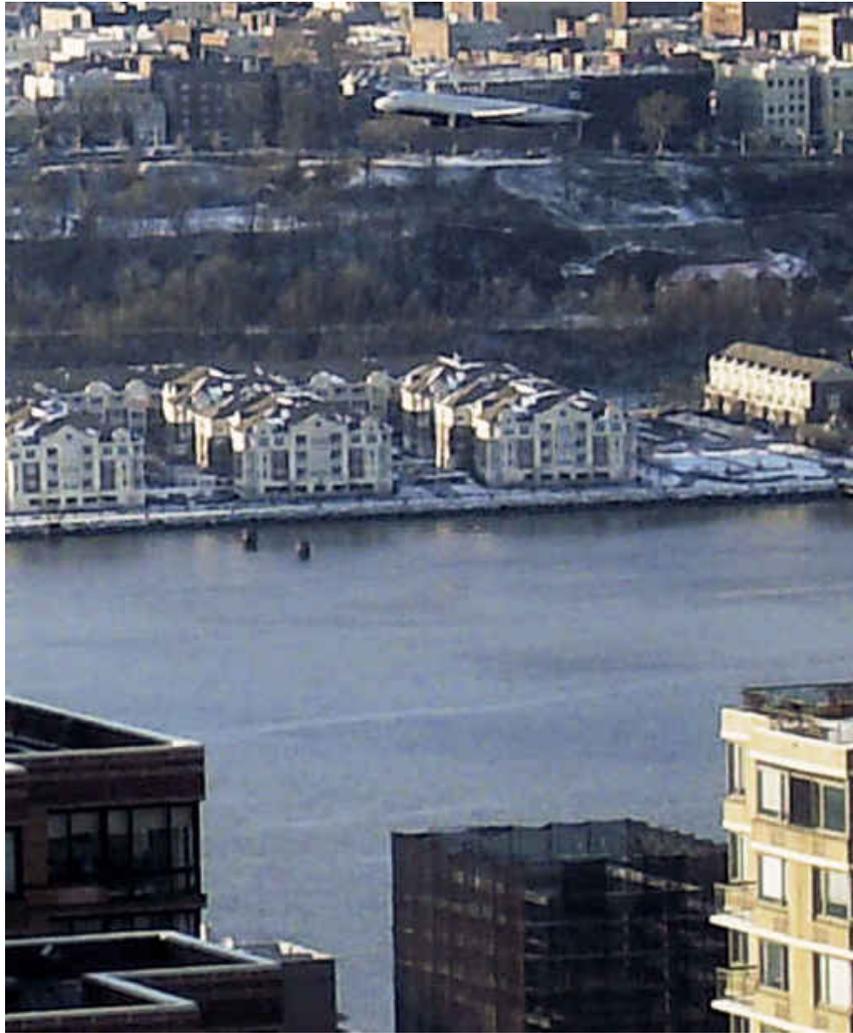
No Memorial Day de 2001, falamos sobre a importância dessa data com as meninas, e Lorrie queria saber se meu uniforme da Força Aérea ainda cabia em mim. Incrivelmente, servia, embora estivesse um pouco apertado em alguns lugares. Foi uma oportunidade maravilhosa de contar a Kate e Kelly sobre os homens e as mulheres que fizeram sacrifícios imensos ao servir ao nosso país. *(Acervo do autor)*



Lorrie e eu fomos voluntários do Cães-Guia para Cegos por dezessete anos, e nossa cadela reprodutora, Twinkle, deu à luz quatro ninhadas naquela época. Minha filha Kate adestrou dois filhotes, e fico muito orgulhoso de ver minhas duas filhas em seu trabalho com os cachorros para garantirem que eles estejam prontos para seus próximos donos. (*Acervo do autor*)



Lorrie e eu passamos por muita coisa juntos. Ela é uma mulher excepcional, e sou grato por todo apoio e alegria que ela traz para nossa família. (*Acervo do autor*)



O voo 1549 da US Airways tinha acabado de decolar do Aeroporto de LaGuardia, Nova York, quando atingimos um bando de aves, o que danificou permanentemente os dois motores e nos forçou a um pouso de emergência no rio Hudson. (*Associated Press*)



Sequência dramática de fotos do pouso do voo 1549 no rio Hudson tirada por uma câmera de segurança. (*Associated Press*)



Pousamos na água perto dos terminais das barcas, por isso os primeiros a atenderem a ocorrência conseguiram chegar ao avião rapidamente e resgatar os passageiros e a tripulação. (*Associated Press*)



Apesar de meus esforços para contabilizar os passageiros durante o resgate, apenas horas depois recebi a informação definitiva: ninguém tinha morrido, e todos os 155 passageiros e tripulantes estavam a salvo. (*Associated Press*)



Os eventos de 15 de janeiro de 2009 não teriam o mesmo desfecho não fossem os tremendos esforços dos primeiros a chegar ali. A primeira barca chegou em menos de quatro minutos, garantindo a sobrevivência de todos os passageiros a bordo. (*Associated Press*)



Serei eternamente grato àqueles que chegaram primeiro por sua coragem, habilidade, determinação e ação rápida. (*Associated Press*)



Naquele dia, a temperatura do ar era de  $-6^{\circ}\text{C}$  e a da água era de apenas  $2^{\circ}\text{C}$ . (*Associated Press*)



Na segunda-feira, 9 de fevereiro de 2009, o prefeito da cidade de Nova York, Michael Bloomberg, homenageou a tripulação do voo 1549 com as chaves da cidade. (*Associated Press*)



O avião ainda no rio Hudson no fim da tarde, esperando para ser resgatado. (*Associated Press*)



Tripulação do voo 1549 da US Airways (*da esquerda para a direita*): comissária de bordo Doreen Welsh, primeiro oficial Jeffrey Skiles, comandante Chesley Sullenberger, comissárias de bordo Donna Dent e Sheila Dail. (*Nigel Parry/CPi Syndication*)



Encontrei-me com o controlador de tráfego aéreo Patrick Harten (*centro*) em 24 de fevereiro de 2009, quando ambos testemunhamos diante do Subcomitê de Aviação, do Comitê de Transporte e Infraestrutura. Seu pensamento rápido e sua total concentração foram fundamentais para que fôssemos bem-sucedidos em 15 de janeiro. (*Associated Press*)



Em 22 de junho, visitei alguns comandantes e tripulantes da NY Waterway que participaram do resgate dos passageiros. Na extrema esquerda, Arthur Imperatore, Sr., proprietário da NY Waterway. As três pessoas com camisas brancas são (da esquerda para a direita) capitão Manuel Liba, da barca *Moira Smith*, capitã Brittany Catanzaro, da *Governor Thomas H. Kean*, e capitão Vince Lombardi, da *Thomas Jefferson*. (Daniel H. Birman)



O avião armazenado no J. Supor & Son Trucking and Rigging, em Nova Jersey. (*Daniel H. Birman*)



Em 15 de abril de 2009, fui homenageado pela Academia da Força Aérea dos Estados Unidos com o Jabara Award for Airmanship. Meu colega de classe ten. gen. John Regni, me entregou o prêmio. *(Foto da Força Aérea/Mike Kaplan, DenMar Services Inc.)*



Tive muitas experiências notáveis desde 15 de janeiro, mas poucas são tão memoráveis quanto a recepção que tive ao voltar à academia em que me formei. *(Foto da Força Aérea/Dave Ahlschwede, DenMar Services Inc.)*



A academia me concedeu um voo de planador durante a minha visita. (Foto da Força Aérea/Dave Ahlschwede, DenMar Services Inc.)



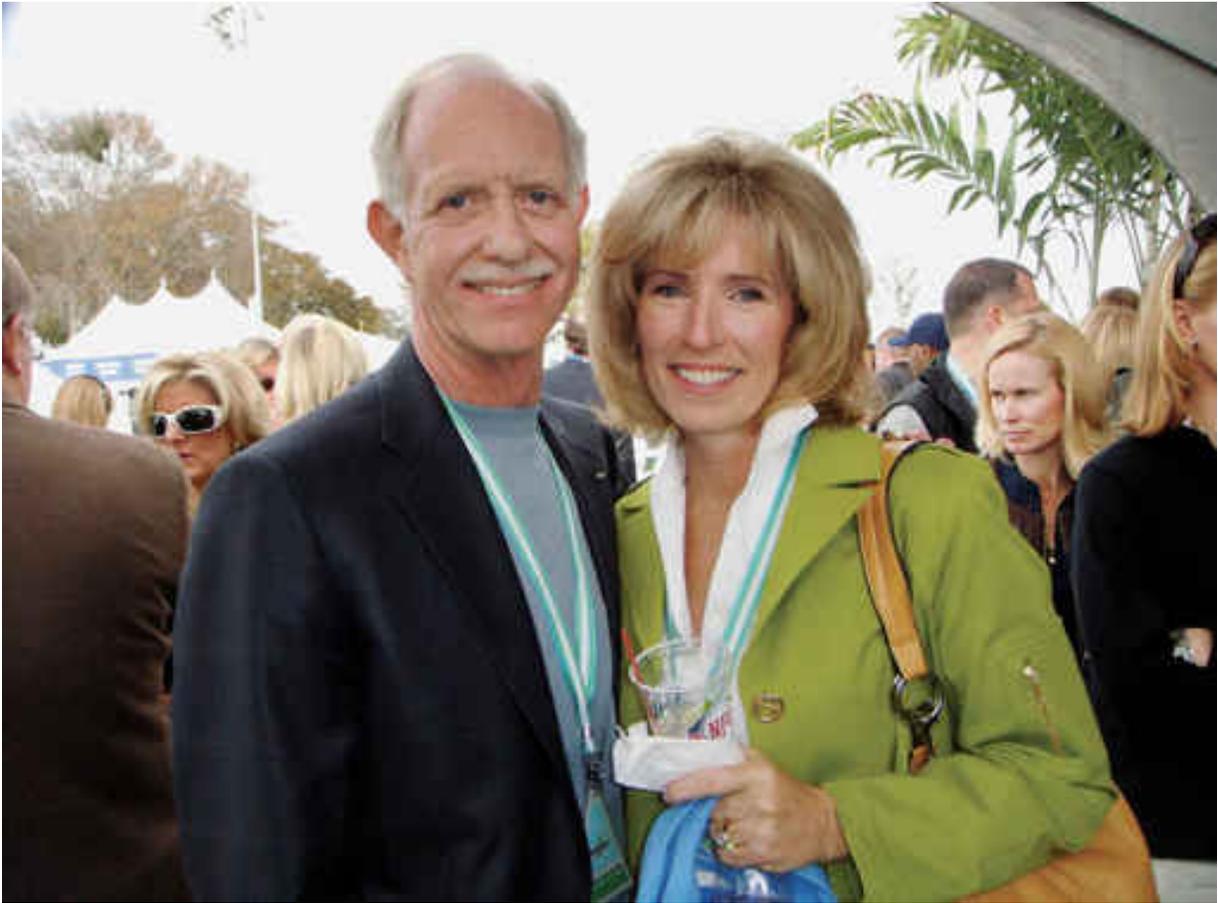
A nova geração de cadetes da academia é um grupo de jovens verdadeiramente excepcionais, cuja dedicação e serviço ao país são inspiradores. Como símbolo de sua admiração, o cadete Jonathan Yates me presenteou com um falcão esculpido à mão, mascote da academia. *(Foto da Força Aérea/Dave Ahlschwede, DenMar Services Inc.)*



Desde 15 de janeiro, fiz o lançamento inicial para o San Francisco Giants, o Oakland Athletics e o New York Yankees. Tive de praticar, mas em todas as três ocasiões consegui fazer com que a bola chegasse ao receptor. Aqui, Lorrie e as meninas divertindo-se durante nossa visita ao AT&T Park, em São Francisco. (*Alex Clemens*)



Lorrie e Diane Sawyer antes da gravação do *Good Morning America*, em 9 de fevereiro de 2009. (Alex Clemens)



Desde 15 de janeiro, a vida foi uma constante aventura para mim e para Lorrie, levando-nos ao jantar dos correspondentes na Casa Branca, ao Palácio de Buckingham e até mesmo a uma festa de entrega do Oscar. Aqui estamos em Tampa, Flórida, para o Super Bowl XLIII. *(Alex Clemens)*



A National Football League homenageou a tripulação do voo 1549 durante a celebração pré-jogo do Super Bowl XLIII, em 1º de fevereiro de 2009. (*Alex Clemens*)



Lorrie e eu sempre apoiamos o St. Jude Children's Research Hospital, e estou grato por agora poder ter um papel mais significativo na divulgação de seu trabalho. Visita a Darcy e sua mãe, Cathy, em 29 de maio de 2009. (*St. Jude Children's Research Hospital, BMC, Ann-Margaret Hedges*)



Ao voltar de Nova York, a cidade onde moro, Danville, Califórnia, promoveu uma celebração em minha homenagem. Fiquei impressionado e comovido com o número de amigos e vizinhos que compareceram para me dar as boas-vindas de volta ao lar. (*Corpo de Bombeiros de San Ramon Valley*)



*(Departamento de Policía de Danville)*



A família Sullenberger com Barack Obama e sua esposa, Michelle, em um baile de posse, em 20 de janeiro de 2009. (*Acervo do autor*)



Sempre sentirei uma profunda ligação com o povo de Nova York e de Nova Jersey, que se portou de modo tão admirável em 15 de janeiro e que me recebe calorosamente sempre que retorno para lá. (*Alex Clemens*)

## SOBRE OS AUTORES



© Daniel H. Birman

CHESLEY B. SULLENBERGER III é piloto da aviação civil e especialista em segurança. Serviu como instrutor e diretor de segurança e investigação de acidentes da Air Line Pilots Association. Mora em San Francisco Bay Area com a família.

JEFFREY ZASLOOW é escritor e colunista do *The Wall Street Journal*.

## LEIA TAMBÉM



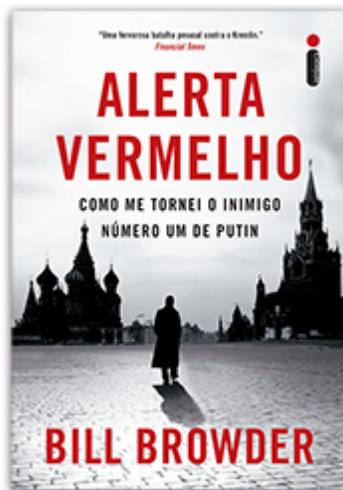
*O tigre*  
John Vaillant



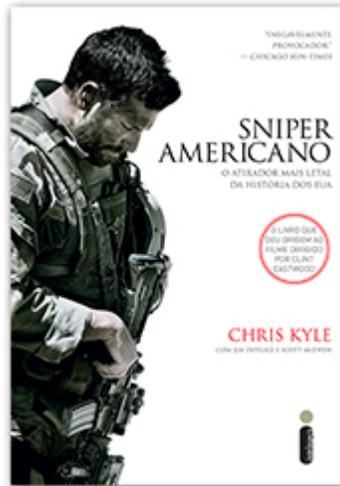
*O regresso*  
Michael Punke



*Deixado para morrer*  
Beck Weathers & Stephen G. Michaud



*Alerta vermelho*  
Bill Browder



*Sniper americano*  
Chris Kyle