

NEW YORK TIMES BESTSELLER

SULLY

ZÁZRAK NA ŘECE HUDSON



CHESLEY B.
„SULLY“ SULLENBERGER III.

A JEFFREY ZASLOW

1

LET, NA KTERÝ SE NEZAPOMÍNÁ

Ten let trval jen pár minut, ale přesto si živě vybavuji nesmírné množství detailů.

Vítr vanul ze severu, nikoli z jihu, což bylo v té roční době neobvyklé. A kola mého letadla vydávala příznačný rachotivý zvuk, když jsme rolovali po venkovské texaské ranveji. Pamatuji si pach teplého motorového oleje a to, jak se linul do kokpitu, když jsem se připravoval vzlétnout. Ve vzduchu visela i vůně čerstvě posekané trávy.

Jasně si pamatuji, jak se cítilo mé tělo – na zvýšený pocit ostražitosti –, když jsem roloval na konec ranveje, kontroloval jsem vše, co bylo třeba, a připravoval jsem se na vzlétnutí. A pamatuji si ten okamžik, kdy se letadlo odpoutalo od země a to, jak jsem se o pouhé tři minuty později potřeboval vrátit na ranvej a jak úporně jsem se na ten úkol soustředil.

Ty vzpomínky jsou stále ve mně.

Pilot může v životě vzlétnout a přistát tisíckrát, a většinou si to pak zpětně vybavuje jen jakoby v mlze. Skoro vždy ale zažije i nějaký let, který ho zásadně poučí nebo změní, z něhož si pak pamatuje všechny smyslové vjemy.

Několik takových nezapomenutelných letů jsem zažil a všechny dál uchovávám ve své hlavě, kde vyvolávají řadu emocí a důvodů k zamyšlení. Jeden z nich byl ten, když jsem onoho chladného lednového dne roku 2009 přistál na hladině newyorské řeky Hudson. Do té doby byl mým patrně nejživějším zážitkem ten, který jsem zrovna popsal: první let, při němž jsem letěl sám. Odehrál se jednoho sobotního podvečera na travnaté ranveji ve městě Sherman v Texasu. Byl 3. červen 1967 a mně bylo šestnáct let.

Držel jsem se toho a pár dalších věcí, které mě, viděno zpětně, formovaly coby chlapce, muže a pilota. Ve vzduchu i na zemi na mě působila celá řada významných zkušeností a lekcí – a lidí. Všem jsem moc vděčný. Jako by všechny ty životní okamžiky byly ve mně uloženy pro chvíle, kdy je potřebuji. Když jsem dělal vše pro to, abych s letem 1549 bezpečně přistál na hladině Hudsonu, čerpal jsem z těchto zkušeností, a to takřka nevědomky.

Když mi byly čtyři roky, chtěl jsem být několik měsíců policistou a poté hasičem. Když mi bylo pět, věděl jsem už ale přesně, co chci v životě dělat – létat.

Jakmile se mi tahle představa usídlila v hlavě – či přesněji řečeno přelétla nad hlavou v podobě tryskáčů, které křížovaly

nebe nad domem poblíž Denisonu v Texasu, kde jsem vyrůstal – už jsem o ní nikdy nepochyboval.

Žili jsme u jezera na malém kousku země 14 kilometrů severně od vojenské letecké základny v Perrinu. Protože šlo o zemědělskou oblast, létaly tryskáče poměrně nízko, zhruba ve výšce tří tisíc stop (914 m), takže jste vždycky slyšeli, jak se blíží. Táta mi dal dalekohled a já jsem se hrozně rád díval do dálky, na obzor, a říkal jsem si, co je asi za ním. Živilo to mou touhu cestovat. A ty tryskáče byly ještě úžasnější, protože se vždycky blížily ohromnou rychlostí.

Tak tomu bylo na konci 50. let. Stroje byly tehdy mnohem hlasitější než dnešní stíhačky. Přesto jsem v oné části Severního Texasu nikdy nenarazil na nikoho, komu by ten hluk vadil. Nedlouho předtím jsme vyhráli druhou světovou válku a letectvo bylo zdrojem naší pýchy. Teprve o celá desetiletí později došlo k tomu, že si lidé žijící poblíž leteckých základen začali stěžovat na hluk, a piloti cítili potřebu na to reagovat. Dávali si na auta nálepky s nápisem HLUK STÍHAČEK: ZVUK SVOBODY.

Všechno, co se týkalo letadel, mě fascinovalo – různé zvuky, které vydávala, to, jak vypadala, fyzika, která jim umožňovala létat po nebi tryskovou rychlostí, a ze všeho nejvíc muži, kteří je řídili se zjevně mistrovskými schopnostmi.

První model letadla jsem postavil, když mi bylo šest let. Byla to replika Lindberghova letadla *Spirit of St. Louis*. O „šťastném Lindym“ jsem hodně četl a chápal jsem, že jeho let přes Atlantik rozhodně nebyl jen otázkou štěstí. Plánoval. Přípravoval. Vytrval. Proto se stal mým hrdinou.

V roce 1962, když mi bylo jedenáct let, jsem už četl každou knihu a časopis o létání, ke kterým jsem se dostal. V tom roce jsem zároveň poprvé letěl letadlem. Moje maminka, učitelka na prvním stupni, mi nabídla, abych ji doprovodil na konferenci o SRPŠ v Austinu; i ona tehdy letěla poprvé.

Dallaské letiště Love Field leželo 120 kilometrů jižně od našeho domu, a když jsme tam dojeli, připadalo mi to jako kouzelné místo plné neuvěřitelných lidí. Piloti. Stevardky. Krásně oblečení pasažéři mířící někam daleko.

Na terminálu jsem se zastavil u nově nainstalované sochy texaského rangera.¹ Na cedulce stálo JEDNY NEPOKOJE, JEDEN RANGER a byl tam příběh o údajných nepokojích na tomto malém městě v 90. letech 19. století. Místní šerif zavolał rangery, aby ty násilnosti potlačili, a když se objevil jen jediný ranger, místní byli překvapeni. Žádali o pomoc, a nyní netušili, jestli jim nebyla odepřena. „Kolik výtržností tady máte?“ zeptal se prý ten ranger. „Jestli jen jednu, jeden ranger vám stačí. Vyřídím to.“

Toho dne jsem na tom letišti viděl ještě jednoho hrdinu. Nesmírně mě zajímaly také rané vesmírné mise v rámci projektu Mercury, a tak mě nadchlo, když jsem zahlédl, jak terminálem prochází malý, hubený muž. Měl na sobě oblek, kravatu, klobouk a jeho tvář mi byla důvěrně známá. Znal jsem ho z televize coby podplukovníka Johna „Prcka“ Powerse, jenž byl mluvčím řídicího střediska. Oslovit ho jsem se však neodvážil. Muž,

¹ Texasští rangeri jsou zvláštní ozbrojenou složkou podobnou policii; pozn. překl.

který musí řešit všechny ty kosmonautské záležitosti, by určitě neměl čas na to, aby ho rušilo jedenáctileté děcko.

Bylo pod mrakem, trochu krápalo a my vyšli ven na beton, abychom pak po schodech nastoupili do letadla společnosti Braniff Airways. Byl to Convair 440. Moje matka měla bílé rukavice a klobouk. Já měl sportovní bundu a kalhoty. Tak tehdy lidé cestovali. Ve svátečním.

Naše sedadla byla na pravé straně letadla. Matka by ráda seděla u okénka, ale znala mě. „Sedni si tam ty,“ řekla mi, a ještě než se letadlo dalo do pohybu, už jsem měl tvář přilepenou na skle, abych všechno viděl.

Jak letadlo zrychlovalo po ranveji a začalo stoupat, měl jsem oči navrch hlavy. První, co jsem si pomyslel, bylo, že země nadjednou vypadá jako model kolejiště. Pak následovala myšlenka, že chci žít takhle ve vzduchu.

Trvalo nškolik let, než jsem se do oblak vrátil. Když mi bylo šestnáct, poprosil jsem otce, jestli bych nemohl chodit na hodiny létání. Můj otec působil za druhé světové války jako zubař u námořnictva. Měl k letcům velkou úctu a mého zanícení si byl zjevně vědom. Přes jednoho kamaráda se spojil s pilotem práškovacího letadla. Ten muž se jmenoval L. T. Cook ml. a na svém pozemku, který byl nedaleko od nás, měl vlastní přistávací dráhu.

Před druhou světovou válkou se pan Cook živil jako instruktor federálního kurzu pro výcvik civilních pilotů. Izolacionisté v té době nechtěli, aby se Spojené státy zapojovaly do války v Evropě. Prezident Roosevelt ale věděl, že Spojené

státy do tohoto konfliktu stejně s nejvyšší pravděpodobností vstoupí a že budou potřebovat tisíce kvalifikovaných pilotů. Od roku 1939 byli zkušení letci, jako právě pan Cook, povoláni, aby školili civilisty, jejichž připravenosti bude potřeba hned po vyhlášení války. Ten program byl tehdy kontroverzní, ale jak se ukázalo, ti připravení piloti pak pomohli Spojencům vyhrát válku. Pan Cook a ostatní letečtí instruktoři byli opomíjenými národními hrdiny.

Když jsem se s ním setkal, táhlo mu na šedesát a byl to racionální, praktický člověk. Většinu času trávil práškováním polí, když ale viděl někoho, kdo měl zjevně fištrón a povahu vhodnou k létání, vzal ho za svého studenta.

Myslím, že jsem se mu od pohledu dost líbil. Byl jsem vysoký, tichý, upřímný kluk a choval jsem se slušně, protože mě rodiče učili, že mám mít úctu ke starším. Také jsem byl typický introvert a on nebyl na velké hovory. Viděl, že to s létáním myslím vážně, a i přes mé skromné vystupování pochopil, že mě to nesmírně nadchlo. Řekl, že si za letadlo bude účtovat šest dolarů za hodinu. To byla „mokrý cena“, protože zahrnovala i palivo. Za můj výcvik žádal tři dolary na hodinu. Mí rodiče platili za letadlo, takže jsem mu za třicetiminutový let dlužil 1,5 \$ coby poplatek za instruktáž. Tento svůj podíl jsem platil z peněz, které jsem vydělal na brigádě, kde jsem pomáhal s údržbou kostela.

Mám palubní deníky, které popisují celá desetiletí a zahrnují tisíce letů. A v prvním z nich pochází úplně první zápis ze 3. dubna 1967, kdy mě pan Cook vzal na třicet minut nahoru. Letěli jsme v tandemovém dvoumístném letadle Aeronca 7DC.

Bylo to docela obyčejné vrtulové letadlo vyrobené na konci 40. let. Dokonce ani nemělo vysílačku. Ovládání jsem dostal do ruky v podstatě od prvního okamžiku.

Seděl jsem vepředu, pan Cook seděl vzadu, kde měl vlastní sadu ovládacích prvků, a dělal to, čemu piloti říkají „dotahování“. To znamenalo, že držel ruce na kniplu, aby mohl okamžitě převzít řízení, kdybych udělal něco špatně. Sledoval mé pohyby a přes hluk motoru na mě křičel pokyny. Jako řada pilotů v té době i on používal trubku z kartonu, kterou mířil zvuk přímo do mého ucha. Mluvil, jenom když to bylo třeba, a jen málokdy mě chválil. Přesto jsem během následujících týdnů vycítil, že má pocit, že se chytám a že mám ty správné instinkty. Studiu letectví jsem se věnoval také každý večer doma; absolvoval jsem korespondenční kurz, který mě připravoval na písemnou zkoušku nutnou k získání licence soukromého pilota. Pan Cook viděl, že jsem tím zcela pohlcen.

Občas jsem dorazil na hodinu a on tam nebyl. Tak jsem jel do města, protože jsem přesně věděl, kde ho najdu: popíjet kafe v místním mléčném baru. Dopil, hodil na stůl sprostné a vrátili jsme se na ranvej.

V průběhu několika měsíců mi dal šestnáct lekcí, z nichž každá zahrnovala třicet minut létání. 3. června jsem měl nalétáno sedm hodin a dvacet pět minut. Toho dne jsme zase vzlétli do výše a on mi po deseti minutách letu poklepal na rameno.

„Dobrá,“ řekl. „Připrav se na přistání a zaroluj k hangáru.“ Udělal jsem, co mi řekl, a když jsme se tam dostali, vyskočil z letadla. „Fajn,“ řekl. „Teď třikrát vzlétni a přistaň.“

Hodně štěstí mi nepopřál. Nebyl to jeho styl. Neříkám tím, že by byl nějak nevrlý nebo necitlivý. Prostě k věcem přistupoval velmi prakticky. Zjevně si řekl: kluk je připravený, nech ho jít. Předpokládal, že z nebe nespadnu, že to zvládnu.

V dnešní době by se kluk sám do vzduchu takhle rychle dostat nemohl. Letadla jsou složitější. Je tu celá řada požadavků a problémů s pojištěním, které je třeba vyřešit, než člověk může létat sám. Systém vzdušné kontroly je taktéž složitější. A instruktoři jsou možná více ochranářští, ustaraní a ostražití.

Tehdy, v Severním Texasu, jsem se však nemusel potýkat ani s leteckou kontrolou, ani se složitými nařízeními. Byl jsem tam jen já a letadlo – a pan Cook, který mě sledoval ze země.

Protože vítr vanul ze severu, musel jsem přejet na druhou stranu ranveje, abych mohl vzlétnout odtamtud. A i když pan Cook ten pruh trávy zrovna posekal, nebylo to tak hladké jako dlážděná ranvej nebo golfový trávník.

Když jsem byl na konci ranveje poprvé v životě sám, zkontroloval jsem zapalování a tlak oleje. Ujistil jsem se, že motor, směrovka, výškovka a křídélka fungují správně. Zkontroloval jsem všechno, co je třeba. A když má ruka sevřela knipl, nadechl jsem se, uvolnil jsem brzdy a začal jsem se rozjíždět. Pan Cook mi řekl, že se od země odlepím rychleji, než jsem byl dosud zvyklý. Proč? Protože letadlo bylo lehčí o jednu osobu.

Když letadlo tohoto typu jede po ranveji a je připraveno vzlétnout, prostě se odlepí od země. Ale když je nový pilot připraven letět sám, někdo mu to musí říct. Tím někým byl v mém

případě lakonický pan Cook, který stál na kraji dráhy a pokyvoval hlavou. Jak jsem vzlétal, stále se zmenšoval i s poli pode mnou. Byl jsem mu vděčný.

Vystoupal jsem do výšky osmi set stop (244 m), obkroužil jsem pole a cítil jsem nával svobody. Také jsem měl pocit určité zdatnosti. Poté, co jsem poslouchal, odkoukával, ptal jsem se a tvrdě jsem studoval, jsem něčeho dosáhl. Byl jsem tam – sám ve vzduchu.

Nemyslím, že jsem se při pocitu toho všeho štěstí usmál. Musel jsem se soustředit na příliš mnoho věcí, než abych se stihl smát. A věděl jsem, že pan Cook mě pozoruje zpod své baseballové čepice, s hlavou zakloněnou k nebi. Chtěl jsem na něj zapůsobit, udělat všechno správně. Nechtěl jsem, aby na mě po přistání udeřil s dlouhým seznamem kritiky.

Když jsem letěl, jako bych slyšel jeho hlas. *Použivej směrovku, aby bylo všechno vyrovnané.* I když v tom letadle neseděl, jeho slova tam byla se mnou.

Při tom, kolik věcí jsem musel kontrolovat, jsem se rozhodně nestihl kochat krajinou. Přeletěl jsem nad malým rybníkem a po levici jsem měl městečko Sherman. Mým cílem ale nebylo užívat si výhled. Mým cílem bylo zvládnout to natolik dobře, aby mě k tomu pan Cook příště znovu pustil.

Řekl mi, abych provedl obvyklý let kolem přistávací dráhy, po trase, která měla tvar obdélníku a trvala zhruba tři minuty. Mohl jsem si tak procvičit styk s ranvejí, vzlétnutí a pak opětovný návrat – a znovu. Před závěrečným přistáním jsem to měl udělat třikrát.

Tedy má první samostatná zkušenost trvala pouhých devět minut nebo tak nějak, ale přesto jsem věděl, že je to podstatný první krok. No co, vždyť Orville Wright při svém prvním letu v roce 1903 uletěl čtyřicet yardů (37 m), vznesl se do výše dvaceti stop (6 m) a ve vzduchu vydržel pouhých 12 vteřin.

Když bylo po všem, vypnul jsem motor a pan Cook mě přivítal a řekl, že jsem to udělal tak, jak chtěl. Nebylo tam žádný „seš skvělejší“, ale věděl jsem, že jsem jeho zkouškou prošel. Řekl mi, že po většinu léta bude mít moc práce, protože musí svým druhým letadlem práškovat pole, takže bych si jeho Aeroncu mohl prostě občas vzít a procvičit se sám. Domluvili jsme se, že tam budu každých pár dní moct jezdit, abych si zlepšoval své schopnosti, sám v letadle, za šest dolarů na hodinu.

Teď, v padesáti osmi letech, mám nalétáno 19 700 hodin. Začátek své profesní zkušenosti však spatřuji právě v tomto odpoledni. Byl to klíčový okamžik. I když jsem ve vzduchu do té doby strávil necelých osm hodin, pan Cook mi dal najevo důvěru. Dal mi svolení zjistit, že dokážu dostat letadlo bezpečně do vzduchu a také se s ním bezpečně vrátit na zem. Ten první samostatný let mi posloužil jako stvrzení toho, že by létání mohlo být mým živobytím a mým životem.

Tehdy jsem to tak nebral, ale nyní si uvědomuji, jak velmi tradiční můj vstup do světa létání byl. Právě tak se lidé učili řídit letadlo už od začátku: starší, zkušený pilot učí nováčka základy na travnaté ranveji pod nebem.

Když na to vzpomínám, mám radost, jaké jsem měl tehdy v mládí štěstí. Byl to skvělý začátek.

NIKDO JINÝ na střední škole neměl zájem stát se pilotem, takže jsem v tom byl sám. Měl jsem kamarády, ale řada ostatních dětí mě vnímala jako ostýchavého, pilně studujícího, vážného kluka, který neustále čte pilotní příručky a chodí na hodiny létání. Bavit se s ostatními mi zrovna moc nešlo. V kokpitu jsem se cítil lépe.

V určitých ohledech jsem na té přistávací dráze rychle vyrůstal, učil jsem se věci, které mi pomohly vidět možnosti, jež život nabízí i s jeho nesmírnými riziky.

Když jsem jednoho dne přijel k hangáru pana Cooka, všiml jsem si letadla Piper Tri-Pacer, bílého s červeným pruhem, rozdrčeného na poli severně od ranveje. Pan Cook mi o něm vyprávěl příběh. Jeho kamarád šel s tím Tri-Pacerem na přistání, blížil se k letišti a musel přeletět dálnici 82. Až příliš pozdě si uvědomil, že tam jsou dvacet stop (7 m) vysoké sloupy s elektrickými dráty. Zvedl špičku letadla, aby se jim vyhnul, tím ale ztratil rychlost a také výšku. Jeho letadlo dopadlo na zem čumákem dolů a on byl na místě mrtvý.

Ten vrak letadla ještě nikdo neodklidil. Tak tam prostě ležel poblíž přistávací dráhy. Ušel jsem asi čtvrt míle (400 m) až k troskám a nahlédl jsem do zkrvaveného kokpitu. V té době měla letadla bezpečnostní pásy jen kolem pasu, ne přes ramena. Pochopil jsem, že pilot musel nesmírně prudce narazit hlavou do přístrojové desky. Představoval jsem si, jak se to asi celé odehrálo – jeho snaha vyhnout se elektrickému vedení, ztráta rychlosti a ten ošklivý pád. Přinutil jsem se podívat do kokpitu a prozkoumat ho. Odvrátit zrak by bylo bývalo snazší, ale já to neudělal.

Pro šestnáctiletého kluka to byl docela drsný okamžik a zanechal ve mně silný dojem. Uvědomil jsem si, že řídit letadlo znamená nedělat chyby. Musíte dávat pozor na dráty, ptáky, stromy, mlhu a přitom kontrolovat všechna zařízení v kokpitu. Musíte být ostražití a bdělí. Stejně tak důležité bylo vědět, co je možné a co ne. Jedna malá chyba může znamenat smrt.

To všechno jsem si uvědomoval, ale ten smutný výjev mě přesto nezastavil. Zapřisáhl jsem se, že zjistím všechno, co se dá, abych minimalizoval rizika.

Věděl jsem, že nechci být akrobatem – při tom bych se zabil –, zábavu jsem si v tom hledal jinak. Řekl jsem rodičům a mladší sestře, aby v přesný čas vyšli před dům, a pak jsem nad nimi přeletěl a zakýval jsem křídly, abych je pozdravil. Žili jsme v tak řídké obydlené oblasti, že mi regulace umožňovaly létat pouhých pět set stop (152 m) nad domem. Mou tvář rodina sice neviděla, ale rozeznala, že jim v kabině mávám.

V říjnu 1968, po sedmdesáti hodinách ve vzduchu, jsem byl připraven pokusit se získat certifikát soukromého pilota, což znamenalo absolvovat „kontrolní let“ s inspektorem z Federálního úřadu pro letectví. Prošel jsem, takže jsem mohl létat s pasažérem.

Řekl jsem si, že tu čest být mým prvním pasažérem by měla mít moje matka, a můj letecký deník ukazuje, že jsem s ní letěl 29. října 1968, den po získání certifikátu. Vedle data letu jsem přikreslil jednoduchou hvězdičku – drobnou značku, že šlo o mimořádný okamžik. V 60. letech to byla taková obdoba smajlíků v dnešních e-mailech.