



CHESLEY (»SULLY«) SULLENBERGER, geboren 1951 in Denison, Texas, ist durch seine spektakuläre Notwasserung eines Airbus im Hudson am 15. Januar 2009 bekannt geworden. Er fliegt seit seinem 16. Lebensjahr, war bis 1980 Kampfpilot bei der U.S. Air Force und wechselte danach zur zivilen Luftfahrt. Als Kapitän der U.S. Airways absolvierte er im März 2010 seinen letzten (Linien-)Flug.

JEFFREY ZASLOW, Journalist und Kolumnist beim »Wall Street Journal«, war Co-Autor des Weltbestsellers *Last Lecture* von Randy Pausch.

»Sully« in der Presse:

»Hemingway, Meister der literarischen Verknappung, hat eine einprägsame Formel für Alltagsheldentum hinterlassen:
›Courage is grace under pressure.‹ Offenbar hat Sullenberger ein ähnliches Verständnis von Courage.«
Süddeutsche Zeitung

Besuchen Sie uns auch auf www.penguin-verlag.de und
www.facebook.com/penguinverlag

Chesley B. Sullenberger
mit Jeffrey Zaslow

SULLY

Das Wunder
vom Hudson

Aus dem Englischen von Michael Bayer,
Norbert Juraschitz und Henning Dedekind



PENGUIN VERLAG

Die Originalausgabe ist 2009 unter dem Titel
»Highest Duty. My Search for What really Matters«
bei William Morrow, New York, erschienen.
Die deutsche Erstausgabe trug den Titel:
»Man muss kein Held sein.
Auf welche Werte es im Leben ankommt«

Der Verlag weist ausdrücklich darauf hin, dass im Text
enthaltene externe Links vom Verlag nur bis zum Zeitpunkt
der Buchveröffentlichung eingesehen werden konnten.
Auf spätere Veränderungen hat der Verlag keinerlei Einfluss.
Eine Haftung des Verlags ist daher ausgeschlossen.



Verlagsgruppe Random House FSC® N001967



PENGUIN VERLAG

PENGUIN und das Penguin Logo sind Markenzeichen
von Penguin Books Limited und werden
hier unter Lizenz benutzt.

1. Auflage 2016
Copyright © 2009 by Chesley B. Sullenberger
Copyright © der deutschsprachigen Ausgabe 2009
by C. Bertelsmann Verlag, München,
in der Verlagsgruppe Random House GmbH,
Neumarkter Str. 28, 81673 München
Umschlag: any.way, Hamburg,
Motion Picture Artwork © 2016 Warner Bros. Entertainment Inc.
All Rights reserved
Redaktion: Werner Wahls
Satz: Uhl + Massopust, Aalen
Druck und Bindung: GGP Media GmbH, Pößneck
Printed in Germany
ISBN 978-3-328-10054-6
www.penguin-verlag.de



Dieses Buch ist auch als E-Book erhältlich.

Ich widme dieses Buch meiner Frau Lorrie und meinen Töchtern Kate und Kelly. Ihr seid die wichtigsten Menschen in meinem Leben, und ich liebe euch mehr, als ich es in Worten ausdrücken kann.

Dieses Buch ist aber auch den Passagieren und der Crew von Flug 1549 und ihren Familien gewidmet. Die Ereignisse vom 15. Januar 2009 werden uns in Herz und Geist für immer verbinden.

Inhalt

1	Ein Flug, den man nie vergisst	9
2	Ein Pilotenleben	25
3	Die vor mir kamen	46
4	»Measure twice, cut once«	58
5	Ein Geschenk: die Mädchen	73
6	Schnell, ordentlich, durchschnittlich ...	94
7	Langzeitoptimist, Kurzzeitrealist	113
8	Hier spricht der Kapitän	138
9	Zivilcourage zeigen	157
10	Alles ist möglich	175
11	Die Situation in den Griff bekommen	188
12	Über den Wolken	200
13	Plötzlich, vollständig, symmetrisch	212
14	Das Gesetz der Schwerkraft	227
15	Hundertfünfundfünfzig	245
16	Danach: Geschichten und Schicksale	265
17	Ein wilder Ritt	279
18	Zu Hause	294
19	Die Frage	310
	Danksagung	322

Anhang A:

Flugweg des Flugs 1549, 15. Januar 2009 326

Anhang B:

Auszug aus den Aufzeichnungen
des Cockpitstimmenrekorders 327

Register 342

Bildnachweis 352

1 Ein Flug, den man nie vergisst

Der Flug dauerte nur ein paar Minuten, aber so viele Einzelheiten sind mir noch immer gegenwärtig.

Der Wind kam nicht von Süden, sondern von Norden, was für diese Jahreszeit völlig ungewöhnlich war. Meine Räder verursachten ein ganz besonderes rumpelndes Geräusch, als sie über diese kleine ländliche Flugpiste im tiefsten Texas rollten. Ich erinnere mich noch an den Geruch von heißem Motorenöl, der in mein Cockpit drang, als ich mich auf den Start vorbereitete. Außerdem schwebte der Duft von frisch geschnittenem Gras in der Luft.

Ich weiß noch genau, wie sich mein Körper anfühlte und wie mich dieses Gefühl erhöhter Aufmerksamkeit durchströmte, als ich zum Ende der Landebahn rumpelte, noch einmal meine Checkliste durchging und mich zum Start fertig machte. Und ich erinnere mich noch an den Augenblick, als sich das Flugzeug in die Lüfte erhob und ich ganze drei Minuten später bereits zur Landebahn zurückkehren musste. So kurz diese Zeit auch war, erforderte sie doch meine ganze Konzentration.

Es ist fast so, als ob das Ganze erst gestern passiert wäre.

Ein Pilot wird in seinem Leben Tausende Male starten und landen, und es wird danach meist nur eine verschwommene Erinnerung zurückbleiben. Aber da gibt es fast immer auch diesen ganz besonderen Flug, der ihn herausfordert, ihn etwas lehrt oder sogar völlig verändert. Jeder einzelne Moment dieser Erfahrung wird ihm dann für immer im Gedächtnis haften bleiben.

Ich habe in meinem Leben bereits einige unvergessliche Flüge erlebt, die auch jetzt noch eine ganze Fülle von Gefühlen und Gedanken hervorrufen. Einer von ihnen führte mich an einem kalten Januartag des Jahres 2009 auf den Hudson River vor New York. Aber davor war der vielleicht wichtigste Flug der, den ich gerade beschrieben habe: mein erster Alleinflug an einem späten Samstagnachmittag von einer Graspiste in Sherman, Texas, aus. Man schrieb den 3. Juni 1967, und ich war 16 Jahre alt.

Erlebnisse wie diese haben mich als Jungen, als Mann und als Piloten geformt. In der Luft und am Boden haben mich viele eindringliche Lektionen, Erfahrungen, aber auch Menschen zu dem gemacht, was ich heute bin. Dafür bin ich sehr dankbar. Es erscheint mir beinahe, als ob diese Augenblicke in meinem Leben auf einer Bank aufbewahrt worden wären, bis ich sie einmal brauchen würde. Als ich fast im Unterbewusstsein den Flug 1549 sicher auf dem Hudson landete, konnte ich auf diese Erfahrungen zurückgreifen.

Mit vier Jahren wollte ich ein paar Monate lang Polizist und dann Feuerwehrmann werden. Als ich jedoch fünf wurde, wusste ich bereits genau, was ich mit meinem Leben anfangen wollte: fliegen.

Diese Idee ging mir nie wieder aus dem Kopf. Vielleicht sollte ich besser sagen, dass sie in Form der Kampfflugzeuge »über mich kam«, die über meinem Elternhaus außerhalb von Denison, Texas, die Wolken durchpflügten.

Wir lebten an einem See in einer schwach besiedelten Gegend 15 Kilometer nördlich der Perrin-Luftwaffenbasis. Da es dort kaum Häuser gab, flogen die Jets in einer Höhe von nur etwa 900 Metern, sodass man sie immer kommen hörte. Mein Vater ließ mir oft seinen Feldstecher, und ich schaute mit Begeisterung in die Ferne zum Horizont und fragte mich, wie es

wohl dahinter aussah, was mein Fernweh nur noch steigerte. Diese Kampffjets waren nicht zuletzt deshalb so aufregend, weil sie mit ungeheurer Geschwindigkeit auf einen zurasten.

Wir reden hier ja von den Fünfzigerjahren, als diese Maschinen um einiges lauter waren als die heutigen Kampfflugzeuge. Trotzdem habe ich in meinem Teil von Nordtexas nie jemanden getroffen, dem dieses Getöse etwas ausgemacht hätte. Wir hatten gerade erst den Zweiten Weltkrieg gewonnen, und unsere Luftwaffe war eine Quelle des Stolzes. Erst als sich Jahrzehnte später die Anwohner von Luftwaffenstützpunkten über den Lärm zu beschweren begannen, fühlten sich die Piloten zu einer Antwort genötigt. Sie ließen sich Autoaufkleber drucken: »DÜSENJÄGERLÄRM: DER SOUND DER FREIHEIT.

Alles an diesen Flugzeugen fand ich aufregend: Ihre unterschiedlichen Geräusche, ihr Aussehen, die physikalischen Grundlagen, die es ihnen erlaubten, über den Himmel zu jagen, und vor allem die Männer, die sie mit einer solchen offensichtlichen Meisterschaft beherrschten.

Ich baute mein erstes Modellflugzeug im Alter von sechs Jahren. Es war eine Replik von Charles Lindberghs *Spirit of St. Louis*. Ich las eine Menge über »Lucky Lindy« und begriff bald, dass sein erfolgreicher Atlantikflug nichts mit »Luck«, mit »Glück«, zu tun gehabt hatte. Er plante exakt, bereitete alles genau vor, und er gab niemals auf. Das machte ihn für mich erst zu einem echten Helden.

1962, als ich elf Jahre alt war, verschlang ich bereits alle Bücher und Magazine über das Fliegen, die ich finden konnte. In diesem Jahr unternahm ich auch meinen ersten Flug. Meine Mutter, eine Grundschullehrerin, lud mich ein, sie zu einer landesweiten Versammlung der texanischen PTA zu begleiten, eine Art Elternbeirat, die in Austin stattfand. Auch für sie war es der erste Flug.

Der Flughafen Dallas Love Field lag 120 Kilometer südlich

unseres Heimatortes. Als wir dort ankamen, erschien er mir wie ein magischer Ort voller überlebensgroßer Menschen – Piloten, Stewardessen und all diese gut gekleideten Passagiere, die auf dem Weg zu einem weit entfernten Ziel waren.

Im Flughafengebäude machte ich vor dem frisch aufgestellten Standbild eines Texas Rangers halt. Auf der Plakette stand: EIN TUMULT, EIN RANGER. Danach wurde die Legende einer gewaltsamen Auseinandersetzung in einer texanischen Kleinstadt in den 1890er-Jahren erzählt. Der örtliche Sheriff hatte eine Kompanie von Texas Rangern angefordert, die die Gewalttätigkeiten beenden sollte. Als dann nur ein Einziger kam, waren die Leute in dieser Stadt ziemlich bestürzt. Sie hatten um Hilfe gebeten und fragten sich nun, warum man sie ihnen verweigerte. »Wie viele Tumulte gibt es denn bei euch?«, soll der Ranger gefragt haben. »Wenn es nur einen gibt, dann reicht auch *ein* Ranger. Das erledige ich schon.«

Auf diesem Flughafen sah ich dann noch einen weiteren Helden. Damals war ich vom frühen Mercury-Weltraumprogramm absolut gefesselt. Man kann sich vielleicht vorstellen, wie begeistert ich war, als ich jetzt einen kleinen, dünnen Mann durch das Flughafengebäude spazieren sah. Er trug einen Anzug mit Krawatte und einen Hut. Sein Gesicht war mir aus dem Fernsehen gut bekannt. Es war Oberstleutnant John »Shorty« Powers, die »Stimme von Mercury Control«, der als Öffentlichkeitsverantwortlicher das Mercury-Programm in ganz Amerika populär machte. Ich konnte mich jedoch nicht dazu durchringen, ihn anzusprechen. Ein Mann, der mit all diesen Astronauten redete, brauchte sicher keinen Elfjährigen, der ihn am Jackett zupfte.

An diesem Tag war es bewölkt, und es regnete ganz leicht, als wir auf das Vorfeld hinaustraten, um über eine Treppe die Convair 440 der Braniff Airways zu besteigen. Meine Mutter trug weiße Handschuhe und einen Hut. Ich hatte ein Sakko und

meine besten langen Hosen an. Damals reisten die Leute eben noch in ihrer Sonntagskleidung.

Wir saßen auf der rechten Seite des Flugzeugs. Meine Mutter hätte auch gerne aus dem Fenster geschaut, aber sie kannte mich. »Du nimmst den Fensterplatz«, sagte sie. Noch bevor sich das Flugzeug auch nur einen einzigen Zentimeter bewegt hatte, presste ich meine Nase bereits ans Fenster und sog alles regelrecht in mich ein.

Als das Flugzeug über die Startbahn raste und plötzlich abhob, waren meine Augen endgültig so groß wie Wagenräder. Mein erster Gedanke war, dass alles auf dem Boden jetzt wie eine Modelleisenbahn aussah. Mein zweiter Gedanke war der feste Wunsch, mein ganzes Leben dem Fliegen zu widmen.

Es sollte jedoch noch einige Jahre dauern, bis ich wieder in die Lüfte steigen konnte. Als ich 16 war, fragte ich meinen Vater, ob ich Flugstunden nehmen dürfe. Er war im Zweiten Weltkrieg Zahnarzt bei der Navy gewesen und hatte großen Respekt vor den Fliegern, und er erkannte meinen Ehrgeiz, selbst einer zu werden. Durch einen Freund erfuhr er von einem Schädlingsbekämpfungspiloten namens L. T. Cook jr., der ganz in unserer Nähe von einem kleinen Flugfeld auf seinem eigenen Grundstück aus operierte.

Vor dem Zweiten Weltkrieg war Cook Ausbilder im zivilen Pilotentrainingsprogramm der US-Bundesregierung gewesen. Zu dieser Zeit lehnten die Isolationisten noch jede Beteiligung am Krieg in Europa ab. Präsident Roosevelt wusste jedoch, dass die Vereinigten Staaten früher oder später in den Krieg eintreten würden und dann Tausende von qualifizierten Piloten benötigten. Seit 1939 wurden deshalb erfahrene Flieger wie Mr. Cook beauftragt, Zivilisten zu Piloten auszubilden. Das Programm war zuerst äußerst umstritten. Wie sich allerdings bald herausstellen sollte, halfen diese gut vorbereiteten Piloten den Alliierten, den Krieg zu gewinnen. Mr. Cook und andere Pilo-

tentrainer wie er wurden so zu unbesungenen amerikanischen Helden.

Als ich ihn kennenlernte, war er Ende 50 und ein sachlicher und primär an seinem Geschäft interessierter Mensch ohne Allüren. Die meiste Zeit flog er Schädlingsbekämpfungseinsätze. Wenn er jedoch jemandem begegnete, der den Grips und das Temperament zu haben schien, die ein Flieger benötigte, nahm er ihn als Schüler auf.

Ich nehme an, dass ihm mein Aussehen ganz gut gefiel. Ich war ein groß gewachsener, ruhiger, ernster Junge und immer respektvoll gegenüber Älteren, da mich meine Eltern so erzogen hatten. Ich war auch der klassische Introvertierte, der sich nicht ständig unterhalten musste. Er sah, dass es mir mit dem Fliegen ernst war und dass ich trotz meiner zurückhaltenden Art viel Begeisterung aufbrachte. Er verlangte pro Stunde sechs Dollar für das Flugzeug, das beinhaltete sogar den Treibstoff. Für die Ausbildung selbst verlangte er weitere drei Dollar die Stunde. Meine Eltern zahlten das Flugzeug, weswegen ich ihm für eine halbe Flugstunde nur 1,50 Dollar aus eigener Tasche zahlen musste. Ich verdiente mir dieses Geld in meinem Job als Hausmeister unserer Kirche.

Meine Logbücher gehen Jahrzehnte zurück, und sie enthalten die Angaben über Tausende von Flügen. Mein allererster Eintrag in meinem ersten Logbuch stammt vom 3. April 1967, als Mr. Cook mir meine ersten 30 Minuten Flugunterricht erteilte. Wir flogen in einem Tandem-Zweisitzer, einer Aeronca 7DC, ein sehr einfaches Propellerflugzeug aus den Vierzigerjahren, das nicht einmal ein Funkgerät besaß. Ich hatte fast vom ersten Moment an meine Hände am Steuerknüppel.

Ich saß vorne, Mr. Cook saß hinten vor seinen eigenen Kontrollinstrumenten und tat das, was Piloten »Mitfühlen« nennen. Das bedeutete, dass er die Hände ständig über seinem Steuerknüppel schweben ließ, damit er sofort eingreifen konnte, wenn

ich etwas falsch machte. Er beobachtete jede meiner Bewegungen und rief mir Anweisungen zu, wobei er den Motorenlärm übertönen musste. Wie viele Piloten in jener Zeit verwendete er dazu ein Pappmegafon, das er mir im Bedarfsfall direkt an die Ohren hielt. Er sprach allerdings nur, wenn es absolut nötig war. Ein Lob bekam ich kaum einmal zu hören. Trotzdem hatte ich in den folgenden Wochen den Eindruck, dass ich seiner Meinung nach gute Fortschritte machte. Dieses Gefühl trog mich tatsächlich nicht. Jeden Abend büffelte ich daheim für die schriftliche Pilotenprüfung. Dafür hatte ich bei einem einschlägigen Unternehmen einen Fernkurs belegt. Mr. Cook konnte erkennen, wie ernst es mir war.

Manchmal kam ich zu einer Flugstunde, und er war nicht da. Ich wusste dann genau, wo er war. Ich fuhr in die Stadt, wo er in der lokalen Eisdielerie einen Kaffee trank. Wenn er mich sah, trank er seine Tasse aus, legte etwas Trinkgeld auf den Tisch, und wir fuhren zusammen zurück zu seinem Flugfeld.

Innerhalb von nur zwei Monaten erteilte er mir insgesamt 16 Fluglektionen, die jeweils etwa 30 Minuten dauerten. Am 3. Juni betrug meine Gesamtflugzeit 7 Stunden und 25 Minuten. An diesem Tag tippte er mir zehn Minuten nach dem Start auf die Schulter.

»Also gut«, sagte er. »Lande jetzt, und rolle dann hinüber zum Hangar.« Ich tat, wie geheißen. Als wir dort ankamen, sprang er aus dem Flugzeug. »Okay«, rief er mir zu. »Steig wieder auf und lande dann dreimal hintereinander ganz allein.«

Er wünschte mir nicht einmal Glück. Das war nicht seine Art. Er war jedoch keinesfalls mürrisch oder gefühllos. Er war nur in allen Angelegenheiten äußerst sachlich und nüchtern. Er hatte ganz offensichtlich entschieden: Der Junge ist soweit. Er soll es jetzt allein probieren. Er wird schon nicht vom Himmel fallen. Der packt das schon.

Heute würde man einen Jungen nicht so bald alleine fliegen

lassen. Die Flugzeuge sind sehr viel komplexer, außerdem muss man aus versicherungstechnischen Gründen vor dem ersten Soloflug eine Menge Vorschriften beachten. Auch das Flugsicherungssystem ist komplizierter geworden. Darüber hinaus sind wohl auch die heutigen Fluglehrer vorsichtiger und ängstlicher.

An diesem Tag musste ich mich jedoch in diesem abgelegenen Teil von Texas um keine Luftverkehrskontrollen oder ausgeklügelten Regulierungen kümmern. Da waren nur ich und mein Flugzeug, und natürlich Mr. Cook, der mich vom Boden aus beobachtete.

Da der Wind aus dem Norden kam, musste ich zum anderen Ende der Startbahn hinüberrollen, damit ich in diese Richtung abheben konnte. Das hatte ich zwar noch nie so machen müssen, aber ich wusste, was zu tun war, und ich war bereit.

Die Flugpiste stieg zum Norden hin leicht an. Obwohl Mr. Cook gerade das Gras gemäht hatte, war sie nicht so glatt wie eine geteerte Startbahn oder ein Golfrasen.

Als ich dann zum ersten Mal in meinem Leben ganz allein am Ende eines Flugfeldes stand, überprüfte ich die Zündung und den Öldruck. Ich vergewisserte mich, dass Motor, Seitenruder, Höhenruder und Querruder perfekt funktionierten. Ich ging noch einmal meine ganze Checkliste durch, dann umfasste ich den Steuerknüppel, atmete tief durch, löste die Bremsen und beschleunigte zum Start. Mr. Cook hatte mich darauf vorbereitet, dass ich viel schneller abheben würde als gewöhnlich. Der Grund? Ohne ihn an Bord war das Flugzeug bedeutend leichter.

Wenn diese Art von Flugzeug die richtige Geschwindigkeit erreicht hat, hebt sie einfach ab. Aber einem Frischling wie mir auf seinem ersten Alleinflug muss jemand das Startkommando geben. Dieser Jemand war in meinem Fall der lakonische Mr. Cook, der mir vom Rand der Piste aus einfach nur zunickte, als

ich mich in die Lüfte erhob und er auf dem Feld unter mir immer kleiner wurde. In diesem Moment war ich ihm unendlich dankbar.

Ich stieg auf eine Höhe von 250 Metern und drehte eine Platzrunde, wobei mich ein euphorisches Gefühl von Freiheit erfüllte. Gleichzeitig spürte ich, dass ich dieses Flugzeug beherrschte. Nachdem ich so lange zugehört, beobachtet, Fragen gestellt und hart gebüffelt hatte, hatte ich jetzt endlich etwas erreicht. Hier war ich ganz allein in der Luft.

Ich glaube jedoch nicht, dass ich über mein Glück gelächelt habe. Ich war viel zu konzentriert, als dass ich mir ein Lächeln erlaubt hätte. Außerdem wusste ich, dass Mr. Cook, der unter seiner Baseballkappe zu mir heraufsah, mich genau beobachtete. Ich wollte gut für ihn aussehen und alles richtig machen. Ich wollte ihm nicht eine lange Liste von Kritikpunkten liefern, die er mir nach der Landung vorhalten konnte.

Während ich so dahinflog, hatte ich immer seine Stimme im Ohr: *Benutze dein Seitenruder, um die Steuerung zu koordinieren.* Obwohl er nicht hinter mir im Flugzeug saß, hörte ich seine Worte.

Ich war viel zu beschäftigt, um in Ruhe die Landschaft zu betrachten. Ich überflog einen kleinen Teich. Links von mir lag das Städtchen Sherman. Aber ich war nicht hier oben, um die Aussicht zu genießen. Mein Ziel war es, das Ganze so gut zu erledigen, dass Mr. Cook es mich nicht noch einmal machen ließ.

Er hatte mich angewiesen, die gewöhnliche rechteckige Flugbahn um das Flugfeld herum einzuschlagen, dann eine Fastlandung durchzuführen, das hieß, wenn die Räder den Boden berührten, durchzustarten und wieder aufzusteigen. Ich musste dies dreimal wiederholen, bevor ich endgültig landen durfte.

Mein erster Alleinflug dauerte nur etwa neun Minuten, aber ich wusste, dass es ein entscheidender Schritt war. Ich hatte ja selbst gelesen, dass Orville Wright bei seinem ersten Flug

im Jahr 1903 ganze zwölf Sekunden in der Luft war und dabei 37 Meter zurückgelegt hatte. Seine höchste Flughöhe hatte sechs Meter betragen.

Mr. Cook begrüßte mich am Boden. Als ich den Motor abgestellt hatte, meinte er nur, ich hätte das getan, was er von mir verlangt habe. Es gab keinerlei lobende Worte, aber ich wusste, dass ich die Prüfung bestanden hatte. Er erzählte mir, dass er den Großteil des Sommers mit seinem anderen Flugzeug Schädlingsbekämpfungsflüge durchführen werde. Deshalb könne ich die Aeronca auch weiterhin zum Training benutzen. Wir vereinbarten, dass ich mit ihr alle paar Tage für sechs Dollar die Stunde Alleinflüge üben würde.

Inzwischen bin ich 58 Jahre alt und habe insgesamt 19 700 Flugstunden auf dem Buckel. Trotzdem lässt sich meine gesamte Berufserfahrung auf diesen Nachmittag zurückführen. Er war ein Wendepunkt in meinem Leben. Obwohl ich damals insgesamt weniger als acht Stunden in der Luft gewesen war, hatte mir Mr. Cook sein Vertrauen erwiesen. Er hatte mir erlaubt, selbst zu entdecken, dass ich ein Flugzeug sicher in die Luft und sicher wieder herunterbringen konnte. Dieser erste Soloflug bestärkte mich darin, dass dies nicht nur mein Lebensunterhalt, sondern mein Leben sein würde.

Damals war mir natürlich nicht klar, dass dies ein ganz traditioneller Einstieg in die Pilotenwelt war. Auf diese Weise hatten Leute von Beginn an fliegen gelernt. Ein älterer, erfahrener Pilot hatte einem jungen Menschen auf einem Grasplatz unter offenem Himmel die Grundlagen der Fliegerei beigebracht.

Wenn ich heute zurückschaue, wird mir erst klar, wie viel Glück ich hatte. Es war ein wunderbarer Anfang.

Außer mir wollte niemand auf meiner Highschool Pilot werden. Ich hatte zwar Freunde, aber viele Klassenkameraden sahen in mir nur diesen schüchternen, fleißigen, ernsten Jungen, der im-

mer Flughandbücher las und sich auf dem Flugplatz herumtrieb. Tatsächlich war ich nicht sehr kontaktfreudig. Am wohlsten fühlte ich mich in einem Cockpit.

Auf gewisse Weise wurde ich auf diesem Flugfeld schneller erwachsen und lernte Dinge, die mir halfen, die Möglichkeiten und Gefahren des Lebens besser zu begreifen.

Als ich eines Tages zu Mr. Cooks Hangar hinauskam, bemerkte ich auf einem Feld nördlich der Flugpiste das Wrack einer weiß lackierten Piper Tri-Pacer mit roten Zierlinien. Von Mr. Cook erfuhr ich deren Geschichte. Einer seiner Freunde wollte auf seinem Flugfeld landen. Beim Anflug musste er die US 82 überqueren. Dabei bemerkte er zu spät, dass am Rand dieser Überlandstraße eine sechs Meter hohe Stromleitung verlief. Er zog die Nase seines Flugzeugs hoch, um nicht in die Leitung zu geraten. Dadurch wurde er jedoch langsamer und verlor an Auftrieb. Seine Piper prallte mit der Nase zuerst auf dem Boden auf. Er selbst war auf der Stelle tot.

Niemand hatte bisher das Wrack geborgen, deshalb lag es immer noch mitten auf dem Feld. Ich ging die 500 Meter zu ihm hinüber und schaute in das blutbespritzte Cockpit. Damals besaßen die Flugzeuge noch keine Hosenträgergurte, sondern nur einen Beckengurt. Sein Kopf musste mit großer Wucht auf das Instrumentenbrett geprallt sein. Ich versuchte mir den Unfallhergang vorzustellen, die Bemühungen des Piloten, der Stromleitung auszuweichen, sein Geschwindigkeitsverlust, der schreckliche Aufprall. Ich zwang mich, in das Cockpit hineinzusehen und es genau zu mustern. Es wäre einfacher gewesen, den Blick abzuwenden, aber genau das wollte ich nicht tun.

Es war ein ziemlich ernüchternder Moment für mich 16-Jährigen, und er hinterließ einen dauerhaften Eindruck. Mir wurde klar, dass man beim Fliegen keinen Fehler machen durfte. Man musste immer alles unter Kontrolle behalten. Man musste auf Leitungen, Vögel, Bäume, Nebel achten, während man gleich-

zeitig immer alle Instrumente im Cockpit im Auge behielt. Man musste immer aufmerksam und hellwach bleiben. Es war wichtig, immer zu wissen, was möglich war und was nicht. Ein einziger Fehler konnte den Tod bedeuten.

Mich ließ diese traurige Szene lange nicht los. Ich schwor mir, alles zu lernen, was diese Gefahren vermindern würde.

Ich wollte nie ein unverantwortlicher Draufgänger sein, da ich wusste, dass mich das umbringen konnte. Trotzdem machte auch ich meine Späße. So bat ich meine Eltern und meine kleine Schwester, zu einer bestimmten Zeit vor unser Haus zu treten. Dann flog ich über sie hinweg und wackelte dabei mit den Flügeln, um sie zu grüßen. Wir lebten in einer solch dünn besiedelten Gegend, dass ich bis auf 150 Meter Höhe heruntergehen durfte. Meine Familie konnte sogar erkennen, wie ich ihnen zuwinkte.

Im Oktober 1968 war ich nach 70 Flugstunden bereit für meinen Privatpilotenschein. Dafür musste ich einen Prüfungsflug mit einem Inspektor der amerikanischen Bundesluftfahrtbehörde FAA absolvieren. Ich bestand und durfte jetzt einen Passagier mitnehmen.

Mein erster Passagier sollte natürlich meine Mutter sein. Nach meinem Logbuch nahm ich sie am 29. Oktober 1968, also einen Tag nachdem ich meinen Schein bekommen hatte, auf einen Flug mit. Ich zeichnete ein Sternchen neben die Flugdaten als kleine Erinnerung an ein ganz besonderes Ereignis. Es war das Sechzigerjahre-Äquivalent eines E-Mail-Smileys.

Meine Mutter schien an diesem Tag überhaupt nicht nervös, sondern nur stolz zu sein. Als ich ihr in den Rücksitz half und den Gurt festmachte, beschrieb ich ihr die Geräusche, die sie hören würde, was sie sehen würde und wie sich ihr Magen anfühlen könnte. Mein üblicher Ernst hatte den Vorteil, dass mich alle Leute wohl für äußerst verantwortungsvoll und fähig hielten. Tatsächlich hielt ich immer alle Vorschriften ein. Meine

Mutter vertraute mir also voll und ganz. Sie lehnte sich zurück, legte ihr Leben in meine Hände und ließ sich von mir durch die Lüfte kutschieren. Als wir gelandet waren, umarmte sie mich.

Die Möglichkeit, Passagiere zu befördern, eröffnete mir eine ganz neue Welt. Nachdem ich meine Schwester, meinen Vater und meine Großeltern mitgenommen hatte, fand ich endlich den Mut, jemand anderen zu fragen. Ihr Name war Carole, und sie war ein hübsches, schlankes Mädchen mit Brille und braunen Haaren. Wir gingen beide auf dieselbe Highschool und sangen im selben Kirchenchor. Ich hatte ein Auge auf sie geworfen und bildete mir ein, dass ich ihr ebenfalls aufgefallen war. Es gibt Mädchen, die gut aussehen und das auch ganz genau wissen und die dadurch den Vorteil genießen, allein durch ihre Schönheit voranzukommen. Carole war zwar ausgesprochen attraktiv, aber sie benahm sich nicht so wie diese jungen Frauen. Trotz einer gewissen Zurückhaltung hatte sie ein offenes, freundliches Wesen, das alle Leute für sie einnahm.

Kein Mädchen hatte sich bisher für meine Erfahrungen als Pilot interessiert. Dies war lange Zeit vor dem Film *Top Gun*, und auf keinen Fall war ich ein Tom Cruise. Außerdem war das Fliegen irgendwie etwas Abstraktes. Keiner konnte mich dabei beobachten. Ich war ja kein Footballspieler, der einen Touchdown erzielte und dessen Bild dann am nächsten Tag in der Lokalzeitung stand. Alles, was ich tat, fand außer Sicht hoch am Himmel statt. Wenn ich Mädchen vom Fliegen erzählte, schien sie das nie groß zu interessieren. Manchmal hatte ich den Eindruck, dass sie ein Gespräch darüber langweilte. Vielleicht fand ich auch nicht die richtigen Worte, um die Großartigkeit dieses Erlebnisses auszudrücken.

Jedenfalls entschloss ich mich auszuprobieren, ob ich nicht Carole dafür begeistern könnte. Sie war ein eher ruhiger Mensch. In dieser Hinsicht ähnelten wir uns. Deshalb war es oft schwierig, mit ihr ein Gespräch anzufangen. Als ich sie fragte, ob sie

mich auf einem Flug begleiten wolle, hatte ich keine großen Erwartungen. Selbst wenn sie zustimmte, würden es ihre Eltern wahrscheinlich nicht erlauben. Doch ihre Eltern waren tatsächlich einverstanden, dass ich sie auf einen 45-minütigen Flug über den Arkansas und den Poteau River nach Fort Smith mitnahm.

Dies war meine Art, sie zum ersten Mal auszuführen, und ich war ziemlich begeistert, dass es tatsächlich geklappt hatte. Im Nachhinein finde ich es erstaunlich, dass ihr Vater und ihre Mutter zugestimmt haben. Immerhin erlaubten sie einem Jungen, der noch nicht einmal 18 Jahre alt war, ihre minderjährige Tochter in einen anderen Bundesstaat, nämlich Arkansas, zu bringen. Und das auch noch in einem Kleinflugzeug.

Und so flogen wir los. Es war ein klarer, kalter Tag ohne viel Wind und mit guter Sicht. Flugzeuge sind laut, deshalb ist es schwer, ein Gespräch zu führen. Ich schrie zum Beispiel: »Das da unten ist der Red River«, und sie schrie dann zurück: »Was?«, und dann wiederholte ich mich. Aber ich war wirklich glücklich, sie an Bord zu haben.

Wir flogen in einer Cessna 150, die ich für zwei Stunden gemietet hatte. Es war ein sehr kleines Flugzeug. Es gab nur Platz für zwei nebeneinandersitzende Insassen. Die ganze Kabine war nur 90 Zentimeter breit, und so berührte mein rechtes Bein ihr linkes. Anders ging es nicht.

Stellen Sie sich nur einmal diesen 17-jährigen Jungen vor, neben dem ein hübsches Mädchen saß, deren Bein zwei Stunden lang sein eigenes berührte und deren Arm immer wieder an seinen Arm stieß. Ich konnte ihr Parfüm riechen. Vielleicht war es auch ihr Shampoo. Ab und zu beugte sie sich über mich, um aus meinem Fenster zu sehen, wobei ihre Haare über meinen Arm strichen. Es war eine ganz neue Erfahrung für mich. Ich hätte nie gedacht, dass das Fliegen eine solch sinnliche Sache sein könnte.

Hatte ich Schwierigkeiten, mich auf die Kontrollinstrumente zu konzentrieren? Nein. Ich nehme an, dass dies nur ein weiteres Beispiel dafür war, dass ein Pilot seine Aufmerksamkeit gleichzeitig auf verschiedene Dinge richten muss. Ich war mir Caroles Anwesenheit voll bewusst, aber ich hatte eine Aufgabe zu erledigen und trug die Verantwortung. Ich wollte zwar um sie werben, aber mein wichtigster Job war, sie sicher zurückzubringen.

Aus dieser Beziehung wurde später nicht viel. Trotzdem erinnere ich mich bis heute voller Wärme an diesen Flug, wie sie da neben mir saß, ich ihr die Sehenswürdigkeiten der texanischen Landschaft zubrüllte und sie dann im Flughafenrestaurant von Fort Smith zum Essen ausführte.

Ein Pilot kann Tausende von Starts und Landungen durchführen, von denen die meisten nicht weiter bemerkenswert sind. Einige wird er jedoch niemals vergessen.

Zum letzten Mal besuchte ich L. T. Cooks Flugfeld Ende der Siebzigerjahre. Anfang der Achtzigerjahre riss dann der Kontakt ab. Ich erfuhr später, dass er Krebs hatte und dass ihm einige Tumore aus Hals und Kiefer entfernt worden waren. Einige Leute mutmaßten, dass seine Krankheit auf all die Schädlingsbekämpfungsmittel zurückzuführen sei, die er jeden Tag versprüht hatte. Er starb im Jahr 2001.

Nach meiner Notlandung des US-Airways-Flugs 1549 auf dem Hudson bekam ich Tausende von E-Mails und Briefe von Leuten, die ihre Dankbarkeit für das ausdrückten, was meine Crew und ich getan hatten, um alle 155 Menschen an Bord zu retten. Ich wurde richtig aufgeregt, als ich in einem Briefstapel ein Schreiben von Mr. Cooks Witwe entdeckte, von der ich seit Jahren nichts mehr gehört hatte. Ihre Worte ließen mein Herz höher schlagen. »L. T. wäre nicht überrascht«, schrieb sie, »aber er wäre sicher erfreut und stolz.«

In vielerlei Hinsicht saßen alle meine Förderer, Helden und Angehörigen, die mich unterrichtet, ermutigt und an mich geglaubt hatten, bei diesem Flug 1549 neben mir im Cockpit. Beide Triebwerke waren ausgefallen. Es war eine brenzlige Situation, aber ich konnte in dieser Sekunde auf all das zurückgreifen, was diese Menschen mir beigebracht und mitgegeben hatten. Auch Mr. Cooks Unterrichtsstunden leiteten mich auf diesem Fünfminutenflug. Er verließ sich noch ganz auf seine Fähigkeiten, sein Flugzeug ohne Instrumente zu manövrieren, genau das, was ich selber an diesem Tag auch tun musste.

Seitdem habe ich immer wieder über all das nachgedacht, über diese besonderen Menschen, die für mich so wichtig waren, über die vielen hundert Bücher über das Fliegen, die ich verschlungen habe, über die Tragödien, die ich als Militärpilot beobachten musste, über die Abenteuer und Rückschläge in meiner Pilotenkarriere, aber auch über die Romantik des Fliegens und die Erinnerungen an längst vergangene Erlebnisse.

Am Schluss wurde mir klar, dass meine Reise zum Hudson River nicht am LaGuardia Airport begonnen hatte. Sie begann Jahrzehnte früher in meinem Elternhaus, auf Mr. Cooks Graspiste, im Himmel über Nordtexas, in dem kalifornischen Heim, das ich jetzt mit meiner Frau Lorrie und unseren beiden Töchtern teile, und in all den Flugzeugen, die ich dem Horizont entgegengesteuert habe.

Flug 1549 war keine Fünfminutenreise. Mein ganzes Leben führte mich sicher zu diesem Fluss.

2 Ein Pilotenleben

Ich hatte das Glück, meine Flugleidenschaft in sehr jungen Jahren zu entdecken und ihr später Tag für Tag frönen zu können. Es war Glück, dass einige Tatsachen dies begünstigten. So war meine Sehfähigkeit gut genug, um Kampfpilot zu werden. Auch hatte ich das Glück, nach meinem Abschied vom Militär zu einer Zeit einen Job als Linienflugzeugführer zu bekommen, als dies nicht mehr selbstverständlich war.

Ich bin nach all diesen Jahren immer noch glücklich, meiner Leidenschaft nachgehen zu können. Die Verkehrsluftfahrt hat ihre Probleme, und vieles in diesem Job ist ärgerlich oder ermüdend. Trotzdem gibt das Fliegen meinem Leben immer noch Sinn und Befriedigung.

Am Steuer eines Flugzeugs überkommt einen ein Gefühl großer Freiheit. Man schwebt über der Erdoberfläche dahin und scheint nicht mehr der Schwerkraft unterworfen zu sein. Es ist, als ob man sich über die praktischen Probleme des Lebens erhoben hätte. Bereits in einer Höhe von einigen hundert Metern weitet sich plötzlich auch im übertragenen Sinn die Sicht. Schwierigkeiten, die einem unten auf dem Boden den Schlaf rauben, erscheinen dort oben plötzlich kleiner, und sie werden noch geringer, wenn man dann 10 000 Meter erreicht hat.

Ich liebe auch die intellektuelle Herausforderung des Fliegens. Ständig muss man dabei im Kopf kleinere oder größere Berechnungen anstellen. Wenn ich bei der normalen Geschwindigkeit eines Verkehrsflugzeugs von sieben nautischen Meilen in der Minute (12,965 Kilometer pro Minute) den An-

stellwinkel zum Horizont nur um ein Grad verändere, vergrößere oder verkleinere ich damit meine Sink- oder Steigrate um bereits 215 Meter pro Minute. Es macht mir großen Spaß, alle diese Berechnungen im Auge zu behalten, die Wetterbedingungen zu berücksichtigen, mit einem Team von Flugbegleitern, Fluglotsen, Ersten Offizieren und Wartungsmannschaften zusammenzuarbeiten und dabei immer genau zu wissen, was ein Flugzeug tun kann und was nicht. Selbst bei automatischer Steuerung müssen die Piloten die Computersysteme mit ihren eigenen Kalkulationen abgleichen. Genau diese Herausforderung gefällt mir.

Ich teile meine Leidenschaft gerne mit anderen. Es enttäuscht mich immer ein wenig, dass viele junge Leute das Fliegen kaum noch fasziniert. Ich habe zahllose Kinder am Cockpit vorbeigehen sehen, ohne einen einzigen Blick hineinzuworfen. Sie waren wohl zu sehr mit ihren Videospielen und iPods beschäftigt.

Wenn aber doch einmal Kinder »meinen Arbeitsplatz« vorne im Flugzeug anschauen wollen, ist ihr Enthusiasmus regelrecht ansteckend. Es macht mir Spaß, wenn sich jemand für etwas begeistert, das mir selbst so wichtig ist. Wenn wir beim Einsteigen der Passagiere nicht zu beschäftigt sind, laden der Erste Offizier und ich gerne neugierige Kinder ein, sich auf unsere Sitze im Cockpit zu setzen und uns Fragen zu stellen, während ihre Eltern Fotos von ihnen machen, auf denen sie eine Kapitänsmütze tragen.

Es befriedigt mich sehr, 183 Menschen oder mehr dorthin zu bringen, wo sie hinmüssen oder -wollen. Mein Job ist es, Familien oder Freunde wieder zu vereinen, sie in den wohlverdienten Urlaub zu schicken, sie zum Begräbnis eines Angehörigen zu fliegen oder zu einem wichtigen Vorstellungsgespräch zu bringen. Wenn ich am Ende einer Schicht in drei oder vier Flügen 400 bis 500 Passagiere sicher an ihren Bestimmungsort gebracht habe, habe ich das Gefühl, wirklich etwas geleistet zu

haben. Sie alle haben eine eigene Geschichte und Motivation und ihre ganz besonderen Bedürfnisse. Ihnen geholfen zu haben verschafft mir ein gutes Gefühl.

Nicht zuletzt deswegen freue ich mich jedes Mal auf meine Arbeit.

An diesem Tag gab ich meiner Frau keinen Abschiedskuss.

Es war 5.30 Uhr am Montagmorgen, und ich würde erst in vier Tagen zurückkehren. Laut Einsatzplanung würde ich in dieser Zeit sieben US-Airways-Flüge absolvieren. Der letzte war auf Donnerstag, den 15. Januar, angesetzt. Es war der Flug 1549 von New York nach Charlotte.

Ich gab Lorrie deshalb keinen Kuss, weil sie einen leichten Schlaf hat. Obwohl ich sie auch diesmal gerne ganz leicht geküsst und ihr »Ich liebe dich« zugeflüstert hätte, wollte ich ihr das so früh am Morgen nicht antun. Ich würde dann aus dem Haus gehen, und sie würde mit offenen Augen im Bett liegen bleiben und über alles nachdenken, was sie und unsere beiden Töchter in den nächsten Tagen zu erledigen hatten – und dies alles, ohne dass ich ihnen dabei helfen konnte.

Trotz meiner Leidenschaft fürs Fliegen waren die ständigen Abschiede, die das Leben eines Piloten prägen, für uns beide doch ziemlich hart. Da ich ungefähr 18 Tage im Monat weg war, habe ich über die Hälfte des Lebens meiner Kinder verpasst. Das heißt natürlich nicht, dass ich das Fliegen mehr als meine Frau und Kinder lieben würde. Tatsächlich haben Lorrie und ich uns in den letzten Jahren oft überlegt, ob ich neben der Verkehrsluftfahrt nicht noch etwas anderes tun sollte, damit ich öfter daheim sein könnte. Zwar kann sich ein Mann nach so langer Zeit nicht völlig neu erfinden, aber ich bin mir sicher, dass ich auch einen anderen Weg finden würde, meine Familie zu ernähren, einen Weg, der mit dem eines Verkehrspiloten vergleichbar ist. Allerdings muss ein solcher Job gut zu

mir passen, und ich muss auch meine bisherige Lebenserfahrung gebührend einsetzen können. In der Zwischenzeit bleibe ich meinem gegenwärtigen Beruf tief verbunden. Lorrie kennt mich. Sie weiß, was mir das Fliegen bedeutet. Wir haben einen Weg gefunden, mit den Schwierigkeiten umzugehen, die das alles mit sich bringt.

Und so verließ ich an diesem Morgen wieder einmal wie an so vielen davor das Haus. Lorrie und unsere Töchter Kate, 16, und Kelly, 14, schliefen noch fest, als ich den Wagen aus unserer Garage in Danville, Kalifornien, holte, um zum Internationalen Flughafen von San Francisco zu fahren.

Als die Sonne aufging, hatte ich bereits 55 Kilometer zurückgelegt und überquerte gerade die Bucht von San Francisco auf der San-Mateo-Brücke. Ich musste den 7.30-Uhr-Flug nach Charlotte erwischen, bei dem ich jedoch ein schlichter Passagier sein würde.

Alle Mitglieder des fliegenden Personals haben ihre Operationsbasis. Meine war Charlotte in North Carolina. Vorher war sie seit Anfang der Achtzigerjahre San Francisco. Damals flog ich noch für die Pacific Southwest Airlines. 1988 fusionierte die PSA mit US Air, und ich wurde US-Air-Pilot. Als US Air 1995 sein Operationszentrum in San Francisco schloss, wurde meine eigene Heimatbasis nach Pittsburgh und schließlich nach Charlotte verlegt. Lorrie und ich wollten jedoch in Kalifornien bleiben. Aus diesem Grund zog ich es vor, wie viele andere in ähnlicher Lage, regelmäßig ans andere Ende des Staates zu pendeln, um dort meine Arbeit anzutreten. Wir haben uns für dieses Leben entschieden, und ich bin meiner Fluglinie dankbar, dass sie es uns ermöglicht. Trotzdem erfordert das Ganze eine genaue Planung und ist oft ziemlich ermüdend.

Ich muss für meine Flüge zur Arbeit zwar nicht zahlen, aber stehe immer erst einmal auf der Warteliste. Wenn kein regulärer Platz verfügbar ist, kann ich gewöhnlich den mittleren Klapp-

sitz im Cockpit benutzen. Das ist das Ass in meinem Ärmel. Ich ziehe es jedoch vor, wenn möglich ganz hinten im Flugzeug zu sitzen, schon um die aktiven Piloten nicht zu behelligen. Dort kann ich auch ein Buch lesen oder meine Augen schließen und versuchen, etwas zu schlafen.

Da ich Uniform trage, stellen mir Passagiere manchmal Fragen über den Flug, über Turbulenzen oder wie sie am besten ihre prall gestopften Taschen in die Gepäckfächer über den Sitzen hineinquetschen können. Aber genauso oft nimmt niemand Notiz von mir.

So war es auch während dieses Flugs nach Charlotte. Ich saß auf meinem Mittelsitz in der Touristenklasse, so anonym wie gewöhnlich. Ich hatte keine Ahnung, dass dies die letzten Tage meines altgewohnten Pilotenlebens waren.

Ich bin ein Gewohnheitsmensch. Ich versuche, meinem Leben eine Präzision zu geben, die Lorrie manchmal die Augen verdrehen lässt. Sie sagt, ich sei immer sehr ordnungsliebend und diszipliniert. Sie glaubt zwar, dass mich dies zu einem guten Piloten macht, gelegentlich allerdings auch das Leben mit mir erschwert. Lorrie kennt andere Pilotenfrauen, die ihre Männer auf ähnliche Weise beschreiben. Sie kommen, wie ich, nach einigen Tagen heim und versuchen sofort, wieder alles unter ihre Kontrolle zu bringen. Sie nerven ihre Angehörigen, indem sie das Geschirr im Geschirrspüler auf eine neue Weise einordnen und effizientere Wege finden, wie man alles Mögliche lagern kann. Ich nehme an, dass uns die Fliegerei und das ganze Training, das sie mit sich bringt, zu solch gut organisierten Menschen machen. Lorrie vermutet allerdings, dass sich ein ganz bestimmter Persönlichkeitstyp zu diesem Beruf hingezogen fühlt.

Ich nehme an, dass sie damit gar nicht so unrecht hat. Trotzdem nutzt mir meine penible Art, die Dinge anzugehen, auf vielerlei Weise.

Ich hatte für diese Viertagetour genauso gepackt, wie ich es für jede Viertagereise tue. Ich nehme nie mehr als unbedingt nötig mit. In meinen Koffer hatte ich drei saubere Hemden, drei Garnituren Unterwäsche, drei Paar Socken, mein Rasierzeug, Joggingschuhe, einen Schirm, einen iPod, meinen Laptop zum Empfang und Schreiben von E-Mails und vier Bücher zum Lesen verstaut. Außerdem hatte ich meinen *SkyGuide* dabei, der die nordamerikanischen Flugpläne aller Fluglinien enthielt. In einer Hemdtasche steckte ein US-Airways-Einsatzplan mit dem kompletten Reiseverlauf der nächsten vier Tage. Da meine Flüge mich auch nach Pittsburgh und New York bringen würden, wo das Wetter zu dieser Jahreszeit kalt sein konnte, es vielleicht sogar schneite, hatte ich auch einen langen Wintermantel, Handschuhe und eine Strickmütze dabei.

Ich höre gerne Musik auf meinem iPod, wenn ich in einer Stadt über Nacht bleibe. Ich versuche dann immer, von meinem Hotel aus mit Musik in den Ohren einen Spaziergang zu machen. In letzter Zeit habe ich eine Vorliebe für Natalie Merchant, Green Day, die Killers und Evanescence entwickelt. Ich lausche aber auch immer wieder gerne den Aufnahmen des legendären österreichischen Geigers Fritz Kreisler. Vor allem mag ich seine Kompositionen *Liebesleid* und *Liebesfreud*, die für mich der ideale Soundtrack für den Spaziergang oder die Joggingrunde in einer fremden Stadt sind, weil man sich dabei ganz seinen eigenen Gedanken hingeben kann.

In den letzten Jahren habe ich auf meinen Reisen immer wieder über meine Zukunft nachgedacht. Ich bin 58 Jahre alt und werde mit 65 als Pilot automatisch in den Ruhestand versetzt. Was mache ich dann? Seit dem 11. September 2001 steckt die Luftfahrtindustrie in der Krise. Aufgrund von allgemeinen Kostenkürzungen habe ich seitdem 40 Prozent meines Gehalts eingebüßt. Im Jahr 2004 wurde die US-Airways-Pension, mit der ich gerechnet hatte, voll gestrichen. Der von der Regierung

unterstützte Nachfolgeplan ist dabei nur ein schwacher Ersatz. Auf diese Weise habe ich mehr als zwei Drittel meiner Pension verloren. Meine Geschichte ist typisch für die gesamte Luftfahrtindustrie.

Um außerhalb meines Berufs noch etwas Geld zu verdienen, habe ich über die Jahre einige Immobilien gekauft, allerdings mit gemischtem Erfolg. Ich besitze ein Anwesen in Nordkalifornien, auf dem die Jiffy-Lube-Ölwechselkette eine Filiale unterhielt. Als der Pachtvertrag auslief, verlängerte sie diesen jedoch nicht, und ich konnte bisher keinen Nachmieter finden. Während meines Flugs nach Charlotte ließ ich mir die ganze Geschichte noch einmal durch den Kopf gehen.

Ein Jahr zuvor hatte ich mein eigenes Unternehmen gegründet, eine Beratungsfirma namens Safety Reliability Methods, die Ratschläge auf dem Gebiet der Betriebssicherheit gibt. Da meine fliegerische Karriere sich allmählich dem Ende nähert, schien mir das der richtige Schritt zu sein. Bereits vor meiner Landung im Hudson habe ich mich brennend für Fragen der Flugsicherheit interessiert. Dies ging auf meine Tage als Kampfpilot bei der Luftwaffe zurück. Deshalb hatte ich auch drei Bücher mitgenommen, die sich mit Angelegenheiten befassten, die für mich als Sicherheitsberater wichtig waren.

Meine Firma will anderen Berufs- und Unternehmenssparten die taktischen und strategischen Sicherheitsmethoden der Luftfahrtindustrie zugänglich machen. Wir Piloten haben ausführliche Checklisten, die wir in unseren Cockpits abarbeiten. Meine Firma unterstützt nun Initiativen, die dieses Prinzip der standardisierten Checkliste zum Beispiel auch auf dem Gebiet der Medizin zur Anwendung bringen. So empfiehlt die Weltgesundheitsorganisation inzwischen den Gebrauch von Sicherheitschecklisten bei chirurgischen Eingriffen. Die Operationsteams können dadurch gewährleisten, dass alle bekannten Allergien des Patienten berücksichtigt und alle Instru-