

«Уорнер Бразерс Пикчерз» и «Виллидж Роадшоу Пикчерз» представляют фильм оскароносного режиссёра Клинта Иствуда, главную роль капитана Чесли «Салли» Салленбергера в котором играет обладатель «Oскара» Том Хэнкс.

15 января 2009 года мир стал свидетелем Чуда на Гудзоне, когда капитан «Салли» Салленбергер посадил неисправный самолёт на ледяные воды реки Гудзон, тем самым сохранив жизнь всем 155 находившимся на борту людям. И хотя общество и пресса были готовы носить Салли на руках за его беспрецедентный подвиг, за уникальным примером авиационного мастерства последовало расследование, угрожавшее разрушить его репутацию и карьеру.

Также в «Чуде на Гудзоне» снимаются Аарон Экхарт в роли второго пилота и помощника Салли, Джеффа Скайлза, и номинантка на премию «Оскар» Лора Линни в роли жены Салли, Лорри Салленбергер.

Фильм снят Клинтом Иствудом по сценарию Тодда Комарники по мотивам книги Салленбергера и Джеффри Заслоу *«Highest Duty»*. Продюсерами проекта стали Клинт Иствуд, Фрэнк Маршалл, Эллин Стюарт и Тим Мур; в качестве исполнительных продюсеров выступили Кипп Нельсон и Брюс Берман.

В работе над фильмом к Иствуду присоединились несколько его давних соратников, с которыми в прошлый раз режиссёр работал над мировым хитом «Снайпер»: оператор-постановщик Том Cтерн и художник-постановщик Джеймс Дж. Мураками, оба из которых были номинированы на «Оскар» за фильм «Подмена»; художник по костюмам Дебора Хоппер и монтажёр Блу Мюррей. Музыку к фильму написали Кристиан Джейкоб и The Tierney Sutton Band.

«Уорнер Бразерс Пикчерз» совместно с «Виллидж Роадшоу Пикчерз» представляют фильм производства «Флэшлайт Филмз», «Кеннеди/Маршалл Компани» и «Малпасо» «Чудо на Гудзоне». Фильм будет выпущен в прокат студией «Уорнер Бразерс Пикчерз», подразделением компании «Уорнер Бразерс Энтертеймент», на отдельных территориях – «Виллидж Роадшоу Пикчерз».

[www.sully-film.ru](http://www.sully-film.ru) #ЧудоНаГудзоне

**О ПРОИЗВОДСТВЕ**

**САЛЛИ**

**Никто не предупреждал нас. Никто не сказал, что**

**мы потеряем оба двигателя на   
самой низкой высоте в истории полетов.**

«Пригнитесь, пригнитесь – головы вниз, вниз!»

Через несколько минут после вылета из аэропорта Ла-Гуардия в Нью-Йорке рейса 1549 стая птиц врезается в самолет, выводя оба двигателя из строя всего в 850 метрах над землей, что приводит к немедленной вынужденной посадке на воду. Как мы узнаем позже, такого в истории еще не было. «Никто никогда не готовил к такому», – отмечает Том Хэнкс, играя капитана Чесли Салленбергера в фильме режиссера/продюсера Клинта Иствуда «Чудо на Гудзоне».

Рассказывая о реальных событиях, произошедших в тот холодный январский день 2009 года, фильм также повествует и об их вполне реальных последствиях. В самолете находилось 150 пассажиров и пять членов экипажа, ни одна из жизней не была потеряна ни в воздухе, ни в воде. Но, как мы видим в картине, в первые дни после спасения, о котором тут же стали говорить, как о Чуде на Гудзоне, пилоту с отличным послужным списком, многолетним опытом и завидным хладнокровием в катастрофических обстоятельствах придется неоднократно отстаивать свою правоту в Национальном совете по безопасности на транспорте (NTSB).

Именно эта часть истории, о которой не было известно широкой общественности, и привлекла внимание Иствуда: «Всегда интересно смотреть кино про тех, кто сохраняет способность думать в критической ситуации, кто может без паники решать проблемы. Но лично для меня кульминацией сюжета стало следствие, которое поставило под сомнение решения капитана, несмотря на то, что он спас столько жизней».

«Я не летчик, – говорит Хэнкс, – но я знаю, что никто не ждет от них, что они смогут посадить самолет в таких условиях. Просто Салли – очень прагматичный человек, который четко понимал, что он делает и что это значит. Он никогда не скажет, что он герой, – но с уверенностью знать, что ты сможешь посадить самолет? Вот это подвиг! И за него он заплатил немалую цену».

Счет ему предъявляли как днем, когда его и второго пилота Джеффа Скайлза допрашивали следователи, так и ночью, когда Салли преследовали кошмары о том, что могло бы произойти – причем произойти с очень большой долей вероятности, – если бы он направил самолет в сторону города в поисках менее «мокрой» посадочной полосы. Фильм, основанный на книге «Highest Duty» Салленбергера и Джеффри Заслоу, показывает, главным образом, ранее нерассказанную часть истории, в том числе те подробности, которые не были описаны на ее страницах.

Во время съемок в центре внимания оказался еще один примечательный, уникальным образом связывающий Иствуда с произошедшими событиями момент, о котором знают лишь немногие, да и сам режиссер мог о нем уже давно позабыть. Будучи двадцатиоднолетним солдатом, Иствуд оказался пассажиром самолета военно-морского флота, «забесплатно» летевшим из Сиэтла в Аламеду. Режиссер рассказывает: «Штормило, и мы пошли на посадку в Тихом океане вместо Калифорнии. Так я оказался в воде, барахтаясь в нескольких километрах от берега и думая: «Не… 21 год – это не тот срок, который человек хочет прожить на этом свете».

Сам капитан Салленбергер утверждает: «Для нас это был наименее плохой вариант». Потеряв тягу в обоих двигателях А320, он быстро понял, что река Гудзон – их лучший шанс: «Во всем Большом Нью-Йорке не было достаточно длинной, широкой и гладкой полоски земли, чтобы посадить самолет».

Создатели фильма решили задействовать не только районы, где произошли описываемые события, стремясь максимально снимать в самом Нью-Йорке, но также они старались привлечь тех людей, которые были там в тот день. И не только в качестве консультантов и источников информации, но и актеров, попросив многих из них повторить на камеру то, что они реально пережили в 2009 году. Сотрудники воздушной и надводной спасательных служб, Красного Креста и добровольцы вернулись на «сцену», чтобы воссоздать собственные подвиги того знаменательного дня, доказывая то, чему сам Салленбергер был неоднократным свидетелем: положительный исход дела зависит не от быстрых и правильных действий одного человека, но от храбрости многих.

**САЛЛИ**

**Что если я был не прав?   
Что если это я подверг опасности жизни пассажиров?**

Капитан Чесли Салленбергер начал летать в возрасте 14 лет. Молодой пилот затем учился в Академии ВВС США и в течение пяти лет летал на истребителях, дослужившись до звания капитана, после чего пересел на коммерческие авиалайнеры. Том Хэнкс говорит: «Если подсчитать, я думаю, что получится, что он налетал где-то 20 000 часов в качестве командира воздушного судна».

Но за всю свою жизнь он ни разу не столкнулся с тем, что пережил за эти 208 секунд. Пилоты упорно работают, чтобы подготовиться к любым трудностям, которые могут возникнуть в воздухе, но тут перед Салли встает вопрос жизни и смерти. «Стая гусей попадает в двигатели, и бум! Вот он уже управляет планирующей жестянкой, на борту которой 155 человек, в том числе и он сам. Тогда-то ты и радуешься, что у тебя есть эти 20 000 часов налета», – продолжает Хэнкс.

Актер признается, что играть реального человека «всегда страшно»: «Ты говоришь себе: «Я никогда не смогу говорить так, как он, никогда не буду похож на него. Надеюсь, мне удастся отобразить некоторые аспекты, передать какую-то часть его личности, его характера, обаяния», – а затем идешь работать».

В кабине самолета к Хэнксу присоединился Аарон Экхарт, который взял на себя роль второго пилота Джеффа Скайлза. Для подготовки к съемкам критической ситуации в воздухе Салленбергер расписал им, что он сам думал в те минуты. Его мысли за считанные секунды прошли от неверия к отрицанию и осознанию. Он сказал, что эти мысли привели к трем четким действиям: заставить себя успокоиться, расставить приоритеты и не пытаться совершить невозможное, хватаясь за все подряд, а делать то, что могло бы решить проблемы, одну за другой, за то небольшое количество времени, которое у них было. Хэнкс и Экхарт уловили эту последовательность и продемонстрировали, как именно, осознав то, с чем они имеют дело, Салли и Скайлз смогли посадить самолет.

Еще до начала съемок Экхарт пообщался со Скайлзом: «Джефф сказал мне, что все дело в контроле за самолетом; они чувствовали, что могут совершить успешную, управляемую посадку на Гудзон. Он также рассказывал и о том, что последовало за этими травмирующими событиями: стресс, бессонница, потеря аппетита, нервозность и так далее. Так продолжалось два или три месяца, в течение которых оба пилота ходили на консультации со специалистами. И он до сих пор летает, но сегодня он сам – командир корабля».

Хэнкс и Экхарт провели немало времени на авиатренажерах еще до начала съемок. «Мы тренировались в присутствии капитана Салленбергера и Клинта Иствуда», – отмечает Экхарт. «Мы привлекали Салли всякий раз, когда он мог к нам присоединиться, – подтверждает режиссер. – Он любезно помог нам с тренажерами и пилотами, чтобы показать Тому и Аарону, как именно всё работает. Им пришлось пройти ускоренный курс, но они преуспели».

Взявшись за человека, столь хорошо известного в средствах массовой информации, Хэнкс столкнулся с непростой задачей. Главной его сложностью, по словам актера, была «необходимость передать опыт Салли и знания, когда тот находится в кабине пилотов». Но никакие рассказы капитана не могли сравниться с тем, что Хэнкс испытал, когда сам сел за штурвал тренажера: «Салли все время повторял: «Вы поймете, что значит летать, когда окажитесь в симуляторе», – и, скажу я вам, это был самый реалистичный опыт. Кажется, будто вы действительно находитесь в самолете. Не нужно включать воображение, здесь все реально – крен, движение – просто невероятно».

**САЛЛИ**

**Я хочу, чтобы ты знала, – я сделал все, что мог.**

**ЛОРРИ**

**Ну, конечно. Ты всех спас.**

Почти сразу же после того, как было получено подтверждение, что пассажиры не пострадали, Салли звонит жене в Калифорнию. Она не слышала о происшествии и не понимает, почему он уверяет ее, что у него все хорошо. После звонка она включает телевизор, чтобы увидеть первый из многих репортажей о ее муже, которые заполнят эфир в ближайшие дни. Лора Линни исполнила роль Лорри Салленбергер.

В фильме сразу же после посадки большую часть времени Салли отнимает NTSB. В действительности же слушания начались лишь через 18 месяцев; создатели фильма несколько уплотнили события, чтобы показать полную историю за ограниченный хронометраж картины.

**ЧАРЛЬЗ ПОРТЕР**

**Наша работа – выяснить, как самолет оказался в Гудзоне.**

**ДЖЕФФ СКАЙЛЗ**

***На* Гудзоне.**

Основные съемки фильма проходили на натурных объектах Нью-Йорка – где можно воссоздать хронику того дня лучше, чем на Гудзоне и окружающих его пирсах, где и происходили события, лежащие в основе картины?

Чтобы перенести историю на экран, Иствуд собрал своих давних соратников по съемочной группе и везде, где это было возможно, задействовал камеры ARRI ALEXA 65, адаптированные к съемкам компанией IMAX, и камеры RED – для второй съемочной группы и съемок с воздуха. Съемочный процесс был запущен в начале осени 2015 года.

В ходе него удалось запечатлеть и реакцию толпы на воображаемую посадку самолета с разных точек Нью-Йорка. Помимо прочего, съемки велись на 81-м пирсе, где базируется большинство паромов, а также на самих паромах нью-йоркского судоходства, таких же, как те, которые поспешили на помощь самолету в реальности. Вообще, водные пути Нью-Йорка были чрезвычайно важны: в 2009 году вокруг самолета кружило девять паромов. Но эти транспортные артерии весьма загружены, да и съемки проходили во время одного из самых оживленных периодов года: в Нью-Йорк прибыл Папа Римский, а еще проходило заседание Организации Объединенных Наций с представителями чуть ли не каждой страны в мире... Логистика была непростой, но, к счастью, власти пошли навстречу создателям фильма, и все сложилось как нельзя лучше. Только вот погода была менее уступчивой; но и здесь нашлись плюсы – она задавала картинку, которую Клинт Иствуд хотел видеть на экране.

 «На самом деле Нью-Йорк – это набор маленьких городков, и если вы пойдете прогуляться по ним, то будете перемещаться от одного к другому, – отмечает Хэнкс. – Мне кажется, все вокруг знали, что мы снимаем это кино, по сути совершенно нью-йоркское. В воздухе витала атмосфера доброжелательности, или это потому, что я ходил с копной седых волос? Боже мой, сколько раз я слышал: «Привет, Салли!», «Так держать!» и «Вот человек, совершивший Чудо на Гудзоне!».

Кабина пилотов А320 была собрана в павильоне 19 на студии «Уорнер Бразерс», ее установили на платформу, но поскольку в Голливуде не так много водных резервуаров, куда может уместиться 43-метровый самолет, создатели фильма отправились к соседнему искусственному озеру Фоллз-Лейк в парке аттракционов «Юниверсал». Там нашлось место не только «Аэробусу», но и паре причалов для паромов, выстроенных так, чтобы те совпадали с кадрами, отснятыми в Нью-Йорке, в которые супервайзер по визуальным эффектам Майкл Оуэнс позднее добавил самолет.

Все то время, что самолет находился в Гудзоне, он был под уклоном, а его хвостовая часть – наполовину затоплена. В ходе съемок был использован 350-тонный карданный подвес, гораздо больший, чем тот, который приспособили для одной только кабины пилотов, дабы тот давал необходимый крен вперед-назад и вправо-влево. Платформа также позволяла поднимать и опускать самолет, чтобы создавать иллюзию медленного затопления по мере того, как пассажиры покидали самолет. Когда первые пассажиры выбирались на крылья, те были относительно сухими; к моменту их спасения вода доходила уже выше колен!

**САЛЛИ**

**Я 40 лет в небе, но судить обо мне будут по этим 208 секундам.**

Имея дело с такими темами, как надежда, мужество и стойкость, являющимися неотъемлемой частью «Чуда на Гудзоне» Иствуд хотел, чтобы музыка в фильме передавала то, через что пришлось пройти пассажирам и экипажу рейса 1549, и не отпускала зрителей после просмотра, сохраняя ощущение причастности к произошедшему. Музыку к фильму создали Кристиан Джейкоб и The Tierney Sutton Band.

«Если ты пожарный, полицейский, солдат или летчик, от тебя всегда ждут подвигов, – утверждает Хэнкс. – Для меня герой – это тот, кто преодолевает себя ради других. Салли сделал это, просто выполнив свою работу, *зная*, что он может совершить посадку. У него не было времени бояться. У него были считанные секунды, чтобы обработать миллиарды бит информации как из учебников, так и собственного опыта, и он доказал, что он – тот, кто готов ко всему».

Скромный человек, находившийся «у руля» событий 15 января 2009 года, предпочитает отдавать должное всем участникам, а не выделять кого-то конкретного, и он счастлив, что этот фильм дает такую возможность. «Люди помогали по собственной инициативе и делали свою работу исключительно хорошо, это и спасло нам жизни, – говорит капитан Салленбергер. – Мне кажется, именно поэтому мы всегда будем помнить тот день и тот полет. Нам есть, за что благодарить и что праздновать».

Иствуд заявляет: «Надеюсь, эта картина покажет, что у плохого начала может быть и хороший конец. Что если что-то идет не так, есть такие люди, как капитан Салленбергер, которые поставят на кон многое – свое время, усилия и даже жизни – от имени других. И пусть фильм называется «Чудо на Гудзоне», на самом деле он о чуде в каждом из нас».

15 ЯНВАРЯ 2009 ГОДА БОЛЕЕ 1200 СПАСАТЕЛЕЙ И 7 ПАРОМОВ   
СО 130 СОТРУДНИКАМИ НА БОРТУ УЧАСТВОВАЛИ   
В СПАСЕНИИ ПАССАЖИРОВ И ЭКИПАЖА РЕЙСА 1549.

НЬЮ-ЙОРК БРОСИЛ ВСЕ СВОИ СИЛЫ.

НА СПАСЕНИЕ УШЛО 24 МИНУТЫ.