

# ПЕРВЫМ ДЕЛОМ — САМОЛЕТЫ? НЕТ, ПРЕЗИДЕНТЫ!

Американцы любят римейки. Ведь если сюжет оправдал себя однажды, значит, дело стоящее. Однако повторения не всегда умножают славу, а вызывают иногда недоумение, печаль, а зачастую просто смех над жалкими попытками отпить из чаши чужого успеха.

Тот, кто хорошо знает историю мирового кино, после просмотра "Дня независимости" сразу поймет, что он словно по кадрам собран из других фильмов. Повороты, персонажи, спецэффекты, планы, ракурсы — все это заимствовано из других талантливых лент. Но это совсем не примитивное цитирование. Как грандиозное агитационно-идеологическое панно во славу Америки "День независимости" вообрал в себя высшие достижения всех кинематографистов страны. А также и великих кинематографических держав.

Создание агиток по праву считалось советской прерогативой. Эпопея "Падение Берлина" была снята уже давно, но в такой же "звездный" для СССР период. Пал последний бастион врага — и вождь и предводитель народов товарищ Сталин, как президент из "Дня независимости" победно шествует по аэродрому. Навстречу ему бегут представители всех народов — греки и французы, сербы и итальянцы, на всех языках слава победителя. В "Дне независимости" народы мира также чувствуют американского президента за избавление от страшной, в данном случае иноземной, опасности. Но мы сейчас не про кино, а про прези-

дентов и их самолеты. Про мощь техники и человеческие слабости.

Прославление Сталина в "Падении Берлина" является метафорой — вождь спускается с небес как настоящий небожитель. А на самом деле Сталин побоялся лететь в Берлин на самолете, хотя этот вариант и прорабатывался. Генерал-полковник авиации И.Л. Туркель был ответственным за эту поистине войсковую операцию, в обеспечении которой была задействована чуть ли не целая армия.

Но "кремлевский орел" не был соколом, он предпочел надежность железнодорожной колеи и прибыл в поверженный Берлин поездом (на всем протяжении полотна стояли красноармейцы). Однако самолеты товарищ Сталин очень любил, и его личный пилот генерал-майор Грачев не раз докладывал вождю, что "борт № 1" готов к полету.

Личный самолет Сталина был надежен, но скромнен по внутреннему убранству: рабочий стол, салон для отдыха, кресла для охраны, адъютантов и сопровождающих лиц. Показной аскетизм был стилем вождя. Пожалуй, только строгие занавески на квадратных окошках вносили элемент земного уюта в суровую обстановку его летательного аппарата.

Идея величия вождя и чрезвычайной значительности его самолета есть одна из важных мифологем XX века. Отрываясь от матушки-Земли вождь, как мифологический герой, становится более уязвимым. В то же время, спускаясь в очередной раз с небес,

он словно подтверждает свое неземное божественное происхождение.

Самолет № 1 всегда символ власти и могущества лидера. Его надежность и неуязвимость — гарант безопасности страны. Именно поэтому иногда этот борт снабжается так называемой президентской капсулой ("Побег из Нью-Йорка"), или специально разработанным трапом-эскалатором (спецаказ для Л.И. Брежнева), или реанимационным оборудованием (спецкомплект самолета Б.Н. Ельцина) и, конечно же, всевозможными видами связи для управления страной.

Другая великая мифологема самолетно-кинематографической эры связана с тем никогда в реальности не случавшимся фактом, что сам президент садится за штурвал главного летающего объекта страны. Когда Великий Вождь не просто абстрактно руководит нацией, а реально чем-то рулит или дирижирует — это производит неизгладимое впечатление. На подобную тему снято множество фильмов и, наверно, еще больше пока не снято. Как, кстати, не обыграны все драматические происшествия, случившиеся с президентами на борту самолетов (вспомним, что произошло в аэропорту Шеннона с Б.Н.). Можно надеяться, что "Самолет президента", выход которого на экраны был окружен рекламной шумихой, далеко не последняя лента такого рода. Первым делом, как известно, президенты!

**Владимир БОРЕВ**

*Из книги Александра Коржакова "Борис Ельцин: от рассвета до заката". Глава "Остановка в Шенноне". М., 1997, "Интербук", стр. 206 — 207.*

...Летали на ИЛ-62, который достался нам от Горбачева. После первого дальнего перелета мы поняли: салон плохо приспособлен для продолжительных путешествий. Странно, Михаил Сергеевич, обожавший роскошь и комфорт, не мог более или менее сносно оборудовать свой самолет. Поэтому в 93-м году Ельцин принял решение подготовить самолет президента России на базе нового ИЛ-96. Управление делами выделило полмиллиона долларов, и вскоре руководитель Государственной транспортной компании "Россия" продемонстрировал обновленный за эти деньги салон.

Внутреннее пространство пассажирского отсека было разделено хлипкими картонными перегородками на комнаты, которые мне напоминали кабинки для примерки одежды в универмагах. Недостаток дизайна, видимо, должны были компенсировать развешанные повсюду кокетливые занавески. Но особенно нас поразила широкая двуспальная кровать — смотрелась она на фоне скромного интерьера как роуль в огороде.

— А где президентский санузел? — начал с вопроса по существу Павел Бородин, управляющий делами президента.

— Во втором салоне.

— Это что же, Борис Николаевич должен

через весь самолет бегать в общественный туалет?!

Руководитель компании оказался находчивым человеком и с ходу предложил оригинальный вариант — рядом с кроватью поставить персональный биотуалет для президента. "За занавесочкой". — добавил про себя я.

После провалившегося проекта реконструкции мы с Бородиным съездили на завод в Швейцарию, где делают салоны для президентов, шейхов, королей и просто состоятельных клиентов. Промодестрированные образцы салонов понравились, и мы пригнали на этот завод ИЛ-96. Внутри он был абсолютно пустым. По эскизам сына русского художника Ильи Сергеевича Глазунова — Ивана — швейцарцы сделали изумительный интерьер. В новом самолете можно было работать и жить не менее комфортно, чем в Кремле. Теперь появились душевые кабины для президента и персонала, две спальни, зал для совещаний на 12 человек, просторные кресла для сопровождающих. В ту пору мы планировали визит в Австралию и радовались, что полетим на другой континент без бытовых неудобств. Сопровождающие нас врачи тоже ликовали — наконец-то появилось место для сложного, громоздкого медицинского оборудования.

Комфорт в полете был не основной причиной наших стараний. Внешний вид и внутреннее убранство самолета — это одна из составляющих престижа президента России. (...)

Но тогда, в Америке, мы разместились в горбачевском ИЛ-62. Самые важные члены

делегации рассаживались в салоне первого класса. Он вмещал восемь персон.

Президентские апартаменты тоже выглядели скромно: тесная раздевалочка, умывальник, унитаз, коридор с двумя узкими, как в поезде, кроватями и откидным столиком. Был и общий салон, в котором вдоль стен опять же стояли узкие диваны — на них иногда кто-нибудь спал во время дальних перелетов.

Обычно до взлета мы все, словно по команде, переодевались в спортивные костюмы. Часто сопровождающие президента члены делегации не умещались в первом салоне, и шефу протокола — Владимиру Шевченко предстояло определить, кому покинуть первый салон и перейти на менее удобное и престижное место.

У меня с Виктором Илюшиным места были постоянными — мы сидели напротив друг друга. Перед глазами маячила кнопка "вызова", она была между нами. Если Борис Николаевич хотел с кем-нибудь из нас поговорить, сразу загорался сигнал. Потом установили такую же кнопку рядом с креслом врача. К тому моменту с нами уже постоянно летала целая бригада докторов.

Но где бы и как бы кто ни рассаживался, особого дискомфорта не ощущал. Кормили всех одинаково — сытно и вкусно. Стюардессы предлагали спиртное. У Ельцина, как и полагаюсь по инструкции, даже в самолете еда была особой — ее готовили личные повара из "президентских", тщательно проверенных продуктов."