



70 ЛЕТ НА ВЫСОТЕ ГОСУДАРСТВЕННЫХ ЗАДАЧ

История
Специального летного отряда «Россия»
1956 – 2026



Издательство «Аэросфера»
Москва
2026

УДК 355.48 + 39.5г
ББК 63.3(2)722 + 39.58
Ш97

Шустов И.Г.

Ш97 70 лет на высоте государственных задач. История Специального летного отряда «Россия» 1956-2026. – М. : Аэросфера (ИП Шустов И.Г.), 2026. – 372 с. : илл. вкл.
ISBN 978-5-6051386-5-5

Книга приурочена к 70-летию Специального лётного отряда «Россия», известного в СССР как 235-й авиаотряд. Она подробно освещает историю элитной авиации страны – от первых полётов высшего руководства СССР в 1920-х годах до современных высокотехнологичных спецрейсов. Издание рассказывает об экипажах, выдающихся пилотах, руководителях различных военных и гражданских структур, полётах лидеров советской, российской и мировой политики разных лет – особой важности и штатных спецрейсах, об авиационной технике и её применении для особых перевозок, о рейсах с космонавтами на борту, о внутренней жизни этого авиапредприятия, об истории аэровокзального комплекса Внуково-2 и многом другом.

Книга основана на открытых источниках и разрешённых к публикации архивных документах, а также на воспоминаниях пилотов-ветеранов отряда, чья работа всегда была скрыта от публики. В книге использован богатый фотографический материал 235 ОАО и ветеранской организации СЛО «Россия».

УДК 355.48 + 39.5г
ББК 63.3(2)722 + 39.58

ОТ АВТОРА

Самолёты порой уходят в небо, когда земля ещё только просыпается, а возвращаются, когда над столицей России уже зажигаются звёзды. Их не видно в парадных репортажах, их имена редко звучат в новостях, но именно им, пилотам Специального лётного отряда «Россия», доверена особая миссия – обеспечивать надёжную и безопасную перевозку первых лиц государства. За этой работой – не парадный блеск, а выверенная точность, дисциплина и готовность действовать в любых условиях.

В этом мире, где каждая секунда на вес золота, а нужная точка на карте должна быть достигнута с математической точностью, нет места случайности. Чтобы понять, откуда взялась эта недосыгаемая высота профессионализма, этот почти ювелирный пилотаж, нам придётся оглянуться назад – туда, где вместо комфортабельных салонов были холодные кабины военно-транспортных самолётов, а вместо глав государств – ящики с боеприпасами и десантники, готовые шагнуть в неизвестность.

Было время – а по меркам истории совсем недавно, – когда высокие правительственные делегации летали на самолётах, окрашенных в цвета военно-воздушных сил. Человек, который садился за штурвал такого самолёта, прошёл школу, где за ошибку платят жизнью. В 30-е годы, когда в воздух только начинали подниматься тяжёлые машины, в небе рождалась легенда о военно-транспортной авиации. В 40-е это были не гладкие маршруты над облаками, а полёты «на честном слове и на одном крыле»: перевозка войск под огнём противника, эвакуация раненых с полей сражений, доставка грузов в полярную ночь и в зной пустынь. Военный транспортник – это сама жизнь, вплавленная в металл. Это дисциплина, при которой слово «нельзя» весит больше чужина, а слово «надо» освещает путь сквозь тучи.

Именно там, в суровых небесах, закалялся тот характер, который впоследствии превратил обыкновенный авиаотряд в отлаженный механизм государственной важности. Транспортная авиация СССР прошла очень долгий путь, но главное её предназначение всегда оставалось неизменным: связать воедино гигантские пространства нашей Родины, став её стальными нитями.

Долгое время считалось, что военный пилот способен чётко донести любого, даже самого главного пассажира. Но эпоха требовала перемен. Середина 50-х годов прошлого века стала тем рубежом, когда мир начал стремительно ускоряться. Холодная война, гонка вооружений, прорыв в космос – всё это требовало от государства не просто надёжности, а абсолютной безупречности во всём, что касалось первых лиц.

Вот так случился великий перелом: перевозка правительственных делегаций – святая святых государственного управления – была постепенно передана из рук военных в лоно гражданской авиации. Но это не было разрывом. Это стало эволюцией: жёсткая дисциплина, опыт и «военный скелет» легли в основу новой структуры, обретая форму гражданской службы с повышенными требованиями к комфорту и престижу.

5 мая 1956 года – точка отсчёта. Именно тогда тишину подмосковного аэродрома нарушил гул турбин нового формирования, которому суждено было стать сначала Авиатрядом особого назначения, затем Отдельным авиаотрядом № 235, а в итоге – тем самым СЛО «Россия», чьё имя сегодня ассоциируется с высочайшим уровнем авиационного мастерства. Это был переход количества в качество: превращение «машины для войны» в «машину для мира», но такую, которая в любой момент готова напомнить о своей военной закалке.

Наш рассказ – о людях, стоявших у истоков. О тех, кто переучивался с боевых самолётов Великой Отечественной на Ил–12 и Ил–14, затем осваивал стремительные Ил–18, а потом и гигантские лайнеры – от Ту–104 до Ил–62. О тех, кто создавал флот отряда, превращая ангары Внуково–2 в настоящий храм авиационной техники. Для них переход на каждый новый тип воздушного судна был не просто сменой машины: это значило заново учиться летать – в новых условиях, по новым правилам, с новыми нагрузками.

Но это не просто летопись самолётов. Это хроники характеров. Как в одном коллективе ужились суровая военная выправка и светский лоск, необходимый для работы с высокими гостями? Как удалось совместить «крёстный ход» по взлётной полосе с улыбкой, адресованной первым лицам иностранных государств?

Ответ прост: за годы реорганизаций – от государственной компании в 1993 году до перехода в структуру Управления делами Президента в 2009–м – отряд оставался монолитом. Он пережил лихие 90–е, когда многие «небесные офисы» страны рухнули, и вышел обновлённым в XXI век, получив новые машины – Ту–204/214, «Суперджет» и флагманские Ил–96–300 в современном их исполнении.

Пролистывая эту книгу, помните: за каждым взлётом этих бортов стоит не абстрактная «эпоха», а конкретные люди, принимавшие решения в условиях жёстких ограничений по погоде, времени и ресурсам, и техника, проверенная в самых сложных рейсах. Военные традиции стали фундаментом, гражданская точность – правилом, а высочайшая ответственность – нормой работы.

Специальный лётный отряд «Россия» – это не просто транспортный узел. Это система, где каждый элемент – от командира экипажа до инженера на перроне – работает как часть единого механизма. Это свидетельство того, что в отечественной авиации умеют сочетать безупречную технику пилотирования с пониманием государственной значимости каждого полёта, помня о героическом прошлом и смело глядя в будущее.

Выражаю благодарность писателю Вячеславу Викторовичу Филиппову за его самоотверженную работу в архивах УД и создание общей схемы издания (в версии иллюстрированного альбома), председателю Совета ветеранов СЛО «Россия» Сергею Яковлевичу Малыхину за предоставленный фактологический материал и его подвижническую деятельность вообще, а также генеральному директору СЛО «Россия» Константину Эдуардовичу Терещенко, благодаря энтузиазму которого данная книга вышла в свет.

В добрый путь, читатель! В этой книге есть всё: опасность полётов, высота политики, холод военных будней и тепло людских сердец.

И искренне поздравляю Специальный лётный отряд «Россия» с юбилеем.

Игорь Шустов

ВВЕДЕНИЕ

КАК НЕБО СТАЛО ВАЖНЫМ КАБИНЕТОМ МИРОВОЙ ПОЛИТИКИ

Статья прослеживает эволюцию авиаперевозок первых лиц государства – от первых осторожных полётов в эпоху поршневых самолётов до современных «бортов номер один», превратившихся в летающие командные центры. Автор показывает, как со временем смещались приоритеты: от решения практических задач (безопасность, дальность полёта) к созданию полноценного рабочего и жилого пространства, а затем и к интеграции сложнейших систем защиты и связи.

В материале есть исторические вехи: от полёта Теодора Рузвельта с братьями Райт и «Священной коровы» Франклина Рузвельта до появления позывного Air Force One при Эйзенхауэре и реактивной эпохи при Кеннеди. Отдельно разбирается, как устроены современные спецборта (например, американский VC-25A, российский Ил-96-300ПУ, французский Airbus A330 Prestige) – с акцентом на защиту от электромагнитного импульса, медицинские модули, системы радиоэлектронной борьбы и возможность функционировать как центр управления. Также проводится сравнительный анализ подходов разных стран: от прагматичной немецкой модели до более статусной французской и специфической британской практики.

В заключении подчёркивается двойственность феномена: за внешней помпезностью скрывается сложнейшая инженерная и организационная работа, а сам борт становится не просто транспортом, а символом суверенитета и инструментом реализации власти в глобальном масштабе.

Всё, что поднимается в небо с первым лицом государства на борту, перестаёт быть просто летательным аппаратом. Оно становится символом, крепостью и сценой для величайшей драмы власти. Джон Хейг, один из бывших шеф-стюардов Air Force One, работавший с четырьмя президентами США, заметил: «Президенты, которым я имел честь служить, были обычными людьми, как вы и я, которые совершили необычайные поступки и были избраны. Лично я прожил лучшую жизнь в своей жизни, осуществив мечты о путешествиях по миру. Это действительно было честью и удовольствием – служить президентам на борту Air Force One».

Эта чересчур позитивная исповедь лучше всего отражает двойственность элитной авиации: помпезность церемониала здесь тесно переплетена с прозаичной, но жизненно важной работой.

История президентской авиации США началась с дальновидного, но робкого шага. 11 октября 1910 года бывший президент Теодор Рузвельт, уже покинувший свой пост, поднялся в воздух на аэроплане Райтов. Это был акт смелости, но не необходимости.

До Второй мировой войны политики передвигались в основном поездами, так как авиaperевозки оставляли желать лучшего. Коренной перелом наступил с появлением безопасных Douglas DC-3. Франклин Рузвельт стал первопроходцем, осознав, что подводные лодки кригсмарине делают трансатлантические переходы смертельно опасными для особо важных судов. И для полётов стали использовать гигантские летающие лодки Boeing 314. В 1943 году на свет появился первый специально оборудованный борт – C-87A Liberator Express.

Однако настоящим первым «бортом номер один» стал Douglas VC-54C Sky-master, прозванный «Священная корова». Это был неуклюжий, но новаторский аппарат, оборудованный спальней и даже лифтом для инвалидного кресла президента Рузвельта. Именно на нём 26 июля 1947 года президент Гарри Трумэн подписал Акт о национальной безопасности, который официально учредил Военно-воздушные силы США как самостоятельный и равноправный вид вооружённых сил. Как официально признано, «Священная корова» стала «местом рождения» американских ВВС.

Каждый новый президент США вносил свою лепту. Трумэн пересел на свой «Индепенденс» (C-118 Liftmaster), украсив нос белоголовым орланом. Эйзенхауэр добавил средства связи, а его самолёты Columbine II и III задали стандарты дальности.

Именно Эйзенхауэру мы обязаны знаменитым позывным Air Force One. Он появился после инцидента 1953 года, когда коммерческий рейс Eastern Air Lines случайно вошёл в одно воздушное пространство с президентским бортом.

Эпоха реактивной скорости настала с приходом Boeing 707. Кеннеди, олицетворявший «новый рубеж» в развитии страны, заказал дизайн у Раймонда Лоуи. Тот, изучив первые печатные издания Декларации независимости, нанёс

на фюзеляж элегантные синие тона и надписи шрифтом эпохи отцов-основателей. Именно этот борт (SAM 26000) 22 ноября 1963 года роковым образом вошёл в историю. Он доставил Кеннеди в Даллас и увёз его тело обратно в Вашингтон, и там, прямо на борту самолёта, Линдон Джонсон принял присягу президента США.

Генерал Джеймс Кросс, пилот Линдона Джонсона, вспоминал: «Внутри это выглядело скорее как сочетание офиса и квартиры, чем самолёта... Там были отдельные стильные апартаменты президента, включая спальню, личный кабинет, туалет и душ. Часть пространства была организована как узкая конференц-зала с вращающимися креслами и откидными столами. Помимо лётного экипажа, на борту находилось множество техников, управляющих метеосистемами и связью. Я ослушивался военной цепи команд, чтобы летать туда, куда и когда президент хотел. Протоколы, правила и бюрократическая волокита не могли нас остановить. Мы делали это по-своему, плевали на все препятствия. Он не всегда был самой приятной личностью, но он был лучшим вторым пилотом в приключениях, которые только могли быть у кого-либо».

Кросс управлял самолётом во время исторического кругосветного путешествия Линдона Джонсона в четыре с половиной дня в канун Рождества 1967 года, пролетев почти 27 000 миль.

Сегодня флот президентской авиации США – это два гиганта Boeing 747-200В с бортовыми номерами 28000 и 29000, получившие обозначение VC-25A. Управляет ими 89-е авиакрыло на базе Эндрюс.

Как только президент ступает на борт, будь то этот 747 или любой другой самолёт ВВС, эфир оживает: Air Force One. Если он на вертолёте – Marine One. Главу государства возят на воздушных судах, способных выдерживать ядерный взрыв.

Технические детали поражают воображение дипломатов и журналистов. Чтобы защитить аппаратуру от электромагнитного импульса при ядерной атаке, на VC-25A проложено 383 километра экранированных проводов – вдвое больше, чем на обычном «Боинге». На его борту есть всё: от беговой дорожки и медицинского отсека с операционным столом до систем радиоэлектронной борьбы, способных уводить ракеты с тепловым наведением. Два этих гигантских реактивных самолёта способны совершать перелёты на 12 600 км без дозаправки и принимать на борт до 70 пассажиров, включая прессу и службу безопасности.

Перелёту президента всегда предшествует транспортный конвой из самолётов C-5 Galaxy или C-17, которые везут президентские лимузины (The Beast) и вертолёты (Marine One).

Личный самолёт Дональда Трампа – это не просто воздушное судно, а его визитная карточка, летающий символ его «империи» и стиля. Речь идёт о переоборудованном Boeing 757-200, который Трамп приобрёл в 2011 году у

сооснователя Microsoft Пола Аллена. Этот самолёт мгновенно стал одним из самых узнаваемых частных лайнеров в мире.

Прежде всего, в глаза бросается его внешний вид. Фюзеляж окрашен в цвета американского флага: тёмно-синий низ, красная полоса по центру и белый верх. Но главное, что привлекает взгляд, — это огромные золотые буквы имени TRUMP, гордо красующиеся на борту. Этот дизайн превращает самолёт в настоящий летающий билборд, делающий его узнаваемым на любом аэродроме. Хвостовое оперение украшает фирменный логотип Трампа, хотя в ходе последней реставрации 2024 года некоторые элементы его личного бренда были убраны.

Когда попадаешь внутрь, роскошь поражает воображение. Интерьер был полностью переработан по вкусу хозяина: здесь повсеместно используется 24-каратное золото, которым покрыты не только детали отделки, но даже пряжки ремней безопасности. Белая кожа, шёлк и дорогие породы дерева создают атмосферу экстравагантного дворца на борту. Вместо стандартных 239 кресел, как в обычных авиалайнерах, здесь всего 43 места, что превращает пространство в просторные зоны отдыха. На борту есть личная спальня Трампа с кроватью, несколько гостевых спален, а также ванные комнаты, отделанные мрамором, с душевыми кабинами и позолоченными раковинами. Для развлечений предусмотрен настоящий кинозал с большим экраном и мультимедийной системой, а кожаные кресла для гостей раскладываются в полноценные кровати.

Однако выбор Трампа пал на модель Boeing 757-200 не только из-за возможности создать роскошный интерьер. Этот самолёт известен своей мощностью: он оснащён двумя турбовентиляторными двигателями Rolls-Royce RB.211, которые дают ему отличную тягу и позволяют взлетать с коротких полос, что очень практично для перелётов по американским городам.

Самолёт, построенный в 1991 году, несмотря на возраст, всегда содержался в идеальном техническом состоянии, и Трамп вложил значительные средства в его модернизацию. В среде сторонников и в СМИ за этим лайнером закрепилось неофициальное название Trump Force One, обыгрывающее название президентского борта Air Force One.

Если США создали культ Air Force One как символа глобального лидерства, то другие страны решали более скромные задачи: безопасность, дальность и национальный престиж.

Долгое время советские лидеры тоже предпочитали поезда, считая авиацию ненадёжной. Иосиф Сталин пользовался самолётом лишь во время Тегеранской конференции 1943 года. Первым «воздушным» генсеком стал Никита Сергеевич Хрущёв. Для его визитов в конце 1950-х использовались Ту-114, Ту-104 и Ил-18. Флагманом же советской, а затем символом советской государственной

авиации стал Ил-62М (в частности, борт СССР-86619), а затем в российской авиации – специализированные Ил-96-300.

Сегодня парк Управления делами Президента РФ включает несколько таких самолётов. Это борт, журналисты окрестили «самолётом Судного дня» за его возможности. Построенные в 1990-х и впоследствии модернизированные, эти машины сопоставимы по функционалу с американским аналогом. Они оснащены системами связи со стратегическими ядерными силами и позволяют главе государства управлять страной из любой точки мира. Уровень комфорта там несколько не уступает. А в новом президентском авиалайнере Ил-96-400М ещё и дальность была увеличена. Впрочем, об этом и многом другом подробно рассказывает эта книга.

В Беларуси перевозки первых лиц имеют официальный статус «литерных полётов». Это перелёты президента, премьер-министра, глав иностранных государств, а также лиц, подлежащих государственной охране, и членов делегаций. Они выполняются на специально выделенных воздушных судах. Парк таких самолётов неоднократно обновлялся и состоит из нескольких ключевых машин:

- Boeing 767-300ER. На данный момент это, по сути, основной «Борт № 1». Он был куплен в 2012 году у Туркменистана. Самолёт имеет эксклюзивную VIP-отделку салона из натуральной кожи и ценных пород дерева, а его сантехника, по некоторым данным, выполнена с использованием драгоценных металлов;

- Boeing 737. Предыдущий «Борт № 1», купленный в 2003 году. Сейчас используется для перевозки членов правительства;

- Ту-154М был «Бортом № 1» в 1990-х – середине 2000-х годов. В 2018 году его выставили на продажу;

- Gulfstream G550 – бизнес-джет, появившийся в 2020 году. Интересно, что официально его наличие в правительственном авиаотряде отрицалось, однако он имеет характерную для президентских бортов регистрацию с кодом «001»;

- в распоряжении руководства Беларуси есть парк вертолётов, например, Ми-172, и возможность пользоваться услугами спецбортов из России, что подтверждается неоднократными визитами самолётов Специального лётного отряда «Россия» в Минск.

Белорусские ВС имеют высокий уровень защиты: самолёты оборудуются системами радиоэлектронной борьбы для защиты от ракет. Есть и дополнительные системы безопасности.

Немцы решили вопрос прагматично. Правительственный флот Германии Flugbereitschaft BmVg базируется в Кёльн-Бонне. Здесь нет пафоса «летающего Белого дома» в версии 747. Канцлер и президент летают на дальние расстояния на

Airbus A340–300 (до их списания) и A350–900, которые не имеют специальных позывных, кроме фразы German Air Force.

Внутренние перевозки осуществляются на Bombardier Global 5000 и Airbus A319. Характерная деталь: самолёты обычно окрашены скромно – белый фюзеляж с чёрной надписью Luftwaffe и флагом ФРГ. Позывной самолёта зависит от авиабазы вылета (например, «GAF...»). Хотя в 2010–х годах дальние перелёты канцлера Ангелы Меркель сопровождались скандалами (поломки A340), сейчас парк обновлён.

Французы сохранили верность национальному производителю – Airbus. Президентский флот возглавляют два Airbus A330–200, модифицированных для перевозки первых лиц и носящих обозначение Airbus A330–243 Prestige. Они базируются на авиабазе Виллакубле под Парижем.

Внутренняя отделка разработана дизайнерами от Hermes. Самолёт оснащён кабинетом, комнатой для переговоров и спальней. Как и Россия, Франция ценит автономность: для дозаправки в полёте на дальних маршрутах (например, на Таити) используются самолёты–заправщики ВВС. Интересно, что для коротких перелётов и поездок в зоны конфликтов (например, Ирак, Мали) президент Франции часто использует армейский Dassault Falcon 7X или 8X.

В отличие от большинства стран, у премьер–министра и членов королевской семьи Великобритании нет постоянно закреплённого «борта номер один» в американском понимании. Долгое время Королевские ВВС использовали для VIP–перевозок лайнеры, арендованные у гражданских авиакомпаний или модифицированные военные лайнеры.

В 2020–х годах была принята программа замены парка: были приобретены и переоборудованы два самолёта Airbus A330–200 для перевозок высокопоставленных лиц. В настоящее время эти машины, окрашенные в цвета авиации Королевских ВВС (серый/белый), используются как для королевской семьи, так и для премьер–министра. Приоритет отдаётся безопасности и комфорту без излишней демонстрации мощи, характерной для Вашингтона.

Техническая основа VIP–авиаперевозок руководителей КНР опирается на конкретные типы воздушных судов, которые выбираются в зависимости от статуса поездки, её дальности и числа сопровождающих лиц. Исторически сложилось, что для этих целей использовались как иностранные широкофюзеляжные лайнеры, так и, в последнее время, всё более активно – китайские разработки.

В Китае существует чёткая иерархия «важных пассажиров». Перевозка лиц, занимающих высшие государственные посты, регулируется особыми правилами и выделена в отдельную категорию (примерно так и у нас):