

# Во славу Родины

**Владимир и Олег Носовы**

**(К 100-летию со дня рождения Героя Советского Союза  
генерал-лейтенанта авиации А.С. Благовещенского)**



в этот день по всему городу звонили колокола.

Впервые Алеша увидел самолет в пятилетнем возрасте: отец повез его на окраину города, где стояло крылатое чудовище. Неожиданно оно затрещало, и пыль с песком ударила ребенку в глаза, а через минуту, встряхнув головой, он увидел только маленькую точку в небе, — это его поразило. Второй раз он был потрясен захватывающими рассказами о полетах военных летчиков на авиационном празднике в Курске, где Алексей учился в Промышленно-экономическом техникуме. После этого решил окончательно: «Только летчиком!»

Путевку в армию тогда давала комсомольская ячейка,

24 мая 1994 года в Москве с утра зазвонили колокола: отмечался Праздник Славянской письменности и культуры. Вечером в этот же день остановилось сердце человека, посветившего свою жизнь науке летать, науке побеждать, науке защищать людей. Именно таким запомнился Герой Советского Союза, генерал-лейтенант авиации Алексей Сергеевич Благовещенский, летная работа которого в течение многих лет была засекречена в силу служебного долга.

Вот некоторые эпизоды из его жизни.

Родился он 5/18 октября 1909 года в семье железнодорожного машиниста из Брест-Литовска Сергея Сергеевича и Анны Алексеевны Благовещенских и получил имя Алексей, по семейному преданию в честь трёх лиц: дедушки со стороны мамы, монтера-телеграфиста, в память Святителя Алексия, духовного учителя Дмитрия Донского, и именин Цесаревича Алексея, в честь которого

и по окончании техникума ребята не могли не поддержать своего лидера по учебе, футболу и гимнастике. Но чтобы попасть в военно-теоретическую школу ВВС Ленинграда, ему пришлось пройти конкурс десять к одному при таком строгом отборе, который Алексей Сергеевич помнил всю жизнь, тем более, что взял грех на душу — на два месяца увеличил возраст. Там он уже в третий раз увидел и имел возможность потрогать каждую деталь самолета, изучать органы управления, рулить и выполнять пробежки.

Отличника через год направили в Борисоглебскую 2-ю военную школу летчиков, «Орлиный стан», как ее называли впоследствии, вырастившую таких питомцев, как В.П. Чкалов, П.М. Пумпур, Е.С. Птухин первого выпуска и сотоварищей Благовещенского — Н.П. Каманина, В.К. Коккинаки, И.П. Мазурика и многих других.

Из полутора лет упорного освоения мастерства полета самым знаменательным был день рождения

18 октября, совпавший с первым самостоятельным вылетом без инструктора. В ноябре 1929 года после юбилейного 25-го выпуска школы младший летчик прибыл в 15-ю Брянскую Истребительную Авиабригаду Белорусского военного округа, где четыре года работы в составе звена, эскадрильи сделали из него летчика, в совершенстве знавшего истребителя, поражавшего всех железной выдержкой в воздухе и точным расчетом при маневре. Тогда же он познакомился с Подмосковьем, прилетев с отрядом для участия в первомайском воздушном параде 1932 года.

На соревнованиях округа его звено вызывало восторг командования



**Британский истребитель  
«Гладиатор»**



**Истребитель И-152  
китайских ВВС**



**Истребитель И-16 китайских  
ВВС**



**А.С. Благовещенский со спасенным им китайским летчиком Ло**

филигранной точностью дистанций и интервалов, оригинальностью полета на самолетах, связанных между собой одним шнуром, и это при отсутствии тогда радиосвязи.

В Бригаду приезжал герой-испытатель Валерий Чкалов с персональным заданием проверить технику его пилотирования. Причиной приезда, по предположению Алексея Сергеевича, могли послужить два случая: когда на Центральном аэродроме в Москве при взлете у него вдруг вспыхнул мотор, и в труднейших условиях он спас машину, и гибель на глазах начальника ВВС летчика Григорьева, не сумевшего на малой высоте уйти к верхней точке петли, а он, взлетев вслед за Григорьевым, стал закручивать каскады на той же высоте. После полета с Чкаловым молодой командир звена понял эффективные возможности новых истребителей набирая высоту в процессе боевого разворота и выхода из-под удара.

Четыре года, пока его отряд в составе авиаэскадрильи Тихоокеанского флота создавал воздушный заслон в Приморье от японских милитаристов, капитан Благовещенский не оставлял мечты стать испытателем. Награжденный за образцовую службу орденом Красной Звезды в сентябре 1937 года, он по собственному желанию добивается направления в НИИ ВВС РККА (ст. Чкаловская) в качестве летчика-испытателя отдела сухопутных самолетов, где уже работали опытные испытатели С.П. Супрун и Г.Я. Бахчиваджи под руководством А.С. Воево-

дина. Случай с обнаружением причин дефекта истребителей И-15, который спас от серьезных неприятностей руководителей завода, изменил судьбу Благовещенского только вопросом проверяющего завод одного из руководителей ВВС Я.В. Смушкевича: «Воевать на них можно?» «Отличная машина,» - твердо сказал Алексей Сергеевич... А через несколько дней с группой летчиков он уже летел из Алма-Аты в боевую командировку на восток Китая, проработав испытателем всего два месяца.

Секретная операция «ЗЕТ» предполагала не только поставки лучшего вооружения китайскому народу для сопротивления японскому агрессору, развязавшему «молниеносную» войну в июле 1937 года. Непосредственное участие нашей авиации помогало придать войне затяжной характер и отвлекало около двух миллионов японских солдат на военные действия в Китае. Уже на следующий день после прибытия в Нанчан новый командир советской истребительной авиации А.С. Благовещенский возглавил свой первый бой, и успех в нем воодушевил летчиков, которые до этого несли большие потери от японцев, превосходивших их по численности в пять-семь раз.

Сначала, который виртуозно владел техникой, показывая личный пример храбрости, летчики воевали уверенней. Его принципы боя: один за всех и все за одного, одиночка – мишень для противника, командир тот, кто атакует, - помогай ему, высота

– преимущество перед противником, - вскоре почувствовали на себе японские самураи неба, неся ощутимые потери при своих варварских налетах на мирные города.

За короткий срок сумев создать ударную истребительную группу советских и китайских летчиков – более 120 самолетов, Благовещенский разгромил лучшие японские эскадрильи: «Четыре короля неба», «Кисарадзу», «Сасебо» и другие. Приняв участие в одиннадцати воздушных боях, лично сбив семь японских самолетов и более сорока в группе, совершив 73 боевых вылета, Алексей Сергеевич особенно запомнил битву 29 апреля 1938 года над Ханькоу в день рождения императора Японии, когда, тайно поменяв аэродромы, его группа неожиданным ударом перерезала дорогу армаде бомбардировщиков с сопровождением. Праздничный подарок – 21 сбитый самолет – на три дня погрузил Японию в траур.

Когда руководство Китая колебалось, чьи современные самолеты-истребители покупать – западные или советские – Благовещенским было предложено организовать соревнования с летчиками, летавшим на западной технике. При этом дать возможность взаимно изучить чужие самолеты и получить отзывы о нашей технике со стороны. Полетав на британском истребителе-биплане «Гладиаторе», он предложил в присутствии комиссии летчику, летавшему на «Гладиаторе», полетать на нашем «И-16», но тот, по непонятным причинам, отказался.

Когда прибыла покровительница китайской авиации мадам Чан Кай-ши, начался демонстрационный пилотаж. Летчик на «Гладиаторе» искусно показал свое умение и качество самолета держаться на больших углах атаки. За ним наш летчик Рахов блестяще выполнил каскад фигур на истребителе И-15. Настала очередь Благовещенского на И-16. На максимальной скорости бреющего полета он поставил вертикальную свечу до полной потери скорости, подвел плавно самолет к земле и в вертикальной плоскости исполнил ряд фигур при высокой скорости. Всего в

30 метрах от земли заложил двойной вираж с перегрузкой, при котором на крыльях возникли блестящие белые струи, эффективно погасил скорость и «притёр» самолет на три точки к земле, остановив его как, послушного коня, у самой кромки поля, где сидела мадам Чан Кай-ши. Встав с места, она восхищенно зааплодировала. Этим восхищением судьба наших кредитов и крупных поставок была решена в пользу советской техники. «Гладиаторы» были приобретены китайцами в небольших количествах. Всего китайским правительством в дальнейшем было приобретено 287 И-15бис и 197 И-16. Британских «Гладиаторов» Mk. I было поставлено в Китай всего 36 машин.

На следующий день многие газеты Китая вышли с сообщением: «Русские победили с огромным счетом! Их перевес над западной техникой неодолим!..»

В последнем бою с японцами 3 августа 1938 года в его самолете насчитали 30 пробоин, 11 пуль сплюснулись в бронеспинке его И-16. Пробитый мотор остановился на высоте 4000 метров. Переведя самолет в штопор, Алексей Сергеевич снизился с высоты 900 метров и затем спланировал, но шасси не выпустилось, и он посадил истребитель «на пузо».

Через несколько дней поступил приказ о возвращении в Москву. Домой он приехал с боевым высшим китайским орденом, а вскоре, 14 ноября 1938 года получил звание Героя Советского Союза и Золотую Звезду за № 099.

После Возвращения из Китая продолжает работать летчиком-испытателем, заканчивает курсы усовершенствования командного состава ВВС при Академии Генерального штаба. В 1939-1940 годах участвует в советско-финляндской войне, командует 54-ой истребительной авиабригадой, которая защищала Ленинград.

Весть о нападении гитлеровской Германии застала А.С. Благовещенского на Дальнем Востоке, где он был заместителем Командующего ВВС Дальневосточного фронта. В первые дни войны подал рапорт о переводе

в действующую армию, но только в октябре 1942 ему разрешили сформировать 2-й истребительный авиакорпус резерва Верховного Главного Командования, а в ноябре корпус уже получил боевое крещение при наступательных Велико-Лужской и Ржевской операциях. Затем последовали операции на главных направлениях удара: прорыв блокады Ленинграда на Волховском фронте, прикрытие наземных войск в районе Воронежа в составе Степного фронта, в Курской битве, на Орловском и Брянском направлениях, в Минско-Неманском наступлении, бои на Сандомирско-Одерском плацдарме с выходом на взятие Берлина.

Знаменательно, что боевой маршрут корпуса точно совпал с «опорными точками» жизненного пути Алексея Сергеевича: Подмосковье, Ленинград, Воронежская область, Курская земля, родина предков — Белоруссия.

В составе корпуса прошла свой боевой путь эскадрилья «Монгольский Арат», в которой воевали четыре Героя Советского Союза.

Командование корпуса не мешало Благовещенскому всегда первым осваивать новые самолеты и переучи-

вать летный состав. Для перехвата самолетов противника он и командир 1-го авиакорпуса Белецкий начали использовать на своих командных пунктах наземные радиолокационные станции, которые вскоре стали неотъемлемым элементом КП всех корпусов. Благовещенский относился к тем командирам, которые сами вылетали на выполнение различных боевых задач. Сам он не разлучался со своей личной радиостанцией Р-399. В любое время суток его позывной «Сатурн-2» и приятный голос радистки Иры Угловой знали все летчики, штабы и радисты корпуса.

Но перед самым штурмом Берлина трагедия случилась не в воздухе, а на земле. При подготовке аэродрома Алексей Сергеевич и его сопровождающие подорвались на противотанковой mine и были тяжело ранены. Несмотря на замену командира, корпус продолжал «благовещенскую» традицию при штурме Берлина. К знаменам, водруженным над Рейхстагом, 1 мая в 12 часов 25 минут лучшие летчики из гвардейских полков корпуса опустили два алых полотнища с надписями «Победа». К этому победному полету можно добавить 23585 боевых

1939-1940 г.г. ЛЕНИНГРАД

Авиационная истребительная 54-я Бригада ИВВ.



Сидят слева на право:

Смирнов Михаил Николаевич-Начальник полит.отдела.  
Шмельков Николай Иванович-Зам.ком.бригады. Герой Сов.Союза./за испанию/  
Благовещенский Алексей Сергеевич-Командир бригады.



**А.С. Благовещенский –  
командир 2-го  
истребительного корпуса**

вылетов, 1100 воздушных боев, 1308 уничтоженных самолетов противника. Воюя в корпусе, 30 летчиков получили звание Героя, и успехи корпуса 19 раз отмечались приказами Верховного Главнокомандования.

Необыкновенная воля Благовещенского, его закаленный спортом организм опровергли мрачные заключения врачей. Уже в сентябре 1945 года командир 2-го авиакорпуса получил новое назначение, на должность начальника Высшей офицерской школы Воздушного боя в город Люберцы, где за два года помог подготовить более 300 пилотов экстра-класса без единого ЧП.

После перевода школы в Таганрог, служит помощником командующего 7-й Воздушной армии, на которую возлагалась задача охраны южных рубежей государства, руководит оказанием воздушной помощи жителям Ашхабада, пострадавшим во время катастрофического землетрясения 5 октября 1948 г.

Строевая служба, выгодная с точки зрения карьеры военного, Благовещенского не удовлетворяла, и он добивается перевода в научно-испытательный институт в подмосковном Чкаловске, знакомый ему еще с 1937 года. В марте 1952 года он становится во главе организации. Рекордсмен мира, военный штурман-испытатель В.К. Муравьев так описал

приход нового начальника: «...Энергично внедрялась новая реактивная техника, а в ГК НИИ ВВС проводились активные испытания вертолетов, военно-транспортных самолетов, амфибий, скоростных боевых машин и многое другое. Началась атака на звуковой барьер, и генерал-лейтенант Благовещенский стал ее непосредственным участником...». Многим запомнился эпизод при испытании мобильной стартовой установки новых истребителей МиГ-19 для перехвата американских разведчиков на большой высоте. Первым в институте систему проверил начальник института: весь летный состав ждал старта, и даже бывалые авиаторы были ошеломлены грохотом ракеты и ревом двигателя, когда истребитель, как фантастическая комета, с огненным шлейфом устремился вверх.

За освоение уникальных методов испытаний самолетов в 1957 году

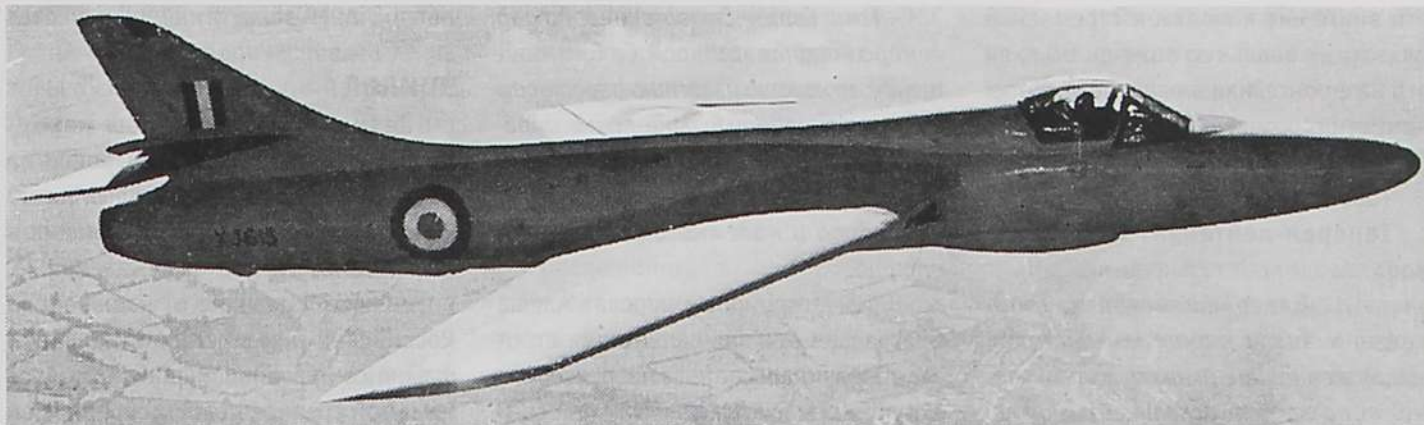
впервые в институте звание Героя Советского Союза сразу было присвоено 18-ти летчикам. Восемь испытательных полетов нового лайнера Ту-104 под руководством Алексея Сергеевича помогли в 1955 году успешно пройти государственные испытания и вывести машину на международные трассы.

Когда на следующий 1956 год в Лондон прибыла делегация наших авиаторов, то популярность Алексея Сергеевича объяснялась тем, что Ту-104 в Англии имел колоссальный успех, а он был представлен как организатор-испытатель подготовительных работ первого перелета Москва-Лондон. Тогда то и произошел сенсационный случай, мало известный у нас, но широко освещенный зарубежной прессой, по поводу полета русского шпиона на английском секретном самолете.

На авиационном салоне в Фарнборо показали полет нового опытного



**А.С. Благовещенский готовится к полету на опытном учебно-тренировочном истребителе «Хантер» Mk. Т. 7**



**Опытный учебно-тренировочный истребитель «Хантер» Mk. Т. 7 в полете**

двухместного учебно-тренировочного истребителя «Хантер» - модификации серийного одноместного истребителя Хоукер «Хантер». На тот период у англичан эта машина имелась в единственном опытном экземпляре, вторая машина взлетела только через несколько месяцев после окончания салона. Англичане поинтересовались мнением Алексея Сергеевича о самолете. «О машине судят после полета», - многозначительно ответил тот. Тогда известному генералу-испытателю пообещали устроить такой полет на опытном самолете, но «позабыли». Благовещенский, как гость английской королевы, напомнил высокому чиновнику об обещании, и для сохранения английского достоинства полет был разрешен... на полчаса, в которые входило и время ознакомления с самолетом. Газета «Дэйли экспресс» потом сообщала: «Странная сцена - генерал сбросил пиджак, заправил брюки в ботинки и залез в кабину. Главный летчик-испытатель Билл Бетфорд в течение пяти минут через переводчика объяснял назначение приборов...» После полета маршал авиации Честер подарил Алексею Сергеевичу высотный шлем с надписью: «Поразившему нас красному асу Благовещенскому». А Бетфорд назвал его лучшим асом мира. В 1958 году самолет был запущен в серийное производство под обозначением «Хантер» Т. Mk.7. Учебно-тренировочные «Хантеры» можно встретить в небе Британии до сих пор.

Военную службу А.С. Благовещенский закончил в 1960 году, выполнив

3554 полета и налетав 2978 часов 40 минут, и тут же получил приглашение А.Н. Туполева на работу по испытаниям новых самолетов. С Туполевым он был знаком с 1950 года, на большинстве послевоенных типов туполевских самолетов, поступавших на испытания или имевшихся в ГК НИИ ВВС, он летал, подписывал, как начальник ГК НИИ ВВС акты и рекомендации по ним. Когда его рекомендации нарушали сроки, установленные правительством, в институт приезжал сам А.Н.Туполев,

чтобы «задавить» своим авторитетом подчиненных А.С. Благовещенского, на что Алексей Сергеевич отвечал: «Вы создаете технику, мы ищем ее слабые стороны - каждому свое». Андрей Николаевич смеялся и говорил: «А кормить меня будешь?» Как и Туполев, Благовещенский всю жизнь вел творческий поиск, был готов к новым идеям и задачам, и, чувствуя в 1969 году уже своего помощника - «молодого юбиляра» - Туполев трогательно

сказал: «Вы стали нашим самым родным, самым лучшим сотрудником всего нашего коллектива».

Проходили 60-е, 70-е, 80-е годы: путевку в жизнь получали красавцы Ту-114, Ту-124, Ту-134, Ту-154, а вместе с ними время отбирало жизнь у их создателей. Интересное совпадение: «через руки» летчика-испытателя, Героя Советского Союза за номером 099 прошло 99 самолетов разных типов и назначений. Но главное, что отличало А.С. Благовещенского,



**А.Н. Туполев и А.С. Благовещенский**

это внимание к людям и стремление оказать им реальную помощь, было ли это на фронте, или в различных бюро, комиссиях, советах по общественно-партийной работе.

Говорят:

**Генерал-лейтенант А.Ф. Семёнов:**

- А.С. Благовещенский принадлежал к числу таких командиров, которых подчиненные не только уважают, но и любят искренней сыновней любовью.

**Маршал авиации П.Ф. Жигарев:**

- Своим героизмом в боях увлекал на такие же поступки подчиненных.

**Генерал-полковник авиации А.Г. Рытов:**

- Он был неистощим на выдумку и боевую сметку. Авторитет Алексея Сергеевича был непререкаем.

**Маршал авиации Е.Я. Савицкий:**

- Имя Героя Советского Союза генерал-лейтенанта А.С. Благовещенского хорошо известно авиаторам многих поколений... Мне лично довелось узнать А.С. Благовещенского и как отважного летчика, как умелого командира и надежного боевого товарища.

В 1927 году юный курсант Алеша Благовещенский написал такие строки: «Орел поднимается в небо, сверкая могучим крылом. И Мне бы хотелось, и мне бы туда, в небеса за орлом».

Генерал-лейтенант Благовещенский не только стал сам Орлом отечественной авиации, но из-под его крыла вылетели более 50 Героев Советского Союза – фронтовиков и испытателей. И должно увековечить его память на родной земле в России и Белоруссии.

Алексей в переводе с греческого

обозначает – **защитник.**

## ЭПИЛОГ.

Велик и талантлив наш народ. Сколько славных героев выросло на родной земле, имена которых переходят из века в век, из поколения в поколение. Имена замечательные, возникшие в далекие от нас времена Российской государственности. Так и фамилия Благовещенский родилась на самой крепкой основе, скрепившей и развивавшей нашу государственность – Православной вере. Отсюда корневой смысл фамилии: Благая весть. Как точно она соответствовала самой личности Алексея Сергеевича. А имя его выражало суть его характера: в переводе с греческого означает защитник..

Служил ли он младшим летчиком авиазвена или начальником ГК НИИ ВВС, везде, на любой должности являл собой пример любви к людям и к своему главному делу – авиации. И весть о нем действительно была благая: дисциплинирующая, организующая, целеустремляющая к выполнению поставленной задачи.

И своим внешним обликом он представлял образ защитника: по-военному подтянутый, чуть ниже среднего роста, по-спортивному крепкая фигура с прямой осанкой, крупная голова с мужественным и мягким прямым взглядом выразительных темных глаз, сильные руки, умело владеющие лопатой, пилой и штурвалом.

Уровень его знаний, специальных и общих, высокая интеллигентность и широта кругозора в культуре и политике, делали его интересным собеседником с товарищами по работе, с писателями и артистами, с художниками и учеными, с чиновниками и общественными деятелями. Такие черты – результат настойчивого труда и природной энергии. Сердечность, приветливость, заботливость по отношению к тем, кому требовалась помощь в трудные минуты их жизни. Он был по-русски чрезвычайно гостеприимным. Обладая даром говорить точно и логично, Алексей Сергеевич овладевал вниманием слушателей своим неравнодушием. И люди были



**А.С. Благовещенский (в центре) у серийного самолета Ту-144. 1972 г.**

готовы выполнить порученное дело: будничное или героическое. Были не только слова, но и «личный пример». Потому-то и «вылетели» из-под его крыла более 50 Героев Советского Союза – фронтовиков и испытателей новейшей техники.

Связь времен не прерывалась, и верим, что эта героическая связь не прервется и в XXI веке.

Генерал-лейтенант Алексей Сергеевич Благовещенский был боевым героем Отечества из первой сотни Героев Советского Союза.

Не служебное повышение привлекало его, а служение новому в авиации и повышение летно-испытательного мастерства. Освоивший и испытывавший 99, в том числе и зарубежных самолетов различных типов модификаций, он всегда совмещал должность командира и начальника с должностью летчика и испытателя. На войне радиопозывные летающего на боевые задания командира корпуса знали все летчики. В мирное время обучал ли он лично летчиков высшему пилотажу или испытывал новую технику, он был всегда надежным помощником. Весомо слово А.Н. Туполева, назвавшего его самым лучшим и самым родным сотрудником коллектива.

Среди громких имен в авиации его имя по долгу службы не афишировалось. Он был скромен и на просьбы рассказать подробно о пройденном пути в авиации от поршневых до реактивных самолетов говорил: «Об этом напишут другие».

Не благородно и неблагодарно не помнить о человеке, внесшем значительный вклад в развитие авиации, вложившем все свое сердце, всю свою душу, все свои знания в любимое дело – гордость нашего Отечества.

И должно увековечить его память на родной земле.

Знаменательно, что боевой путь Алексея Сергеевича прошел через места, связанные с довоенными опорными точками жизни и становления его как человека и как летчика.

- Место рождения – Брест : Белорусская операция.
- Место учебы –
- Курск : Курская битва.

- Военно-теоретическая школа ВВС Ленинград : Волховский фронт.
- 2-я военная школа летчиков – Борисоглебск, Воронежская обл.: Степной и Воронежский фронт.
- 15-я Брянская авиабригада : Брянский фронт.

После войны.

- Высшая офицерская школа воздушного боя – г. Люберцы.
- Государственный Краснознаменный научно-испытательный институт

ВВС – ст. Чкаловская.

- Летно-испытательная и доводочная база – г. Жуковский.
- Московский машиностроительный завод «Опыт» (ОКБ А.Н. Туполева) – г. Москва.

Нельзя закрыть страницу истории воздухоплавания XX века, не оставив будущим авиаторам и космонавтам имя Героя Авиации – Благовещенского Алексея Сергеевича.

#### ТИПЫ САМОЛЕТОВ, НА КОТОРЫХ ЛЕТАЛ СТ. ЛЕТЧИК-ИСПЫТАТЕЛЬ, ГЕНЕРАЛ-ЛЕЙТЕНАНТ АВИАЦИИ А.С.БЛАГОВЕЩЕНСКИЙ\*

|                  |                 |                              |
|------------------|-----------------|------------------------------|
| 1. И-2           | 34. Як-1        | 67. Ан-2                     |
| 2. И-3           | 35. Як-3        | 68. Ан-14                    |
| 3. И-5           | 36. Як-7        | 69. Су-12                    |
| 4. И-12          | 37. Як-9        | 70. УЛа-5                    |
| 5. И-15          | 38. Як-11       | 71. Ула-7                    |
| 6. И-16          | 39. Як-11 Т     | 72. УЛа-9                    |
| 7. И-153         | 40. Як-11 М     | 73. УТу-2                    |
| 8. И-320         | 41. Як-12       | 74. УИл-28                   |
| 9. Ла-5          | 42. Як-12 СХ    | 75. УТИ-МиГ-15               |
| 10. Ла-7         | 43. Як-12 Р     | 76. УТИ-Як-23                |
| 11. Ла-9         | 44. Як-18       | 77. УИЛ-9 Си-47              |
| 12. Ла-11        | 45. Як-18 Т.    | 78. «Т»                      |
| 13. «200» Ла-200 | 46. Як-18У      | 79. Фарман                   |
| 14. Ил-14        | 47. Як-20       | 80. Глостер «Гладиатор»      |
| 15. Ил-10        | 48. Як-23       | 81. ЛаГГ-3                   |
| 16. Ил-10М       | 49. Як-23 УТИ   | 82. СБ                       |
| 17. Ил-12        | 50. Як-24 опыт. | 83. ДИ-6                     |
| 18. Ил-14        | 51. Як-25       | 84. УТ-2                     |
| 19. Ил-14 П      | 52. Як-50       | 85. А-20G                    |
| 20. Ил-14 С      | 53. Як-120      | 86. УТБ                      |
| 21. Ил-18        | 54. Як-125      | 87. «320» И-320              |
| 22. Ил-28        | 55. Як-200      | 88. «200» Ла-200Б            |
| 23. Ил-28 Р      | 56. Ту-2        | 89. ЗА-ТК                    |
| 24. Ил-28 У      | 57. Ту-4        | 90. СП-5                     |
| 25. Ил-40        | 58. Ту-14       | 91. В-12                     |
| 26. Ли-2         | 59. Ту-16       | 92. «46» Ил-46               |
| 27. Р-1          | 60. Ту-70       | 93. «88» Ту-16 оп.           |
| 28. Р-5          | 61. Ту-104      | 94. «120» Як-25 оп.          |
| 29. Р-10         | 62. МиГ-15      | 95. СМ-2 прот. МиГ-19        |
| 30. ГМ-1         | 63. МиГ-17      | 96. «Хантер» - реакт истреб. |
| 31. ГМ-2         | 64. МиГ-17 пер. | 97. Ми-1                     |
| 32. ГМ-4         | 65. МиГ-19      | 98. Як-24                    |
| 33. По-2         | 66. МиГ-19С     | 99. Ми-4                     |

\* - перечень и написание - по материалам летной книжки А.С. Благовещенского. Материал подготовлен по материалам архива А.С. Благовещенского и Г.Н. Носова, при содействии пресс-службы ОАО «Туполев»