



К 100-ЛЕТИЮ СО ДНЯ РОЖДЕНИЯ
ГЕРОЯ СОВЕТСКОГО СОЮЗА
ГЕНЕРАЛ-ЛЕЙТЕНАНТА АВИАЦИИ
А.С. БЛАГОВЕЩЕНСКОГО

В.Г. НОСОВ, О.Г. НОСОВ

ВО СЛАВУ РОДИНЫ

Генерал-лейтенант Алексей Сергеевич Благовещенский был боевым героем Отечества из первой сотни Героев Советского Союза. 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 говорил: «Об этом напишут другие».

других.

Из полутора лет упорного освоения мастерства полета самым знаменательным для Алексея стал день рождения 18 октября, совпавший с первым самостоятельным вылетом.

В ноябре 1929 года после юбилейного 25-го выпуска школы младший летчик Алексей Благовещенский прибыл в 15-ю Брянскую истребительную авиабригаду белорусского военного округа, где четыре года работы в составе звена, эскадрильи и групп более ста самолетов, сделали из него летчика, в совершенстве знавшего истребителя, поражавшего всех железной выдержкой в воздухе и точным расчетом при маневре.

На соревнованиях округа его звено вызывало восторг командования 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 персональ-

ным заданием проверить технику его пилотирования. Причиной приезда, по предположению Алексея Сергеевича, могли послужить два случая из его летной практики: первый произошел на Центральном аэродроме в Москве, когда при взлете у него вдруг вспыхнул мотор. В труднейших условиях Алексей спас машину. Второй случай – гибель на глазах начальника ВВС летчика Григорьева, не сумевшего на малой высоте уйти к верхней точке петли. Взлетев вслед за Григорьевым, Алексей стал закрывать каскады на той же высоте.

После полета с Чкаловым молодой командир звена укрепил свою веру в возможности новых истребителей по набору высоты в процессе боевого разворота и выхода из-под удара.

Последующие четыре года, пока его отряд в составе авиаэскадрильи Тихоокеанского флота создавал воздушный заслон в Приморье от японских милитаристов, капитан Благовещенский не оставлял мечты стать ис-



Алексей Сергеевич Благовещенский родился 18 октября 1909 года в семье железнодорожного машиниста из Брест-Литовска.

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 поразило его до глубины души. 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: «Буду только летчиком!»

Путевку в армию тогда давала комсомольская ячейка, 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 себе возраст. И вот теперь он уже 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. Пупур, Е.С. Птухин первого выпуска и сотоварищей Благовещенского – Н.П. Каманина, В.К. Коккинаки, И.П. Мазурука и многих



Летная группа – 25.10.1929 г.



И-15бис китайских ВВС



А. Благовещенский со спасенным им летчиком Ло

пытателем. Награжденный за образцовую службу орденом Красной Звезды в сентябре 1937 года, он добивается направления в НИИ ВВС РККА (Чкаловская) в качестве летчика-испытателя отдела сухопутных самолетов. Но, проработав испытателем всего два месяца, он вскоре вместе с группой летчиков отправился в боевую командировку на восток Китая.

Секретная операция «ЗЕТ» предполагала не только поставки лучшего вооружения китайскому народу для сопротивления японскому агрессору, развязавшему «молниеносную» войну в июле 1937 года. 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.

С начальником, 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.

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. Совершив 73 боевых вылета и приняв участие в одиннадцати воздушных боях, он лично сбил семь японских самолетов.

Алексей Сергеевич особенно запомнил битву 29 апреля 1938 года над Ханькоу в день



Советские летчики-добровольцы в Китае:
А. С. Благовещенский, А. Г. Рытов, П. В. Рычагов, Ф. П. Полянин

рождения императора Японии, когда тайно поменяв аэродромы, его группа неожиданным ударом перерезала дорогу армаде бомбардировщиков в сопровождении истребителей. Праздничный «подарок» — 21 сбитый самолет — на три дня погрузил Японию в траур.

Когда руководство Китая колеба-

лось, чьи современные самолеты-истребители покупать — западные или советские, Благовещенским был предложен простой выход: организовать соревнования с летчиками, летавшими на западной технике. При этом дать возможность взаимно изучить чужие самолеты и получить отзывы о нашей технике со стороны. Полетав на британском истребителе-биplane «Гладиатор», он доказал слабость регулировки его крыльев и 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 вылететь 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 которой на крыльях возникли блестящие белые струи. Затем резко погасил скорость и эффектно «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. На следующий день многие газеты Китая вышли с сообщением: «Русские победили с огромным счетом! Их перевес над западной техникой неодолим!..» Этим восхищением судьба кредитов и

П Р И К А З ВОЕННО-ВОЗДУШНЫМ СИЛАМ РККА	
№ 257	
13 ноября 1937 года	г. Москва
§ 1	
5 ноября 1937 г. при специальном испытании скоростного самолета летчиком-испытателем капитаном Благовещенским на фигуре у самолета поломался фюзеляж, деформировалось и отказало хвостовое оперение. Несмотря на это, летчик с большим хладнокровием и искусством на малой скорости привел машину к посадке и благополучно посадил. Летчик Благовещенский должен был прыгнуть на парашюте, но учитывая его желание дать возможность исследовать деформации самолета, учитывая также выдержку и искусство летчика тов. Благовещенского награждать его месячным окладом содержания.	
§ 2	
§ 3	
НАЧАЛЬНИК ВОЕННО-ВОЗДУШНЫХ СИЛ РККА КОМАНДАРИИ II ранга	ЧЛЕН ВОЕННОГО СОВЕТА УВВС РККА БРИГАДНЫЙ КОМИССАР
АЛЕКСИНС	КОЛЬЦОВ
НАЧАЛЬНИК ШТАБА ВВС РККА КОМПИЛ	
ТЕСТОВ	



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 штук.

После последнего боя с японцами 3 августа 1938 года в самолете Благовещенского насчитали 30 пробоин, 11 пуль сплющились о бронеспинку его И-16. Пробитый мотор остановился. Летчик спланировал, но так как шасси не выпустилось, он посадил истребитель на «брюхо».

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

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

Вест 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 Великолужской и Ржевской операциях.

Затем последовали операции на главных направлениях удара: прорыв блокады Ленинграда на Волховском фронте, прикрытия в районе Ворожежа в составе Степного фронта, в Курской битве, на Орловском и Брянском направлениях, Минско-Неманского наступления, Сандомирско-Одерского плацдарма с выходом на взятие Берлина.

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

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



Авиационно-истребительная 54-ая бригада ПВО, Ленинград, 1939 г.



Благовещенский — Командир 2-го истребительного корпуса, 1942 г.

учивать 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 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 кор-

пуса опустили два алых полотнища с надписями «Победа». К этому победному полету можно добавить 23 585 боевых вылетов, 1100 воздушных боев, 1308 уничтоженных самолетов противника. Воюя в составе корпуса, 30 летчиков получили звание Героя, а успехи корпуса 19 раз отмечались приказами Верховного Главнокомандования.

Необыкновенная воля Благовещенского, его закаленный спортом организм опровергли мрачные заключения врачей. Уже в сентяб-

ре 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, служил помощником командующего 7-й Воздушной армии, на которую возлагалась задача охраны южных рубежей государства, руководил 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 вновь 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 запомнились эпизоды испытания мобильной стартовой установки новых истребителей МиГ-19 (СМ-30). Одним из немногих, кому довелось совершать «нулевой» старт, был Алексей Сергеевич.

За освоение уникальных методов испытаний самолетов в 1957 году впервые в институте звание Героя Советского Союза сразу было присвоено восемнадцати летчикам. Восемь испытательных полетов нового лайнера Ту-104 под руководством Алексея Сергеевича помогли в 1955 году успешно пройти государственные ис-



На добрую память – А.С. Благовещенский с А.Н.Туполевым

питания и вывести машину на международные трассы.

Когда на следующий 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 же 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 двухместного учебно-тренировочного истребителя «Хантер» – модификации серийного одноместного истребителя фирмы Хоукер. На тот период у англичан эта машина имела в единственном опытном экземпляре. Англичане поинтересовались мнением Алексея Сергеевича о самолете. «О машине судят после полета» – многозначительно ответил тот. Тогда известному генералу-испытателю пообещали устроить такой полет на опытной машине, но «позабыли». Благовещенский, как гость английской королевы, напомнил высоким чиновникам об обещании. Ради сохранения английского достоинства полет был разрешен... на полчаса, в которые входило и время ознакомления с самолетом. Газета «Дэйли экспресс» потом сообщала:



Ту-104



Опытная установка "нулевого" старта

ла: «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: «Порадившему нас красному асу Благовещенскому». А Бетфорд назвал его лучшим пилотом мира.

Военную службу А.С. Благовещенский закончил в 1960 году, выполнив 3554 полета и налетов 2978 часов 40 минут, и тут же получил приглашение А.Н. Туполева на работу по испытаниям новых самолетов.

С Туполевым Алексей Сергеевич был знаком с 1950 г. На большинстве послевоенных туполевских самолетах, 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 ты 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 самым родным, самым лучшим сотрудником всего нашего коллектива».

Проходили 60-е, 70-е, 80-е

П Р И К А З № 25
по организации п/лц. № 116

24 февраля 1962 г.

Для ускорения работ по летным испытаниям изделия № 1128 назначить ведущего конструктора тов.БЛАГОВЕЩЕНСКОГО А.С. моим полномочным представителем по этим испытаниям.

Распоряжения тов.БЛАГОВЕЩЕНСКОГО А.С. считать как мои личные распоряжения.

Перевести из отдела "В" в помощь тов.БЛАГОВЕЩЕНСКОМУ А.С. группу конструкторов в составе следующих товарищей:

1. РОМАНОВА Б.Н.
2. БИТКОВОЙ Т.Е.
3. ГЕОРГИЕВСКОГО Г.Б.
4. МИХАЙЛОВОЙ Н.И.
5. ХАРЬКОВСКОЙ З.П.

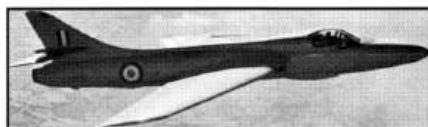
П.п. Ответственный Руководитель /А.ТУПОЛЕВ/

Верно: *А.С. Благовещенский*



С экипажем и конструкторами Ту-144, 1972 год

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 99 прошло 99 самолетов разных типов и назначений. Но главное, что отличало А.С. Благовещенского, — это внимание к лю-



А.С.Благовещенский в кабине "Хантера"

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

Говорят:

Полковник В.И. Михеев, ветеран второго ИАК:

- Глубоко порядочным, внимательным к людям и доброжелательным — таким останется в моей памяти мой командир, прошедший через всю жизнь — дорогой для нас — ветеранов — Алексей Сергеевич Благовещенский.

Генерал-лейтенант А.Ф. Семенов:

- А.С. Благовещенский принадлежал к числу таких

командиров, которых подчиненные не только уважают, но и любят искренней сыновней любовью.

Полковник-инженер И.А. Прачик:

- Доброжелательность моего начальника — не просто служебный долг, а, прежде всего, состояние его души.

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 сам стал орлом отечественной авиации, но из-под его крыла вылетели более 50 Героев Советского Союза — фронтовиков и испытателей.

ТИПЫ САМОЛЕТОВ, НА КОТОРЫХ ЛЕТАЛ С.А. БЛАГОВЕЩЕНСКИЙ

(согласно записям в летной книжке)



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