



*Родители Алексея Благовещенского.
Сергей Сергеевич и Анна Алексеевна
(в девичестве Чистякова).
Фото-студия Стамлера. Брест-Литовск,
1905 г.*

3. Благовещенский Алексей Сергеевич

родился 5 (18) октября 1909 г. в городе Брест-Литовске в семье железнодорожного машиниста Сергея Сергеевича и Анны Алексеевны Благовещенских. Имя совпало с именем бабушки со стороны мамы Анны Алексеевны, с днём памяти святителя Алексия, митрополита Московского, чудотворца, и с именинами цесаревича Алексея Николаевича, что отмечалось звоном колоколов по всему городу. Фамилия Благовещенский говорит о церковной родословной. Действительно, прадедушка Николай – псаломщик, дедушка Сергей и родной дядя Николай — протоиереи Минской епархии.

Впервые Алексей увидел самолёт в пятилетнем возрасте, когда отец привёз его на военный аэродром у Граевских казарм, где стояло «крылатое чудовище». Неожиданно оно затрещало, и пыль с песком ударила ребёнка в глаза, а через минуту, встряхнув головой, он увидел только маленькую точку в небе – это поразило маленького Алёшу.

В начале Первой мировой войны семья переселилась в город Курск. Уже студентом Промышленно-экономического техникума на авиационном празднике он познакомился с самолётами и решил: «Буду только лётчиком».

В 1927 г. поступил в Ленинградскую военно-теоретическую школу ВВС, где изучал теорию авиации и аэродинамики, самолёт и двигатель, рулётку по аэродрому без отрыва от земли.

Выпускника-отличника направили в Борисоглебскую 2-ю военную школу лётчиков. Из полутора лет упорного освоения мастерства полёта: управление самолётом «Р-1» с мотором «Либерти» и «Пума», взлёт и посадка, фигуры высшего пилотажа, срываться в штопор и выводить из него.

*Алексей Благовещенский – курсант школы ВВС
в Ленинграде, 1927 г.*



В 1928 г. знаменательным стал день самостоятельного вылета на самолёте «АВРО», совпавший с днём рождения 18 октября. Генерал-полковник авиации Н. П. Каманин, его товарищ по 2-й военной школе лётчиков, вспоминал:

«Летный талант, трудолюбие, жажда знаний помогли ему стать незаурядным командиром, возглавить коллектив лётчиков-испытателей, воспитать плеяду мастеров — укротителей сверхзвуковых машин».

Курсанты Алексей Благовещенский и Николай Каманин за шахматами в Борисоглебской школе лётчиков



С ноября 1929 г. по июнь 1933 г. прошёл службу от младшего лётчика до командира звена 13-й Истребительной эскадрильи 15-й Брянской истребительной бригады Белорусского военного округа. Первые три года непрерывные учения: боевые тревоги, перелёты днём и ночью, учебные воздушные тревоги больших групп – больше ста самолётов, стрельбы по наземным и воздушным целям в любую погоду и при взаимодействии с другими родами войск. Как инструктор парашютного дела он обучил успешно лётчиков бригады учебно-тренировочным прыжкам.

В бригаду приезжал герой-испытатель Валерий Чкалов с персональным заданием проверить технику его пилотирования. После аттестации был направлен командиром отряда под номером 108 (потом командиром эскадрильи) на Дальний Восток. Последующие четыре года его отряд в составе эскадрильи создавал воздушный заслон в Приморье от войск Японии. Был награждён за образцовую службу и безаварийную работу орденом Красной Звезды.

*Инструктор парашютного дела Благовещенский.
Брянск, 1933 г.*

После совместного полёта с Валерием Чкаловым Алексей Благовещенский не оставлял мечты стать испытателем, и в сентябре 1937 г. он добивается направления в НИИ ВВС РККА на подмосковной станции Чкаловская в качестве лётчика-испытателя отдела сухопутных самолётов, где уже работали под руководством А. С. Воеводина такие известные испытатели, как С. П. Супрун и Г. Я. Бахчиваджи. Однажды, после проверки истребителя И-15 на Харьковском авиазаводе, заместитель начальника управления ВВС РККА Я. В. Смушкевич, довольный его полётом, рекомендовал капитана Благовещенского послужить Родине за её пределами, в Китае. Секретная операция «Z» (1937–1940) предполагала не только поставки лучшего вооружения, но и участия истребительной и бомбардировочной авиации, что помогало придать войне, которая отвлекала около двух миллионов японских солдат на военные действия в Китае, затяжной характер.

В декабре 1937 г. успех в первом бою во главе с Благовещенским воодушевил советских лётчиков, которые до этого несли большие потери от японцев, превосходивших их по численности в пять–семь раз. Благовещенский сумел создать истребительную группу (более 120 самолётов) советских и китайских лётчиков, которая разгромила лучшие японские эскадрильи. Совершив 73 боевых вылета, в одиннадцати воздушных боях капитан Благовещенский лично сбил 7 самолётов и 16 в группе. Домой возвратился осенью с высшим китайским боевым орденом. 14 ноября 1938 г., после двухмесячной проверки (все отзывы были положительные) на отсутствие участия в заговоре с «врагами народа» (по доносу своего же боевого товарища), ему присвоили звание полковника и Героя Советского Союза, (Медаль Золотая Звезда №107, 1939 г.). Как считал сам А. С. Благовещенский, он в первой сотне Героев Советского Союза лётчиков, получивших высокое звание именно за военные боевые заслуги, называл свою медаль 99-й.



Орден Облака и Знамени 4 степени и удостоверение Ордена. Перевод с китайского языка: «Подтверждено, что начальник военной истребительной авиационной группы Благовещенский награждён Орденом Облаков и Знамени 4-й степени согласно порядку по награждению воинских подвигов в армии, флоте и военно-воздушных силах. {Государственная печать} Глава Правительства Республики Китая Линь Сэнь, 27 г. с образования Республики Китая (13 августа 1938 г.)»

В 1938 г., после возвращения из Китая, с ноября по январь прослужил в отделе сухопутных самолётов Научно-испытательного института ВВС РККА и был направлен на четырёхмесячные курсы усовершенствования командного состава ВВС Академии Генерального штаба в Москве. В 1939 г. служил в должности командира 54-й Истребительной бригады ПВО, а в мае 1940 г., будучи командиром 60-й Истребительной бригады ПВО, на Советско-финской войне получил звание генерал-майора.

Совершил лично около 40 боевых вылетов на И-16 и участвовал в 3 воздушных боях при сопровождении бомбардировщиков. Бригада была отмечена в Приказах Наркома обороны в числе лучших. Впервые на командном пункте (КП) своего аэродрома организовал испытания первых опытных наземных радиолокационных станций (РЛС) наведения «Редут» и опробовал радиостанции на самолётах И-16 в боевой обстановке. Впервые провёл штурмовые действия пушечными истребительными самолётами по железнодорожным составам, по паровозам.

В дальнейшем была строевая служба командиром 27-й Истребительной авиационной дивизией в Закавказье, где он организовал управление по радио и руководил первым боевым учением с применением средств радиолокации. Перевод на должность заместителя командующего ВВС Дальневосточного фронта в январе 1941 г. расширил круг его знаний в организации строительства тыловых аэродромов, подготовки частей для постоянной боевой готовности.



Генерал-майор А. С. Благовещенский, 1940 г.



*Командующий Дальневосточным фронтом
П. Ф. Жигарев
и заместитель
А. С. Благовещенский.
Март, 1942 г.*

В начале Великой Отечественной войны он неоднократно подавал рапорты о направлении его на фронт. И только в августе 1942 г. по его личной просьбе был назначен в действующую армию командиром 2-го Истребительного авиационного корпуса (Приказ НКО СССР от 26.08.1942) резерва Верховного Главного Командования. В период всех операций А. С. Благовещенский руководил корпусом с передовых командных пунктов на поле боя, управлял корпусом с подвижных командных пунктов передовых частей. Участвовал в боевых вылетах для правильной оценки воздушной обстановки и лично совершал боевые вылеты.



Делу время, потехе час. Встреча с артистами 2-й бригады Малого театра в 3-й воздушной армии на Калининском фронте. Сидят слева направо среди артистов: командир 2-го ИАК А. С. Благовещенский, артистка Н. А. Арди, командующий 3-й воздушной армией М. М. Громов, заместитель командующего бригадный комиссар Н. П. Бабак, артист В. Н. Аксёнов и другие

А. С. Благовещенский первым в корпусе осваивал новые самолёты и переучивал лётный состав. Для перехвата самолётов противника он и командир 1-го ИАК Е. М. Белецкий начали использовать на своих командных пунктах наземные радиолокационные станции, которые вскоре стали неотъемлемым элементом командных пунктов всех корпусов. На подступах к Берлину, при подготовке и проверке аэродрома города Люббен (80 км от Берлина) в начале Берлинской операции, машина А. С. Благовещенского подорвалась на mine.

Из воспоминаний генерал-лейтенанта С. В. Слюсарева:

«В боях 1945 года над территорией Германии мой 2-й штурмовой полк и 2-й истребительный корпус, которым командовал мой друг Алексей Благовещенский, часто базировались вместе на одном аэродроме. Завершалась Висло-Одерская операция <...>.

Мы с генералом Благовещенским поехали осмотреть местность, где могли бы разместиться наши эскадрильи <...>. Внезапно я увидел, как идущий впереди «виллис» поднялся в воздух на высоту пять метров и перевернулся колёсами вверх. Следом вырвался огонь и одновременно в клубах дыма раздался взрыв противотанковой мины. Из-под машины послышались стоны. Тут только я заметил, что мы находимся на минном поле.<...> Осматриваясь по сторонам и осторожно перемещаясь по следам, мы с Данилевским подобрались к перевернутой машине. Шофёр был мертв. Кое-как приподняв «виллис», сумели вытащить из-под него Алексея. Уложили его на бурку, которую мне подарили казачки после освобождения Кубани, и очень медленно, чтобы не подорваться, оттащили в безопасное место. По радио я вызвал санитарный самолет По-2 и отправил Алёшу в прифронтовой госпиталь, а оттуда в Москву».

Через полгода лечения тяжёлого ранения он был уже в строю. Всего за боевую службу был дважды тяжело ранен и трижды легко. После войны как начальник Высшей офицерской школы воздушного боя в г. Люберцы за два года А. С. Благовещенский помог подготовить более 300 пилотов экстра-класса без единого чрезвычайного происшествия. Будучи помощником командующего по строевой части 7-й воздушной армии ПВО в г. Баку, во время катастрофического Ашхабадского землетрясения 5 октября 1948 г. руководил оказанием воздушной помощи пострадавшим военным, их семьям и жителям, их эвакуацией.

В июне 1949 г. Алексей Сергеевич после десятилетней разлуки вновь переступил порог Государственного Краснознаменного научно-испытательного института ВВС Советской Армии (ГК НИИ ВВС СА). Сначала в должности начальника управления испытаний самолётов и Заместителя Начальника НИИ ВВС с одновременным исполнением должности старшего лётчика-испытателя, а в 1950 г. ему было присвоено звание лётчик-испытатель 1-го класса. В 1951 г. откомандирован в распоряжение генерал-полковника авиации Красовского для работы на пункте наведения самолётов (Корейская война). Некоторые участники Корейской войны «критически» отмечают, что группе из НИИ ВВС не удалось посадить на северокорейскую территорию американский истребитель «F-86 Sabre» для дальнейшей транспортировки в СССР. Действительно, у лётчиков-испытателей была неудачная попытка. Но задача по определению характеристик американского истребителя в бою, которую ставило руководство, была решена, что было отмечено при возвращении группы, и с апреля 1952 г. старший лётчик-испытатель А. С. Благовещенский приступил к исполнению служебных обязанностей в должности начальника ГК НИИ ВВС Советской Армии.

Он принимал лично участие в государственных испытаниях различных самолётов, в том числе реактивных истребителей Ла-15, МиГ-15, МиГ-15УТИ, МиГ-17, МиГ-19 (и уникальной мобильной стартовой установки МИГ-19 (СМ-30), СМ-12, СМ-50, реактивного разведчика ЯК-25Р, пассажирского самолёта ИЛ-18 и первого реактивного пассажирского самолёта ТУ-104 (8 испытательных полётов под руководством А. С. Благовещенского) и других самолётов самых различных типов.

За период военной службы А. С. Благовещенский выполнил 3554 полёта, налетав 2978 часов 40 минут. За подписью А. С. Благовещенского ушли в дело тысячи приказов и актов на производство и по результатам испытаний военной и гражданской авиатехники, представлений к государственным наградам подчинённых ему авиаторов, по которым более 50 лётчиков получили звание Героев Советского Союза, не говоря уже о важных административных и хозяйственных документах.

Небольшой эпизод из авиационной жизни Алексея Благовещенского в далёком сентябре 1956 года. Гудящее небо, гудящие трибуны, вспышки сотен фотоаппаратов. Международный авиационный салон Фарнборо в Англии – один из самых престижных в мировой авиации. В составе советской делегации, в почётном статусе официальных гостей её Величества Королевы Англии, генерал-лейтенант авиации А. С. Благовещенский, который пользовался уважением хозяев после грандиозного успеха ранее показанного в Лондоне первого в мире пассажирского реактивного лайнера Ту-104. А он был одним из организаторов испытательных полётов. На «взлётку» аэродрома выкатили гвоздь программы салона – новейший двухместный учебно-тренировочный истребитель «Hunter. Т7». Когда, выполнив фигуры высшего пилотажа, самолёт приземлился, маршал авиации Честер представил Благовещенскому старшего лётчика-испытателя Билла Бетфорда и спросил мнение генерала об истребителе. «О машине можно судить только после полёта», – ответил тот. Это был вызов, а вызов принимают или нет. Вызов приняли.

Английская газета «Daily Express» от 6 сентября 1956 г. писала:

“<...> Это была странная сцена. Генерал скинул с себя серый пиджак, заправил свои брюки в ботинки, и залез в кабину. Билл Бетфорд также залез в кабину. Так они сидели, не понимая друг друга. В течение пяти минут переводчик, наклонившись в кабину, помогал Бетфорду объяснять приборы. Генерал, энергично кивая головой, воспринимал эти объяснения. Бетфорд совершил взлёт на высоту 30 тысяч футов и полёт продолжался около 40 минут. Уже во время первого полёта генерал брал на себя управление, и после посадки генерал Благовещенский вторично взлетел для самостоятельного управления самолётом <...>”.

Другая газета «Daily Mail» того же дня, но уже в другой тональности пишет, что «Красный АС совершает полёт на нашем секретном реактивном самолёте»: *«Шум поднялся вчера по поводу разрешения русскому лётчику АСу совершить полёт на двухместном учебно-тренировочном сверхзвуковом самолёте, который ещё держится в секрете. Это решение разозлило многих американцев, офицеров и авиационных экспертов. Всепогодный истребитель заказан для британских ВВС, и его ещё нет в частях. <...> До сего времени ни одному из британских авиационных корреспондентов не удалось это сделать. Не было опубликовано ни одного снимка приборов и управления. Всё же вчера по просьбе генерала Благовещенского было разрешено ему совершить 40-минутный полёт на скоростях близко и выше скорости звука. И даже взлёт и посадку <...>. Полагают, что решение отойти от правил было принято Главным маршалом авиации сэром Р. А. Чепменом и согласовано с Министерством снабжения....»*

А. С. Благовещенский показал фигуры высшего пилотажа. Когда он выполнял бочку на небольшой высоте, то потом на земле Бетфорд заметил, как приятно было видеть с самого начала, что он отличный лётчик. После полёта маршал авиации Честер подарил А. С. Благовещенскому высотный шлем с надписью «Поразившему нас красному асу Благовещенскому», а Билл Бетфорд назвал его лучшим асом мира.

Причиной ухода А. С. Благовещенского из НИИ ВВС и военной службы в запас в апреле 1960 г. послужила катастрофа с жертвами самолёта Ту-116 из прикомандированного к ГК НИИ ВВС экипажа Дальневосточной авиации. При заходе на посадку на аэродром Чкаловский экипаж, который попал в сильный дождь, снизился до столкновения с деревенскими домами в 2-х километрах от аэродрома. На командном пункте находился руководитель полёта – заместитель начальника по лётной части. Экипаж, попав в заряд дождя, должен был переждать непогоду в полёте, имея большой запас топлива, но не сделал этого. Руководители полёта не запретили захода на посадку, за что получили только дисциплинарные взыскания, а начальника освободили от должности.

Генеральный конструктор А. Н. Туполев узнав, что Благовещенский в запасе, сразу пригласил его не просто на испытательную работу, а в качестве руководителя. В Приказе № 26 по организации п/я 116 от 24.02.1962 г. за подписью А. Н. Туполева парадоксально звучало: исполнять указания ведущего конструктора А. С. Благовещенского, как личные указания самого А. Н. Туполева. Впоследствии в 1963 г. переведён первым заместителем начальника организации Жуковской лётной-испытательной и доводочной базы (ЖЛИиДБ) и начальником организации. До 1975 г. успешно руководил испытаниями самолётов Ту-22, Ту-114, Ту-124, Ту-126, Ту-128, Ту-134, Ту-142, Ту-154, Ту-144.



Ту-144 на взлёте. Надпись на фотографии членов экипажа: «Алексею Сергеевичу Благовещенскому в память о совместной работе над самолётом Ту-144. Замечательному лётчику и человеку, большой души и сердца с уважением. Настоящему человеку» июль 1970. Подписи: Э. В. Элян, В. Н. Бендеров, Ю. Т. Селиверстов

Через руки лётчика-испытателя А. С. Благовещенского прошло 99 самолётов разных типов и назначений. Недаром в 1969 г. на юбилей Алексея Сергеевича Андрей Николаевич Туполев трогательно произнёс тост:

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



*А. С. Благовещенский и А. Н. Туполев, внизу
подпись «На добрую память. А. Туполев»*

На склоне лет Алексей Сергеевич Благовещенский обратился к родным и друзьям: *«Прощаю всё. Мы будем там. И неизвестно где. ... всё сводится к одному: на том свете мы помиримся обязательно. На этом свете надо подружиться, друг другу помогать, передавать всё самое хорошее и отметить самое плохое».*

До конца жизни он оставался на службе в организации, созданной А. Н. Туполевым. Работа прекращена в связи со смертью в ночь с 24 на 25 мая 1994 г. Похоронен на Московском мемориальном Троекуровском кладбище.

В разделах музеев городов Минска и Бреста, посвященных Великой Отечественной войне, имеются материалы, посвященные Герою Советского Союза, генерал-лейтенанту авиации А. С. Благовещенскому. В юго-западном районе Бреста есть улица «Генерала Благовещенского».