

Д.Ю.Соловьев



**ВСЕ ГЕНЕРАЛЫ
СТАЛИНА
АВИАЦИЯ**
ВОЕННЫЙ БИОГРАФИЧЕСКИЙ СЛОВАРЬ
ТОМ 1

0+

Денис Соловьев

**Все генералы Сталина.
Авиация. Том 1**

«ЛитРес: Самиздат»

2020

Соловьев Д. Ю.

Все генералы Сталина. Авиация. Том 1 / Д. Ю. Соловьев —
«ЛитРес: Самиздат», 2020

ISBN 978-5-532-07581-8

Книга представляет собой 1-й том многотомника, в который вошли биографии всех военачальников, получивших воинские звания генерал-майор авиации, генерал-лейтенант авиации и генерал-полковник авиации с 1940 по 1945 гг. Биографии составлены на базе учетно-послужных карт военнослужащих и других архивных документов. Многие сведения публикуются впервые.

ISBN 978-5-532-07581-8

© Соловьев Д. Ю., 2020
© ЛитРес: Самиздат, 2020

АЛЕКСЕЕВ Павел Александрович

Советский военачальник. Родился 10 декабря 1888 года в м. Печеры Псковской губернии ныне Псковской области. Русский. Из рабочих. Член ВКП(б) с 1920 года. Участия в войнах: Первая мировая война 1914-1918; Гражданская война 1918-1922; Гражданская война в Испании 1936-1939. Образование: сельская школа; учительская семинария (1907). Образование в РИА: учебная команда 51-го запасного пехотного батальона (1915); Тифлисская школа прапорщиков (1916); курсы аэрофотограмметристов (1916-1917). Образование в РККА: Егорьевская авиационная школа (1921); курсы усовершенствования начсостава (КУНС) ВВС при Военно-воздушной академии имени профессора Н. Е. Жуковского (1930). Должности в РИА: рядовой 51-го запасного пехотного батальона (1915); помощник начальника команды конных разведчиков 94-го Енисейского пехотного полка (1916); аэрофотограмметрист при штабе 10-й армии (1917). Должности в РККА: аэрофотограмметрист, адъютант и командир авиационного отряда, инспектор специальных служб авиации фронта (1918-1920); курсант Егорьевской школы летчиков, летчиком-инструктор, командир учебной эскадрильи 1-й военной школы летчиков (1920-1927); командир учебной эскадрильи 1-й военной школы летчиков (01.1928-05.1928); начальник учебного отдела 2-й военной школы летчиков имени Осо-авиахима (05.1928-09.1929); в распоряжении Главного управления РККА (09.1929-12.1929); командир 57-й авиационной эскадрильи (12.1929-06.1931); слушатель курсов усовершенствования начсостава (КУНС) ВВС при Военно-воздушной академии имени профессора Н. Е. Жуковского (1930); в распоряжении Главного управления РККА с прикомандированием к Военно-строительному управлению РККА (06.1931-04.1932); командир 14-й авиабригады и командир и военком 2-й тяжелобомбардировочной авиабригады (04.1932-02.1936); начальник летно-испытательной станции завода № 22 (02.1936-1937); военный советник в республиканской Испании (1936-1937); для особо важных поручений при начальнике ВВС РККА (07.1938-11.1938); в распоряжении НКО (11.1938-04.1939); помощник начальника ВВС РККА по вооружению и материально-техническому снабжению (04.1939-09.1940); начальник 2-го Чкаловского военного авиационного училища (09.1940-1940); помощник командующего ВВС Приволжского военного округа по военно-учебным заведениям (1940-18.06.1941); арестован (18.06.1941); особым совещанием при НКВД СССР по обвинению в участии в военном заговоре приговорен к смертной казни (13.02.1942); приговор приведен в исполнение 23 февраля 1942 г. постановлением Военной коллегии Верховного суда СССР реабилитирован (05.11.1955). Звания в РККА: комбриг (28.11.1935); комдив (04.03.1938); генерал-лейтенант (04.06.1940). Награды СССР: орден Ленина (1937); 3 ордена Красного Знамени (1938; 1939; 15.06.1940); 3 ордена Красной Звезды (1938; 1939; 15.06.1940); медаль «XX лет РККА» (22.02.1938).

АРЖЕНУХИН Федор Константинович

Советский военачальник. Родился в июле 1902 года в городе Москве. Русский. Из мещан. Партийность: член ВКП(б) с 03.1920. Участие в войнах: Гражданская война 1918-1922; Гражданская война в Испании 1936-1939. Образование: начальная школа, коммерческое училище. Не окончив его, в 1918 г. стал работать конторщиком в Бутырском районном Совете. Образование в РККА: Егорьевская авиационная школа (07.1922 -10.1923); Борисоглебская школа военных летчиков (1923-1924); Серпуховская школа воздушного боя; оперативный факультет Военно-воздушной академии имени профессора Н.Е.Жуковского (1934-1936). Должности в РККА: красноармеец продовольственного отряда с (1919); красноармеец отряда особого назначения Западного фронта с (05.1920); секретарь военкома запасных войск Западного фронта (08.1920-09.1920); военком отдельного караульного батальона по охране продовольственных и артиллерийских баз Западного фронта (10.1920-01.1921); из армии демобилизован и направлен на комсомольскую работу в Туркестан (01.1921); заведующий политпросветотделом Ферганского обкома комсомола и заведующий организационным отделом

Сыр-Дарьинского обкома комсомола (1921-1922); курсант Егорьевской авиационной школы (07.1922-10.1923); курсант Борисоглебской школы военных летчиков с (10.1923); курсант Серпуховской школы воздушного боя; инструктор во 2-й военной школе летчиков до (03.1927); помощник начальника штаба 3-й авиационной бригады (03.1927-08.1928); командир отряда 33-й авиационной эскадрильи 3-й авиационной бригады (08.1928-01.1930); командир 21-го отдельного авиационного отряда с (01.1930); окончил курсы усовершенствования начальствующего состава (КУНС) при Военно-воздушной академии имени профессора Н. Е. Жуковского (1930); командир 57-й авиационной эскадрильи (03.1931-09.1932); старший инспектор по летной службе инспекции ВВС РККА (09.1932-12.1934); слушатель оперативного факультета Военно-воздушной академии имени профессора Н. Е. Жуковского (12.1934-01.1936); начальник оперативного отделения 1-го отдела штаба ВВС РККА (01.1936-02.1937); начальник штаба 4-го тяжелобомбардировочного корпуса с (02.1937); направлен в командировку в республиканскую Испанию на должность помощника военного атташе и советника командующего ВВС Северного фронта, псевдоним в Испании «Камарада Федорио». (02.1937-09.1939); начальник штаба ВВС РККА (09.1939-09.1940); начальник Военной академии командного и штурманского состава ВВС Красной армии (09.1940-28.06.1941); арестован (28.06.1941); Обвинялся в участии в военном заговоре и вредительстве. Расстрелян без суда по распоряжению Л.П.Берии 28 октября 1941 г. в поселке Барбыш Куйбышевской области; определением Военной коллегии реабилитирован (23.11.1954). Звания в РККА: полковник (13.12.1935); комдив (26.09.1938); комкор (11.04.1940); генерал-лейтенант авиации (04.06.1940). Награды СССР: орден Ленина (03.11.1937); орден Красного Знамени (02.03.1938); орден Красного Знамени (14.06.1940).

АСТАХОВ Федор Алексеевич

Советский военачальник. Родился 27 января (8 февраля) 1892 года деревня Ледовские Выселки Тульской губернии ныне Московской области. Русский из рабочих. Партийность: член ВКП(б) с 1931. Участие в войнах: Первая мировая война 1914-1918; Гражданская война 1918-1922; Великая Отечественная война 1941-1945. Образование: реальное училище в Кашире (1910). Образование в РИА: 3-я Московская школа прапорщиков (1915); Севастопольская военная авиационная школа (1916). Образование в РККА: Курсы высшего комсостава РККА (1923). Курсы усовершенствования высшего комсостава при Военно-воздушной академии РККА имени профессора Н. Е. Жуковского (1929); курсы усовершенствования высшего комсостава при Военной академии Генерального штаба (1939). Должности в РИА: рядовым в воздухоплавательной роте (1913-1915); инструктор Севастопольской военной авиационной школы (1916-1918). Должности в РККА: командир подразделений в 1-й Тульской и в 1-й Калужской авиационных группах в 5-й армии (1918-1919); командир авиаотряда и начальник авиации 1-й Сибирской авиационной группы Восточного фронта 1919-1920; помощник начальника авиации Сибири, помощник начальника авиации и воздухоплавания 5-й армии 1920-1923; слушатель курсов высшего комсостава РККА (1923); начальник ВВС Кавказской Краснознаменной армии (10.1923-05.1924); начальник Серпуховской военной авиационной школы воздушного боя (05.1924-10.1928); начальник 3-я Оренбургской военной авиационной школы лётчиков и лётчиков-наблюдателей имени К.Е.Ворошилова (10.1928-1929); слушатель Курсов усовершенствования высшего комсостава при Военно-воздушной академии РККА имени профессора Н. Е. Жуковского (1929); командир 5-й авиационной бригады (12.1930-12.1933); помощник командующего ВВС Приволжского военного округа (12.1933-05.1935); помощник начальника Управления Военно-воздушных сил РККА по материально-техническому снабжению (05.1935-02.1936); командовал 10-м тяжелобомбардировочным авиационным корпусом (02.1936-25.11.1937); командующий Военно-воздушных сил Киевского военного округа (с 1938 года – Киевского Особого военного округа) (25.11.1937-1941); слушатель курсов усовершенствования высшего комсостава при

Военной академии Генерального штаба (1939); начальник управления вооружения и снабжения и третий заместитель начальника Главного управления Военно-Воздушных сил РККА (20.07.1940-07.1941); командующий ВВС Юго-Западного фронта с (07.1941); начальник Главного управления Гражданского Воздушного Флота – заместитель командующего Военно-Воздушных сил РККА, начальник Главного управления Гражданского Воздушного Флота – заместитель командующего авиации дальнего действия (08.1943-12.1944); начальник Главного управления Гражданского Воздушного Флота (12.1944-12.1947); в распоряжении Главного управления кадров Министерства Вооружённых сил СССР (12.1947-1950); в отставке с (1950). Звания в РККА: комдив (23.11.1935); комкор (20.02.1938); генерал-лейтенант авиации (04.06.1940); генерал-полковник авиации (30.04.1943); Маршал авиации (19.08.1944). Награды СССР: орден «Ленина» (26.05.1936); орден «Ленина» (21.02.1945); орден «Красного Знамени» орден Красного Знамени (18.03.1943); орден «Красного Знамени» (03.11.1944); Орден «Кутузова» 1-й степени (19.08.1944); орден «Суворова» 2-й степени (13.03.1943); орден «Красной Звезды» медаль «XX лет РККА» (22.02.1938). Награды иностранных государств: орден «Крест Грюнвальда» 1-й степени (ПНР 21.05.1946).

ГУСЕВ Константин Михайлович

Советский военачальник. Родился в июле 1906 года в поселке суконной фабрики Серпуховский уезд Московской губернии; Русский из рабочих; Партийность: член ВКП(б) с (1930). Образование: церковно-приходская школа 1916. обучение в монастыре Давыдова Пустынь рабочий суконной фабрики (1918-1920); учебная профтехшкола (1920-1925). Образование в РККА: Ленинградская военно-теоритическая авиашкола ВВС РККА 1925-1926; Борисоглебская школа летчиков (1926-1928). Должности в РККА: младший летчик 52-й авиационной эскадрильи (08.1928-03.1930); исполняющий должность командира звена 52-й авиационной эскадрильи (03.1930-07.1930); командир звена 52-й авиационной эскадрильи (07.1930-11.1931); командир отряда 52-й авиационной эскадрильи (11.1931-07.1933); командир 9-й легко-штурмовой авиационной эскадрильи (07.1933-02.1937); Участник Гражданской войны в Испании 1936-1939: командир авиационной группы Советских летчиков добровольцев (1936-1937); в распоряжении начальника ВВС РККА (02.1937-06.1937); командующий ВВС Белорусского военного округа (06.1937-07.1940); 2-й заместитель начальника Главного управления ВВС РККА (07.1940-12.1940); командующий ВВС Дальневосточного фронта (12.1940-17.07.1941); арестован (17.07.1941) в городе Хабаровске; особым совещанием при НКВД СССР по обвинению в участии в военном заговоре приговорен к смертной казни (13.02.1942); приговор приведен в исполнение (23.02.1942); определением военной коллегии Верховного суда СССР реабилитирован (04.09.1954). Звания в РККА: майор (1935); комдив (20.06.1937); комкор (11.04.1940); генерал-лейтенант авиации (04.06.1940). Награды СССР: орден Ленина (1936 №2923); 2 ордена Красного Знамени (02.01.1937 №879; 21.06.1937 №2).

ДЕНИСОВ Сергей Прокофьевич

Советский военачальник. Родился 12 (25) декабря 1909 года на хуторе Постоялый, ныне село Постояловка Ольховатского района Воронежской области. Украинец из рабочих. Партийность: член ВКП(б) с 1930. Участия в войнах: Гражданская война в Испании 1936-1939; Советско-Финляндская война 1939-1940; Великая Отечественная война 1941-1945. Образование: окончил неполную среднюю школу. Работал слесарем ремонтно-транспортных мастерских в города Россоши. Образование в РККА: военная авиационная школа пилотов (1931); Окончил КУКС при Военной академии Генштаба 1939; высшая военная академия имени К.Е. Ворошилова (06.1946-11.1949); Должности в РККА: младший летчик 11-й эскадрильи 111-й истребительной авиационной бригады ВВС Ленинградского военного округа (10.1929-10.1933); старший летчик 41-й истребительной авиационной эскадрильи 83-й истребительной авиационной бригады Белорусского военного округа (10.1933-12.1933); командир звена 33-й истребитель-

ной авиационной эскадрильи (12.1933-03.1934); командир звена 41-й истребительной авиационной эскадрильи 83-й истребительной авиационной бригады Белорусского военного округа (03.1934-02.1935); командир отряда 41-й истребительной авиационной эскадрильи 83-й истребительной авиационной бригады Белорусского военного округа (02.1935-04.1937); Участник Гражданской войны в Испании 1936-1939: командир отряда и 1-й эскадрильи истребителей И-16 11.1936-07.04.1937; псевдоним «Рамон». Всего в Испании произвел 200 боевых вылетов и сбил 7 самолетов (3 лично и 4 в групповых боях). По другим данным сбил 12 или 19 самолетов (13 лично и 6 в группе), но эти данные, вероятно, ошибочные. После возвращения из Испании в течение 1937 года трижды досрочно получал воинские звания (капитана, майора, полковника). В 1937 году имел налет более 1000 часов в воздухе. Командир истребительного авиационного полка (04.1937-07.1937); командир 142-й истребительной авиационной бригады в городе Бобруйске БВО (07.1937-04.1939); Участник боев у реки Халхин-Гол 1939: командир 56-й истребительной авиационной бригады (04.1939-07.1939); командующий 2-й армией особого назначения в Воронеже (07.1939-01.1940); Участник Советско-Финляндской войны 1939-1940: командующий ВВС 7-й армии (01.1940-04.1940); командующим ВВС Закавказского военного округа 04.1940-08.1941; начальник Качинской авиационной школы пилотов (08.1941-20.11.1942); в распоряжении Управления кадров ВВС Красной Армии (20.11.1942-26.12.1942); командир 283-й Камышинской истребительной авиационной дивизии 16-й воздушной армии (26.12.1942-14.12.1943); в распоряжении командующего ВВС Красной Армии (14.12.1943-02.1944); старший помощник начальника 4-го отдела по тактической подготовке в Главном штабе ВВС Красной Армии (02.1944-02.1946); в распоряжении командующего ВВС Красной Армии (02.1946-06.1946); в отставке с (11.1947); умер 16 июня 1971 года и был похоронен на Новодевичьем кладбище в городе Москве. Звания в РККА: Дважды Герой Советского Союза (04.07.1937; 21.03.1940); старший лейтенант (1936); капитан (1937); майор (04.1937); полковник (04.07.1937); комбриг (22.02.1938); комдив (08.08.1939); комкор (21.03.1940); генерал-лейтенант авиации (04.06.1940). Награды СССР: 2 медали Золотая Звезда (04.07.1937 №51; 21.03.1940 №4); 2 ордена Ленина (04.07.1937 №3504 21.03.1940); 2 ордена Красного Знамени (02.01.1937 №783; 29.8.1939 № 184); орден Александра Невского (28.07.1943 № 3870); медаль «XX лет РККА» (23.02.1938); медаль «За оборону Сталинграда» (22.12.1942); медаль «За победу над Германией 1941-1945» (09.05.1945) Награды иностранных государств: орден Боевого Красного Знамени МНР (10.08.1939).

ЖАВОРОНКОВ Семен Федорович

Советский военачальник. (11(23).04.1899, дер. Сидоровская Кинешемского уезда Костромской губернии – 08.06.1967 г. Москва). Русский. Из крестьян. Член ВКП(б). В РККА с 1918 г. В 11 лет, после окончания начальной сельской школы, он ушел на заработки на текстильную фабрику в с. Тезино, а затем в г. Вичуга. В июне 1918 года Семен вступил в Кинешемский красногвардейский коммунистический отряд и в его составе участвовал в подавлении антибольшевистского мятежа в Ярославле. В сентябре 1918 года он добровольно вступил в Красную армию и был зачислен красноармейцем в 4-ю роту 1-го советского Кинешемского полка. Затем его назначили заведующим агитационной секцией Кинешемского гарнизонного клуба. В ноябре он стал политическим комиссаром 3-го батальона 29-го стрелкового полка сформировавшейся 7-й стрелковой дивизии. Через 4 месяца за отличия в боях на Восточном фронте против частей Сибирской армии адмирала А.В. Колчака в районе Воткинска и Ижевска Жаворонкова назначили военным комиссаром отдельного батальона связи этой дивизии. С лета 1919 года вместе со своими подчиненными он участвовал в боях против войск генерал-лейтенанта А.И. Деникина, в Советско-польской войне 1920 года, в борьбе с вооруженными отрядами С.Н. Булак-Балаховича в Белоруссии и Н.И. Махно на Украине. В 1920 году дивизия, в которой служил Жаворонков, была награждена Почетным революционным Красным знаменем ВЦИК и получила наименование «Владимирской». После окончания Граждан-

ской войны Семена Федоровича в июле 1922 года направили на учебу в Петроград на Высшие военно-политические курсы имени Н.Г. Толмачева, которые в 1923 году преобразовали в институт, а в 1925 году – в академию. Окончание Жаворонковым этого учебного заведения совпало с приказом Политуправления РККА об «освежении и обновлении партполитпросвет-работников в авиа- и воздушных частях устойчивыми и выдержанными товарищами из полевых войск (преимущественно из пехоты)». В связи с этим в 1926 году в военной службе Семена Федоровича произошел крутой поворот – его назначили помощником начальника по политической части Военно-технической школы Рабоче-крестьянского Красного Воздушного флота (с сентября 1926 года ВВС РККА), а с началом создания авиационных бригад – помощником командира 3-й авиабригады политической части, которая дислоцировалась в Ленинградском военном округе. Авиабригада включала 2–3 эскадрильи разного назначения и до 10 авиационных отрядов. В следующем году С.Ф. Жаворонкова перевели в г. Новочеркасск на такую же должность в 13-ю авиабригаду Северо-Кавказского военного округа. В 1929 году в службе Семена Федоровича произошли очередные изменения, его назначили военкомом и начальником политотдела Управления ВВС Морских сил Черного моря (МСЧМ). Через два года его вывели в распоряжение Главного управления РККА, ведавшего перемещением начальствующего состава. После этого Жаворонков был направлен на учебу на Курсы усовершенствования начальствующего состава при Военно-воздушной академии имени профессора Н.Е. Жуковского. После их окончания Семен Федорович два месяца исполнял обязанности командира и военкома 66-й отдельной авиаэскадрильи, затем командовал 34-й авиагруппой ВВС МСЧМ. Опыт командования авиационными подразделениями убедил Жаворонкова в необходимости лично освоить летное дело, чтобы быть наравне со своими подчиненными. В своих записках Семен Федорович писал: «Я доложил эти свои соображения начальнику Военно-Воздушных Сил РККА Я. Алкснису. Он полностью со мной согласился и осенью 1933 года направил меня в школу летчиков имени Мясникова на Каче, под Севастополем. Ранней весной 1934 года, закончив школу летчиков, я вернулся в Севастополь уже в должности командира авиабригады...» Таким образом в 35-летнем возрасте он освоил профессию военного летчика.

После авиашколы Жаворонков получил назначение на должность командира 107-й авиабригады. О том, как он справлялся со столь ответственной должностью, свидетельствует аттестация, составленная помощником командующего МСЧМ: «Бригада имеет большие успехи и крепко выросла в области тактической подготовки. На основе лучшего руководства, планового контроля и повышения требовательности бригада заняла безаварийное место в составе ВВС ЧМ. За 1934 год Жаворонков вырос сильно в оперативно-тактических вопросах. Штаб, несмотря на молодость отдельных работников, является вполне сколоченным органом боевого управления». В январе 1935 года Семену Федоровичу присвоили воинское звание комбрига и назначили военкомом и командиром базировавшейся в бухте Голландия в Севастополе 106-й авиабригады. Через год Жаворонков стал слушателем оперативного факультета Военно-воздушной академии имени профессора Н.Е. Жуковского, после окончания которого возглавил 101-ю тяжелобомбардировочную авиабригаду ВВС Особой Краснознаменной Дальневосточной армии, базировавшейся под Читой. С июля 1937 года он командовал 5-м тяжелым бомбардировочным авиакорпусом Забайкальского военного округа. Постановлением ЦИК и СНК СССР от 30 декабря 1937 года был образован самостоятельный Наркомат ВМФ, в состав которого вошла и морская авиация. При подборе кадров был учтен опыт службы С.Ф. Жаворонкова в ВВС МСЧМ и его назначили командующим ВВС Тихоокеанского флота. В это же время на должность командующего флотом получил назначение капитан 1 ранга Н.Г. Кузнецов. В августе 1938 года флот и морская авиация участвовали в отражении японской агрессии в районе озера Хасан. В ликвидации конфликта приняли участие три авиаэскадрильи ВВС Тихоокеанского флота. Они более 20 раз вылетали на выполнение боевых заданий. Кроме того, два истребительных полка прикрывали переход транспортов между пос. Посыет и Владивосто-

ком. Разведывательная авиация флота в сложных метеоусловиях вела разведку на море. Боевые действия на озере Хасан показали тактическую выучку и закалку летного состава, умение работать с полевых аэродромов. В феврале 1939 года Жаворонкову присвоили воинское звание комдива, а в июле того же года назначили начальником авиации ВМФ. Нарком ВМФ Н.Г. Кузнецов, вспоминая об обстоятельствах назначения Семена Федоровича, писал: «Возглавляя ВВС Тихоокеанского флота, он проявил себя требовательным командиром и хорошим организатором. Его уважали, но вместе с тем побаивались. Во время хасанских событий мы частенько беседовали о взаимодействии авиации с кораблями. И всегда находили общий язык. Когда надо было найти кандидата на должность командующего военно-воздушными силами ВМФ, я не искал никого другого – С.Ф. Жаворонков был самой подходящей кандидатурой». Первой проверкой для нового руководителя ВВС ВМФ стала Советско-финляндская война 1939–1940 годов, в которой приняли участие авиационные части Балтийского и Северного флотов. Только балтийские авиаторы сделали около 17 тыс. боевых вылетов и сбросили 57 тыс. бомб. Однако, помимо бесценного боевого опыта, война вскрыла множество недостатков. Выступая на совещании руководящего состава ВМФ 10 апреля 1940 года, он отмечал, что летный состав оказался слабо подготовленным к действиям в сложных метеоусловиях и не готов к действиям ночью. Командование флотов, ВВС и соединений не смогли четко ставить задачи частям авиации, штабы авиачастей оказались неспособны работать как органы боевого управления соответствующих командиров. Несмотря на данные недостатки в подготовке морской авиации, деятельность Семена Федоровича по руководству ее действиями в войне с Финляндией была высоко оценена. В июле 1940 года ему присвоили очередное воинское звание комкора (впоследствии переаттестован в генерал-лейтенанты) и наградили орденом Ленина. В начале декабря 1940 года на сборе командующих флотами и флотилиями он выступил с докладом «О проектировании и строительстве авиации ВМФ», в котором обосновал необходимость иметь «морской самолет, лодочный, поплавковый» в качестве разведывательного самолета, который «является необходимым обязательным дополнением к общей системе вооружения авиации Военно-Морского Флота». При этом предлагалось создать два основных типа такого самолета: первый – «дальний разведчик, он же минный заградитель»; второй – «корабельный самолет, он же самолет охраны водного района». К сожалению, за оставшиеся полгода до начала Великой Отечественной войны решить эту задачу не удалось. В результате гидроавиация вступила в войну находясь на стадии совершенствования организационно-штатной структуры и технического перевооружения, имея на вооружении лишь 389 машин устаревших образцов – МБР-2, ГСТ, КОР-1 и др. 22 июня ВВС Краснознаменного Балтийского, Черноморского и Северного флотов вступили в войну с фашистской Германией, активно включившись в боевые действия на своих театрах. Самолеты прикрывали базы, а также корабли на рейдах и выходах в море. Уже в первые дни войны флотские бомбардировщики совершали налеты на Мемель (Клайпеда), Данциг (Гданьск), Гдыню и другие порты, которыми пользовался германский военно-морские силы. В 1941–1942 годах ВВС ВМФ способствовали длительной и упорной обороне Таллина, Ленинграда, Кронштадта, Севастополя и Одессы, Заполярья и Кавказа, острова Ханко и Моонзундского архипелага, Керченского полуострова и Крыма. В этот период, несмотря на достаточно хорошую подготовку летного состава, авиация флотов из-за привлечения к выполнению несвойственных задач (прикрытие сухопутных войск и удары по наземным целям) и большого числа устаревшей авиационной техники понесла значительные потери. Генерал-лейтенант С.Ф. Жаворонков в начале войны наибольшее внимание уделял авиаторам Балтики. По его рекомендациям организовывалось взаимодействие самолетов с подводными лодками. Особой заботой Семена Федоровича окружил минно-торпедные авиачасти. Его интересовали готовность экипажей к групповым полетам ночью и в плохую погоду, на малых высотах, умение производить высотное и низкое торпедометание. Командующий намеревался лично подобрать наиболее боеспособный авиационный полк для выполнения в недалеком будущем

стратегической задачи по уничтожению основных сил германского флота на Балтике. На эту мысль его натолкнуло сообщение британского адмиралтейства о потоплении 27 мая 1941 года английской эскадрой в Атлантике фашистского линейного корабля «Бисмарк». Жаворонков затребовал от военно-морского атташе СССР в Великобритании подробности боя и пришел к выводу, что потопить линкор без участия морской авиации англичане бы не смогли. После начавшихся с 22 июля немецких налетов на Москву Жаворонков обратился к наркому Кузнецову об ответном бомбовом ударе по Берлину силами минно-торпедной и бомбардировочной авиации Балтийского и Черноморского флотов. 27 июля Ставка Верховного командования одобрила проведение операции «Берлин» (без привлечения черноморской авиации), возложив ее руководство на командующего ВВС ВМФ. Налеты на Берлин осуществлялись с аэродрома Кагул на острове Эзель (Сааремаа) в Моонзундском архипелаге, так как только это место соответствовало тактическому радиусу действий самолетов ДБ-3ф. В ночь на 6 августа был успешно произведен первый пробный разведывательный полет пяти бомбардировщиков по спланированному маршруту. Вечером 7 августа одна за другой взлетели 13 крылатых машин. Флагманом шел командир полка полковник Е.Н. Преображенский. В бомбардировке Берлина участвовало 5 самолетов полка, остальные экипажи отбомбились по запасным целям. Вспоминая об этих днях, Семен Федорович Жаворонков отмечал: «В первом полете на Берлин много было взлетов неуверенных, почти опасных, и я глубоко внутренне переживал их. С каждым из них как будто отрывалась и уходила вместе с ними частица моего сердца. Кто знает, что их ждет в этом далеком и опасном полете на двухмоторных колесных самолетах над морем, затем над территорией противника и, наконец, над главным, хорошо защищенным логовом врага, каким являлась столица фашистского государства». Последний налет на фашистскую столицу был совершен 5 сентября. После оставления советскими войсками Таллина полеты с островов стали невозможны. Всего за 10 налетов на Берлин было сброшено 311 бомб. За руководство операцией С.Ф. Жаворонков был награжден орденом Красного Знамени. Семен Федорович руководил авиацией и при отражении массированных налетов на Ленинград. В ноябре 1941 года во время проведения Тихвинской оборонительной операции, часть морской авиации, по его указанию поддерживала оборонявшиеся советские войска. Он лично руководил воздушным прикрытием Ладоги, где проходила «Дорога жизни», единственная коммуникация, связывавшая блокадный город с Большой землей. С осени 1941 года одним из важных направлений деятельности Жаворонкова стала защита союзных конвоев, пришедших из Англии в Мурманск и Архангельск и отправлявшихся из этих портов обратно в английские порты. За первый период войны таких конвоев прибыло 20 и убыло 16. Официальным признанием заслуг морской авиации и ее командующего в тяжелый 1941 год стало присвоение четырем авиационным полкам гвардейского звания. С учетом опыта боевых действий генерал Жаворонков значительное внимание уделял техническому перевооружению, развитию организационного строительства и способов применения морской авиации. В 1942 году на вооружение авиачастей поступили штурмовик Ил-2, пикирующий бомбардировщик Пе-2, в истребительных частях стали преобладать машины новых типов Як-1, Як-7, Як-9, ЛаГГ-3, Ла-5 и Ла-7. В 1942–1943 годах, исходя из насущных требований войны, в составе авиации флотов были сформированы новые соединения – штурмовые и бомбардировочные (пикировочные) бригады. В январе 1943 года управление ВВС ВМФ было реорганизовано в Главное управление ВВС ВМФ, что повышало его статус в структуре Наркомата ВМФ (в мае С.Ф. Жаворонкову было присвоено звание генерал-полковника авиации). К лету все авиационные бригады ВВС флотов были переформированы в авиационные дивизии (минно-торпедные, истребительные, штурмовые, бомбардировочные). По инициативе Семена Федоровича истребительная авиация ВМФ была разделена на объектовую (прикрытие военно-морских баз и кораблей, транспортов на выходах в море и коммуникациях) и авиацию сопровождения бомбардировщиков и штурмовиков. При поддержке наркома ВМФ Жаворонков реализовал свою идею о «свободной охоте» торпедоносцев – крейсерских

полетах одиночных самолетов-торпедоносцев. Проникая в открытое море по заранее разработанному плану, они отыскивали цели и наносили торпедные удары. На практике было установлено, что для потопления транспорта, танкера или корабля типа миноносца достаточно одного меткого попадания торпеды. Только с середины до конца 1943 года торпедоносцы совершили более 200 таких вылетов (торпедными атаками завершились 93 из них). В дальнейшем по указанию Жаворонкова в крейсерские полеты стали направлять небольшие группы самолетов, что значительно повысило результаты торпедных атак по вражеским кораблям и помогло экипажам торпедоносцев успешнее бороться с истребителями противника. Семен Федорович постоянно следил за боевыми действиями морских летчиков-истребителей. Его интересовали не только цифры сбитых машин врага, но и тактика наших истребителей, боевой опыт отдельных летчиков. В 1943 году морская авиация приняла участие в трех крупных операциях. ВВС Балтийского флота совместно с 13-й и 14-й воздушными армиями в январе участвовали в прорыве блокады Ленинграда. Авиаторы-черноморцы внесли весомый вклад в успех Северо-Кавказской и Новороссийско-Таманской наступательных операций. К концу 1943 года морская авиация вышла на первое место по нанесенному противнику урону среди родов ВМФ и в дальнейшем до конца войны удерживала лидирующее положение. В ходе завершающего периода Великой Отечественной войны морская авиация в составе ВМФ приняла участие в 9 стратегических наступательных операциях. С 1944 года основные усилия авиации флотов были сосредоточены на действиях по морским сообщениям и на обеспечении наступательных операций советских войск на приморских направлениях. Для достижения наибольшей эффективности по указанию Семена Федоровича в начале 1944 года были проведены полигонные испытания так называемого топ-мачтового (с высоты 20 – 30 метров) бомбометания, которое в сочетании с обычными приемами атак Ил-2 надводных целей оказалось весьма результативным. В сентябре того же года С.Ф. Жаворонкову было присвоено звание маршала авиации. Всего в Великую Отечественную войну 1941–1945 годов морские летчики совершили более 350 тыс. самолетовылетов, потопили более половины тоннажа немецких транспортных судов и более двух третей тоннажа боевых кораблей и вспомогательных судов, уничтожили несколько тыс. самолетов. В феврале 1945 года Жаворонков успешно справился с задачей по организации перелета в Советский Союз членов делегаций ведущих стран антигитлеровской коалиции, участвовавших в Крымской (Ялтинской) конференции. Для этого была проделана большая работа по оборудованию основного аэродрома Саки в Крыму и запасных – Сарабуз (Гвардейское) в Крыму, Геленджик на Кавказе и Одесса на юге Украины. На этой конференции был решен вопрос о вступлении Советского Союза в войну с Японией через 2–3 месяца после завершения разгрома фашистской Германии. С началом Советско-японской войны активное участие ВВС Тихоокеанского флота и Северной Тихоокеанской флотилии в обеспечении десантных операций способствовало быстрому овладению занятых японцами корейскими портами, Курильскими островами и Южным Сахалином. Авиаторы совершили более 5 тыс. самолетовылетов, потопили свыше 30 транспортов, уничтожили десятки железнодорожных эшелонов, складов с оружием, огневых точек, причалов и других объектов. После войны С.Ф. Жаворонков продолжал командовать морской авиацией (с апреля 1946 года – командующий авиацией Военно-морских сил). В течение двух десятилетий С.Ф. Жаворонков был тесно связан с военной авиацией, без которой уже не мыслил свою жизнь. Но, когда потребовалось, он сумел проявить свои организаторские способности и на новом поприще, занимаясь решением вопросов, связанных с гражданской авиацией. В декабре 1946 года Жаворонкова назначают заместителем начальника Гражданского воздушного флота СССР, а в 1948 году его зачисляют слушателем на Высшие академические курсы при Высшей военной академии имени К.Е. Ворошилова. По их окончании в сентябре 1949 года Семен Федорович был назначен начальником Главного управления Гражданского воздушного флота, с 1957 – первым заместителем начальника этого управления. Под его руководством осваивались реактивные пассажирские самолеты,

переустанавливались и строились новые аэропорты, готовились летные и авиатехнические кадры. Вера маршала Жаворонкова в творческую энергию людей, в их горячее стремление как можно скорее залечить раны войны и двинуть развитие Гражданского воздушного флота вперед принесла свои плоды. Уже за первые годы послевоенной пятилетки были введены в эксплуатацию десятки зданий и сооружений в аэропортах Киева, Минска, Харькова, Воронежа, Одессы, Львова, Риги, Ленинграда, Ростова-на-Дону, Краснодара, Вильнюса, Симферополя и других городов. По росту сети воздушных линий план был значительно перевыполнен. Окрепла и техническая база авиации: были восстановлены авиаремонтные предприятия и сеть приемных и передающих радиостанций; широко развернулось применение самолетов и вертолетов в сельском и лесном хозяйствах, в геологической разведке, аэрофотосъемке и других работах в народном хозяйстве; только в последний год послевоенной пятилетки было перевезено 9 миллионов пассажиров, 31 тыс. тонн почты и свыше 150 тыс. тонн груза. Настойчивость, кипучая энергия работников Гражданского воздушного флота, и прежде всего его начальника Семена Федоровича Жаворонкова, способствовали успешному внедрению в массовую эксплуатацию первого в мире пассажирского реактивного самолета Ту-104. Регулярные полеты с пассажирами на этом самолете начались с сентября 1956 года. Наша страна на два года опередила Америку, Англию и Францию в деле создания пассажирских реактивных самолетов. Напряженный труд серьезно сказался на состоянии здоровья Семена Федоровича, и в 1959 году он ушел в запас. Умер 8 июня 1967 года на шестьдесят девятом году жизни. Погребен на Новодевичьем кладбище. Воинские звания: комбриг (28.11.1935); комдив (26.02.1939); комкор (26.04.1940); генерал-лейтенант авиации (04.06.1940); генерал-полковник авиации (31.05.1943); Маршал авиации (25.09.1944). Награды СССР: 2 ордена Ленина (21.04.1940; 21.02.1945); 4 ордена Красного Знамени (13.08.1941; 11.01.1944; 3.11.1944; 24.06.1948); 2 ордена Ушакова 1-й степени (19.08.1944; 28.06.1945), орден Нахимова 1-й степени (14.09.1945); орден Кутузова 2-й степени (24.02.1945); орден Трудового Красного Знамени (16.04.1963); медали; именное оружие. Именем маршала авиации Семена Федоровича Жаворонкова названо Выборгское авиационно-техническое училище гражданской авиации (ВАТУ ГА), памятник-бюст установлен на его малой Родине в г. Вичуга Ивановской области, а в г. Иваново установлена мемориальная доска, его имя носят улицы в городах Иваново и Вичуге.

Конец ознакомительного фрагмента.

Текст предоставлен ООО «ЛитРес».

Прочитайте эту книгу целиком, [купив полную легальную версию](#) на ЛитРес.

Безопасно оплатить книгу можно банковской картой Visa, MasterCard, Maestro, со счета мобильного телефона, с платежного терминала, в салоне МТС или Связной, через PayPal, WebMoney, Яндекс.Деньги, QIWI Кошелек, бонусными картами или другим удобным Вам способом.