



Сцяпан Паўлавіч Супрун. Нарадзіўся 2 жніўня 1907 года ў вёсцы Рэчкі (цяпер — Сумская вобласць Украіны) у сям’і селяніна — выходца з беларускага Палесся. Скончыў няпоўную сярэднюю школу. З 1929 года ў радах Чырвонай Арміі. У 1930 годзе скончыў школу малодшых авіяцыйных спецыялістаў, у 1931-м — ваенную авіяцыйную школу пілотаў. З 1931 года — лётчык-выпрабавальнік. Дэпутат Вярхоўнага Савета СССР 1-га склікання. У 1939—1940 гг. удзельнічаў у баях з японскімі захопнікамі ў Кітаі, камандаваў групай знішчальнікаў. 20 мая 1940 года за гераізм і мужнасць, праяўленыя ў баях, маёр С.П. Супрун удастоены звання Героя Савецкага Саюза. З чэрвеня 1941 года ваяваў на франтах Вялікай Айчыннай вайны. Камандзір 401-га знішчальнага авіяцыйнага палка асобага прызначэння (23-я змяшчальнікамі праціўніка. 22 ліпеня 1941 года пасмяротна ўзнагароджаны другім медалём «Залатая Зорка», ордэнамі Леніна (двойчы).

ПАСЛЯ нашумелага пералёту ў Амерыку карэспандэнт газеты «Правда» спытаў Валерыя Паўлавіча Чкалава, як той сябе адчувае ў ролі самага бяспаснага чалавека ў свеце («Вам жа пакарыўся Паўночны полюс»)? Славу ты пілот, не мігннуўшы вокам, адказаў: «Я — самы бяспасны? Тады вы не ведаеце Супруна!».

Ёсць у авіяцыі такі выраз: лётчык ад Бога. Ён як нікому падыходзіць Сцяпану Супруну. Выпрабавальнік, воін — здаецца, не было такога самалёта, які не змог бы падпарадкавацца яму.

Сцяпан Супрун — чалавек сапраўды незвычайнага лёсу. Нарадзіўся ён у беднай сялянскай сям’і, стаўшы другім сынам Паўла Міхайлавіча і Праскоіі Восіпаўны. За 8 гадоў да гэтага бацька, Павел Міхайлавіч Супрун, перабраўся з драгічынскай вёскі Ямнік у больш заможную, як тады здавалася многім, Украіну. Тут ён батрачыў у мясцовых памешчыкаў. Такіх, як ён, у тыя гады на Украіне, ды і ў Беларусі, было нямала. Некаторыя ў пошуках лепшай долі з’язджалі ў далёкую Амерыку. У 1910 годзе і Павел Супрун, пакінуўшы насяджанае ўжо месца, адправіўся ў пошуках шчасця за акіян — у горад Вініпег. Праз 3 гады ў Канаду прыехала з дзецьмі, а іх было ўжо трое, і маці.

Нялёгкім аказалася жыццё і на чужыне — без ведання англійскай мовы ў цяжкіх абставінах. Перабіваліся часовымі заробкамі. Але гады ішлі, дзеці падрасталі. З 1915 па 1924 год Сцяпан вучыўся ў школах Говардвіля і Вініпегу. У 1917-м яго бацька ўступіў у Камуністычную партыю Канады і ўдзельнічаў у заснаванні яе рускага аддзялення ў Вініпегу. У 1922-м Сцяпан разам з братамі Рыгорам і Фёдарам уступіў у Лігу маладых камуністаў.

А яшчэ праз два гады Супруны прыехалі ў СССР. Некаторы час яны жылі на Алтаі, затым у Алма-Аце і Пішпеку (Бішкеку), а восенню 1925 года перабраліся на Украіну, у Белополь. Там Сцяпан уладкаваўся вучнем у саматужную карэтную майстэрню. Неўзабаве яго бацька быў абраны сакратаром Сумскага аблвыканкама. Сцяпан пераехаў у Сумы і стаў працаваць сталёрам у «камбарбэзе» (камітэце па барацьбе з беспрацоўем). У 1928 годзе ён уладкаваўся на мясцовы машынабудаўнічы завод. Летам працаваў піянерважатым. Аднойчы ледзь не патануў у рацэ, ратуючы дваіх дзяцей.

С. П. Супрун у кабіне самалёта «Хейнкель» на аэрадроме горада Ростак, Германія, май 1940.



МНОГІЯ юнакі марылі ў тыя гады пра авіяцыю, падзвіг. Не быў выключэннем і Сцяпан. Калі прыйшоў час прызыву ў Чырвоную Армію, ён папрасіўся ў авіяцыю. У 1930 годзе скончыў школу малодшых авіяцыйных спецыялістаў у Смаленску, у 1931-м — ваенную школу лётчыкаў. Ужо там правяліся яго выдатныя лётныя здольнасці. Пра гэта сведчыць водгук інструктара Кушакова, які напісаў у характарыстыцы:

«Курсант С.П. Супрун мае ўсе даныя быць не толькі выдатным лётчыкам-знішчальнікам, але і ўдумлівым даследчыкам, эксперыментатарам у лётнай справе». Настаўнік не памыліўся. Менавіта такім і стаў пасля Сцяпан Паўлавіч Супрун.

Пасля лётнай школы ён служыў у страйвых часцях у Бабруйску і Бранску. Быў камандзірам звяна 7-й асобнай знішчальнай авіяцыйнай эскадрыллі імя Ф.Э. Дзяржынскага.

Аднойчы падчас заняткаў па паветранай стральбе яго калега на самалёце-буксіроўшчыку, зрабіўшы няўдалы віраж, захліснуў крыло буксіровачным тросам мішэні. Пілот паспрабаваў скінуць пятлю з крыла, але нічога не атрымалася. Мішэнь цягнула машыну ў бок, перакрываючы яе дагары коламі. Самалёт стаў хутка губляць вышыню. Лётчык сабраўся быў выскачыць з парашутам, але і зямля была ўжо блізка. Бачачы гэта, Супрун падляцеў да буксіроўшчыка і прапелерам адсек трюс, прадухіліўшы немінучую катастрофу.

У ліпені 1933 года ён быў пераведзены ў НДІ ВПС на лётна-выпрабавальную работу. Удзельнічаў у выпрабаваннях так званай «этажэркі Вахмістрава» (сутнасць яе ў тым, што з мэтай павелічэння радыуса дзеяння аднаматорных знішчальнікаў інжынер НДІ ВПС В.С. Вахмістраў прапанаваў «самалёт-звяно» ТБ-1 у якасці носьбіта двух знішчальнікаў І-4, замацаваных на яго крыле цвёрдай счэпкай). Адчайная смеласць, вярзізнае жаданне авалодаць новай спецыяльнасцю і працаздольнасць дапамаглі Супруну стаць у шэрагі найлепшых авіятараў таго часу. У адной з характарыстык камандавання НДІ ВПС на С.П. Супруна напісана:

«Дысцыплінаваны на зямлі і ў паветры. У лётнай працы вынослівы і нястомны. Лятае на ўсіх тыпах знішчальнікаў. Добра валодае элементамі паветранага бою хуткасных самалётаў. Ідэалагічна

СЦЯПАН СУПРУН

ўстойлівы. Аварый і паломак па сваёй віне не мае. Над павышэннем сваіх ведаў працуе з вялікай цікавасцю, асвойвае новую тэхніку і ў гэтым незаменны».

У маі 1935 года ў складзе пілатажнай пяцёркі ўдзельнічаў у паветраным парадзе над Краснай плошчай, дзе ляцеў на новым баявым знішчальніку І-16.

За паспяховыя выпрабаванні новай тэхнікі ў гэтыя гады Сцяпан Супрун узнагароджаны залатым імённым гадзіннікам Наркама абароны СССР, ордэнам Леніна і легкавой аўтамашынай маркі М-1.

У тым жа 1935 годзе Супрун адпачываў у санаторыі ВПС на Чорным моры. Там ён выпадкова пазнаёміўся з адным маладым чалавекам. Разам выйшаўшы аднойчы на лодцы ў мора, яны доўга гутарылі.

Супрун уважліва выслухаў хлопца, які паскардзіўся, што яму, авіятэхніку, адмаўляюць у пераводзе ў лётны склад. «Не апускай рукі, — сказаў Супрун. — Павер, і мне не адразу ўдалося ўзняцца ў неба. Многае давялося вытрываць. Але падняўся! Паднімешся і ты! Галоўнае — не страціць мары».

Пазней суразмоўца Супруна скончыў школу лётчыкаў. У гады Вялікай Айчыннай вайны ён збіў 59 фашысцкіх самалётаў асабіста і ў групе. Гэта быў Аляксандр Іванавіч Пакрышкін, які стаў тройчы Героем Савецкага Саюза і маршалам авіяцыі.

У незабыўным 1937-м Сцяпан Паўлавіч ледзь не трапіў пад молат сталінскіх рэпрэсій — ужо быў выключаны з партыі ў сувязі са справай Гамарніка, які застрэліўся напярэдадні немінучага арышту. Супруну маглі прыгадаць і яго знаходжанне за мяжой, аднак, дзякуючы заступніцтву таварышаў па службе, у прыватнасці Чкалава, на працягу двух дзён яго... аднавілі ў партыі. А ўжо ў лістападзе таго ж 1937 года Сцяпана Супруна выбіраюць дэпутатам Вярхоўнага Савета СССР першага склікання ад Севастопальскай акругі.

Сапраўды, вельмі хутка Супрун здзейсніў круты ўзлёт да майстэрства і славы, стаўшы адным з найлепшых лётчыкаў краіны, членам урада.

Аднак спачатку яму давялося перажыць не адзін непрыемны перыяд жыцця. Вось што здарылася, напрыклад, у час службы ў Бабруйскай брыгадзе. Тады, у адзін з восеньскіх дзён, тэхнік Стрыжоў, які сядзеў у самалёце Супруна і правяралі работу матора, нечакана выкіраваў са стаянкі на старт і пайшоў на ўзлёт з наборам вышыні на захад. На аэрадроме забілі трывогу, у паветра наўздагон паднялі некалькі самалётаў. Але позна, уцекача дагнаць ужо было немагчыма.

Стрыжоў перасёк дзяржаўную мяжу і сеў на тэрыторыі Заходняй Беларусі, каля Ліды. Праз некаторы час палякі вярнулі самалёт, але тэхніка вярнуць адмовіліся. Неўзабаве ў Бабруйскай авіябрыгадзе абвясцілі загад наркама абароны аб прыцягненні да суда Ваеннага трыбунала камандзіра эскадрыллі, інжынера эскадрыллі і інжынера атрада, якія не разгледзелі ў тэхніку Стрыжове будучага здрадніка Радзімы. Пад суд пайшоў і Сцяпан Супрун, чый самалёт быў выкарыстаны для ўцёкаў. Усе чацвёрта, асуджаныя на розныя тэрміны, былі заключаны ў Бабруйскую турму...

Неўзабаве Супруна вызвалілі, аднак гэты эпізод усё ж адыграў сваю адмоўную ролю ў яго далейшай кар’еры — ён стаў адзіным сярод лётчыкаў — Герояў Савецкага Саюза, хто не быў удастоены ніводнага да-тэрміновага прысваення воінскага звання.

У 1936 годзе пачалася грамадзянская вайна ў Іспаніі. Супрун адным з першых прыйшоў да наркама Варашылава з рапартам: «Прашу адправіць мяне добраахвотнікам!». Але рапарт абвярнуўся загадам даволі своеасаблівым: Іспанія і не зусім Іспанія... Горад на савецкім поўдні, каманістае поле аэрадрома з рэдкімі астраўкамі сухой

травы, хлопцы з бронзавымі целамі, тэмпераментная скарагаворка, у якой не-не ды і прамаяўляецца інша-земнае слова «камад»...

Гэта былі маладыя іспанцы, якіх Пірэнейскі смерч кінуў на савецкі поўдзень. Рэзальюцыя наркама на рапарт Супруна задаволіла пажаданне лётчыка, але толькі часткова. Тут, у Кіраваградзе, Сцяпан не шкадаваў ні сябе, ні сваіх вучняў, аддаючы ім усе веды і ўменні, назапашаныя за гады лётнай працы. Адным з яго лепшых вучняў быў Хасэ Марыя Брва — славу-ты ў далейшым лётчык, які адчайна смела змагаўся ў радах савецкіх авіятараў на франтах Вялікай Айчыннай вайны і нават узначальваў групу паветранага прыкрыцця самалёта Іосіфа Сталіна, калі той накіроўваўся на Тэгеранскую канферэнцыю.

І ўсё ж паваяваць Супруну неўзбаве прыйшлося...



15 снежня 1938 года падчас выпрабаванняў новага знішчальніка І-180 разбіўся Валерый Паўлавіч Чкалаў. Супрун напісаў ліст Варашылаву:

«Да XVIII з’езду нашай партыі вы-ходзіць другі экзэмпляр самалёта І-180, на якім загінуў найлепшы лётчык нашай Радзімы Валерый Чкалаў, на першым экзэмпляры гэтага самалёта павінны былі праводзіць выпрабаванні: Чкалаў — заводскія і я — дзяржаўныя. Зараз жа людзі баяцца даверыць мне правесці выпрабаванні і першым вылецець на гэтым самалёце толькі таму, што я дэпутат Вярхоўнага Савета Саюза ССР. Тав. народны камісар! Мне цяпер стала выключна цяжка працаваць — усё начальства, перастахоўваючыся, усялякімі спосабамі імкнецца мяне адсунуць у бок, абы я толькі не лятаў. Усё гэта ў корані ня-правільна і вельмі мне крыўдна. Вы асабіста ведаеце, як я лятаю на хуткасным самалёце — за 10 гадоў лётнай працы я не меў ніводнай аварыі, не пабіў ніводнага самалёта. У мяне маюцца дзясяткі фактаў, якія я мог бы прывесці, каб даказаць Вам, як мне не да-вяраюць. Не буда адцягваць Вашу ўвагу на дробныя факты, пакажу толькі самыя асноўныя: на працягу шэрагу гадоў я прашу паслаць мяне ў камандзіроўку ў Кітай або Іспанію — для набывання баявога вопыту. Усе мае намаганні заста-юцца безвыніковымі.

Па маёй асабістай парадзе было пабудавана 5 аблегчаных (чырво-ных) самалётаў І-16, на якіх ў 1937 годзе мы «пяцёркай» паказвалі найвышэйшыя групавыя пілатаж 18 жніўня ў День авіяцыі. Цяпер у нас усе гэтыя самалёты адабралі, нават той, на якім я вадыў «пяцёрку», падтрымліваючы сваю тэхніку пілатавання, паветраны бой і паветраную стральбу; забралі людзі, якія набылі баявы вопыт. Хутка ўжо будзе пайгода, як я не праводзіў ніякага выпрабавання, налятаў за гэты час я не больш за 5 гадзін на хуткасным знішчальніку, і няма самалёта, на якім я мог бы трэніравацца.

Разам з лётчыкам-выпрабавальнікам Стэфаноўскім мы Вам асабіста пісалі рапарт, каб Вы дапамаглі нам атрымаць у нашага ўрада да-звол на ўстанаўленне сусветнага

рэкорду — палёт вакол свету без пасадкі. Ваенны Савет ВПС ухва-ліў нашу прапанову, але, па-мой-му, Вам асабіста гэта не даложа-на, бо мы ад Вас так і не атрымалі адказу.

Прашу Вас даць распараджэнне наконт таго, каб мне далі правесці выпрабаванні самалёта І-180 і зрабіць на ім першы палёт. Я ўпэў-нены, што Вы не адмовіце маёй просьбе.

Лётчык-выпрабавальнік НДІ ВПС маёр С.П. Супрун».

Знішчальнік І-180 меў вялікую хуткасць, магутнае ўзбраенне, неабходныя дальнасць і вышыню. Набліжалася вялікая вайна, і краіне былі неабходны самалёты высокага кла-са. Супрун дабіўся свайго. Палёт на І-180 быў дазволены.

Правяраючы гэтую машыну, лётчык здзейсніў на ёй тысячы пілатаж-

ных фігур. Яшчэ не скончыўшы пра-грамы выпрабаванняў, у гутарцы з камандаваннем ВПС Супрун пахваліў новы палікарпаўскі знішчальнік. Пасля гэтага быў зроблены заказ адразу на 100 машын! Аднак Супрун праця-ваў ганяць самалёт у неба, шукаючы прычыну, якая загубіла Чкалава. І не знаходзіў. Аднойчы і ў яго машыны ў час пасадкі падламалася шасі. Са-малёт на вялікай хуткасці скапата-ваў. Калі Супруна выцягнулі з-пад абломкаў, ён быў без прытомнасці. Яго адвезлі ў Боткінскую балыніцу — лёс на гэты раз быў добраязычлівы да лётчыка.

Завяршыць выпрабаванні І-180 было даручана камбрыгу Сузі. У час выпрабаванняў на штопар самалёт страціў кіраванне. Сузі паспеў выскачыць, але парашут не раскрыўся. Пасля гэтага выпрабаванні ўсё ж такі спынілі і вытворчасць самалёта згарнулі (было сабрана толькі каля 10 машын).

Калі Супрун выпісаўся са шпіталя, яго выклікалі ў Крэмль і прапанавалі добраахвотнікам паехаць у Кітай, які ўжо некалькі гадоў змагаўся з японскімі інтэрвентамі.

У чэрвені 1939 года 50 савецкіх лётчыкаў-добраахвотні-каў прывялі свае самалёты ў часовую сталіцу Кітая — Чунцын. Група Супруна складалася з двух падраздзяленняў. Эскадрылля І-15 пад камандаваннем Канстанціна Ка-кінакі прызначалася для барацьбы з бамбардзіроўшчыкамі. Эскадрылля І-16 — для барацьбы са знішчальні-камі.

Свой першы бой, пад кіраўніцтвам Супруна, маладыя, яшчэ неабстраля-ныя пілоты правялі бліскуча. Нагля-дальныя пасты паведамлілі, што на Чунцын ідуць японскія бамбардзіроўшчыкі. Спачатку ўзляцелі тры звяны І-15 Какінакі. Праз пару хвілін — група Супруна на І-16. «Пятнаццатыя» адразу кінуліся на вядучую дзявятку бамбавікоў. «Шаснаццатыя» пайшлі з наборам вышыні на сонца. Яны павінны былі скаваць знішчальнікі японцаў, якія прыкрывалі бамбардзіроўшчыкі. Адзін з вядучай варожай дзявяткі, прашыты вогненнай траасй, задыміў і рэзка пайшоў на зніжэнне. Строй японцаў, аднак, не парушыўся. У гэтыя хвіліны, разагнаўшы знішчальнікі, зверну ўдарыла па ворагу група Супруна. У лічаныя секунды былі збіты яшчэ 2 самалёты праціў-ніка. Бой быў выйгрышы.