

ЛЁТЧЫК З ЛІКУ НЕЗАМЕННЫХ

Група знішчальнікаў, якой камандаваў маёр С.П. Супрун, хутка навяла парадак у небе над горадамі Чунцын. Губляючы свае самалёты пры кожным налёце, японцы ўжо з ліпеня сталі лётаць пераважна ўначы. Супрун стаў уздымаць свае эскадрыллі ў цемры, знішчаючы варожыя бамбардзіроўшчыкі, а затым саджаючы свае машыны пры ліхтарях «Кажан» і святле фар самалётаў, якія стаялі на аэрадроме. Па яго просьбе на некалькіх І-16 былі ўстаноўлены буйнакаліберныя кулямёты, што значна павялічыла моц агню. Ужо да канца ліпеня ён асабіста збіў 2 самалёты праціўніка і яшчэ некалькі ў групе.

Авіяцыйная група Супруна (да 50 знішчальнікаў) неўзабаве стала адной з галоўных «сіл стрымлівання» японцаў. У снежні 1939 года групу перакінулі на поўдзень, дзе ўсё больш жорсткімі становіліся баі ў правінцы Юннань. Там лётчыкі прыкрывалі ад варожых налётаў аэрадромы і камунікацыі. У студзеня 1940 года Супрун, які атрымаў, па розных крыніцах, ад 6 да 8 перамог, быў адкліканы ў Маскву.

СЦЯПАН Супрун быў папулярны не толькі сярод савецкіх лётчыкаў, але і сярод многіх пілотаў свету. Пасля падпісання 23 жніўня 1939 года пакта аб неапаздзенні паміж СССР і Германіяй было заключана і гандлёвае пагадненне, па якім Савецкі Саюз абавязваўся пастаўляць у Германію некаторыя віды сыравіны і хлеб у абмен на нямецкае абсталяванне і машыны, у тым ліку і авіяцыйную тэхніку. Для рэалізацыі гэтага пагаднення ў Германію ў сакавіку 1940 года выехала гандлёвая дэлегацыя, у складзе якой быў і Сцяпан Супрун.

Знаёміў савецкую дэлегацыю з прадукцыяй нямецкіх фірмаў вядомы лётчык часоў 1-й сусветнай вайны Эрнст Удэт, дзякуючы якому нашай дэлегацыі былі паказаны амаль усе дасягненні нямецкай сучаснай авіяцыйнай тэхнікі.

На аэрадроме ў Ростакі камісія прадставіла новы знішчальнік He-100. Супрун, аглядаўшы гэты самалёт, папрасіў дазволу на палёт. Прадстаўнікі фірмы «Хейнкель» спрабавалі адгаварыць пілота, але, пераканаўшыся, што Супрун выдатна разбіраецца ў справе, дазволілі ляцець. Сваім палётам ён пакарыў усіх прысутных у той момант на аэрадроме. У сваіх мемуарах сам Эрнст Хейнкель з вялікай павагай успамінае аб гэтым эпізодзе:

«Гэта быў высокі, станісты мужчына. Перад першым палётам на He-100, самым хуткасным з усіх самалётаў, ён меў 10-хвілінную кансультацыю з адным з маіх лепшых лётчыкаў-выпрабавальнікаў. Затым ён падняў машыну ў паветра і пачаў кідаць яе па небе, выконваючы такія фігуры, што мае лётчыкі анямелі ад здзіўлення».

Калі Супрун прыязмліўся, тэхнікі, механікі, інжынеры падхапілі пілота на рукі і панеслі ад аэрадрома да казіно. Нямецкія пілоты прызналіся, што ў гэтым выльце яны ўпершыню ўбачылі такія высокія лётна-тэхнічныя магчымасці іх самалёта.



Падчас знаходжання нашай дэлегацыі ў Германіі на адзін з нямецкіх аэрадромаў перагналі захоплены дзесьці новы англійскі знішчальнік «Спітфайр». Супрун атрымаў дазвол палятаць і на ім. Прабіты некалькімі кулямі, патрапаны «Спітфайр» паслухмяна паводзіў сябе ў небе. Сваімі думкамі аб гэтым самалёце Сцяпан Паўлавіч падзяліўся ў інстытуце. Даючы справаздачу аб палётах на «Месершміце-109» і «Хейнкель-100», Супрун дадаў апісанне «Спітфайра»: «Самалёт вельмі просты на ўзлёце і пасадцы. Просты пры выкананні

фігур найвышэйшага пілатажу, мае добрую ўстойлівасць. Аднак малы запас гаручага. Вінт не аўтаматызаваны, няма буйнакалібернага кулямёта або гарматы. Не вельмі чыста зроблены, недастатковая гарызантальная хуткасць».

20 мая 1940 года Сцяпану Супруну было прысвоена званне Героя Савецкага Саюза. Яму быў уручаны медаль «Залатая Зорка» № 461.

Вярнуўшыся з Германіі, ён веў напружаную працу па выпрабаванні новых знішчальнікаў МіГ-3 і ЛаГГ-3. Так, 15—27 чэрвеня 1940 года, разам са Стэфаноўскім, праводзіў дзяржаўныя выпрабаванні самалёта ЛаГГ-3. Быўшы вядучым лётчыкам-выпрабавальнікам, ён пераканаўся, што знішчальнік няўстойлівы ў палёце, а пасадка на ім небяспечная. У маі 1941 года ён прыступіў да выпрабаванняў мадэрнізаванага знішчальніка Як-1М. Выканаўшы цыкл палётаў, ён застаўся вельмі задаволены гэтай машынай.

Пачатак Вялікай Айчыннай вайны заспеў Супруна падчас адпачынку ў Сочы. Ужо на досвітку 23 чэрвеня ён быў у Маскве. Калі вяртаўся дадому, у яго паўстала думка аб стварэнні баявых палкоў з лётчыкаў-выпрабавальнікаў. Дабіўшыся асабістага дазволу Сталіна, ён тэрмінова прыступіў да іх фарміравання. З заводаў былі запатрабаваны найноўшыя самалёты: МіГ-3, ЛаГГ-3, Іл-2, ТБ-7.

27 чэрвеня 1941 года было прынята рашэнне аб фарміраванні 6 палкоў асаблівага прызначэння (2 знішчальныя авіяпалкі на МіГ-3, 2 бамбардзіровачныя авіяпалкі на Пе-2, штурмавы авіяпалк на Іл-2, далёкабамбардзіровачны авіяпалк на ТБ-7) і асобнай разведвальнай эскадрыллі.

У 3 дні, адпушчаныя на фарміраванне, укласціся было цяжка. Палкі былі ўкамплектаваны прыкладна напалову. Пакінуўшы на гаспадарцы свайго намесніка, падпалкоўнік С.П. Супрун з трыццаццю баявымі машынамі тэрмінова вылецеў на фронт.

ПРЫБЫЎШЫ на лясны аэрадром Зубава ў раёне Бабруйска, полк, што называецца, з ходу ўключыўся ў баявую работу. Адрозніваўся прызначэння на фронт авіяпалкі на МіГ-3, 2 бамбардзіровачныя авіяпалкі на Пе-2, штурмавы авіяпалк на Іл-2, далёкабамбардзіровачны авіяпалк на ТБ-7) і асобнай разведвальнай эскадрыллі.

У 3 дні, адпушчаныя на фарміраванне, укласціся было цяжка. Палкі былі ўкамплектаваны прыкладна напалову. Пакінуўшы на гаспадарцы свайго намесніка, падпалкоўнік С.П. Супрун з трыццаццю баявымі машынамі тэрмінова вылецеў на фронт.

Неўзабаве з'явіўся другі «Юнкерс». На вачах сваіх падначаленых, амаль над аэрадромам, ён збіў і другі самалёт.

МіГ-3 з бартавым нумарам «13».

Камандуючы 401-м знішчальным авіяпалком, ён вучыў сваіх падначаленых майстэрству вядзення бою, заклікаў іх выкарыстоўваць хуткасныя магчымасці «МіГаў», завабліваючы праціўніка ўгору. Першым скарыстаў знішчальнікі для штурмоўкі перапраў, арыентаваў полк на барацьбу з адзінкавымі нізкалётнымі самалётамі, увёў строгі парадак і дысцыпліну — лётчыкі дзяжурных злётаў кожны момант былі гатовыя да вылету па трывозе.

Па ўспамінах камандзіра 1-й эскадрыллі палка В.І. Хамкова, за гэтыя 4 дні былі два выпадкі, калі Сцяпан Паўлавіч у адзіночку веў бой з 6 і 4 нямецкімі знішчальнікамі. У абодвух выпадках Супрун быў упэўнены ў сабе і сваёй баявой машыне. Гэтая упэўненасць тады здалася каму-ніку празмернай. Але камандзір палка быў верны сваім прынцыпам да канца. Ён асабіста лятаў на разведку, кожны раз уздымаўся са сваімі лётчыкамі ў неба, ведучы іх на суправаджэнне бамбардзіроўшчыкаў ці сутычку з варожымі знішчальнікамі.

Вось кароткая хроніка дзеянняў



палка за гэты час:

30 чэрвеня — у першы ж дзень прыбыцця на фронт Супрун асабіста збіў 2 самалёты-разведчыкі саперніка.

1 ліпеня — нанясенне штурмавых удараў па пераправах праз Бярэзіну. У паветраных баях збіты 4 самалёты ворага, адзін з якіх (Me-110) — асабіста Супруном. Свае страты — 1 самалёт, лётчык якога загинуў.

Пра сваю перамогу над шматмэставым самалётам Me-110 ён расказаваў так:

«Немцы не прыдумалі нічога новага ні ў тактыцы, ні ў авіяцыйнай тэхніцы. Што тычыцца маёй сустрэчы з Me-110, не хлушу, гэта быў няпросты бой. Па ўсім адчувалася, што маю справу з вопытным пілотам. Атакаваў я яго ззаду. Аднак у першай атацы прамакнуўся і праскочыў міма. Ён кинуўся на мяне, адкрыўшы агонь з гармат. Давялося сыхodziць угору. Мне было вядома, што Me-110 за «МіГам» у наборы вышыні не ўгоніцца. А вось праціўнік, па ўсёй верагоднасці, гэтага не ведаў і палез на злом галавы ўверх. Не зніжаючыся, я трохі адхіліўся направа. Захоплены атакай, ён таксама пачаў у наборы нахіляць сваю машыну ў той жа бок. А потым, страціўшы хуткасць, зваліўся на крыло, што мне і трэба было. Я зайшоў да яго знізу і нанёс смяротны ўдар».

2 ліпеня. Палёты на разведку і суправаджэнне бамбардзіроўшчыкаў. Знішчаны 4 самалёты.

3 ліпеня. Знішчэнне дзвюх перапраў праз Бярэзіну, чыгуначнага моста і шмат варожай тэхнікі і жывой сілы. Пры штурмаванні варожага аэрадрома спалена на зямлі 17 самалётаў, склады з ГЗМ і боепрыпасамі. У паветраных баях збіта 4 самалёты.

4 ліпеня. Раніцай у пары з лейтэнантам Астапавым Супрун лятаў на разведку, затым два разы — на суправаджэнне бамбардзіроўшчыкаў. Пасля поўдня — чацвёрты па

ліку вылет у раён Барысава, зноў на суправаджэнне. Перад гэтым вылетам ён падышоў да інжынераў эскадрыллі Паўлава і Манучарава, паціснуў плячыма і са скрухаю сказаў:

— Хлопцы, я сёння сябе не пазнаю. Вось ужо вылятаю 4-ы раз, а пакуль не збіў ніводнага самалёта праціўніка.

Гэты, чацвёрты, вылет аказаўся для Сцяпана Супруна апошнім. Вяртаючыся на аэрадром, у пары з Астапавым, ён выконваў разведку баявога становішча. Астапаў заўважыў у небе варожы чатырохматорны далёкі бамбардзіроўшчык ФВ-200 і атакаваў яго, але быў збіты агнём праціўніка (вярнуўся ў полк пешшу праз двое сутак).

Супрун, застаўшыся ў адзіноце, прыняў рашэнне працягваць палёт. Неўзабаве ў аблоках ён выявіў другі «кондар» (так нашы лётчыкі называлі ФВ-200). Не разглядаўшы знішчальнікаў, якія суправаджалі бамбардзіроўшчык, Супрун кинуўся ў атаку. Падчас выхаду з яе куля нямецкага стралка трапіла яму ў грудзі.



С. П. Супрун піша заяву з просьбай аб адпраўцы на фронт. 30.06.1941.

пруна!». Ужо без яго яны працягвалі паспяхова вырашаць баявыя задачы па разгроме ворага.

Пасля гібелі Сцяпана Паўлавіча полк узначаліў Канстанцін Кацінакі.

Да канца месяца на баявым рахунку палка налічвалася ўжо 54 збітыя самалёты праціўніка. Тым часам нямецкая прапаганда абвясціла, што Супрун захоплены ў палон. У сувязі з гэтым Сталін асабіста распарадзіўся ўдакладніць прычыну і месца гібелі. Стала вядома, што 9 ліпеня 1941 года ў штаб дывізіі прыйшоў сялянін, які прынес значок дэпутата Вярхоўнага Савета СССР, медаль «Залатая Зорка» № 461, абгравальныя дакументы і пісталет ТТ.

У запіскі камандзіра 23-й авіядывізіі, у склад якой уваходзіў 401-ы знішчальны авіяпалк асаблівага прызначэння, падпалкоўніка У.Я. Несцерцава аб прадстаўленні С.П. Супруна да ўрадавай узнагароды гаварылася: «На чале групы хуткасных знішчальнікаў МіГ-3 граміў фашысцкіх катаў і паказаў сябе бясстрашным камандзірам; узначальваючы групу, Супрун адразу адбіў ахвоту сцявятнікаў хадзіць на нізкай вышыні, што, безумоўна, заслгоўвае званне двойчы Героя Савецкага Саюза».

22 ліпеня 1941 года падпалкоўніку Супруну Сцяпану Паўлавічу было прысвоена званне двойчы Героя Савецкага Саюза пасмяротна.

ПРАЙШЛО 19 гадоў з дня гібелі лётчыка, але месца і падрабязнасці драмы, якая разыгралася ў першыя дні вайны ў беларускім небе, заставаліся невядомымі. Мясцовыя жыхары, якія ўдзельнічалі ў пахаванні вядомага савецкага лётчыка, загинулі падчас акупацыі. Афіцыйныя дакументы аб яго гібелі, падрыхтаваныя палкоўнікам Несцерцавым начальніку штаба Заходняга фронту, згубіліся...

Улетку 1960 года брат героя, таксама лётчык, палкоўнік Фёдар Супрун, аднавіў пошук месца гібелі Сцяпана Паўлавіча. У архівах было знойдзена данасенне камандзіра 23-й авіяцыйнай дывізіі: «С.П. Супрун загинуў у раёне горада Талачын Віцебскай вобласці».

З дапамогай супрацоўнікаў Талачынскага ваенкамата і мясцовых жыхароў быў вызначаны раён пошукаў. І неўзабаве ў магіле пад абломкамі «МіГа» былі знойдзены астанкі славуэта лётчыка. У ліпені 1960 года астанкі С.П. Супруна былі дастаўлены ў Маскву і пахаваны на Новадзявочых могілках.

НАПРЫКАНЦЫ хочацца сказаць некалькі слоў і пра іншых авіятараў, якія носяць слаўнае прозвішча Супрун — братоў Сцяпана Паўлавіча.

У адным з інтэрв'ю Сцяпан Супрун сказаў: «Бацька выхаваў нас, дзяцей, камуністамі, а я братоў — лётчыкамі». І гэта была праўда. Браты Фёдар і Аляксандр па прыкладзе Сцяпана сталі ваеннымі лётчыкамі. А пасля вайны Аляксандр Паўлавіч стаў лётчыкам-выпрабавальнікам. Але ў сям'і Супруноў не толькі мужчыны звязалі сваё жыццё з небам. Ганна Паўлаўна Супрун, малодшая сястра Сцяпана Супруна, стала вядомай у Саюзе парашутысткай, шмат гадоў працавала інструктарам у адным з аэраклубаў. Падрыхтавала дзясяткі парашутыстаў. Затым занялася навукай і стала кандыдатам хімічных навук.

Такія вось слаўныя авіяцыйныя традыцыі былі ў гэтай вялікай і дружнай сям'і.

Анатоль СЛАНЕЎСКІ.