



СУПРУН СТЕПАН ПАВЛОВИЧ

МБОУ «СОШ №24 имени В.Г.Столля» 9 «Б» класс

Проект «Герои войны»

СУПРУН СТЕПАН ПАВЛОВИЧ- ДВАЖДЫ ГЕРОЙ СОВЕТСКОГО СОЮЗА, ЛЕТЧИК-ИСПЫТАТЕЛЬ, ВОЕННЫЙ ЛЕТЧИК-ИСТРЕБИТЕЛЬ.

- Степан Супрун — человек поистине необычайной судьбы. Родился он 2 августа 1907 года в селе Речки, ныне Белопольского района Сумской области, в семье крестьянина, став вторым сыном молодой украинской четы Павла Михайловича и Прасковьи Осиповны. Так случилось, что волею судьбы треть своей жизни Степан прожил вдали от Родины — в Канаде.
- В 1924 году семья Супруна вернулась в СССР. Некоторое время Супруны жили на Алтае, затем в Алма — Ате и Пишпеке, а осенью 1925 года переехали на Украину, в Белополье. Там Степан устроился учеником в кустарную каретную мастерскую. Вскоре его отец был избран секретарём Сумского облисполкома. Степан переехал в Сумы и стал работать столяром в комборбесе (комитете по борьбе с безработицей). В 1928 году он устроился на Сумской машиностроительный завод. Летом работал пионервожатым. Однажды едва не утонул в реке, спасая двух детей.



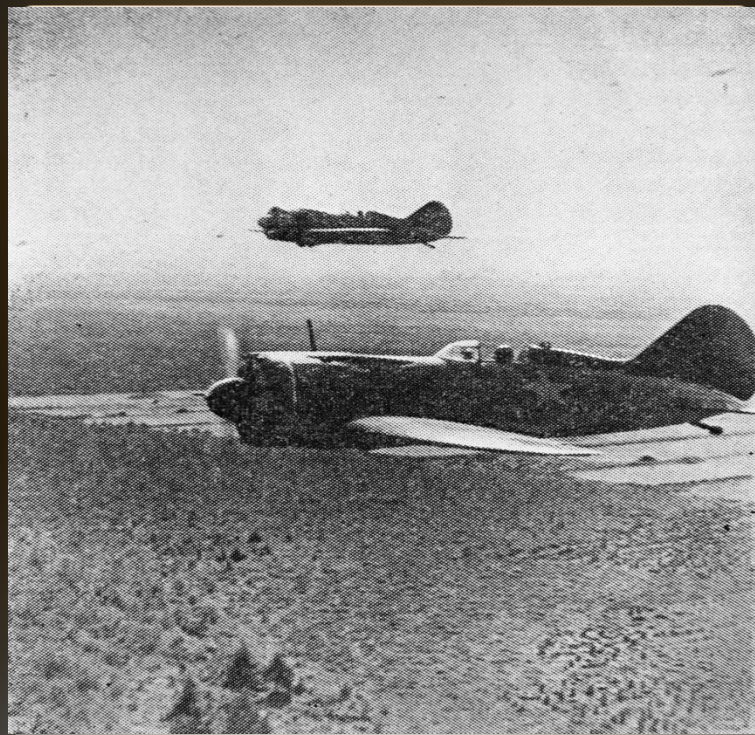
МНОГИЕ ЮНОШИ МЕЧТАЛИ В ТЕ ГОДЫ ОБ АВИАЦИИ, О ПОДВИГАХ. НЕ БЫЛ ИСКЛЮЧЕНИЕМ И СТЕПАН.

- Когда пришло время призыва в Красную Армию, он попросился в авиацию. В 1930 году окончил школу младших авиационных специалистов в Смоленске, в 1931 году — военную школу лётчиков. Уже там проявились его незаурядные лётные способности. Об этом свидетельствует отзыв инструктора Кушакова, который написал в характеристике:
- «Курсант С. П. Супрун имеет все данные быть не только отличным лётчиком — истребителем, но и вдумчивым исследователем, экспериментатором в лётном деле» . Наставник не ошибся. Именно таким и стал впоследствии Степан Павлович Супрун.

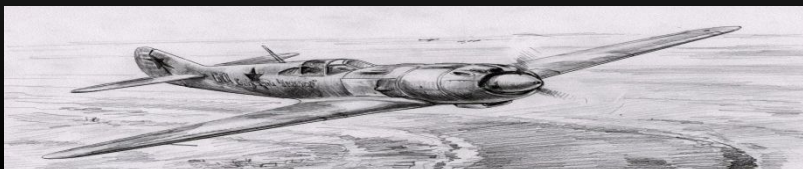
После лётной школы он служил в строевых частях в Бобруйске и Брянске. Был командиром звена 7-й отдельной истребительной авиационной эскадрильи им. Ф. Э. Дзержинского.

После лётной школы он служил в строевых частях в Бобруйске и Брянске. Был командиром звена 7-й отдельной истребительной авиационной эскадрильи им. Ф. Э. Дзержинского.

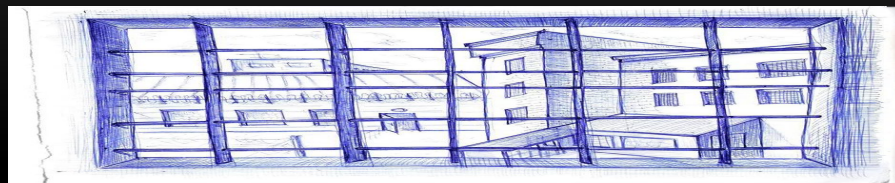
Однажды во время занятий по воздушной стрельбе самолёт — буксировщик, сделав неудачный вираж, сам себе захлестнул крыло буксировочным тросом мишени. Пилот попытался сбросить петлю с крыла, но ничего не получилось. Мишень тянула крыло в сторону, переворачивая самолёт. Кое-как держась в воздухе, он стал быстро терять высоту. Лётчик собрался выпрыгнуть с парашютом. Видя это, Супрун подлетел к буксировщику и взмахом руки приказал лётчику любым путем выровнять самолёт. Стремительно развернувшись, он догнал его, осторожно приблизился к крылу и винтом обрубил трос, предотвратив неминуемую катастрофу.



ПОРАЗИТЕЛЬНО БЫСТРО СУПРУН СОВЕРШИЛ КРУТОЙ ВЗЛЁТ К МАСТЕРСТВУ И СЛАВЕ, СТАВ ОДНИМ ИЗ ЛУЧШИХ ЛЁТЧИКОВ СТРАНЫ, ЧЛЕНОМ ПРАВИТЕЛЬСТВА.



- Однако, сначала ему пришлось пережить очень неприятный период жизни. Случилось это ещё во время службы в Бобруйской бригаде. Тогда в один из осенних дней, техник Стрижёв, сидевший в самолёте Супруна и проверявший работу мотора, неожиданно вырулил со стоянки на старт и пошёл на взлёт с набором высоты на запад. На аэродроме забили тревогу, в воздух вдогонку подняли самолёт. Но было поздно, беглеца догнать уже было невозможно.



- Стрижев пересек государственную границу и совершил посадку в Польше, у города Лида. Некоторое время спустя поляки вернули самолёт, но техника вернуть отказались. Вскоре в Бобруйской авиабригаде объявили приказ Наркома обороны о предании суду Военного трибунала командира эскадрильи, инженера эскадрильи и инженера отряда, подчинённый техник которых оказался изменником Родины. Суду предали и... Степана Супруна, чей самолёт был использован для побега. Все четверо, осуждённые на разные сроки, были заключены в Бобруйскую тюрьму...

ВСКОРЕ СУПРУН БЫЛ ОСВОБОЖДЁН ИЗ ЗАКЛЮЧЕНИЯ, ОДНАКО ЭТОТ ЭПИЗОД ВСЁ ЖЕ СЫГРАЛ СВОЮ ОТРИЦАТЕЛЬНУЮ РОЛЬ В ЕГО ДАЛЬНЕЙШЕЙ КАРЬЕРЕ — ОН СТАЛ ЕДИНСТВЕННЫМ СРЕДИ ЛЁТЧИКОВ ГЕРОЕВ СОВЕТСКОГО СОЮЗА, КТО НЕ БЫЛ УДОСТОЕН НИ ОДНОГО ДОСРОЧНОГО ПРИСВОЕНИЯ ВОИНСКИХ ЗВАНИЙ.



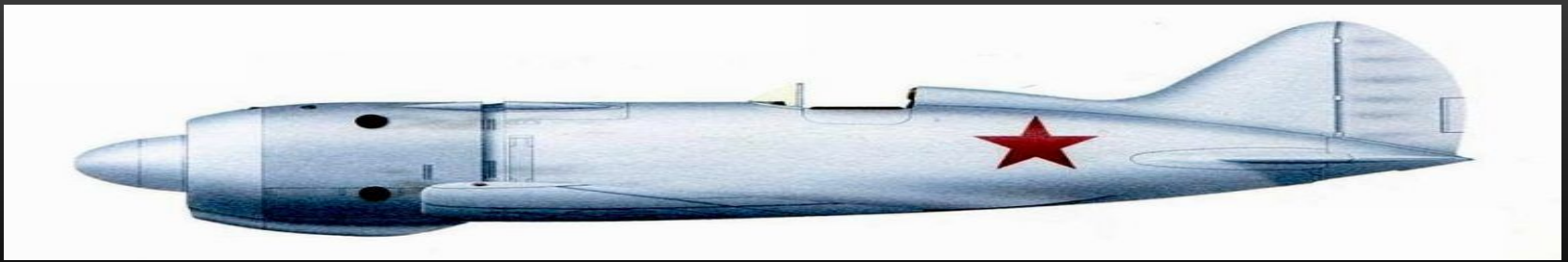
В 1936 году началась гражданская война в Испании. Супрун одним из первых пришёл к Ворошилову с рапортом: «Прошу отправить меня добровольцем!». Но рапорт обернулся приказом довольно своеобразным: Испания и не совсем Испания... Город на советском юге, каменистое поле аэродрома с редкими островками сухой травы, парни с обнажёнными по пояс бронзовыми телами, темпераментная скороговорка, в которой нет-нет да и произносятся слово отдаленно напоминающее английское: «Камрад»... «Глория!».

Это были молодые испанцы, которых пиренейский смерч бросил на советский юг. Резолюция наркома на рапорт Супруна выполнила пожелание лётчика, но лишь отчасти. Здесь в Кировограде, Степан не щадил ни себя, ни своих учеников, отдавая им все знания и умение, накопленные за годы лётной работы. Одним из его лучших учеников был Хосе Мария Браво. И всё же повоевать Супруну вскоре пришлось... 15 декабря 1938 года во время испытаний нового истребителя И-180 разбился Валерий Павлович Чкалов. Супрун написал письмо Ворошилову:



СУПРУН НАПИСАЛ ПИСЬМО ВОРОШИЛОВУ:

- «К XVIII съезду нашей партии выходит второй экземпляр самолёта И-180, на котором погиб лучший лётчик нашей Родины Валерий Чкалов, на первом экземпляре этого самолёта должны были проводить испытания: Чкалов — заводские и я — государственные. Сейчас же люди боятся доверить мне провести испытания и первым вылететь на этом самолёте только лишь потому, что я депутат Верховного Совета Союза ССР. Тов. народный комиссар! Мне сейчас стало исключительно тяжело работать — всё начальство в целях страховки... всяческими способами старается меня оттеснить в сторону, лишь бы я только не летал. Всё это в корне неверно и крайне мне обидно. Вы лично знаете, как я летаю на скоростном самолёте — за 10 лет летной работы я не имел ни одной аварии, не разбил ни одного самолёта... У меня имеются десятки фактов, которые я мог бы привести, чтобы доказать Вам, как мне не доверяют. Не буду отвлекать Ваше внимание на ряде мелких фактов, укажу только самые основные: в течение ряда лет я прошу послать меня в командировку в Китай или Испанию — для приобретения боевого опыта. Все мои старания остаются безрезультатными. По моему личному совету были построены 5 облегчённых (красных) самолётов И-16, на которых в 1937 году мы пятёркой показывали высший групповой пилотаж 18 августа в День авиации. Сейчас у нас все эти самолёты отобрали, даже самолёт, на котором я водил пятёрку, поддерживая свою технику пилотирования, воздушный бой и воздушную стрельбу, забрали люди, которые приобрели боевой опыт. Скоро уже будет полгода, как я не проводил никакого испытания, налетал за это время я не больше 5 часов на скоростном истребителе, и нет самолёта, на котором я мог бы тренироваться. Вместе с лётчиком-испытателем Стефановским мы Вам лично писали рапорт, чтобы Вы помогли нам получить у нашего правительства разрешение на установление мирового рекорда — полёт вокруг света без посадки. Военный Совет ВВС одобрил наше предложение, но, по-моему, Вам лично это не доложено, так как мы от Вас так и не получили ответа. Прошу Вас дать распоряжение про то, чтобы мне дали провести испытания самолёта И-180 и сделать на нём первый полёт. Я уверен, что Вы не откажете моей просьбе. Лётчик-испытатель НИИ ВВС майор С. П. Супрун».



- Истребитель И-180 имел большую скорость, мощное вооружение, необходимые дальность и высоту. Близилась большая война и стране были необходимы самолёты высокого класса. Супрун добился своего. Полёт на И-180 был разрешён. Необычная судьба Степана Супруна Опытный истребитель И-180 (2-й вариант), который испытывал С. П. Супрун. Проверая И-180, лётчик совершил на нём тысячи пилотажных фигур. Ещё не закончив программы испытаний, в беседе с командованием ВВС Супрун похвалил новый поликарповский истребитель. После этого был сделан заказ сразу на 100 машин! Однако Супрун продолжал гонять самолёт в небо, ища причину, погубившую Чкалова. И не находил. Подломилось шасси. Самолёт на большой скорости скапотировал. Когда Супруна извлекли из-под обломков, он был без сознания. Когда лётчик пришёл в себя, его отвезли в Боткинскую больницу. Но этот раз судьба была благосклонна к нему. Завершить испытания И-180 было поручено комбригу Сузи. Во время испытаний на штопор самолёт потерял управление. Сузи успел выпрыгнуть, но парашют не раскрылся. После этого испытания всё-таки прекратили и производство самолёта свернули (было построено лишь около 10 предсерийных машин). Когда Супрун выписался из госпиталя, его вызвали в Кремль и предложили добровольцем поехать в Китай, уже несколько лет сражающийся с японскими интервентами. В июне 1939 года 50 советских лётчиков-добровольцев привели свои самолёты во временную столицу Китая — Чунцин. Группа Супруна состояла из двух подразделений. Эскадрилья И-15 под командованием Константина Коккинаки предназначалась для борьбы с бомбардировщиками. Эскадрилья И-16 — для борьбы с истребителями. Свой первый бой, под руководством Супруна, молодые, ещё необстрелянные пилоты провели блестяще. Наблюдательные посты дали знать, на Чунцин идут японские бомбардировщики. Сначала взлетели 3 звена И-15 Коккинаки. Через пару минут группа Супруна на И-16. «Пятнадцатые» сразу бросились на ведущую девятку бомбардировщиков. «Шестнадцатые» ушли с набором высоты, на солнце. Они должны были сковать истребители японцев, прикрывающие бомбардировщики. Один из ведущих девятки бомбардировщиков, прошитый огненной трассой задымил и резко пошёл на снижение. Строй японцев, однако, не нарушился. В эти минуты, разогнав истребители, сверху ударила по врагу группа Супруна. В считанные секунды были сбиты ещё 2 бомбардировщика. Огнём стрелков был подбит один И-15, но бой уже был выигран.

И-16 тип 5 одного из подразделений советских летчиков-интернационалистов.



- Группа истребителей, которой командовал майор С. П. Супрун, быстро навела порядок в небе над городом. Теряя свои самолёты при каждом налёте, японцы уже с Июля стали летать преимущественно ночью. Супрун стал поднимать свои эскадрильи в темноте, уничтожая вражеские бомбардировщики, а затем сажая машины при фонарях «летучая — мышь» и свете фар самолётов, стоящих на аэродроме. По его просьбе на нескольких И-16 установили крупнокалиберные пулемёты, что значительно увеличило мощь огня. Уже к концу июля он лично сбил 2 самолёта противника и ещё несколько в группе. Авиационная группа Супруна (до 50 истребителей) вскоре стала одной из главных «сил сдерживания» японцев. В декабре 1939 года группу перебросили на юг, где всё ожесточеннее становились бои в провинции Юннань. Там лётчики прикрывали от вражеских налётов аэродромы и коммуникации. В январе 1940 года Супрун, одержавший по различным источникам от 6 до 8 побед, был отозван в Москву. К тому времени лётчики его группы сбили в воздушных боях 34 вражеских самолёта, а на земле уничтожили ещё более 20 самолётов и 2 больших склада горючего и боеприпасов. Свои потери составили 5 самолётов.



- Степан Супрун был популярен не только среди советских лётчиков, но и среди многих пилотов мира. После подписания 23 августа 1939 года пакта о ненападении между СССР и Германией было заключено и торговое соглашение, по которому Советский Союз обязывался поставлять в Германию некоторые виды сырья и хлеб в обмен на немецкое оборудование и машины, в том числе и авиационную технику. Для реализации этого соглашения в Германию в Марте 1940 года выехала торговая делегация, в составе которой был и Степан Супрун.
- Знакомил советскую делегацию с продукцией немецких фирм известный лётчик времен 1-й Мировой войны Эрнст Удет, благодаря которому нашей делегации были показаны почти все достижения немецкой современной авиационной техники.



- На аэродроме в Ростокке комиссии представили новый истребитель Хейнкель He-100. Супрун, осмотрев этот самолёт, попросил разрешения на полёт. Представители фирмы «Хейнкель» пытались отговорить пилота, но, убедившись, что Супрун отлично разбирается в деле, разрешили лететь. Своим изумительным полётом он покорила всех присутствующих в тот момент на аэродроме. В своих мемуарах Эрнст Хейнкель с большой теплотой вспоминает об этом эпизоде:
- «Это был высокий, статный мужчина. Перед первым полётом на He-100, самом скоростном из всех самолётов, на которых он когда — либо летал, он имел 10-минутную консультацию с одним из моих лучших лётчиков — испытателей. Затем он поднял машину в воздух и стал швырять её по небу, выполняя такие фигуры, что мои лётчики почти онемели от удивления».

20 МАЯ 1940 ГОДА СТЕПАНУ СУПРУНУ БЫЛО ПРИСВОЕНО ЗВАНИЕ ГЕРОЯ СОВЕТСКОГО
СОЮЗА. ЕМУ БЫЛА ВРУЧЕНА МЕДАЛЬ «ЗОЛОТАЯ ЗВЕЗДА» №461





- С началом Великой Отечественной войны Супрун добивается разрешения сформировать боевые части из лётчиков-испытателей. 27 июня 1941 года было принято решение о формировании 6 полков особого назначения. Сразу же после приземления на фронтовом аэродроме они были обнаружены немецким самолётом-разведчиком Ju-88. Не теряя времени, Супрун поднял свой МиГ в воздух. Немец, заметив советский истребитель, начал уходить с набором высоты. Степан Павлович легко догнал "юнкерс" и несколькими очередями расстрелял его. В тот же день Степан Павлович сбил и еще один «юнкерс». Уже на следующий день полк проводил штурмовки вражеских переправ через реку Березина. За первые 4 дня боев лётчики полка уничтожили в воздушных схватках 12 самолётов противника (из них 4 - лично командир), много живой силы и техники во время штурмовок. Дважды Степан Павлович в одиночку вёл бой с 6 и 4 немецкими истребителями. В обоих случаях Супрун был уверен в себе и своей боевой машине. 4 июля 1941 года ведомый Супруна был сбит огнём дальнего бомбардировщика FW-200. Степан Супрун продолжил в одиночку бой с бомбардировщиками, а затем и с "мессерами", их сопровождавшими. В неравном бою был подбит, но смог посадить уже горящий самолет. Видимо, и сам Супрун получил тяжелые ранения, потому, что самолет не покинул и погиб при взрыве. 22 июля 1941 года подполковнику Супруну Степану Павловичу было присвоено звание дважды Герой Советского Союза посмертно.

