



ՆԵԼՍՆ ՍՏԵՓԱՆՅԱՆ

НЕЛЬСОН СТЕПАНИЯН





ՀԱՅԱՍՏԱՆԻ ՀԱՆՐԱՊԵՏՈՒԹՅՈՒՆ
ԳԻՏՈՒԹՅՈՒՆՆԵՐԻ ԱԶԳԱՅԻՆ ԱԱԴԵՄԻԱ

ՊԱՏՄՈՒԹՅԱՆ ԻՆՍՏԻՏՈՒՏ

ՆԵԼՍՈՆ ՍՏԵՓԱՆՅԱՆ

ՄԵՍՐՈՊ ԱՐԶ ԱՇԿԵԱՆ
ՄԱՏԵՆԱԾԱՐ

122



ARCH. MESROB ASHJIAN
BOO K SERIES

122

ԵՐԵՎԱՆ
ՊԱՏՄՈՒԹՅԱՆ ԻՆՍՏԻՏՈՒՏ
2015

1323368

НАЦИОНАЛЬНАЯ АКАДЕМИЯ НАУК
РЕСПУБЛИКИ АРМЕНИЯ 2015

ИНСТИТУТ ИСТОРИИ

А/105504

НЕЛЬСОН СТЕПАНЯН



ЕРЕВАН

ИНСТИТУТ ИСТОРИИ

2015

ԳՄԴ 63.3 ց1

Ն 497

Նելսոն Ստեփանյանի ծննդյան 100-ամյակին նվիրված գիտական
Ն 497 հոդվածների ժողովածու. –Եր.:

Պատմության ինստիտուտ, 2015.- 164 էջ:

Ժողովածուում տեղ են գտել ԽՍՀՄ կրկնակի հերոս Նելսոն Ստեփան-
յանի ծննդյան 100-ամյակին նվիրված միջոցառումների նյութեր:

В сборнике включены материалы разных конференций, посвящен-
ные 100-летию дважды Героя Соетского Союза Нельсона Степаняна.

ՀՏԴ 94(045)

ԳՄԴ 63.3 ց1



ISBN 978-9939-860-10-7

© ՀՀ ԳԱԱ պատմության ինստիտուտ, 2015

ПРИВЕТСТВЕННОЕ СЛОВО

С. И. КРАСНОВ

РЕКТОР УВАУ ГА (И)

Немало летчиков–героев связано с Ульяновским краем. Кто-то здесь родился, кто-то осваивал дорогу в воздушный океан в стенах Ульяновской летной школы ОСОАВИАХИМ, кто-то работал в Ульяновске в послевоенное время и остался навечно в числе ульяновцев. Но есть среди этой замечательной группы героев один, кем также, по праву может гордиться наш город, хотя при жизни он не был в Ульяновске. Это прославленный летчик–штурмовик, дважды Герой Советского Союза Нельсон Георгиевич Степанян, 100-летие со дня рождения которого мы отметили 10 апреля.

Свое начало Ульяновское высшее авиационное училище гражданской авиации (Институт) берет с 1930 года, когда в небольшом городе Батайске, недалеко от Ростова-на-Дону, была открыта 1-я Батайская объединенная школа пилотов и авиатехников ГВФ. Уже в те годы это было большое учебное заведение. Наряду с главным аэродромом при школе существовали еще 4 аэродрома. Парк учебных самолетов превышал 500 единиц. На основе этой школы были созданы Курсы высшей летной подготовки, которые в 1939 году, после закрытия школы были переведены в Минводы, а затем на их основе была создана Школа высшей летной подготовки ГВФ, которая в 1950 году пересехала в Ульяновск.

УВАУ ГА (И) имеет тесные связи с Республикой Арменией. Вот уже три года как действует межправительственное соглашение, по которому здесь успешно осваивают профессию летчика курсанты из Армении. Все они принимают активное участие в общественной жизни нашего учебного заведения.

Ульяновское Училище (тогда Центр гражданской авиации СЭВ) активно участвовали в помощи жителям разрушенных городов Лени-

накан и Спитак, переживших страшное землетрясение в декабре 1988 года. 20 октября 1989 года по нелепой случайности произошла трагедия – самолет Ил-76, следовавший на аэродром Ленинакана со строительным грузом, разбился в районе г. Маралик. В составе экипажа находились: командир корабля инструктор В.И. Моткин, замначальника летно-методического отдела В.Д. Лопастейский, штурман-инструктор Линовский В.В., бортинженер-инструктор Н.В. Матейко, бортрадист-инструктор А.В. Шотин, слушатель пилот Т.К. Азимов, слушатель пилот Е.В. Речкин, штурман-стажер А.И. Корнеенков, бортоператоры И.М. Макаров и А.М. Лапочкин, а также пятеро человек, сопровождавших груз. Памятник летчикам установлен на месте катастрофы около Маралика и в Ульяновске на городском кладбище.

Барельеф Н.Г. Степаняна установлен на памятнике Героям-летчикам, работавшим в разные годы в Ульяновском высшем училище гражданской авиации, который был открыт в 2011 году. Мы уверены, что память о героях нашей общей истории будет способствовать и впредь укреплению дружеских связей между нашими странами.



Барельеф Н. Степанова



**Памятник героям-
летчикам в Ульяновске**

А. А. МЕЛКОНЯН

Директор и-та Истории

НАН Армении

АРМЯНСКИЙ НАРОД В ВЕЛИКОЙ ОТЕЧЕСТВЕННОЙ ВОЙНЕ (1941-1945 гг.)

Армянский народ вместе с другими народами СССР активно участвовал в Великой Отечественной войне Советского Союза. В общем, в войне участвовало около 600.000 армян: из них: 300.000 из Советской Армении, более 200.000 из других республик Советского Союза, около 100.000 из зарубежных стран. Более чем 200.000 армян погибли в боях. Из участников войны около 10.000 составляли женщины. Об активном участии армянского народа еще в начале войны отметила газета “Правда” в своей передовой статье, озаглавленной “Армянский народ – боевой участник освободительной войны Советского Союза”: “Армянский народ за свою многовековую историю неоднократно подвергался нашествию иноземных захватчиков,- отмечала газета, - он знает, что значит резня, погромы, голод, насилие. Армянский народ не забыл физическое уничтожение армян, которые в годы Первой империалистической войны организовал предшественник кровавого Гитлера кайзер Вильгельм. Поэтому, когда кровавым пожаром вспыхнула война, развязанная людоедом Гитлером против Советского Союза, весь армянский народ, как один человек, встал на защиту Родины. Что Гитлер хорошо знал о геноциде армян в Турции и был его сторонником и продолжателем против славянских народов, свидетельствует следующий исторический факт. Ещё за несколько дней до нападения Германией на Польшу, 22 августа 1939 года в Оберзальцбурге на

встрече с Верховным командованием Третьего Рейха, Гитлер дал указание своим военачальникам, не считаясь с общественным мнением, во время предстоящей войны беспощадно уничтожить славянские народы: мужчин, женщин и детей: “Сейчас, в наше время, кто ещё помнит об уничтожении армян в Турции в 1915 году”, - цинично заявил фюрер для воодушевления своих генералов. Эти слова ныне начерчены на стенах Музея Холокоста в Вашингтоне. Следовательно, не случайно, что с первых же дней войны, как свидетельствовала газета “Правда”, армянский народ, как один, поднялся на защиту своего существования, ибо ясно сознавал, какая опасность ждет его, если Германия победит Советский Союз, а театр военных действий переместится в Закавказье. Ведь к началу войны Турция сконцентрировала на границе с Советской Арменией 26 вооружённых дивизий и выжидала удобного момента для вторжения на её территорию. В памяти армянского народа ещё были живы воспоминания о массовых уничтожениях армян в Западной Армении, осуществлённых в годы Первой мировой войны союзницей кайзеровской Германии - султанской Турции. В результате этого варварского акта геноцида в Западной Армении было зверски вырезано более 1,5 млн. армян, которые тысячелетиями являлись коренными жителями этой страны. Западная Армения была опустошена, а спасшиеся от резни около 800 тысяч армян были вынуждены бежать из родных краёв и рассеяться по всему миру.

Как уже отметили, в войне участвовало более 600 тысяч армян. За свою четырех тысячелетнюю историю армянский народ, по всей вероятности, впервые мобилизовал в армию такое количество людей.

Такое массовое участие армян в войне, на наш взгляд, объясняется не только проявлением прав и обязанностей законных граждан своей вновь воссозданной Отчизны и других стран, предоставивших им надёжное убежище от турецкой резни, но и, вероятно, как порыв высокого национального самосознания, выраженного в стремлении отомстить Германии, покровительствовавшей геноциду 1915 года.

Высокая активность армян в войне проявилась не только в том, что в армии служили более 600 тысяч армян, но и героизмом армянских воинов в составе частей различных родов войск и их высоким удельным весом в младшем, старшем и высшем командных составах во всех знаменитых сражениях, как во время оборонительных, так и во время наступательных операций. По нашим расчётам 106 армянам было присвоено звание Героя Советского Союза, из которых 4-м за подвиги, совершенные в Советско-финляндской войне (1939-1940), 99 - в Великой Отечественной войне (1941-1945), трое за подвиги, совершенные в послевоенных мирные годы. Маршал Советского Союза И. Х. Баграмян и гвардии подполковник, летчик Н. Г. Степанян звания Героя были удостоены дважды. В годы Великой Отечественной войны 26 воинов-армян стали полными кавалерами ордена Славы всех трех степеней. Напомним, что когда 8 ноября 1943 г. был учрежден орден Славы трех степеней, то первым в Красной Армии орденом Славы 3-й степени был награждён сержант Георгий /Жора/ Аванесович Исраелян, приказом командира 182-й стрелковой дивизии № 52 от 17 ноября 1943 года.

За выдающиеся трудовые достижения в годы Великой Отечественной войны восьми армянам было присвоено звание Героя Социалистического Труда. Имена шести воинов армян, которые ценой собственной жизни выполнили боевые задания, приказом Министра обороны СССР были навечно внесены в списки личных составов тех частей, в которых они служили. Семь лётчиков армян стали гаселловцами, направив свои горящие самолёты в гущу боевой техники и пехоты противника. Шесть воинов-армян стали матросовцами, закрывая своими телами амбразуру вражеских огневых точек. По данным на 31 декабря 1945 г. в войне участвовали 64 армянина-генерала, один маршал авиации, один адмирал флота. В послевоенный период из участников ВОВ 83 армянам было присвоено генеральское, а семерым - адмиральское звание. Из них в 1955 г. И. Х. Баграмяну было присвоено звание Маршала Советского Союза, а И.

С. Исакову I Адмирала флота Советского Союза. В 1975 г. А. Х. Бабаджянну было присвоено звание Главного маршала бронетанковых войск, а в 1980 г. С. Х. Аганову - Маршала инженерных войск. В годы войны из военачальников-армян один (И. Х. Баграмян) был командующим фронтом, трое (И. Х. Баграмян, С. А. Худяков - Ханферянц и М. А. Парсегов) - командующими армиями, восемь (А. Х. Бабаджян, С. С. Мартиросян, Г. О. Мартиросян, Б. И. Арушанян, В. С. Тамручи, Т. В. Дедеоглу-Дедеоглян, А. К. Погосян и А. М. Меликян/ - командирам и корпуса, 28 - командирами дивизии, более 100 - командирами бригады и командирами полка и т. д.

В годы ВОВ в составе Красной Армии действовали 6 армянских национальных дивизии. От предгорья Кавказа через Кубань, Тамань, Керчь, Крым, Польшу, Германию-Берлин славный боевой путь прошла 89-я Армянская Таманская трижды орденоносная стрелковая дивизия.

От предгорья Кавказа начала свой боевой путь 409-я Армянская стрелковая дивизия, которая активно участвовала в освобождении Кубани, Украины, Молдовы, Румынии, Венгрии, Австрии и Чехословакии, получившая почётное наименование Кировоградско-Братиславская, была награждена орденом Богдана Хмельницкого 2-й степени. В тяжёлых и кровопролитных боях Керчи (март-май 1942 г.) участвовала 390-я Армянская стрелковая дивизия. 408-я Армянская стрелковая дивизия в сентябре 1942 г. ценой больших потерь перекрыла немцам дорогу в Закавказье. Иран-Украина-Сталинград-Курск-Белоруссия-Прибалтика - такой славный боевой путь прошла 51-я гвардейская стрелковая (бывшая 76-я) Армянская горнострелковая дивизия, которая была награждена орденами Ленина и Красного Знамени, шестая армянская дивизия, 261-я стрелковая в годы войны оставалась на территории Советской Армении, защищая государственную границу с Турцией и одновременно готовила и отправляла на фронт маршевые роты и батальоны. Кроме перечисленных армянских дивизий в Армении формировались или ч. Доукомплектовыв-

вались 31-я, 61-я, 136-я (15-я гвардейская), 138-я (70-я гвардейская), 151-я, 236-я, 320-я и 406-я стрелковые дивизии, ряд бригад, в которых, в начальном периоде войны, значительную часть личного состава составляли армяне. Во всех армянских дивизиях, а также в тех соединениях и фронтах, где было много армян, издавалось 16 газет на армянском языке. В победу над фашистской Германией свою достойную лепту внесли также легендарные разведчики-нелегалы невидимого фронта генерал-майоры Гайк Овакимян, Иван Агаянц, Вячеслав Кеворков, Михаил Алавердов, Гурген Агаян, полковники Ашот Акопян, Герасим Баласанов, Вячеслав Гургенов, Герой Советского Союза Геворг Варданян, его жена и неразлучная коллега Гоар Варданян и многие другие, подвиги которых по известным причинам ещё полностью не исследованы в историографии.

Весомый вклад в победу над фашизмом внесли армяне-партизаны. На Украине, в партизанских соединениях Ковпака и Наумова действовали партизанские отряды “Ахтанак” (Победа) и имени А. И. Микояна, укомплектованные из армян. Во Франции действовал Первый советский партизанский полк в составе 1200 бойцов из бывших военнопленных армян под командованием полковника Александра Казаряна, в Греции сражался отряд “Азатутюн” (Свобода), состоящий из 1000 армян под командованием Бабкена Нерсисяна и др. Существенную лепту в победу над фашизмом внесли и представители армянской диаспоры. На их жертвования были созданы танковые колонны “Давид Сасунский” и “Генерал Баграмян”. Около 100 тысяч армян, проживавших за границей, сражались против фашизма. Только в армии США сражались около 20 тысяч армян, в армиях Франции и Великобритании свыше 30 тысяч и т. д. Несколько тысяч зарубежных армян, с оружием в руках, участвовали в движении Сопротивления. Своим бессмертным героизмом прославился во Франции командир интернационального отряда Мисак Манушян. Более 300 армян сложили головы в партизанской войне в Греции и т. д.

В деле победы над фашизмом достойную лепту внесли и труженики тыла Советской Армении. Руководствуясь девизом: “Все для фронта, все для победы”, несмотря на тяжёлые условия военных лет, похорошки о смерти близких, трудящиеся республики превратили Армению в настоящий арсенал Красной Армии, откуда каждый день железнодорожными эшелонами на фронт отправлялись оружие, боеприпасы, обмундирование, продукты питания, людские пополнения и т. д. За время войны в республике были сданы в эксплуатацию 30 новых промышленных предприятий, введено в действие 110 новых цехов, освоено производство около 300 видов новых изделий, среди которых разных видов боеприпасов, вооружения и т. д. На последнем этапе войны в Ереванском заводе № 447 выпускались лёгкие самолёты “УТ-2М”. Героическими усилиями труженников сельского хозяйства не только не уменьшилась, но и увеличилась посевная площадь, поголовья скота, урожайность зерновых культур и т. д. Армения считалась той республикой, которая до войны получала хлеб в основном из России и Украины. В годы войны привоз хлеба достиг минимального количества, а нужду в хлебе удовлетворяли за счёт собственного производства. За счёт пожертвований со стороны трудящихся Советской Армении, были построены 7 танковых колонны, 3 авиаэскадрильи, бронепоезд и т. д. В победу над фашизмом достойную лепту внесла и интеллигенция Советской Армении. В соответствии с требованиями войны перестроили свои работы научно-исследовательские институты и вузы, усилия которых были направлены на выполнение требуемых фронтом задач. В тяжёлые дни войны, 29 ноября 1943 г. в Ереване открылась Академия наук Армении, которая сыграла значительную роль в развитии науки республики. Открытия армянских учёных способствовали дальнейшему усилению обороной мощи страны, лучшему обеспечению нужд фронта. Родина высоко оценила заслуги труженников Советской Армении, наградив более 400 тысяч человек медалями “За доблестный труд в Великой Отечественной войне 1941-1945 гг.” и “За оборону Кав-

каза”. Тысячи рабочих, колхозников, учёных, писателей, художников, композиторов, артистов, учителей, врачей и другие тружеников тыла были награждены различными орденами и медалями, удостоены Государственных премий, почётных званий и т. д. Они работали за себя и за своих родных, которые находилась на фронте и своим героическим трудом внесли достойную лепту в деле разгрома фашистской Германии.

Победа Советского Союза в Великой Отечественной войне не только спасла мир от фашизма – коричневой чумы, но и для армянского народа имела судьбоносное, историческое значение, так как она спасла его от нового, более старшего геноцида.

Среди тысячи сынов Армении на войне, только двое – летчик Нельсон Степанян и Иван Баграмян (маршал с 1955 года) удостоены высокого звания дважды героя Советского Союза. Не случайно, что имена этих двух военачальников общеизвестны не только в Армении, но и в России и постсоветских государствах. В 2012 г. исполнилось 100-лет со дня рождения Н. Степаняна, которое было проведено на высоком уровне в Армении (Ереван, Шуши), в России (Москва, Ульяновск, Калининград), в Прибалтике (Лиепая) и т.д.

Часть материалов выше указанных мероприятий нашли свое место в данном сборнике, который имеет важное значение, в освещении деятельности, как Нельсона Степаняна, так и Советских авиаторов времен Великой Отечественной войны.

АННА СТЕПАНЯН,

ВНУЧКА НЕЛЬСОНА СТЕПАНЯНА

Прежде всего хочу выразить благодарность за то, что почтили память моего дедушки и высоко оценили его деятельность. Безусловно, быть внучкой героя очень ответственно, те, кто знаком с его деятельностью, никогда не забудут его храбрость, спокойствие, свойственное герою, и величие, которое было очень характерно для него. Словами невозможно передать то, что чувствуешь, когда слышишь его имя.

Достижения, зафиксированные на счету легендарного Нельсона Степаняна, говорят сами за себя. То, что успел сделать за 31 год своей жизни армянский летчик, будет вечным поводом гордости для меня и моих современников.

Для меня очень важно сегодня находиться здесь, говорить с этой трибуны, быть свободным человеком свободной страны, свобода.. цена которой стоит жизни. Сегодня я и мои современники с чувством ответственности должны это сохранить и передать следующим поколениям. Свою речь хочу закончить словами, принадлежащими Нельсону Степаняну:

Свобода не дается тому, кто просит ее.

Свобода пропитана кровью и объята порохом.

Свобода это смерть раба внутри нас.

ОСОБЕННОСТИ КОНСТРУКЦИИ САМОЛЕТОВ ГРАЖДАНСКОЙ АВИАЦИИ РОССИИ 1930-1941 ГГ.

Выдающимся образцом легкомоторных самолетов был биплан У-2, разработанный под руководством Н. Н. Поликарпова.

Этот всемирно известный классический самолет первоначально обучения и многих других видов применения имеет очень богатую историю. Самолет У-2 (учебный второй), переименованный в 1944 г. в По-2 (“Поликарпов второй” - после смерти Н. Н. Поликарпова), совершил свой первый полет 7 января 1928 г. и просуществовал около 35 лет. За столь долгий срок службы в самолет вносились изменения, и было много его вариантов, сохранявших, однако, его характерные черты. Долговечность самолета У-2 свидетельствует о его высоком совершенстве, универсальности и об удачном соответствии вновь возникавшим требованиям.

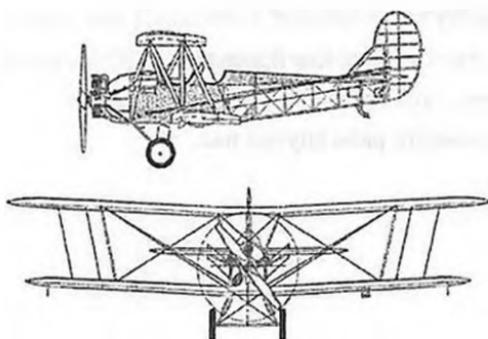


Рис. 1. Самолет У-2

На этой машине учились летному делу десятки тысяч летчиков. Дешевый в производстве и неприхотливый в эксплуатации У-2 долгие годы строился серийно. На самолете стоял первый советский серийный авиамотор М-11 мощностью 100 л.с., спроектированный специально для этой машины.

У-2 отличался предельной простотой и технологичной конструкцией. Силовой каркас был сделан из сосновых реек, расчаленных проволокой и обтянутых полотном. Для снижения себестоимости эксплуатации и производства верхние и нижние крылья имели одинаковую конструкцию, обеспечивающую взаимозаменяемость.

Сиденья ученика и инструктора расположить близко к центру тяжести Удачно подобранные центровка и параметры хвостового управления обеспечивали хорошую устойчивость и управляемость на всех режимах полета. Особое внимание уделялось простоте пилотирования самолета.

При большом угле атаки и потере скорости самолет опускал нос и вновь набирал скорость, при полном газе шел вверх, при небольших оборотах двигателя опускал нос и шел со снижением. Самолет не входил в штопор, а будучи введен намеренно (и при том с большим усилием), быстро выходил из него при нейтральном положении ручки управления, позволял даже бросать на короткое время ручку. Все это было настолько непривычно и противоречило установившейся практике полетов на других самолетах, строгих в пилотировании и часто опасных в смысле штопора, что новому самолету сразу же было обеспечено общее признание. Вертикальная скорость снижения с выключенным мотором составляла 1-2 м/с. Машина прощала очень грубые ошибки, и их можно было легко исправить. Двигатель М-11 оказался на редкость надежным и выносливым, простым и удобным в эксплуатации, как на земле, так и в воздухе. Его мощность, вес, габариты, экономичность и прочие технические данные как нельзя лучше гармонировали с остальными характеристиками этого замечательного самолета. [1].



Самолет У-2 мог совершать посадку на самых малых аэродромах и даже на неподготовленную площадку.

В течение долгого времени самолеты У-2 были основными машинами первоначального обучения пилотов.

Всего за 1929-1949 гг. было построено 32711 самолетов У-2 и По-2.

Еще одним самолетом-долгожителем стал созданный конструкторским бюро под руководством Н. Н. Поликарпова в 1928 г. самолет П-5, нашедший широкое применение в Аэрофлоте. Военный прототип этого самолета Р-5 на международном конкурсе самолетов-разведчиков в Тегеране, проходившем в 1930 г., занял первое место [2].

Конструкторский талант Н. Поликарпова блестяще проявился в выборе схемы Р-5. Двухстоечные бипланы тогда во всем мире строились с целым лесом стоек и расчалок, что сказывалось на величине лобового сопротивления и, следовательно, на скорости. А более выгодная с точки зрения сопротивления схема моноплана привела бы к высоким посадочным скоростям, которые затруднили бы эксплуатацию самолета.

Поликарпов нашел отличное решение – полутораплан, у которого нижнее крыло короче верхнего. Благодаря этому удалось, с одной стороны, снизить количество расчалок и стоек по сравнению с бипланом, а с другой стороны, не повысить посадочной скорости. В результате становилось возможным создать самолет со скоростью 250 км/ч вместо 180, не ухудшая его взлетно-посадочных характеристик.

Этот биплан деревянной конструкции с матерчатой обшивкой крыльев и оперения и фанерной обшивкой фюзеляжа оказался исключительно удачным. Самолет П-5 развивал скорость до 230 км/ч и обладал дальностью полета до 500 км. В нем замечательно сочетались хорошие летно-технические данные, отличная устойчивость и управляемость, простота эксплуатации, надежность и технологичность конструкции.

Обычно самолеты использовались для перевозки срочных грузов и почты. В конце 1931 г. была укомплектована эскадрилья особого назначения для переброски матриц газеты "Правда" в крупные города страны.

Большая часть авиапочты на линиях гражданского воздушного флота у нас в стране в период 1932- 1938 годов перевозилась на П-5. "Почтовый пятый" - один из первых советских крупносерийных гражданских самолетов. За 6 лет, начиная с 1931 года, наша промышленность выпустила более 1000 этих транспортных машин в разных модификациях. Было всего девять пассажирско-транспортных вариантов Р-5; кроме основного П-5, было еще два наиболее удачных, которые строились серийно. Это ПР-5 и П-зет.

П-зет представлял собой П-5, переоборудованный под более мощный двигатель М-34НР - 820 л. с. и снабженный целлулоидным фонарем над кабинами летчика и пассажиров. Всего было выпущено около 100 экземпляров П-зет.

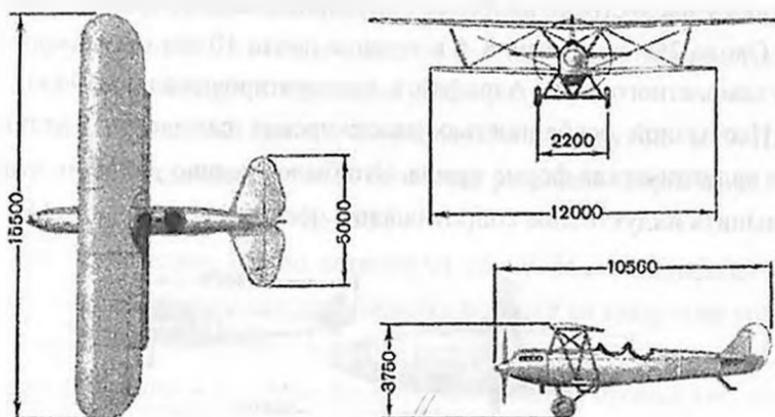


Рис. 2. Самолет П-5

В 1936 – 1937 гг. для нужд Аэрофлота было выпущено 200 транспортных модифицированных самолетов ПР-5 с 4-местной кабиной. На высоте 3500 м машина развивала скорость до 316 км/ч, дальность полета возросла с 500 до 1000 км.

Конструктор К. А. Калинин в 1929 г. выпустил свой наиболее удачный самолет К-5. По существу он был первым советским серийным пассажирским самолетом. Он строился в пассажирском и санитарном вариантах. В основном он применялся для перевозки пассажиров. Этот одномоторный моноплан имел хорошие устойчивость и управляемость, развивал крейсерскую скорость 172 км/ч при дальности в 1020 км. Его экипаж состоял из двух человек. Самолет брал на борт 6 пассажиров или 540 кг груза.

Изготовленный из недефицитных материалов - дерева, фанеры, дюралевых труб и полотна, самолет был дешевым в производстве и легко ремонтировался.

Благодаря удачной конструкции, отличным летным качествам К-5 стал у нас в стране наиболее популярным пассажирским самолетом. Около 260 самолетов К-5 в течение почти 10 лет составляли основу самолетного парка Аэрофлота, эксплуатировались до 1940 г.

Необычной особенностью пассажирских самолетов Калинина была эллиптическая форма крыла. Это было сделано для того, чтобы уменьшить индуктивное сопротивление несущей поверхности [3].

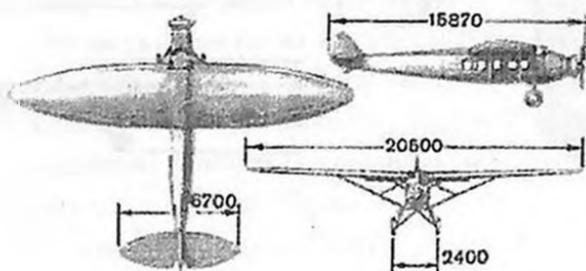


Рис. 3. Самолет К-5

В дальнейшем эллиптическое крыло применялось довольно редко, т.к. снижение индуктивного сопротивления было незначительным (менее 5 %) и не оправдывало технологические трудности изготовления крыла криволинейных очертаний.

Более перспективной особенностью пассажирских самолетов Калинина являлась закрытая кабина летчиков с остеклением впереди и по бокам. Вход в нее осуществлялся через дверь в передней перегородке пассажирского салона. Закрытая и отапливаемая кабина сделала работу экипажа приятнее, особенно в осенне-зимний сезон.

В конце 20-х годов, когда еще не было вертолетов, остро ощущалась потребность в маленьком самолете на два-три человека, который мог бы работать как с небольшой сухопутной взлетно-посадочной площадкой, так и с воды. Такие самолеты были нужны для сельского хозяйства, рыбных и тюленых промыслов, для связи и снабжения в отдаленных и труднодоступных районах.

За решение этой задачи взялся молодой ленинградский инженер Вадим Шавров, создавший самолет-амфибию Ш-2 – единственный в мире крупносерийный самолет, опытный экземпляр которого строился на частной квартире в домашних условиях.

Легкий 3-местный самолет-амфибия Ш-2 конструкции В. Б. Шаврова показал отличные летные качества, развивал скорость до 140 км/ч и выпускался серийно до 1931 г.

Он представлял собою летающую лодку. Имея подъемное колесное шасси, самолет мог производить посадку на сушу и на воду и благодаря этому свойству с успехом использовался не только для перевозки пассажиров и почты, но и на рыболовных промыслах, ледовой разведке, для охраны лесов и оказания медицинской помощи. Самолет Ш-2 почти четверть века работал в гражданской авиации. Авиапромышленность выпустила около 270 таких бипланов.



Рис. 4. Самолет III-2

В народном хозяйстве широко применялся легкий почтовый и пассажирский самолет АИР-6 конструкции Александра Сергеевича Яковлева, построенный в 1932 г. В те годы появилась идея создания «воздушного автомобиля» – массового легкомоторного маломестного самолета. Прототипом такого самолета стал АИР-6. Он представлял собой 3-местный подкосный моноплан с серийным двигателем М-11 (100 л.с.). Машина пошла в серийное производство, построили около 1 тыс. экземпляров. Самолет брал на борт двух пассажиров и при взлетном весе 843 кг развивал максимальную скорость 166 км/ч. Эта машина строилась в сухопутном варианте и на поплавках для речных и озерных районов.

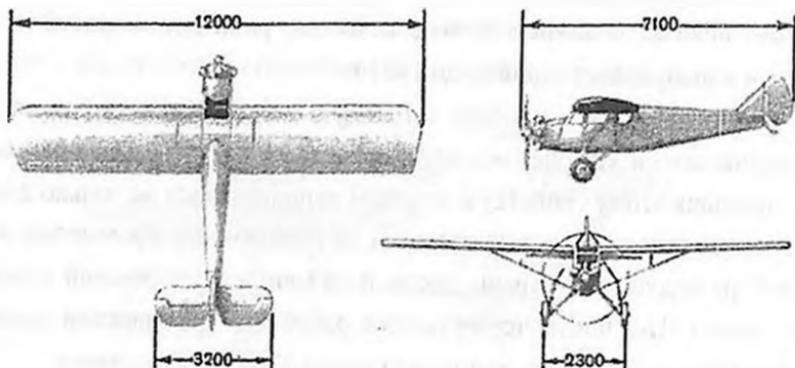


Рис. 5. Самолет АИР-6

В конце 20-х – начале 30-х годов наш Гражданский воздушный флот нуждался в скоростных самолетах со скоростью 300 км/ч как для магистральных авиалиний, так и для многочисленных линий небольшой протяженности. Создание скоростного самолета на 6 пассажиров, который смог бы развить рейсовую скорость в полтора раза большую, чем у распространенного в те годы самолета К-5, было поручено конструкторскому бюро Харьковского авиационного института, возглавляемому молодым инженером Иосифом Григорьевичем Неманом.

Чтобы существенно повысить скорость полета, потребовалось выбрать принципиально новую схему машины, отличную от схемы подкосного высокоплана, по которой были построены широко распространенные тогда К-5 и «Сталь-2». Для ХАИ-1 конструкторы приняли схему низкоплана со свободонесущим крылом и убирающимся в полете шасси. Низкое расположение крыла относительно фюзеляжа позволяло убирать шасси в центроплан. Благодаря этому резко снижалось лобовое сопротивление, и повышалась скорость.

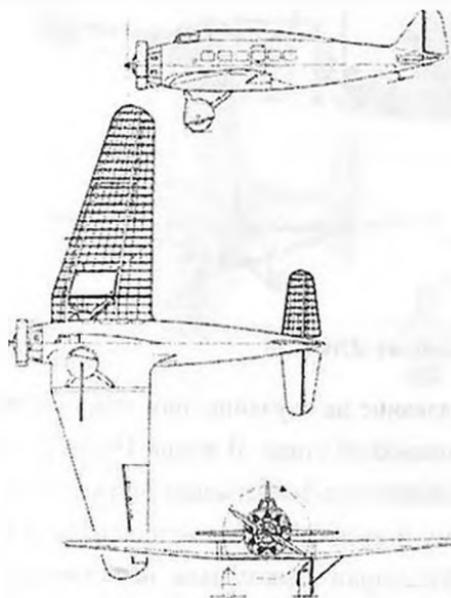


Рис. 6. Самолет ХАИ-1

До ХАИ-1 у нас в стране не было ни одного пассажирского самолета с убирающимся в полете шасси.

После доработок на государственных испытаниях ХАИ-1 показал скорость 324 км/ч, превосходившую скорость многих истребителей того времени. Самолет был запущен в серийное производство, и для линий Аэрофлота было выпущено 43 самолета. В серийном 7-местном варианте ХАИ-1 имел продолжительность полета до 4,6 часа, дальность 1130 км, практический потолок 7200 м.

В начале 30-х годов Отдел опытного самолетостроения при «Добролете» под руководством конструктора А. И. Путилова выпустил 4-местный пассажирский самолет «Сталь-2», а затем усовершенствованный 6-местный «Сталь-3».

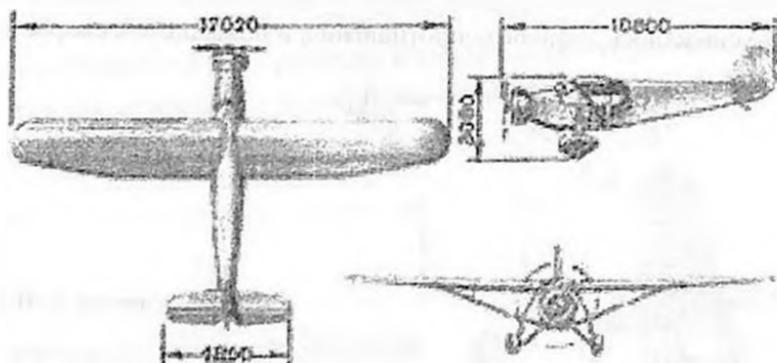


Рис. 7. Самолет «Сталь-2»

Самолеты носили такое название не случайно: они действительно были изготовлены из нержавеющей стали. В конце 1920-х годов молодая советская авиапромышленность испытывала острый недостаток в дюралюминии, поэтому и возникла идея испробовать в качестве авиационного конструкционного материала нержавеющую сталь. Эта идея особенно была важна для гражданской авиации, где

требовались самолеты, наиболее стойкие к коррозионному действию атмосферы.

Только обшивка самолетов была полотняной. Однако резко повысить долговечность авиаконструкций не удалось: «слабым местом» для коррозии оказались сварные точки и болты, соединяющие конструкцию.

На самолете «Сталь-3» конструкторы ввели ряд важных усовершенствований: взлетно-посадочные закрылки щелевого типа, щелевая профилировка элеронов, тормоза и обтекатели на колесах.

Самолеты «Сталь-2» и «Сталь-3» выпускались некоторое время в небольших сериях, всего было построено около 190 машин.

Из гидросамолетов наибольшее распространение получила созданная в 1932 г. 8-местная пассажирская машина конструктора Георгия Михайловича Бериева МП-1. Одномоторная цельнодеревянная «летающая лодка» имела свободнонесущее монопланное крыло. С отечественным мотором М-34 (750 л.с.) она развивала скорость до 260 км/ч. Самолет обладал большой грузоподъемностью, хорошей мореходностью и большой (до 1500 км) дальностью полета.

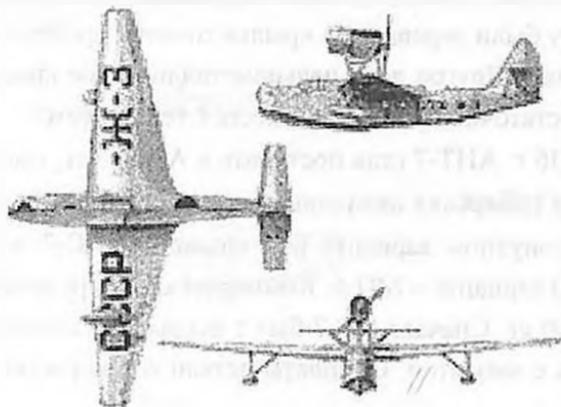


Рис. 8. Самолет МП-1

Созданием двух- и многомоторных военных и пассажирских самолетов занималось конструкторское бюро А. Н. Туполева. В начале 30-х годов был создан двухмоторный цельнометаллический моноплан АНТ-7 с большой скоростью полета.

Создание моноплана со свободонесущим крылом стало возможным лишь после того, как наша страна освоила производство легкого и прочного дюралюминия, позволившего перейти на крыло толстого профиля без внешних стоек и расчалок. А такое крыло сулило два важных преимущества. Во-первых, увеличенную подъемную силу крыла на больших углах атаки, что необходимо для получения хороших взлетно-посадочных характеристик. А во-вторых, снижение веса конструкции. В самом деле, благодаря большой толщине крыла можно делать более высокими лонжероны, воспринимающие основную рабочую деформацию – изгиб. А чем больше допустимая высота лонжеронов, тем меньше может быть их сечение, а следовательно, и их вес. Толстое крыло из сравнительно малопрочного дерева невозможно сделать достаточно легким, вот почему на заре авиации в ходу были деревянные крылья тонкого профиля с подкосами и расчалками. Другое дело цельнометаллическое крыло, которое получается достаточно прочным и вместе с тем легким.

После 1936 г. АНТ-7 стал поступать в Аэрофлот, где он широко применялся на сибирских авиалиниях и в Арктике как пассажирский самолет в сухопутном варианте под названием ПС-7 и в морском (поплавковом) варианте – МП-6. Коммерческая нагрузка обоих вариантов была 700 кг. Сначала ПС-7 был с открытой кабиной, но позже начали делать с закрытой. Самолеты летали со скоростью 170—180 км/час.

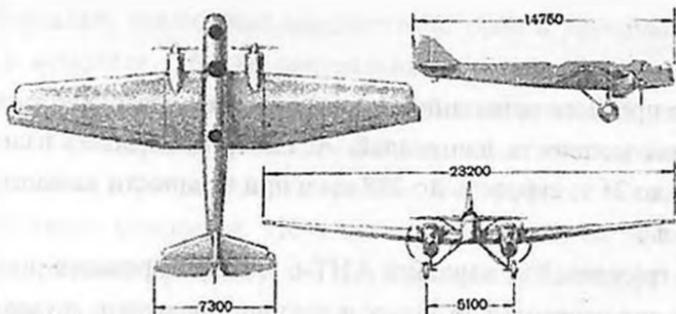


Рис. 9. Самолет ПС-7

На самолете АНТ-7 летчик П. Головин пролетел полет над Северным полюсом для уточнения возможности посадки на «вершине» земли научной экспедиции И.Д. Папанина [4].

Гигантский по тому времени самолет АНТ-6 начал выпускаться в 1932 году.

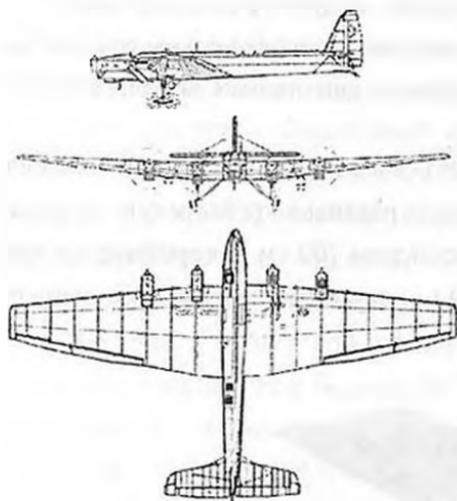


Рис.10. Самолет Г-2

Это был первый в мире 4-моторный свободносущий цельно-металлический моноплан. Двигатели по 750 л.с. каждый были установлены в носовой части крыла по два с каждой стороны фюзеляжа. Это был самый тяжелый сухопутный самолет весом 18 т. Совершен-

ствуя в процессе испытаний и производства конструкцию самолета и повышая мощность двигателей, А. Н. Туполев довел взлетный вес АНТ-6 до 21 т, скорость до 288 км/ч при мощности каждого двигателя 970 л.с.

В гражданском варианте АНТ-6 эксплуатировался под названием Г-2 для перевозки тяжелых и крупногабаритных грузов. В фюзеляже и центроплане было смонтировано оборудование для крепления грузов или устанавливались жесткие пассажирские сидения. Самолеты могли перевозить 4000 кг грузов или до 50 пассажиров [5].

Новый самолет, созданный конструкторским бюро А. Н. Туполева за четыре с половиной месяца (рекордно короткий срок) был показан 1 мая 1929 г. Самолет АНТ-9 (в гражданской авиации он получил название ПС-9) имел 3 двигателя мощностью по 230 л.с. Два двигателя были установлены на крыле, а один – в носовой части фюзеляжа. ПС-9 был первым многомоторным пассажирским самолетом, который успешно эксплуатировался на авиалиниях небольшой протяженности [6].

Пассажирский 9-местный АНТ-9 изготовленный целиком из алюминия с экипажем из двух человек развивал крейсерскую скорость до 177 км/ч, дальность полета составляла 700 км. В серийное же производство он был запущен в 1930 г. с двумя лицензионными двигателями М-17 (500 л.с.).



Рис. 11. Самолет ПС-9

В результате увеличения мощности моторов и улучшения аэродинамики самолета (убрали центральный двигатель) его скорость возросла до 209 км/ч, дальность с полной коммерческой нагрузкой до 1000 км. Просторный пассажирский салон был оборудован туалетом, гардеробом и багажным отделением. В Аэрофлоте эксплуатировалось 60 таких самолетов. ПС-9 эксплуатировался на авиалиниях главным образом в Средней Азии и в Закавказье. Благодаря цельнометаллической конструкции ПС-9 оказался на редкость выносливым и живучим.

В 1935 г. весь самолетный парк Аэрофлота составляли машины отечественных конструкций. Однако среди них преобладали самолеты малой пассажировместимости.

Основной парк ГВФ к 1935 г. состоял из следующих самолетов:

- пассажирские – ПС-7 (АНТ-7) – 12 пассажиров; ПС-9 (АНТ-9) – 9; К-5 – 6; «Сталь-2» – 4; Ш-2 – 2; П-5 и У-2 – 1;
- почтовые – П-5;
- грузовые – Г-2 (АНТ-6).

В 1936 году начался серийный выпуск самолета АНТ-40. Конструкция самолета – 2-моторный цельнометаллический моноплан с убираемым шасси. С двигателями М-100 по 830 л.с. он развивал скорость до 420 км/ч. В отличие от прежних туполевских машин, имевших гофрированную обшивку, АНТ-40 был цельнодюралевым с гладкой обшивкой. Самолет превосходил по скорости истребители того времени. В 1938 г. эти самолеты стали поступать в Аэрофлот, где использовались под маркой ПС-40. Одна из модификаций с более мощными двигателями и винтами изменяемого шага довольно широко применялась в Аэрофлоте под маркой ПС-41. Самолеты ПС-40 и ПС-41 использовались для пассажирских, почтовых и грузовых перевозок.

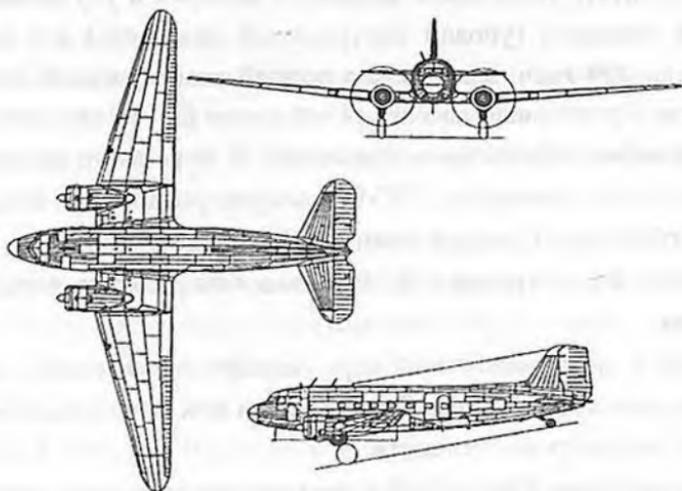


Рис. 12. Самолет ПС-40

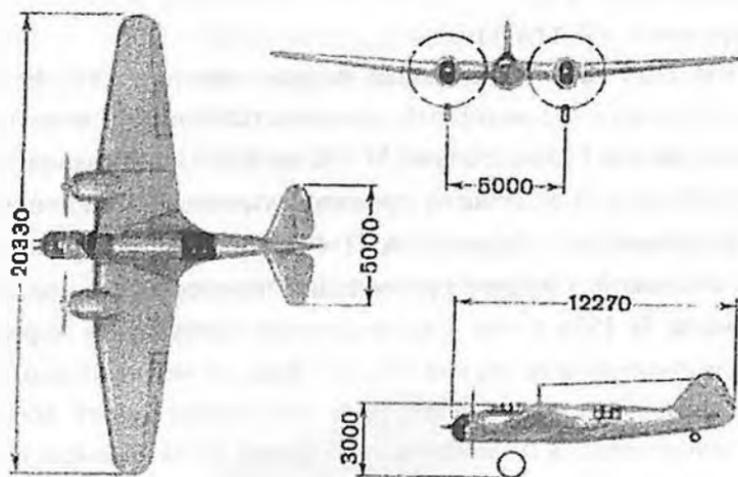


Рис. 13. Самолет ПС-84

Самолетный парк Аэрофлота не соответствовал потребностям страны на тот период.

Покупка в 1936 г. лицензии на самолет Дуглас DC-3 оказала существенное влияние на развитие гражданской авиации в СССР. На наших заводах с 1939 г. было налажено его массовое производство. В нашей стране он изготавливался по лицензии с обозначением ПС-84 (с 1942 года самолет получил обозначение Ли-2) [7].

Самолет оснащался двумя отечественными двигателями мощностью 840 л.с. Длина 19,7 м, размах крыла 29 м, полетная масса около 11 т, максимальная скорость на высоте 320 км/ч (некоторые источники указывают, что крейсерская скорость составляла 220 км/ч), практический потолок 5600м, дальность 1100 – 2500 км, продолжительность полета 5 ч. Самолет вмещал 21 пассажира.

У самолета ПС-84 было трехлонжеронное крыло с работающей обшивкой. На крыле были установлены посадочные щитки. Шасси убиралось назад в мотогондолы до половины колеса, что позволяло в случае аварии совершать посадку с невыпущенными шасси. Уборка шасси и отклонение закрылков производились с помощью гидравлики. Для облегчения пилотирования самолета имелся автопилот.

К июню 1941 г. Аэрофлот имел в своем распоряжении 72 самолета ПС-84. Вместительный и надежный самолет быстро стал основной машиной «Аэрофлота» [8].

БИБЛИОГРАФИЧЕСКИЕ ССЫЛКИ

1. Громов М.М. Через всю жизнь. - М.: Изд. «Молодая гвардия», 1986.
2. Проектирование самолетов. Егер С. М., Мишин В. Ф., Лисейцев Н. К. и др. – 3-е изд., перераб. и доп. – М.: Машиностроение, 1983.
3. Соболев Д.А. История самолетов 1919-1945 г. – М.: Изд. «Российская политическая энциклопедия», 1997.
4. Самолеты Страны Советов. Сборник. – М.: ДОСААФ, 1975.

5. Самолетостроение в СССР (1917-1945). В 2 кн., кн. 1. – М.: ЦАГИ, 1992.
6. Шавров В.Б. История конструкций самолетов в СССР до 1938 г. – 2-е изд., перераб. и доп. – М.: Машиностроение, 1978.
7. Шавров В.Б. История конструкций самолетов СССР 1938-1950 гг. – 2-е изд., исправл. – М.: Машиностроение, 1988.
8. История отечественной авиапромышленности. Серийное самолетостроение, 1910-2010 гг. / Под общ. Ред. Д. А. Соболева. – М.: Русское авиационное общество, 2011.

ИССЛЕДОВАНИЕ ЖИЗНИ И ДЕЯТЕЛЬНОСТИ ДВАЖДЫ ГЕРОЯ СОВЕТСКОГО СОЮЗА НЕЛЬСОНА СТЕПАНЯНА В АРМЯНСКОЙ ИСТОРИОГРАФИИ И ЛИТЕРАТУРЕ

В Институте истории НАН РА ведется большая научно-исследовательская работа по изучению военной истории армянского народа, в том числе по проблеме участия армянского народа в Великой Отечественной войне. В течение десятилетий в Институте созданы капитальные труды по истории армянского народа, в том числе о вкладе армянского народа в победу в Великой Отечественной войне. В годовых научно-исследовательских планах Института большое место выделяется изучению биографии армян-военачальников Советской Армии (маршалов, генералов и адмиралов), армян – Героев Советского Союза, в том числе и изучению жизни и деятельности дважды Героя Советского Союза, легендарного морского летчика-штурмовика Нельсона Георгиевича Степаняна. Еще в 1942 г., под руководством академика Иосифа Орбели (который с 1935 г. являлся председателем Армянского филиала Академии наук СССР (Арм. ФАН), а с ноября 1943 г. первым президентом Академии наук Армянской ССР) в Институте истории был создан кабинет (потом отдел) изучения проблем участия армянского народа в Великой Отечественной войне. Вышло в свет около 40 брошюр, где образно были представлены подвиги воинов-армян в Великой Отечественной войне, генералов армян Царской России, краткие биографии армянских полководцев Вардана Мамиконяна, Давид Бека и т. д. В ноябре 1942 г. на армянском языке вышел в свет сборник о героях

Отечественной войны – “Отважные”, где впервые были представлены подвиги Нельсона Степаняна. Конечно, до этого о подвигах Нельсона были напечатаны статьи в газетах. Например, впервые о подвиге легендарного летчика в газете “Красный Балтийский флот” (орган Краснознаменного Балтийского флота) 16 октября 1941 г. была напечатана статья Н. Кузьмина – “Буревестник”. 1 ноября 1941 г. в газете “Коммунист” (орган ЦК КП Армении) выходит в свет статья Н. Власова “Действия штурмовой авиации под Ленинградом”, где впервые армянский читатель узнал о подвигах Нельсона Степаняна. 30 ноября 1941 г. в газете “Красный Балтийский флот” выходит статья М. Жестева “Счет до последнего”, тоже о Нельсоне Степаняне. Уместно отметить, что о подвигах Героя Советского Союза Нельсона Степаняна была напечатана статья даже в газете “Правда” (орган ЦК ВКП(б)) 30 октября 1942 г. – “Штурмовик Нельсон Степанян” (автор Н. Воронов), а в газете “Советакан Айастан” (орган ЦК КП Арм. ССР) 26 августа 1942 г. был напечатан очерк народного поэта Гегам Саряна – “Нельсон Степанян”. В том же году в той же газете 26 октября вышла статья известного армянского писателя Наири Заряна – “Гордость армянского народа”, о Нельсоне Степаняне. В январе 1943 г. издательство АрмФАН печатает брошюру Наири Заряна – “Герой Советского Союза капитан Н. Г. Степанян”, где впервые на армянском и русском языках более подробно была дана биография героя, описаны его боевые подвиги. Наири Зарян после войны, в 1953 г. в своей книге “Путевые заметки” более подробно дал биографию и боевую деятельность Нельсона Степаняна (с. 186-236).

В 1945 г. в Ереване на русском языке была издана книга Хачика Момджяна “Сыны армянского народа в боях за Советскую Родину”, где на страницах 19-22 рассказывается о прославленном летчике.

В 1946 г. в журнале “Известия” АН Арм. ССР был напечатан очерк адмирала флота И. С. Исакова “Армяне-моряки в Великой Отечественной войне”, где впервые приводятся очень ценные досто-

верные данные о Нельсоне Степаняне. Этот очерк в том же году был опубликован отдельной брошюрой.

В 1954 г. Институт истории АН Арм. ССР издал книгу Арамаиса Мнацаканяна – “Армянский народ в Великой Отечественной войне (1941-1945 гг.)”, где на 304-307 страницах говорится о Нельсоне Степаняне. В дальнейшем доктор исторических наук, профессор Арамаис Мнацаканян о легендарном летчике говорил в своей книге “В едином строю” (Ереван, 1975, издательство “Айастан”, с. 147-148).

В 1964 г. наш Институт на армянском, а в 1985 г. на русском языках издал книгу о Героях Советского Союза армянах,, где были напечатаны очерки заведующего Кабинетом Великой Отечественной войны, кандидата исторических наук Ерванда Халеяна “Нельсон Георгиевич Степанян” (с. 134-142, и 19-21).

В 1968 г. наш Институт совместно с Архивным управлением при Совете Министров Армении на русском языке издал сборник документов и материалов “Дважды Герой Советского Союза Нельсон Степанян” (248 стр.), где опубликованы 112 документов из Центрального военно-морского музея СССР, г. Ленинграда, Центрального государственного архива Октябрьской революции и социалистического строительства Армянской ССР, Архива кабинета истории Великой Отечественной войны Института истории АН Арм. ССР, материалы из периодической печати. В сборнике нашли место также письма героя и его родных, воспоминания боевых товарищей.

В 1986 г. старший научный сотрудник нашего Института, кандидат исторических наук (в дальнейшем доктор исторических наук) Марат Саакян опубликовал монографию “Боевое братство советских воинов в боях за Ленинград (1941-1944)”, где на страницах 61-62 говорит о подвигах Нельсона Степаняна.

О жизни и деятельности Нельсона Степаняна новые архивные данные приведены в монографии руководителя тематической группы, ведущего научного сотрудника Института истории НАН РА, доктора исторических наук Климента Арутюняна “Участие армянс-

кого народа в Великой Отечественной войне Советского Союза (1941-1945)” (Ереван, 2004, издательство “Гитутюн” (“Наука”) НАН РА, на русском языке, объем книги 866 страниц). Страница 20-21, 479-485 и 569-572 посвящены Нельсону Степаняну. В монографии впервые установлены неизвестные страницы биографии легендарного летчика. Работая в Центральном военно-морском архиве России (г. Гатчина, Ленинградской области), автор нашел уникальный документ, который был составлен 20 декабря 1944 г. командиром 11-й штурмовой авиадивизии (куда входил полк Н. Г. Степаняна) полковником Манжосовым, после гибели Нельсона (напомним, он погиб в бою 14 декабря 1944 г.). В этом документе впервые говорится о боевой деятельности командира полка, гвардии подполковника Нельсона Степаняна за период с 20 августа по 14 декабря 1944 года. До этого как в историографии, так и в литературе ничего не было известно об этом периоде боевого действия прославленного летчика. Просто говорилось, что за этот период (с 20 августа по 14 декабря 1944 г.) Нельсон Степанян был командиром 47-го штурмового авиационного полка Краснознаменного Балтийского флота, участвовал в боях и героически погиб 14 декабря 1944 года. Для нас странно было, что такой мастер штурмового боя за 5 месяцев интенсивных наступательных действиях не совершил новых подвигов и не был представлен к новой награде. Напомним, что Нельсон Степанян к награждению второй “Золотой Звездой” Героя был представлен 20 августа 1944 года. Найденной нами архивный документ, как уже отметили, был составлен 20 декабря 1944 года, когда Нельсон Степанян уже погиб и подробно была описаны его подвиги за период с 20 августа по 14 декабря 1944 года. К. А. Арутюнян в своей книге опубликовал этот документ, тем самым заполнив вакуум в славной биографии легендарного летчика. Отметим, что этот документ был последним наградным листом Нельсона Степаняна, в котором командир 11-й штурмовой авиадивизии полковник Манжосов за умелое командование полком, за личный героизм и самоотверженность, проявленную при вы-

полнении ответственных боевых заданий, ходатайствовал перед вышестоящим командованием о посмертном награждении Героя Советского Союза, гвардии подполковника Нельсона Степаняна орденом Отечественной войны 1-й степени. Однако этот наградной лист не был реализован, так как командующий Краснознаменным Балтийским флотом адмирал В. Ф. Трибуц 25 февраля 1945 г. поставил на документе свою резолюцию: “Оставить” В чем дело? Оказывается, что перед поступлением нового документа о награждении Нельсона Степаняна орденом Отечественной войны 1-й степени, адмирал В. Ф. Трибуц уже подписал заключение Военного Совета флота о награждении Героя Советского Союза, гвардии подполковника Нельсона Степаняна второй медалью “Золотая Звезда”, 6 марта 1945 г. был опубликован Указ Президиума Верховного Совета СССР о награждении Н. Г. Степаняна второй медалью “Золотая Звезда”. Документ о представлении Нельсона Степаняна к ордену Отечественной войны 1-й степени нашел место также в монографии и в книге К. А. Арутюняна “Участие воинов-армян Нагорного Карабаха и Северного Арцаха в Великой Отечественной войне (1941-1945) Ереван, изд. “Гитутюн” НАН РА, 2009, с. 269-275, с. 306-311, а также К. А. Арутюняна и Г. Р. Погосяна “Вклад армянского народа в Победу в Великой Отечественной войне (1941-1945)”, Ереван, изд. “Гитутюн” НАН РА, 2010, на русском языке, объем 987 стр.

Более подробно о подвигах Нельсона Степаняна говорится и в монографии К. А. Арутюняна “Участие сынов армянского народа в героической обороне Ленинграда (1941-1944), Е., изд. “Гитутюн” НАН РА, 2011, с. 25-32.

Значительный вклад в исследование биографии легендарного летчика внес известный писатель-публицист, Герой Арцаха – Зорий Гайкович Балаян. Еще в 1985 г. он в армянской молодежной газете “Авангард” 20 марта опубликовал статью “Сказание о дважды Герое Советского Союза Нельсоне Степаняне, о его родителях и трех

братьях”, а в 1988 г. издал книгу “Крылья”. В 2008 г. по сценарию Зория Гайковича был создан фильм о Нельсоне Степаняне.

Здесь уместно напомнить, что еще летом 1944 г. по рекомендации командующего 1-го Прибалтийского фронта генерала армии, в последствии Маршала Советского Союза, дважды Героя Советского Союза Ивана Христофоровича Баграмяна на фронте, в боевой обстановке, был снят документальный фильм о Нельсоне Степаняне (режиссер заслуженный деятель искусств Армении Гурген Баласанян, оператор Г. Хнкоян, фильм впервые был показан в 1948 г.).

Биографией Нельсона Степаняна “интересовались” и в Азербайджане. Однако это делалось с грубыми фальсификациями. Так, например, в книге “Герои Советского Союза – сыны Азербайджана” (Баку, 1965, Азербайджанское государственное издательство, с. 290) написано: “Нельсон Георгиевич Степанян родился в 1913 г. в г. Шуше Азербайджанской ССР (в 1913 г. какая Азербайджанская ССР?) Когда ему исполнилось 12 лет, он приехал из Шуши в Баку. В 16 лет он пришел на нефтеперерабатывающий завод. Работал рядовым рабочим, а затем слесарем. Нельсон рвался в небо и мечта его осуществилась. В декабре 1933 г. Степанян поступил в Бакинскую школу Гражданского воздушного флота”...

Из вышеизложенного простой читатель не может знать, что здесь намеренно и грубо фальсифицирована биография Нельсона Степаняна. В чем дело? Во-первых, грубая ошибка, когда написано, что Нельсон до 12 лет прожил в Шуши, а потом переехал в Баку. В действительности, когда Нельсону было полтора года, его семья вернулась в Ереван, где отец Нельсона имел собственный дом, постоянную работу, а не в Баку. Нельсон учился в семилетней школе имени Максима Горького г. Еревана. Увлеченный авиацией со школьных лет, Нельсон стал одним из самых активных членов Ереванского клуба авиамodelистов, мечтал стать летчиком. В 1927 г. Нельсон поступил в ряды комсомола, с отличием окончил семилетку, после чего поехал в Баку и поступил в Закавказское пехотное

училище имени Серго Орджоникидзе. В 1931 г. после окончания училища Н. Г. Степанян, получив общее среднее военное образование, остался в Баку и работал слесарем на Бакинском нефтеперегонном заводе, где в 1921 г. был принят в ряды коммунистической партии. В том же году Нельсон Степанян поступил в школу Гражданского воздушного флота СССР в г. Батайске Ростовской области (ныне эта школа-училище дислоцирована в г. Ульяновске). Эти грубые фальсификации мы обнаружили также в книге “Сталинский сокол” изданный еще в 1947 г. в Баку (изд. “Азнешр”, с. 8-10).

**ВЫРАЖЕНИЯ ПАТРИОТИЧЕСКИХ ИДЕЙ В
ПИСЬМАХ С ФРОНТА, ПОСЛАННЫХ
НЕЛЬСОНОМ СТЕПАНЯНОМ И ДРУГИМИ
АРЦАХСКИМИ БОЙЦАМИ И НАСЕЛЕНИЕМ
ТЫЛА (1941-1945 гг.)**

Во второй мировой войне участвовало много народов мира. Однако главной преграждающей силой на пути к стремящейся к мировому господству гитлеровской Германии стали народы бывшего СССР, которые взвалили себе на плечи основные тяготы войны и сыграли решающую роль в деле формирования победы. Велик также вклад армянского народа в эту победу. Сыны армянского народа за тысячу километров от родины героически сражались против врага, защищая самое заветное - свободу. Сотни тысяч сынов армянского народа направились на фронт и ценой своих жизней защищали русские, украинские, белорусские города и села. В годы Великой Отечественной войны участвовали и армяне Арцаха. Неповторимые примеры героизма проявили карабахцы в первые тяжелые годы войны: под Москвой, в дни обороны Ленинграда, в обороне Кавказа, Сталинграда, во время Курской битвы, при освобождении европейских государств и взятии Берлина.

Из маленького края, в том числе и с северного Арцаха, в военных действиях участвовало 88640 армян¹.

¹ Арутюнян К., Участие воинно-армян Нагорного Карабаха и Северного Арцаха в Великой Отечественной войне Советского Союза 1941-1945 гг., Ереван, 2009, стр. 11-12.

В те годы это составляло 1/3 армянского населения Арцаха. Для сравнения отметим, что из 19 азербайджанцев призывали только 1. Около 44.000 армян Арцаха отдали свою жизнь на полях сражения, за тысячу километров от родины².

За героизм на фронтах 29 армян Арцаха были удостоены звания «Герой Советского Союза». Семь из них стали кавалерами ордена Славы трех степеней, более 30 тысяч были награждены различными орденами и медалями. Двое: маршал Советского Союза Ованнес Баграмян из Чардахлу и летчик Нельсон Степанян из Шуши стали дважды Героями Советского Союза. Трое арцахцев, участников войны – Ованнес Баграмян, Амазасп Бабаджанян, Арменак Ханферянц стали маршалами, а Ованнес Исаков – адмиралом флота. 24 дошли до звания генерала, а около 1.000 армян Арцаха участвовали как офицеры³.

Все это не случайно, так как на протяжении веков армяне Арцаха боролись за свободу и за сохранение неприкосновенности границ.

Чувство большой ответственности и бесконечной преданности армян Арцаха выражены в письмах и документах, посланных с фронта и из тыла.

В те грозные годы в одном письме Нельсон Степанян писал: «Пока в моей груди бьется сердце, мой священный долг до последней капли крови защищать родину, наш красивый советский народ, процветающие города и села. Мое место в первых рядах защитников родины»⁴.

Вскоре его имя становится известным по всей стране. Отец Нельсона Степаняна с гордостью пишет сыну: «На моем столе стоит твоя последняя фотография. Смотрю на нее, твою грудь украшают ордена Ленина, Красного знамени и звание гвардейского летчика. Глаза наполняются слезами радости и гордости. И вот так я взял ручку и начал писать письмо. Я и твоя любящая мама рады и горды

² Арутюнян К., Ук. соч., стр. 12, «Мартик», 28 апреля-10 мая, 1995 /на арм. яз./.

³ Арутюнян К., Ук. соч., стр. 13.

⁴ «Коммунист», 15 июля, 1984.

тобой, Нельсон, будь уверен, сынок, что наша полная победа неоспорима”⁵.

В ответном письме Нельсон Степанян писал:

“Здравствуйте, дорогие родные!

Обо мне не думайте... Я сейчас в другом месте в 400-ах километрах западнее моего любимого города, где провел почти всю войну.

Вчера был в лагере военнопленных, где фашисты во время отступления издевались над нашими военнопленными.

Германские бандиты разложили ряд столбов, а на них ряд из живых людей и так несколько рядов, после чего облили нефтью и сожгли. Эти людоеды уничтожили более трех тысяч человек. Одним словом, сложно передать словами это зверство, которое было сделано германскими бандитами по отношению к мирному населению. Но, ничего, они заплатят за все. Это мы им не простим.... 8 октября 1944г.”⁶.

О Нельсоне Степаняне как о гражданине, высокой личности и заботливом отце говорит следующее письмо, адресованное жене Фере:

“Дорогая Фера!

Не могу послать подарок на день рождения Вилика, но в этот день я еще больше уничтожал их, тех кто лишил сына отцовских подарков. Особенно хотел бы видеть Вилика. Пусть он меня простит, что не смог поздравить его с днем рождения и послать подарок. Но взамен этому, я в честь своего сына несколько сотен килограммов бомб и тысячи снарядов сбросил на гитлеровских бандитов, Скоро, очень скоро мы рассеем черную тучу с советского небосвода. А ваша задача, с тыла, дорогая Фера, думаю понятна, помогать нам каждый час усиленной работой. Твоя задача также, воспитать нашего сына Вилика, чтобы он хорошо знал и глубоко ненавидел врагов народа. Пусть он знает, что его отец во время боевых полетов не жаден по

⁵ “Коммунист”, 15 июля, 1984.

⁶ Там же.

отношению к своей жизни и тех бомб, которые сбрасывает на головы фашистских хищников”⁷.

Нельсон Степанян, “Балтийский буреветник” или “властилин неба”, так называли его друзья, своим собственным примером, пробовал воспитать новое поколение.

В письме, направленном ученикам Еревана, Н. Степанян писал: “Мы своей бесконечной любовью к родине, преданностью и самоотверженностью боремся за изгнание врага и проливаем кровь на фронтах, а вы в тылу своим праведным и непосильным трудом приумножьте энергию и трудолюбие, чтобы отличными оценками закончить процесс обучения, куйте свою выносливость, чтобы стать достойными преемниками”⁸.

Смерть Нельсона Степаняна взбудоражила всех знающих его. “Простой и спокойный человек, близкий и любимый всеми, он для каждого из нас был отцом и учителем, родственником и командиром – так было написано в письме, направленном родителям Нельсона Степаняна героями Советского Союза Фокиным, Лазаревым, Клименко, Акаевым, Поповом и другими. – В этот судьбоносный день, когда Нельсон Георгиевич не возвратился, мы плакали. Говорят, слезы приносят успокоение. Но скупые слезы бойца, разогретые каплями металла, обжигали сердце, призывая к мщению”⁹.

Жительница Мектишена, Айкануш Варданян, после начала войны в первые же дни написала заявление в военкомат, где говорилось; “Я – мать 3-х сыновей, двое из которых уже находятся в рядах Красной Армии. Я провожаю к ним своего третьего сына, несмотря на то, что он не достиг призывного возраста. Примите его добровольцем. Желаю, чтобы мои сыновья героически боролись против гитлеровцев, во имя родины. В свою очередь обязуюсь работать по-стахановски и призываю всех матерей заменить на работе отправленных

⁷ “Советакан Карабах”, 13 ноября, 1984 /на арм.яз./.

⁸ Мнацаканян А., Армянский народ в годы Великой Отечественной войны, Ереван, 1954, стр. 305.

⁹ “Советакан Карабах”, 29, 1984 /на арм.яз./.

сыновей и если понадобится взять оружие, воевать бок о бок со своими сыновьями. Пусть враг знает, что фронт и тыл едино разгромят врага. Победим мы, только мы.”¹⁰.

С первых же дней войны тысячи карабахцев добровольцами ушли на фронт.

В заявлении четырех братьев Петросян: Абета, Гарегина, Миши и Седрака говорится: “Мы – четыре брата, будем до последней капли крови бороться против врага и в рядах Красной Армии, с почетом выполним свой долг перед родиной”¹¹.

В сентябре 1942 г. Совинформбюро передало о подвиге Месропа Газаряна, жителя Гадрутского района села Мец Таглар. Войска Советской армии отошли на правый берег Терека и было необходимо взорвать два моста для перекрытия пути наступления врага. Друг за другом было направлено четыре группы, но они не достигли успеха. Месроп Газарян обратился к командованию с просьбой выполнить это задание. Они удовлетворили его просьбу и он взорвал один из мостов. Но было необходимо взорвать и второй мост, с железной дорогой, и который находился под усиленным наблюдением гитлеровцев. В ночь на 20 сентября, под обстрелом врага он входит в Терек и ловко поднимается вверх.

Положив динамит, перед тем, как поджечь фитиль, он подумав, что гитлеровцы могут заметить огонь и предотвратить взрыв, укорачивает его. Перед этим Месроп пишет две строчки, кладет в каску и пускает по воде. Мост взрывается. Месроп Газарян погибает. На следующий день друзья находят каску и две строчки в которых было написано: “Оставайтесь с миром, моя солнечная родина, мои близкие, мои боевые товарищи. Я больше не увижу вас. Я укоротил нить и вместе с ним укоротил нить своей жизни. Не сожалею. Родные. Победа за нами. Помните своего друга, Месропа Газаряна”¹².

¹⁰ “Советакан Карабах“, 25 июня, 1941 /на арм.яз./.

¹¹ “Советакан Карабах“, 29, 1984 /на арм.яз./.

¹² Григорян Б., Участие армянского народа в защите Кавказа, Ереван, 1971, стр. 159.

Зимой и весной 1943 г. советские войска переходят в контрнаступление на Западном и Центральном фронтах, сломлена блокада Ленинграда. В те дни наш земляк Ованнес Петросян так пишет в письме своим родителям: "Красные отряды героической армии освобождают священную землю от фашистских захватчиков. Я до последнего вздоха должен священно выполнять свой долг перед любимой родиной. Таким я был и останусь до конца. Эта дивизия, в которой служит ваш сын, за 170 дней уничтожила более 700 фашистских солдат и офицеров, 12 минометных сооружений, 5 пушек, 5 гранатометов, отобрал у врага 60 минометов, большое число автоматов, пулеметов и других боеприпасов. В этих боях за проявленное мужество меня наградили медалью "Красная звезда". Это уже моя вторая боевая медаль. Дорогие родители, фашистские войска отступают, мы идем на Запад"¹³.

Свой самоотверженный героизм проявил также лейтенант Вардан Тонян: "Я непрерывно в боях, – писал Вардан своим родителям в письме, направленном из Белоруссии, – на протяжении этих боев этих боев трижды получил благодарность товарища Сталина и дважды был представлен к награждению. Если получится, получу 5 медалей. Видишь мама, у тебя не плохой сын. Я уже писал вам, как уничтожил танк "Тигр", боемтранспортер, пушку и зенитное устройство, я на своей машине разгромил пехотное подразделение врага, захватил 1 пушку, уничтожил 12 пулеметных точек. Мои друзья воюют еще лучше. Мы живем, как одна большая боевая семья"¹⁴.

В тяжелые годы войны, несмотря на сложности, женщины сумели заменить мужчин, они работали на полях, фермах, как рядовые колхозники и руководящие организаторы, механизаторы и водители.

В связи с этим маршал Советского Союза Г. Жуков направил благодарственное письмо женщинам Мартакертского района: "Предоставляю благодарность женщинам Мартакертского района НКАО,

¹³ "Совстакан Карабах", 8 апреля, 1975. /на арм.яз./

¹⁴ Книга о героях, Ереван, 1964, стр. 142.

патриоткам нашей родины, за пожелание удачи Красной армии и мне лично. Миллионы женщин с оружием в руках защищают свою честь и свободу в Великой Отечественной войне против германских варваров.

Из письма, посланного Вами, видно, что женщины вашего района шагают в авангарде кузнецов побед Красной Армии. В этом ваша честь и слава, в этом смысле вы занимаете не менее важное место, чем те кто с оружием в руках разобьет ненавистного врага.

Уверяю вас, что Красная Армия без сомнения разобьет врага и Советская земля окончательно очистится от фашистской грязи.

От имени Красной Армии и от моего имени лично еще раз благодарю за большую помощь Красной Армии и желаем вам дальнейшей плодотворной работы в деле обеспечения Красной Армии до окончательной победы над врагом”¹⁵.

Вклад армян Арцаха представлен словами адмирала И. Исакяна: “Если мы оцениваем и уважаем тех, кто, подвергая опасности свою жизнь, героически непосредственно защищает свой дом, свой очаг и семью, то мы должны больше любить и по достоинству оценивать тех, кто без продолжительных раздумий вступил в кровопролитную борьбу за 2–3 тысячи километров вдали от дома, на землях братских республик, защищая общее дело, общее имущество”¹⁶. Как продолжение этой мысли Нельсон Степанян писал: “Я знаю, что защищая город Ленина, защищая свой родной Кавказ, мою родину, где я родился и воспитывался”¹⁷.

Таким образом, факты свидетельствуют, что в годы Великой Отечественной войны армяне Арцаха как на фронте, так и в тылу проявили большой патриотизм и внесли ощутимый вклад в деле разгрома фашистской Германии.

¹⁵ “Совстакан Карабах”, 21 июня, 1943. /на арм.яз./

¹⁶ Исаков И., Армянские моряки в Великой Отечественной войне, Ереван, 1946, стр. 51-52.

¹⁷ “Совстакан Карабах”, 13 ноября, 1984. /на арм.яз./

НЕИЗВЕСТНЫЕ СТРАНИЦЫ ЖИЗНИ НЕЛЬСОНА СТЕПАНЯНА

Нельсону Степаняну посвящено огромное количество исторических и художественных публикаций, сделано несколько замечательных фильмов. Наиболее полно представлен его жизненный путь в сборнике документов и материалов о Н.Г. Степаняне, подготовленном в 1968 году, к 55-летию со дня рождения героя, коллективом ереванских историков и архивистов (Ерванд Халеян, Алла Алексанян, Эмма Саркисян, Арарат Саркисян) под руководством Ашота Арутюняна.



Нельсон Степанян – инструктор КВЛП. Фото 1940 г.

Сегодня, когда мы празднуем 100-летний юбилей легендарного летчика, стали доступны новые документы и свидетельства, которые позволяют увидеть новые детали его биографии. Здесь я хотел бы выразить признательность тем людям, кто помогал в поиске документов: сотрудникам Национального музея истории Армении и ра-

ботникам национального архива, особенно его директору Аматуни Вирабяну и заведующей архивом кино-фото-фоно-документов Анад Галстян; родственникам Нельсона Степаняна – сыну Вильсону, племяннику Нельсону Демильевичу и всем членам его замечательной дружной семьи; а также родным и близким Ерема Аракеяна (*фото 2*) и Григора Тевосяна (*фото 4*) – тех сельских тружеников, кто с немислимыми, по сегодняшним меркам, бескорытием и самоотверженностью, собирали деньги для покупки самолета-штурмовика Нельсона Степаняна (*фото 3*).

Рассказ о Ереме Аракеяне представлен его внуком историком Ваграмом Токмаджяном в нашем сборнике.



Ерем Аракеян

Благодаря тому, что удалось найти архивные материалы, касающиеся учебы и работы Нельсона в Батайской авиашколе, мы можем более подробно осветить этот важный период в его жизни.



Несколько слов о самой школе. Нельсону пришлось учиться при двух начальниках авиашколы: сначала это был Август Букан (фото 5)¹, создававший эту школу, начиная с 1930 года, а затем, в январе 1934 г. вступил в командование Александр Ривадин (фото 6)².



Начальник школы Букан.

Именно при А.С. Ривадине развернулось широкое строительство зданий школы, жилого городка, спортплощадок и стадиона, были созданы команды курсантов по футболу, по легкой атлетике и т.д., которые приняли участие в региональных и всесоюзных соревнованиях и стали сразу занимать лидирующие места. Была развернута и продовольственная база школы, что позволило решить проблему

бесперебойного обеспечения питания курсантов и работников этого учебного заведения – 976 га посевных площадей, 7 тракторов, 47 лошадей, 12 верблюдов, 87 ед. рог. скота, свиноферма.

Парк учебных самолетов насчитывал в это время более 500 самолетов, среди которых были: П-5, У-2, Р-1, М-5, М-15, РОН, Либерти, БМВ3А, Л-2, К-5, М-26, А-4, АНТ-9, Г-1, АП-1, Фокер, Н-2, Ш-2, Л-5 и другие самолеты того времени. В школе работало: 121 пилот-инструктор и 52 преподавателя. (фото 7)



Александр Ривадин

¹ Букан Август Оттович (1897–1938) – организатор Ейского авиационного училища и Батайской летной школы, впоследствии начальник учебных заведений Главного управления ГВФ, расстрелян на Бутовском полигоне.

² Ривадин Александр Сергеевич (1894 - ?) – один из организаторов Дальневосточного филиала общества «Добролет», начальник 2-й авиашколы ГВФ в Тамбове. Арестован и осужден в 1937 г. на 10 лет. Дальнейшая судьба неизвестна.



В 1933 году, когда Нельсон поступил в авиашколу, было принято 724 чел, из которых 246 было отчислено (по неуспеваемости 81, по здоровью 22, по политико-моральному несоответствию – 48, прочее 93).

Неоднократно школу посещали известные летчики и авиаконструкторы, оставившие в книге посетителей свои отзывы.

Герой Советского Союза М.Н. Громов: «8–9. 10.1934 г. Посещение школы дало мне возможность ознакомиться с программой Школы, с работой и полетами инструкторов, с полетами учлетов³. Это ознакомление оставило неизгладимое впечатление. Молодой состав инструкторов поражает качеством, как своих полетов, так и проницательностью и педагогическими способностями.



Это Школа, в которой заложен действительно прочный фундамент для дальнейшей работы своих курсантов» (фото 8)

³ Учлет – употреблявшееся в 30-х гг. название учащегося летной школы.

Гл. конструктор НИИ самолетного завода ГВФ инженер Р. Бартини⁴: «25 – 27.02.1934 г. ... здоровая жажда знаний, большевистское стремление к овладению техникой и беспредельная преданность делу выковывания социалистического кадра пилотов – представляет Школу как коллектив вполне способный с честью выполнить ответственной и почетное дело, на него возложенное».

25.06.1935 г. Герой Советского Союза М.Водопьянов: «Мне здесь все понравилось, чистота, большие мероприятия по приведению в культурный вид рабочих мест и быта. Из посещенных мною всех школ ГА, нахожу, что лучшей школой является Батайская. Эта школа имеет все основания для того, чтобы выполнить директиву т. Сталина о подготовке высококвалифицированных и преданных нашей Родине авиационных кадров. Желаю всему командно-политическому и курсантскому составу достижения отличных показателей в деле выполнения, возложенных на нее задач».

Личное дело курсанта Степаняна сохранилось в фонде Батайской школы в Государственном архиве Ростовской области (ф. 3364, оп. 104, д. 170). Представляет интерес его полетная книжка: (фото 9)



⁴ Роберто Людовигович Бартини (настоящее имя – Роберто Орос ди Бартини (1897–1974) – итальянский аристократ, коммунист, уехавший из фашистской Италии в СССР, где стал известным авиаконструктором. Физик, создатель проектов аппаратов на новых принципах (экраноплан).

«Главное управление Гражданского Воздушного Флота при СНК СССР

Краснознаменная Авиашкола пилотов и авиатехников им. Т. Баранова

Полетная книжка курсанта

Степанянц Нельсон Георгиевич

3 эскад. 2 отряд 2 звено:

Приступил к обучению на учебн. самолете – май 1934

Окончил обучение на учеб. самолете 22.10.34 г. Налет на учеб. самолете 104 полета, 16 час 43 мин

Самостоятельных 123 полета 29 час 35 мин

Приступил к обучению на перех. самол. 22.04.1935 Налет 96 полетов 15 час 28 мин

Фамилии инструкторов, у которых обучался курсант: инстр. Шаров Л. Т. Принял курсанта 20.07.34 года от инстр. 2-й эск. Васильева А. для обучения на У-2

Качества курсанта, подмеченные инструктором: энергичный, решительный, выявилась незначительная самоуверенность.

На посадке высокогато выровнял, остальное нормально.

На посадке создал скок и исправил. Остальное все нормально.

При разбеге отклонился влево, после отрыва высоко выровнялся 25 м, при 1-м развороте скорость малая, перебрал высоту 40 м. При посадке взмыл и ручку не отдал (не придержал), на посадке ручку не добирает». Первоначально оценки за лето и осень 1934 года – четверки и даже тройки, однако к концу практической подготовки весной 1935 г. все замечания были исправлены и мы видим только отличные оценки: «20 мая. Ночь. Самолет У-2. Задача 26 упр.6. Самостоятельные полеты выполнены на отлично. 21 мая. Ночь. Контрольные полеты отлично. 22 мая. Самостоятельные полеты отлично. 23 - 25 мая. Полеты отлично. Всего сделано 40 посадок. Полетное время 5 час.33 мин. Инструктор Шаров».

В личном деле курсанта Н.Г. Степаняна внесены благодарности от руководства школы «за добросовестное отношение к поученной работе», «за добросовестное отношение к матчасти» и «за хорошую организацию старта».

Нельсон закончил Батайскую школу в 1936 году и как один из лучших выпускников был оставлен в качестве инструктора.

Сохранилось несколько аттестаций и производственных характеристик того времени. Одна из них была подготовлена его инструктором: «Степаньян Н.Г. ... За период пребывания в школе имеет налет на самолетах: У-2 с мот. М-11 посадок 223, время 46-18. П-5 с мотором М-17 – посадок 213, время 62-22.



Л. Шаров

Техника пилотирования хорошая, ориентировка хорошая. К летному делу относится с любовью. Теоретическая успеваемость хорошая. Полученные знания может применить на линейной работе. В полетах настойчив, инициативен до мелочей. Исполнителен. Хороший общественник. Политическое развитие хорошее. Физическое и общее развитие хорошее. Отношение к труду хорошее. Дисциплинирован. Желательно использовать на линейной работе.

13.05.36. Инструктор Л. Шаров».



Диплом Н. Степаняна

9 июля 1936 года издается приказ по ГВФ за подписью начальника главного управления Ткачева: «Учлетам, успешно окончившим теоретическое обучение в 1-й Краснознаменной Авиашколе ГВФ имени Баранова и специально прошедшим практическое обучение ПРИСВАИВАЮ звание «Пилота ГВФ IV класса» и назначаю пилотами: Степаньян Нельсона Георгиевича в 1-ую Авиашколу ГВФ».

В 1937 году руководство школы было арестовано. В семейном архиве Вильсона Степаняна сохранился диплом отца, на котором вычеркнуты все подписи – начальника школы, начальника политотдела и председателя профкома.

Если до этого Батайская Краснознаменная школа считалась самой престижной в стране, летчикам которой доверялось, также как и летчикам Академии Жуковского, на первомайском параде формировать из 52 самолетов слово СТАЛИН, то в 1939 году её надо было уже закрывать из-за «большой аварийности, катастроф, большого количества поломок и вынужденных посадок, отсутствия оперативного планирования» и т.д. От школы остались только курсы высшей летной подготовки (КВЛП), которые перевели на аэродром в Минводы. Среди инструкторов, которые перешли в КВЛП, был и Нельсон Степанян.

Вот несколько документов того времени:

«Автобиография

Я, 6-й категории пилот-инструктор 3 класса. Родился в 1913 году в городе Шуше Аз. ССР. Отец до 1908 г. был учеником слесаря в гор. Тбилиси. После смерти старшего брата он вынужден был бросить ученическую работу и поступить работать в качестве приказчика сначала в мебельный магазин и через год поступил приказчиком при обществе «Зингер» и проработал до 1914 года, после чего был призван в царскую армию в качестве рядового солдата. В 1917 г. вернулся с фронта в гор. Еревань, где находилась наша семья и некоторое время был безработным, потом поступил в

Армянск. каналстрой в качестве старшего рабочего и проработал до 1924 г. и в том же году поступил приказчиком на городскую ж.д. станцию, там же работал кассиром и последнее время счетоводом, а в настоящее время перешел в Союзтранс.

Мать моя из крестьян до Октябрьской революции работала на тканной фабрике, а после Октябрьской революции в основном работала в Госсберкассе в качестве кассира, в настоящее время домохозяйка. Брат младший работает шофером при Наркомздраве. Родители мои проживают с 1914 г. в г. Еревань ул. Екмаляна дом 13.

Жена моя Фира Михайловна Гринштат из семьи крестьян-бедняков. До Октябрьской революции мать и старший брат ее живут



все время в Житомирской области Овручевского района село Норинск, с 1928 г. колхозники, мать не трудоспособная, занимается домашним хозяйством, брат работает в колхозе, один из братьев работает в г. Москве младшим инспектором в аэроклубе, третий брат работает в Мурманске, инженер строитель. Отец и двое братьев убиты в 1917 г. белополяками. Жена моя работает на Курсах ВЛП, авиатехник по эксплуатации...

Ф. М. Гринштат

Я с 1920 г. по 1922 г. находился на содержании дет. дома, с 1923 поступил учиться и проучился до 8 гр. С 1927 г. по 1928 г. работал чернорабочим Армянск. строительства. 1928 г. поступил в Зак. воен. подготовит. школу и проучился до 1930 г., после чего школа расформировалась и в этом же году поступил в г. Баку на нефтеперегонный завод им. Сталина в качестве рабочего и через 3 месяца сдал на слесаря и работал слесарем до ноября 1933 г.

Поступил в 1-ю Авиашколу и учился до 1936 г. где закончил в июне месяце, после чего оставили работать инструктором при 3-й эскадрильи. В 1938 г. меня за безаварийную работу наградили грамотой Аэрофлота и назначили командиром звена. В ноябре 1938 г. по моей личной просьбе перевели на Курсы высшей летной подготовки инструктором, где работаю по настоящее время. В 1-й Авиашколе прошел высшую вневойсковую подготовку и присвоено звание младшего лейтенанта запаса РККА.

Инструктор Курсов ВЛП Н.Степанян.

18/VI – 39 г. г. Мин-Воды».



Нельсон Степанян среди инструкторов

Здесь же в личном деле есть несколько характеристик и аттестаций:

«Производственная характеристика

На инструктора 2-го отряда Курсов ВЛП

Степаняна Нельсона Георгиевича

Год рождения 1913 г., армянин, член ВКП/б/ с 1932 г.

Общее образование – незаконченное среднее /8 гр./

В 1936 году окончил 1-ю Авиашколу. В системе ГВФ с 1933 года. В должности инструктора с 1936 года. На Курсах ВЛП работает с 1938 года. Летает на самолетах У-2, УТ-2, П-5. Имеет налет 1400 час. 39 мин. Из них слепой налет 68 час. 0,6 м., налет по р-маяку 207

час., 38 м., ночной налет 103 час. 20 мин. За время работы на Курсах ВЛП в должности инструктора показал себя грамотным инструктором, отлично знающим материальную часть самолета и моторов и имеющим отличную технику пилотирования в открытом полете, в слепом, по радио-маяку и ночью.

Тов. Степан работает с энтузиазмом. Знания свои передает подчиненным и обучаемым хорошо. Качество обучаемых пилотов отличное и хорошее.

Дисциплинирован. За время работы на курсах за хорошую работу неоднократно поощрялся. В 1939 году имел звание стахановца.

В общественной работе принимает самое активное участие. Взаимоотношения с товарищами хорошее. Политически и морально устойчив.

27/ III- 40 года

Командир 2-го отряда Курсов ВЛП Гришин».

Приказ № 18 от 22.06. 39. Лагерь Минводы.

«Во время ночных учебных полетов 15-го июня на взлете на высоте 140 м обрезал мотор и после стал давать хлопки и сильный запах бензина.

Инструктор Степанян приказал слушателю закрыть пожарный и бензиновый краны, что он и выполнил. Одновременно инструктор Степанян приступил к развороту на 180° на аэродром. Посадка произведена на посадочную полосу с фарой. Решения инструктора Степаняна совершенно правильны, который обеспечил безопасность посадки при сложных условиях, будучи над городом.

За правильное решение, что обеспечило безопасность, инструктору Степаняну объявляю благодарность».

За высокие показатели и большой безаварийный налет пилот-инструктор КВЛП Степанян Нельсон Георгиевич приказом начальника ГУГВФ генерал-майора авиации Молокова в 1940 году был награжден нагрудным знаком ГВФ «За налет 300 000 км». Этот знак

был номерной и считался очень почетной наградой, с которой Нельсон никогда не расставался.



— 76

Нагрудный знак ГВФ

Приказ №75 от 20.06. 41 гор. Минводы

«Пилоту-инструктору т. Степаняну Н.Г. с 1.07.41 установить надбавку за выслугу лет в системе ГВФ в размере 15% к месячному окладу.

Основание – приказ № 136 по ГУГВФ».

Однако эту надбавку он так и не успел получить, т.к. через два дня начинается война и Нельсона вместе с его друзьями по курсам отправляют в ряды действующей армии.

Приказ по Курсам Высшей летной подготовки №86 от 07.07.41. г. Минводы.

«... Командиров отрядов тт. Клименко М.Г., Яремчука С.Л., командиров звена т. Анкудинова А.А., инструкторов-пилотов тт. Румянцева Н.С., Цыганкова Г.Е., Фролова Н.Е., Степаняна Н.Г. из списков личного состава Курсов ВЛП исключить с 23.06.1941 г. в связи с мобилизацией их в ряды Красной Армии.

Основание: Отношение Минводского райвоенкомата от 10.07.41 г. за №3/1007».

Все они прошли короткую переподготовку в Ейске и через три недели были направлены почти все на Балтику в 57-й авиаполк военно-морской авиации, с середины июля приступили к боевым вылетам. Румянцев Николай Семенович и Цыганков Георгий Ефимович – не вернулись с боевого задания 29 августа 1941 года, Яремчук Сергей Леонтьевич не вернулся с боевого задания 13 сентября 1941 г., Анкудинов Алексей Алексеевич погиб 15 февраля 1942 г.



Ноябрь 1941 г. Нельсон Степанян
летчик 57-го авиаполка

Степанян начинал вместе с Клименко – на Балтике, однако вскоре попал на Черное море. На 20-м вылете Нельсон был ранен осколком зенитного снаряда, после госпиталя в августе 1941 – вновь встретился с Клименко в составе 57-го штурмового авиаполка Балтийского флота, оборонявшего тогда подступы к Ленинграду. В 1942 году за мужество и героизм, проявленные при обороне Ленинграда, каждый из них был удостоен звания Героя Советского Союза.

Большой опыт инструкторской работы позволил им обоим не только уцелеть в самых сложных ситуациях, но и проводить боевые вылеты с холодным расчетом и дерзостью. Так, лётчик З.Ф. Лазарев вспоминал: «Нельсон Степанян первый в своей части разработал и применил бомбардировку с минимально малых высот. Он явился новатором и в применении комбинированного удара при сильном огне-вом противодействии противника. Степанян часто водил на бомбоштурмовой удар три группы штурмовиков: одна из них подавляла зе-

нитные средства противника, вторая бомбила с малых высот, а третья обеспечивая выход самолетов из атаки, бомбила со средних и малых высот.

На любой местности ориентировался Нельсон Степанян. Конечно, здесь сказывалось и то, что до войны он долго работал в ГВФ, налетал там миллион километров и исключительно точно водил свой самолет при помощи компаса.

Известно, что успех штурмовки зависит от внезапности налета, от того, насколько правильно определен заход в атаку. Нельсон Степанян прекрасно понимал это и мастерски применял к



обстановке, атаковал врага со стороны солнца или из-под нижней кромки облаков, использовал разрывы облачности и т. д. Когда шли бои за город Таллинн, подполковник Степанян осуществил весьма дерзкое нападение на немецкие суда в порту. Летчики Степаняна летали над облачностью, пикировали в разрывы облаков с разных сторон и ударили так неожиданно, что противник не успел открыть огня»⁵.

Нельсон Степанян

В апреле 1944 года Нельсон Степанян назначается командиром 47-го полка ВВС Черноморского флота. Полк в это время сражался с врагом в небе Крыма. Сначала участвовали в освобождении Феодосии и Судака, а затем в изгнании фашистов из Севастополя. За время Крымской операции полк Степаняна уничтожил 8 транспортов, 12 быстроходных десантных барж, 9 сторожевых катеров, свыше 3000 солдат и офицеров противника. Оставаясь верным своему принципу

⁵ Гиляревский В.П. Война: морские летчики о боевом пути 47-го штурмового авиаполка ВВС ВМФ. М., 1992. Кн.2. Балтика. См. в Приложении.

– учить подчинённых личным примером – Степанян сам водил свой полк в бой. После одного из вылетов его самолёт был сильно повреждён: оторваны левый элерон и часть стабилизатора. Однако, несмотря на это, Степанян сумел выполнить до конца поставленную боевую задачу и привести свой разбитый «Ил» на аэродром.

После освобождения Крыма полк Степаняна был переведён на Балтику. В августе 1944 года Нельсон был представлен к награждению второй медалью «Золотая Звезда». К этому времени он уже совершил 239 боевых вылетов, потопив при этом целую эскадру: миноносец, два сторожевых корабля, тральщик, 2 торпедных катера и 5 транспортов, общим водоизмещением более 80 000 тонн. Кроме этого во время штурмовок уничтожил до 5000 солдат и офицеров врага.

14 декабря 1944 года Нельсон провел свой 259 боевой вылет при нанесении удара по Либавскому (Лиепайскому) порту. Это была очень сложная операция, в которой одновременно должно было участвовать 164 самолета из 5 полков (подробнее описание боя см. в Приложении). Первоначально сам Степанян не должен был лететь, но учитывая сложность боевой задачи, решил лично возглавить первую группу, заменив своего ученика Героя Советского Союза Юсупа Акаева. По воспоминаниям техника он полетел не на своем самолете «Мститель», а на готовом тогда к вылету самолете командира 1-й эскадрильи Героя Советского Союза старшего лейтенанта Г.Т. Попова.

Один из участников этого боя, ведомый Н.Г. Степаняна В.Д. Марков вспоминал: «Вдруг встал Степанян и, обращаясь к командиру дивизии, сказал: «полк поведу я. Это самое сложное и ответственное задание. Я настаиваю». Комдив не смог разубедить его и согласился. Сколько летчики полка не отговаривали его от этого полета, ссылаясь на все его заслуги перед народом и огромные боевые подвиги, говорили ему, что он сделал для Родины больше, чем положено человеку, - все же он убедил нас в том, что должен быть вместе с полком в трудную минуту... Командир собрал группы и повел гроз-

ные Илы на север вдоль береговой черты с небольшим набором высоты. Время - 14.00 14 декабря 1944 года. Район 15 км северо-западнее Либавы, высота полета 1000-1200 метров. Под нами воды серого Балтийского моря. Я нахожусь в левом пеленге на расстоянии 50-ти метров левее командирского самолета на одной высоте. В небе нет истребителей противника. Прикрытие на месте. Шесть истребителей ЛАГГ-3, непосредственное прикрытие нашей головной четверки Илов под руководством капитана Сидорова, на месте. С расстояния полсотни метров вижу сосредоточенное лицо командира, его голова вращается почти на сто восемьдесят градусов, наблюдая за воздушным пространством. Проходим траверс города Либава. Хорошо начал просматриваться порт со множеством пока неразличимых типов кораблей. С северо-западной части мола на расстоянии пары сотен метров полузатопленный транспорт. В северо-восточной части города появилась удлиненная, поднятая над лесом полоса пыли, - это взлетали истребители противника, направляясь в сторону нашей общей группы, которая приближалась к порту Либава. 14 час 06 мин: Нельсон делает правый поворот. Следуя рядом с ним, я обратил внимание на наше непосредственное прикрытие. Между ЛАГГ-3 и ФВ-190 завязался воздушный бой. *(Здесь следует добавить, что из-за плохой согласованности действий между разными полками, пикировщики нанесли свой удар по Либаве на 4-5 минут раньше, при этом нарушили радиомолчание. Поэтому немцы успели поднять свой истребительный полк к приходу штурмовиков – В.Г.).*

(Нельсон, не обращая внимания на воздушный бой, продолжал правый разворот с малым креном, опустив нос своего самолета ниже горизонта для лучшего обзора. Видимо, окончательно выбирал цель для удара. Появились первые черные шапки разрывов зенитных крупнокалиберных снарядов впереди по нашему курсу. Степанян передал по радио: «Приготовиться к атаке!». Переведя свой взгляд с воздушного боя между ФВ-190 и ЛАГГ-3 на самолет Степаняна, я обратил внимание на правую плоскость его самолета, которая

прошивалась огненной разноцветной трассой снизу. Как бы догоняя свои снаряды, пара ФВ-190, не прекращая огня из пушек, продолжала сближаться с уже горящим самолетом Нельсона, не обращая никакого внимания на плотный строй оставшейся ведущей тройки Илов. Впереди на нашей высоте эта пара ФВ-190 стала разворачиваться вправо, потеряв при вертикальной атаке скорость. Мне даже показалось, что немецкая пара истребителей зависла в воздухе. Вижу отчетливо обрубленные плоскости с белым коком винта, широкие черные кресты на желтом фоне у самолета-ведущего ФВ-190. Поймал в прицел, а вернее, перенес в перекрестие прицела кабину летчика, открыл огонь из пушек, пулеметов и для надежности выпустил пару «эрсесов». Ведущий ФВ-190, объятый ярким пламенем с густым черным дымом, стал беспорядочно падать в море. Не досмотрев, куда упадет фашистский стервятник, который только что сбил самолет Степаняна, я перенес огонь на самолет ведомого фашиста, по которому вела огонь наша пара Илов. Втроем добили и этого. Так погибли Нельсон Георгиевич Степанян и воздушный стрелок – штурман 2-й АЭ капитан Алексей Георгиевич Румянцев»⁶.



Лиственная с воздуха

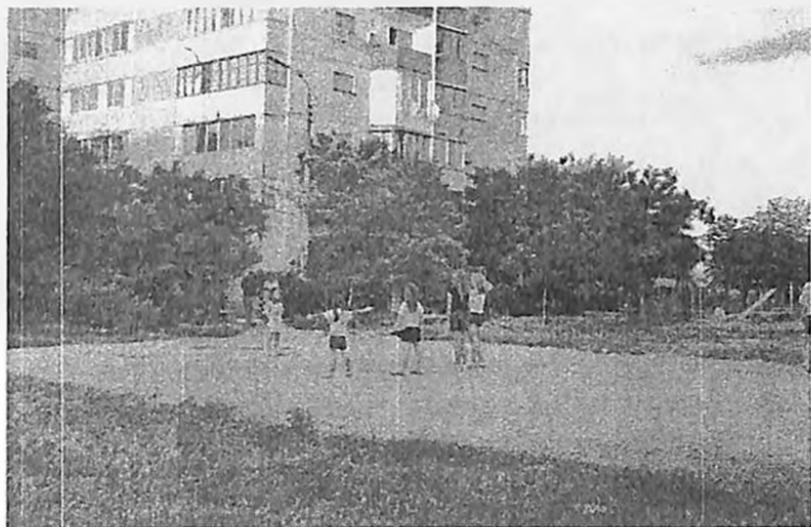
⁶ Гиляревский В. П., Война: морские летчики о боевом пути 47-го штурмового авианолка ВВС ВМФ. М., 1992. Кн.2. Балтика. См. в Приложении.



Мемориал в Лиепаяе

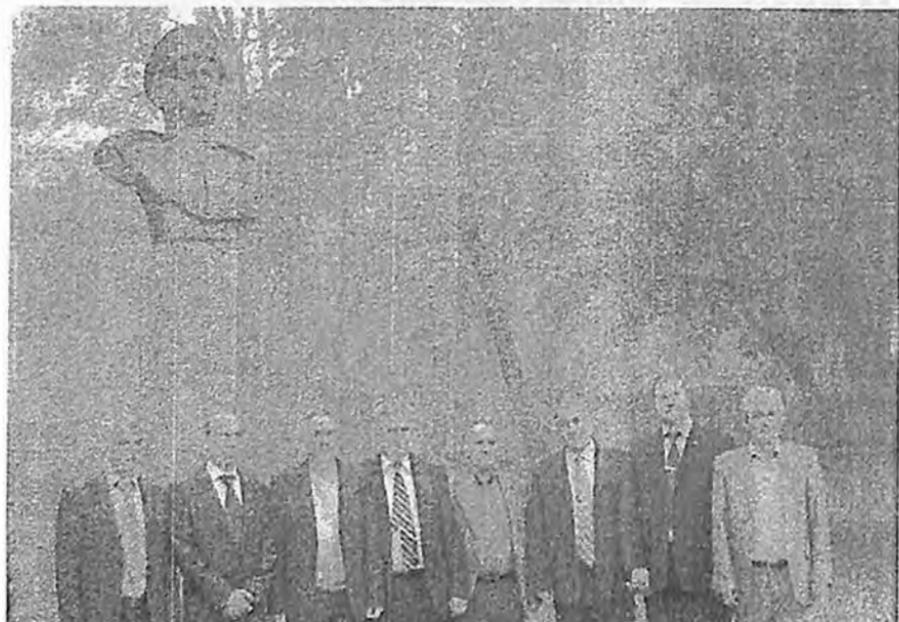
Весной этого года мне удалось найти одного из участников тех воздушных сражений из числа асов Люфтваффе. Это известный немецкий летчик Эрик Рудорффер (Erich Rudorffer), который родился в 1917 году и ныне живет в Любеке. В декабре 1944 года он возглавлял группу истребителей JG 54 "Grünherz", стоявших в Либаве. Мой друг, живущий в Берлине, Маттиас Платцер созвонился с ним и попросил ответить на мои вопросы. Конечно, нужно было учесть, что уже прошло много лет и сам Рудорффер никогда не занимался историей. Я был уверен, что наших летчиков, с кем он сражался в те годы, он не знает и хотел уточнить лишь некоторые детали воздушных сражений того времени. Тем удивительнее было узнать, что через семь десятилетий после войны Э. Рудорффер заявил, что имя Нельсона он помнит. Это говорит о восприятии Степаняна как серьезного и грозного противника, врезавшегося в память немецкого аса на всю оставшуюся жизнь.

Прошли годы, и в честь Степаняна были воздвигнуты памятники на его родине – в Шуше, в Ереване, в Степанакерте, в Севастополе, на территории Ульяновского авиационного училища, в Лиенае (после ухода российского военного флота из Латвии памятник был перевезен в Калининград, но на городском кладбище сохраняется мемориал летчикам, погибшим в боях за Лиенаю, на котором есть отдельная плита с именем Нельсона Степаняна); его именем названы улицы в разных городах, в том числе и в Севастополе.



«На улице Степаняна в Севастополе»

В завершении доклада я хочу выразить признательность директору Института истории Армении профессору Ашоту Мелконяну за прекрасную организацию совместной конференции в Ереване и проректору Арцахского государственного университета профессору Ваграму Балаяну за возможность побывать на родине Нельсона Степаняна, провести здесь памятную встречу с местными жителями и возложить цветы к бюсту героя.



Участники конференции в Шуше

ТАКТИКА ШТУРМОВОЙ АВИАЦИИ ВМФ В ВЕЛИКОЙ ОТЕЧЕСТВЕННОЙ ВОЙНЕ

В годы Великой Отечественной войны штурмовая авиация ВМФ совершила около 27.000 самолёто-вылетов, в том числе:

- на удары по морским целям (кораблям, судам и подводным лодкам в море, в базах и портах, по минным и сетевым заграждениям) – более 50%,
- по объектам сухопутных войск – 44%,
- по аэродромам противника – примерно 1%,
- на воздушную разведку – чуть более 1%,
- на прикрытие своих кораблей в базах – 0,4%. [1]

В результате бомбово-штурмовых ударов было уничтожено и повреждено несколько сот кораблей, транспортов и других судов различного назначения, несколько тысяч танков и автомашин, около двухсот паровозов и вагонов, уничтожены сотни артиллерийских батарей и огневых точек, разрушено много других объектов, уничтожены десятки тысяч вражеских солдат и офицеров. В воздушных боях штурмовики сбили около 300 и уничтожили на земле до 200 самолётов противника.

Боевой путь дважды Героя Советского Союза Н.Г. Степаняна позволяет проследить эволюцию тактики штурмовой авиации ВМФ в годы войны.

Первой воинской частью, в составе которой начал воевать Нельсон Георгиевич Степанян, была 46-я отдельная штурмовая авиационная эскадрилья ВВС Черноморского флота.

Необходимо отметить, что в предвоенный период штурмовая авиация была вооружена в основном самолётами-истребителями или

самолётами-разведчиками, имеющими несколько усиленное пушечно-пулемётное вооружение. Это и определяло её тактику, которая строилась на принципе внезапности и скоротечности атаки. Удар, как правило, осуществлялся с одного захода с бреющего полёта или полёта на предельно малой высоте с последующим резким набором высоты 100-300 метров.

К началу Великой Отечественной войны 46-я отдельная штурмовая авиационная эскадрилья в составе 16 самолётов Р-10 базировалась на аэродроме Жабчицы близ города Пинск (Брестская область, Белоруссия) и входила в состав Пинской военной флотилии. 22 июня 1941 года в результате налётов вражеской авиации все самолёты эскадрильи были уничтожены или повреждены. Уцелевший личный состав и матчасть были эвакуированы в Киев. В середине июля 1941 года 46-я ОШАЭ была передана в состав ВВС Черноморского флота, после чего перебазировалась на аэродром Бузовая в Ейск. Там личный состав эскадрильи на базе ВМАУ имени И.В. Сталина перевооружился на штурмовики Ил-2. [2]

Самолёт Ил-2 появился перед самой войной и представлял собой одномоторный, вначале одноместный, а в последующем двухместный моноплан с бронёй, защищавшей лётчика и воздушного стрелка, а также мотор и бензобаки от ружейно-пулемётного огня и осколков снарядов зенитной артиллерии противника. Вооружение его состояло из двух 20-мм пушек ШВАК, которые затем были заменены более мощными и надёжными 23-мм пушками ВЯ-23 (в ряде случаев ставились даже две 37-мм пушки НС-37), двух пулемётов ШКАС калибра 7,62 мм и одного пулемёта УБТ калибра 12,7 мм (у стрелка), восьми установок для реактивных снарядов РС-82 или четырёх установок для РС-132 или РОФС-132 (реактивных осколочно-фугасных снарядов). Штурмовик мог нести бомбовую нагрузку до 600 кг бомб различных калибров и позволял подвешивать специальные выливные авиационные приборы ВАП-250 для применения зажигательной смеси или подвесные баки с горючим. Его скорость со-

ставляла до 420 км/ч. До осени 1941 года Ил-2 серийно строился на авиазаводе № 18 в Воронеже.

В июле 1941 года молодой военный лётчик Н.Г. Степанян проходил в Воронеже переучивание на этот штурмовик, после чего в составе группы лётчиков с Балтики, направленных в 46-ю ОШАЭ, отправился на Черноморский флот.

В начале августа 1941 года десятка Ил-2 под командованием капитана Н.В. Челнокова взяла курс на юг. На одном из промежуточных аэродромов, в городе Богодухов (Харьковская область), командиру группы передали приказание главкома Юго-Западного направления Маршала Советского Союза С.М. Будённого: нанести бомбоштурмовой удар по танковой и моторизованной колонне противника, движущейся по правому берегу Днепра в сторону Кременчуга. 9-12 августа 1941 года группа из 5 самолётов, в составе которой был и Н.Г. Степанян, совершила несколько успешных боевых вылетов с Богодуховского, Кременчугского и Полтавского аэродромов.



*Район боевых действий
46-й ОШАЭ в августе
1941 года*

13 августа 1941 года экипажи прилетели на Южный фронт, где 46-я ОШАЭ вошла в состав Бехтерской авиагруппы. Здесь Н. Г. Степанян продолжил свою боевую работу, нанося удары по войскам противника, рвущимся к Херсону. 22 августа 1941 года авиаэскадрилья в составе 6 Ил-2 перелетела на прибрежный аэродром в районе Лузановки Одесского оборонительного района, где

приняла участие в обороне Одессы. В этот же день Нельсон Георгиевич был ранен осколком зенитного снаряда и отправлен в госпиталь.

После выздоровления его ждало новое назначение. Николай



Н.В. Челноков. Фото 1945 г.

Васильевич Челноков, вернувшийся после переучивания в Воронеже на Балтику, приложил все силы для перевода запомнившегося ему лётчика в свой полк. Там младший лейтенант Н. Г. Степанян стал лётчиком *57-го бомбардировочного авиационного полка.*

Этот полк был сформирован в 1938 году в составе ВВС Балтийского флота и имел на вооружении самолёты СБ. Полк участвовал в советско-финляндской войне.

К началу Великой Отечественной войны 57-й БАП базировался на аэродроме Котлы под Ленинградом. В первых же боях с немцами он понёс большие потери. В середине июля 1941 года в полк вошла эскадрилья самолётов Ил-2, а в августе 1941 года непосредственно в полку сформировали ещё одну эскадрилью штурмовиков Ил-2. [3] Фактически с этого момента полк стал штурмовым, хотя наименование его не изменилось. Одной из авиаэскадрилий штурмовиков и командовал Н.В. Челноков, хорошо помнивший Н.Г. Степаняна по штурмовкам колонн противника в районе Кременчуга.



Карта боевых действий под Ленинградом в 1941-1942 годах

Прибыв в полк, Нельсон Георгиевич с 28 сентября 1941 года на Ил-2 начал наносить удары по колоннам противника, рвущимся к Ленинграду. В октябре 1941 года полк перебазировался на аэродром Белые Кресты (деревня Пильно Чагодощенского района Вологодской области). С этого аэродрома самолёты полка наносили удары по немецким войскам, двигавшимся по шоссе Будогощь – Тихвин. Во многом благодаря этим действиям удалось сорвать план окружения Ленинграда вторым кольцом блокады.

За успешные боевые вылеты в ходе этой операции Н. Г. Степанян получил свою первую боевую награду – 24 ноября 1941 года его наградили орденом Красного Знамени.

11 декабря 1941 года 3-я авиаэскадрилья полка под командованием Н.В. Челнокова (командиром звена в которой был Н. Г. Степанян) перебазировалась на аэродром Новая Ладога, откуда наносила удары по противнику на волховском направлении.

28 декабря 1941 года командир звена младший лейтенант Н. Г. Степанян был представлен к званию Героя Советского Союза. Одновременно с ним к высокому званию были представлены командир

3-й авиаэскадрильи капитан Н.В. Челноков, его заместитель капитан А.А. Карасёв и лётчик младший лейтенант А.Е. Мазуренко.

После этого эскадрилья и весь полк перелетели на аэродром Борки на Ораниенбаумском плацдарме для помощи войскам, обороняющим его. Этот аэродром оставался основной базой полка вплоть до февраля 1944 года, несмотря на то, что ему периодически приходилось перебазироваться на другие участки Ленинградского фронта.

Первое время штурмовики, атаковавшие цели с бреющего полёта, имели успех, но затем их потери от ставшего более эффективным огня противника резко возросли. Отрабатывая новую тактику действий, штурмовики перешли к атакам с малых и средних высот с пикирования (планирования) под различными углами, что дало возможность наносить удары по целям с нескольких заходов.

Уклонение от истребителей противника уходом на бреющем полёте в складки местности заменялось новой формой борьбы, предусматривающей огневое взаимодействие в группе и атакующий воздушный бой.

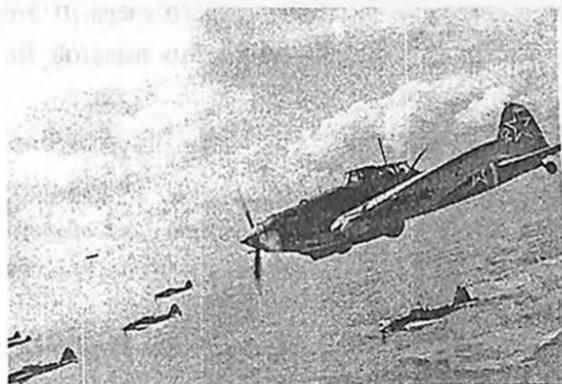
Противозенитный манёвр был дополнен активным методом борьбы с зенитной артиллерией противника – подавлением её силой пушечного огня, поражением бомбами и реактивными снарядами.

Приобретение опыта борьбы на море, изменение характера выполняемых задач и усовершенствование боевой техники повлекли за собой дальнейшие изменения в тактике морских штурмовиков. Они стали наносить эшелонированные удары по цели с различными интервалами несколькими небольшими группами, сосредоточенные удары больших групп самолётов по одной или группе целей; выполнять полёты парами самолётов и малыми группами на «свободную охоту».

Способы применения оружия самолётами-штурмовиками и виды бомбометания определялись многими факторами: поставленной задачей, тактической обстановкой и характером цели, ожидаемым противодействием и подготовленностью экипажей, составом такти-

ческой группы, метеоусловиями, режимом полёта в момент применения оружия и т.д.

28 мая 1942 года Н. Г. Степанян метким бомбовым ударом лично уничтожил транспорт противника. Всего за два дня – 28 и 29 мая 1942 года группа истребителей под его командованием уничтожила также 3 транспорта водоизмещением по 5.000 тонн каждый, 2 сторожевых катера и 1 тральщик противника.



*Атака Ил-2 авиации
ВМФ*

В июне 1942 года 57-й бомбардировочный авиационный полк был переименован в *57-й пикировочно-истурмовой авиационный полк*. Хотя основным самолётом, состоявшим на вооружении полка, был Ил-2, в нём оставалось также некоторое количество бомбардировщиков СБ.

Т.к. ответа на геройское представление не было, командование Балтийского флота 9 июня 1942 года наградило Н.Г. Степаняна орденом Ленина. А через пять дней, 14 июня 1942 года вышел Указ Президиума Верховного Совета СССР о присвоении звания Героев Советского Союза Н.В. Челнокову и А.А. Карасёву. Фамилий А. Е. Мазуренко и Н.Г. Степаняна в Указе не было – по всей вероятности, кто-то в Главкомате ВМФ решил не отмечать столь высокой наградой молодых лётчиков.

В ответ на это Военный Совет Балтийского флота 23 июня 1942 года посылает в Главкомат телеграмму, в которой вторично просит присвоить звание Героев Советского Союза А.Е. Мазуренко и Н.

Г. Степаняну. В начале августа 1942 года телеграмма ложится на стол Главкому ВМФ Н.Г. Кузнецову, который накладывает на ней резолюцию: «Почему так?»

В это время полк базировался на Карельском перешейке, северо-восточнее и северо-западнее Ленинграда. Там ему пришлось трижды менять места дислокации, в зависимости от поступающих боевых задач: штурмовики Ил-2 наносили удары по вражеским кораблям то в Финском заливе, то в северной части Ладожского озера. В этот период Н.Г. Степанян выполнил 16 успешных боевых вылетов. Вот один из них...

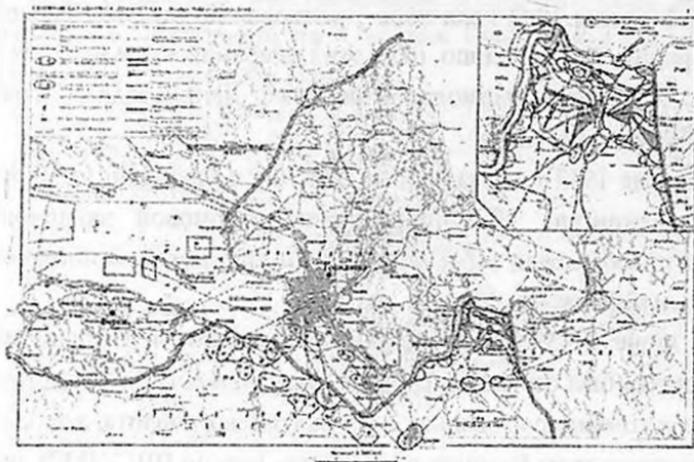


Район полёта на «свободную охоту» 15 августа 1942 года

15 августа 1942 года в 18.40 три самолёта Ил-2, ведомые Н. Г. Степаняном, под прикрытием истребителей вылетели на «свободную охоту» в район островов Гогланд, Большой Тютерс и Лавенсаари. Просматривая горизонт, экипажи обнаружили три транспорта, которые шли в направлении к Усть-Луге, сохраняя между собой дистанцию 100-150 метров. Ведущий дал команду атаковать среднее судно, и сам с высоты 700 метров перешёл в пикирование. Ведомые последовали за ним. Четыре бомбы, сброшенные с высоты 400 метров, попали в цель. Транспорт затонул.

Эти успешные действия самолётов Ил-2 способом «свободная охота» опровергли мнение о том, что без тщательной воздушной раз-

ведки и наведения (лидирования) штурмовики вообще самостоятельно не могут действовать на море.



Карта боевых действий под Ленинградом зимой 1942/1943 года

Осенью 1942 года лётчики полка принимали участие в защите коммуникаций на Ладожском озере. Здесь Н.Г. Степанян совершил 10 успешных боевых вылетов по уничтожению кораблей противника, а также для подавления огневых точек, живой силы и техники противника на сухопутном фронте. Т.к. ответа на вторичное представление к героическому званию так и не поступило, командование Балтийского флота 21 октября 1942 года награждает лётчика вторым орденом Красного Знамени. А через два дня выходит долгожданный Указ Президиума Верховного Совета СССР о присвоении Нельсону Георгиевичу Степаняну звания Героя Советского Союза.

В ноябре 1942 года полк всем составом базировался на Гражданском аэродроме в черте Ленинграда. В это время Н.Г. Степанян был назначен командиром 1-й авиаэскадрильи полка.

С 12 по 18 января 1943 года полк штурмовыми ударами содействовал войскам Ленинградского фронта по прорыву блокады Ленинграда, а с 10 по 27 февраля 1943 года принимал участие в Краснобор-

ской операции по расширению коридора между Ладожским озером и Синявинскими высотами. Штурмовики оказывали содействие войскам 55-й армии, наступающим на колпинском направлении. С 19 марта по 2 апреля 1943 года полк участвовал во второй Красноборской операции. К сожалению, цели этих операций, так и не были достигнуты – прочная железнодорожная связь Ленинграда со страной так и не была установлена.

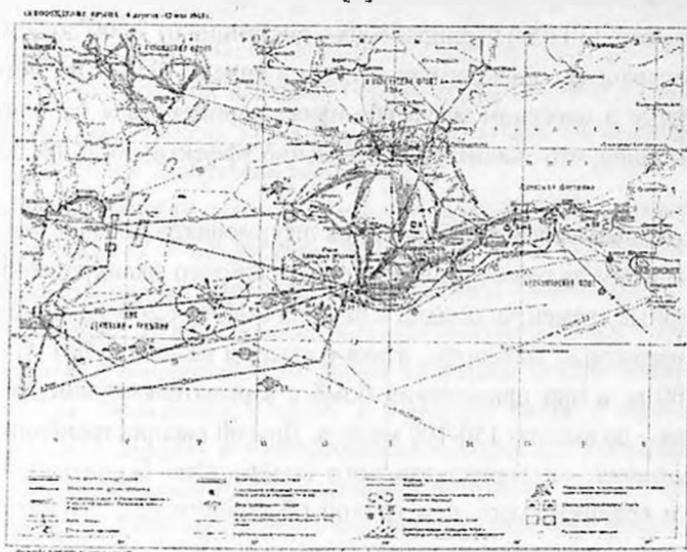
24 апреля 1943 года за особые отличия в операции по прорыву блокады Ленинград 57-й пикировочно-штурмовой авиационный полк был преобразован в *7-й гвардейский пикировочно-штурмовой авиационный полк*.

А в июне 1943 года командир авиаэскадрильи гвардии майор Н.Г. Степанян был отозван с фронта и назначен лётчиком-инструктором курсов командиров звеньев ВВС Балтийского флота, а затем лётчиком-инструктором Высших офицерских курсов ВВС ВМФ, располагавшихся в тылу. Командованию хотелось, чтобы богатый тактический опыт Нельсона Георгиевича стал достоянием как можно большего числа морских лётчиков. Хотя сам лётчик рвался обратно на передовую...

Его инструкторская эпопея продолжалась почти год. На все рапорты об отправке на фронт командование отвечало отказом. Помог старый друг – Николай Васильевич Челноков, командовавший с декабря 1943 года 8-м гвардейским штурмовым авиационным полком, входившим в состав 11-й штурмовой авиационной дивизии ВВС Черноморского флота. Именно он уговорил своего комдива подполковника Д.И. Манжосова назначить Н.Г. Степаняна на должность командира другого полка, входившего в состав дивизии – *47-го штурмового авиационного полка*.

Этот полк был сформирован в июне 1942 года на базе 2-го запасного авиационного полка ВВС ВМФ в Куйбышевской области. После завершения формирования, полк перебазировался на Закавказский фронт, где 31 августа 1942 года был включён в состав Морской

авиагруппы Новороссийского оборонительного района. Впоследствии полк участвовал в обороне Тамани и Кавказа, в Новороссийской десантной, Таманской наступательной и Эльтигенской десантной операциях. По состоянию на 1 апреля 1944 года в составе 47-го ШАП имелось 32 самолёта Ил-2. [4]



Карта боевых действий в Крыму весной 1944 года

12 апреля 1944 года в командование 47-м штурмовым авиационным полком вступил гвардии майор Нельсон Георгиевич Степанян. В это время полк, базируясь на аэродроме Анапа, активно участвовал в освобождении Крыма, уничтожая плавсредства противника на коммуникациях южного побережья Крыма.

16 апреля 1944 года группа из 12 Ил-2, ведомая Н. Г. Степаняном, в районе Судака потопила 3 быстроходные десантные баржи, не понеся потерь со своей стороны, несмотря на сильное противодействие со стороны противника.

18 апреля 1944 года, после освобождения большей части Крымского полуострова, 47-й ШАП перебазируется из Анапы на аэродром Саки. После этого лётчики полка наносили удары по немецким пози-

циям под Севастополем и вели боевые действия по уничтожению плавсредств противника на коммуникациях Севастополь – Румыния, а также в севастопольских бухтах.

Во время таких ударов стрелково-пушечное вооружение штурмовиков по надводным и наземным объектам применялось с пологого (5-15°) и крутого (30-45°) планирования с дистанции от 2.000 до 50 м.

В операциях, проводимых полком в апреле 1944 года, лётчиками впервые в массовом масштабе начало применяться топмачтовое бомбометание, что значительно повысило эффективность их боевых ударов.

Основным видом бомбометания штурмовиков по морским и наземным целям являлось бомбометание с крутого планирования. Его характерные элементы: подход к цели на высоте 1.200-1.600 метров с противозенитным манёвром, атака с высоты не менее 700 м до высоты 400 м, а при применении бомб с взрывателями замедленного действия – до высоты 150-100 метров. Другой распространённый вид бомбометания – с горизонтального полёта. Оно осуществлялось с малых и средних высот при низкой облачности или неблагоприятных метеорологических условиях.

Наиболее сложным, но и результативным являлось топ-мачтовое бомбометание (в штурмовой авиации его начали применять с 1943 года). Подход к цели при этом производился на бреющем полёте или на средних высотах (600-900 метров) с последующим снижением до 10-30 метров. На расстоянии 700-800 метров от корабля или транспорта топ-мачтовик заканчивали маневрирование и на полной скорости, уточнив боковую наводку, начинали атаку. Бомбы сбрасывались с взрывателями, установленными на соответствующее замедление, с расчётом попасть в борт корабля либо непосредственно, либо с рикошета, после удара о воду. От разворота на боевой курс и на боевом курсе вплоть до момента сбрасывания бомбы топ-мачтовики осуществляли пуск «эрэсов» и вели непрерывный огонь из пушек и пулемётов на подавление корабельной зенитной артиллерии против-

ника. Выходя из атаки, «илы» как бы перепрыгивали через верхние оконечности (топы) мачт атакованных кораблей (откуда и появилось название топ-мачтовики).

Эффективность этого вида бомбометания во многом зависела от морально-психологической стойкости лётчиков, их боевой выучки, умения владеть самолётом и оружием. Каждая атака требовала от экипажа выдержки, максимального напряжения сил и воли.

При выборе типа и калибра бомб, взрывателей и установки замедления учитывались характер, размеры и прочность цели, высота бомбометания и требуемый результат.

22 апреля 1944 года 13 Ил-2, ведомые Н.Г. Степаняном, под прикрытием 12 Як-9 вылетела для уничтожения транспортов противника при их переходе морем на пути Севастополь – Румыния. При выполнении задания 9 Ил-2 с пикирования и 4 Ил-2 топ-мачтовым бомбометанием двумя заходами северо-западнее Севастополя атаковали конвой, в котором было 3 транспорта, сторожевой корабль и 3 сторожевых катера. По докладам экипажей топ-мачтовым бомбометанием потопили транспорт водоизмещением 3.000 тонн, один транспорт зажжён прямым попаданием бомбы ФАБ-100. Потоплен также 1 сторожевой катер. В этом бою самолёт командира полка был сильно подбит (оторваны левый элерон и часть стабилизатора). Несмотря на это, Н. Г. Степанян выполнил боевое задание и вернулся на свой аэродром.



Атака Ил-2 транспорта противника

12 мая 1944 года 16 Ил-2 под прикрытием 6 Як-9 выполняли задачу по уничтожению судов на переходе морем. Штурмовики действовали четырьмя группами, ведущими которых были: И. Г. Борисов, М.В. Охтеня, Н.Г. Степанян и Е.Г. Удальцов. Двумя заходами 13 Ил-2 с пикирования и 3 Ил-2 топ-мачтовым способом бомбили и штурмовали 2 транспорта, 2 быстроходных десантных баржис и 2 сторожевых катера, гружённые живой силой. В результате удара потоплен 1 транспорт водоизмещением около 2.000 тонн, повреждены 1 быстроходная десантная баржиса и 1 сторожевой катер.

ведены по огневым точкам и живой силе противника в районе деревни Тейкар-Сари, острова Суонион-Сари, а также по плавсредствам в районе островов Тейкар-Сари, Тупиуран-Сари и Сатама-Лахт (в Выборгском заливе). При ударах по морским целям были потоплены 1 сторожевой корабль и 1 баржа, повреждены 1 транспорт и 1 сторожевой корабль.

22 июля 1944 года за мужество и героизм, проявленные личным составом в ходе Выборгско-Петрозаводской операции, 47-й ШАП был награждён орденом Красного Знамени. А командир полка подполковник Н.Г. Степанян 20 августа 1944 года был представлен к награждению второй медалью «Золотая Звезда».

В августе 1944 года полк наносил удары по кораблям и плавсредствам противника в Финском заливе. Самолёты полка осуществляли поиск и уничтожение подводных лодок, подавляли огонь артиллерийских и миномётных батарей, выполняли воздушную разведку. В сентябре 1944 года были выполнены вылеты для ударов по кораблям и транспортам противника в порту Таллина.

22 сентября 1944 года командиру 47-го ШАП была поставлена задача иметь в часовой готовности 11 Ил-2 с подвесными баками для действия по кораблям противника в порту Таллин. Для выполнения поставленной задачи командир полка выделил по 4 лучших экипажа от каждой авиаэскадрильи. Бомбовая загрузка – по 3 ФАБ-100 на самолёт и РС-82. Разведка сообщила, что в порту Таллин находится 10 транспортов и 10 сторожевых кораблей.

12 Ил-2 в составе трёх групп (ведущий Н.Г. Степанян) вылетели для выполнения боевого задания, имея в непосредственном прикрытии 10 Як-9. Штурмовики шли строем левого пеленга в четвёрках. Через 50 минут полёта были сброшены подвесные баки. Одним заходом 4 Ил-2 с планирования со стороны солнца и 8 Ил-2 с низких высот атаковали 2 транспорта водоизмещением около 8.000 тонн каждый на рейде порта Таллин. В результате

прямых попаданий трёх бомб 1 транспорт был потоплен, а второй – повреждён. На отходе от цели был сильный огонь зенитной артиллерии с кораблей и порта. Заход со стороны солнца обеспечил скрытность захода, ввиду чего при подходе к цели противник огня не вёл.

Успех боевых действий во многом зависел от боевого порядка штурмовиков как на маршруте полёта, так и в районе цели (удара). Важно было обеспечить свободу индивидуального манёвра и взаимную огневую поддержку самолётов при атаке корабля и в воздушном бою, наиболее эффективное использование боевых средств, наилучшее использование огня лётчиками и воздушными стрелками, возможность динамичного перестроения, удобство наблюдения за воздухом, минимальную уязвимость от огня истребителей и зенитной артиллерии.

Атакующая группа обычно состояла из лётчиков одного подразделения, спаянных чувством товарищества и взаимного доверия, легко понимающих замысел своего командира (ведущего).

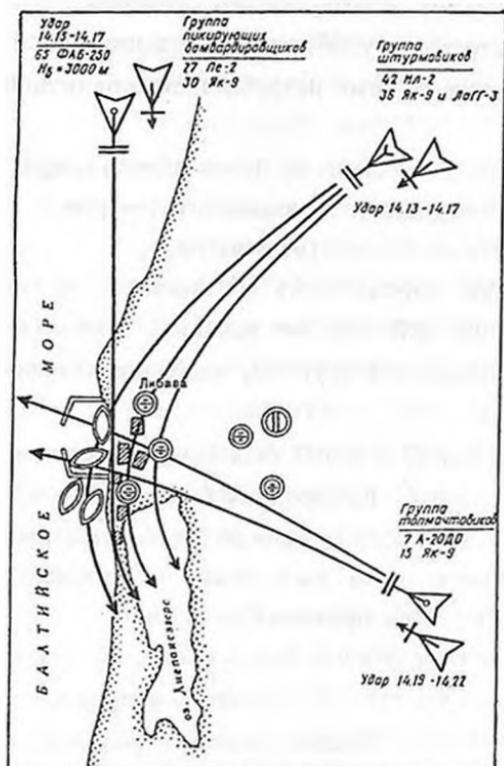
Число самолётов в группе определялось обстановкой: нужно было обеспечить одновременно действие по заданной цели и по средствам ПВО, удобство управления группой, надёжное огневое противодействие истребителям.

В конце сентября 1944 года 47-й ШАП был перебазирован на южное побережье Финского залива – на аэродром Сууркюль (около посёлка Эмари, Эстония), откуда наносил удары по кораблям и плавсредствам противника в районе острова Эзель (ныне – Сааремаа) и обеспечивал высадку десанта в районе пролива Созла-Вяйн.

В октябре 1944 года полк перелетел на аэродром Паланга (Литва). Отсюда лётчики совершали вылеты для нанесения ударов по целям в районе военно-морской базы Либава (ныне – город Лиепая, Латвия), через которую шло снабжение окружённой группы гитлеровских войск «Север» (так называемого «курляндского котла»). Также производился периодический поиск и уничтожение кораблей про-

тивника на участке переходе морем Либава – Кёнигсберг – Данцигская бухта и в юго-восточной части Балтийского моря.

В начале декабря 1944 года полку была поставлена задача: нанести бомбово-штурмовой удар по огневым средствам ПВО противника в военно-морской базе Либава в интересах ударных групп бомбардировщиков 12-го ГБАП и топ-мачтовиков 51-го МТАП (из 8-й МТАД). Подготовка к операции началась 4 декабря 1944 года с детального изучения района боевых действий, изучения системы ПВО, базирования и деятельности авиации противника на Либавском аэроузле.



Приблизительная схема удара авиации ВМФ по военно-морской базе в Либаве 14 декабря 1944 года. [5] В схеме допущена неточность – на самом деле все группы подходили курсом с севера и северо-запада

10 декабря 1944 года с получением оперативных боевых документов штаба 11-й ШАД была составлена плановая таблица. Полку предстояло выполнить задачу четырьмя группами по 6 Ил-2 в каждой. Ведущим одной из групп был назначен Н.Г. Степанян. На следующий день командиром дивизии полковником Д. И. Манжосовым было проведено групповое упражнение с командирами, начальниками штабов и штурманами полков.

12 декабря 1944 года Н. Г. Степаняном было проведено групповое упражнение с командирами эскадрилий, ведущими групп и офицерами штаба, в котором главным образом отрабатывались вопросы взаимодействия с 11-й ШАД, 8-й МТАД и 9-м ИАП. Согласно замыслу штурмовики должны были подавить береговую и корабельную зенитную артиллерию и уничтожить транспорты противника в аванпорту. Пикировщики уничтожают транспорты в торговой гавани. Задача топ-мачтовиков – уничтожить корабли и транспорты в аванпорту.

Обычно боевой порядок смешанной группы (с прикрытием) на маршруте к цели включал:

группу штурмовиков, шедшую на средней, на малой высоте или на бреющем полете;

группу истребителей непосредственного прикрытия, следовавшую парами сзади и на флангах группы штурмовиков с небольшим превышением, на одной высоте или с понижением;

группу истребителей воздушного боя, занимавшую место сзади и выше всех других самолётов.

Группа боя эшелонировалась по фронту и по высоте с превышением, равным набору высоты данным типом самолёта за один боевой разворот, и следовала на угрожаемых направлениях – со стороны солнца, облачности, наиболее вероятных путей подхода истребителей противника.

Задача группы боя состояла в том, чтобы, связав боем истребители противника, не допускать их к охраняемой группе. Группа же непосредственного прикрытия вступала в бой только при прямой угрозе штурмовикам. В её задачу не входило преследование противника.

В районе цели группа боя, сохраняя превышение, прикрывала штурмовики от удара с воздуха. Группа непосредственного прикрытия, если противодействия истребителей противника не было, частью сил привлекалась к подавлению ПВО, в основном же обеспечивала выход «илов» из атаки. Штурмовики, закончив обстрел цели,

должны были не отрываться от группы и не растягиваться. Сохранение своего места в боевом порядке являлось обязанностью всего лётного состава.

Вылет должен был состояться 13 декабря 1944 года, но был отменён из-за метеоусловий командующим ВВС Балтийского флота генерал-полковником авиации М.И. Самохиным.

14 декабря 1944 года в 4 часа 30 минут была объявлена часовая готовность. В 9 часов 30 минут командиром 47-го ШАП Н. Г. Степаняном в присутствии представителей штаба дивизии было детально проработано боевое задание со всем лётным составом полка и с ведущими групп истребителей прикрытия. В 12 часов 30 минут с командного пункта 11-й ШАД было получено приказание: полку нанести удар 24 Ил-2 в 14 часов 15 минут.

До цели лётчики 47-го ШАП шли в колонне из четырёх групп по 6 Ил-2 (в первой группе – 4 Ил-2, т.к. два самолёта вернулись из-за неисправностей) на дистанции 200-300 метров с набором высоты до 1.400 метров. В колонне также шли три группы по 8 Ил-2 из 8-го ГШАП (у них три самолёта вернулись из-за неисправностей). В итоге к Либаве подошли 42 штурмовика Ил-2.

К сожалению, при подходе к цели не был соблюлён режим радиомолчания. Кроме этого, пикировщики вышли на цель раньше назначенного времени. 27 бомбардировщиков Пе-2 (ведущий – Герой Советского Союза капитан К.В. Усенко) нанесли удар с высоты 3.200-2.500 метров с пикирования, сбросив 65 бомб ФАБ-250. Было потоплено 3 транспорта, в порту наблюдались пожары и взрывы. Потеря самолётов Пе-2 в районе цели не было.

Зато штурмовики встретили сильное истребительное и зенитное противодействие противника. В 14 часов 12 минут ведущая группа из 4 Ил-2 была атакована двумя парами истребителей противника ФВ-190, атаки производились снизу–сбоку и сзади–сверху. После первой же атаки самолёт ведущего – подполковника Нельсона Георгиевича Степаняна с воздушным стрелком – штурманом авиаэска-

дринь капитаном Алексеем Георгиевичем Румянцевым, был подбит и со скольжением начал терять высоту. После чего перешёл в пикирование и упал в море в 8-10 километрах севернее порта Либава, на расстоянии 2-х километров от берега. Экипаж погиб. Истребители прикрытия атаку заметили поздно, когда самолёт ведущего был уже сбит.

Несмотря на это, лётчики 47-го ШАП подавили огонь двух батарей малой зенитной артиллерии на западном молу и двух батарей зенитной артиллерии в южной части Либавы. В воздушном бою экипажами штурмовиков было сбито 9 ФВ-190.

После этого 7 самолётов А-20ДО (ведущий – будущий Герой Советского Союза лейтенант М.В. Борисов) в боевом порядке «фронт» атаковали транспорты в аванпорту. Сбросив 7 бомб ФАБ-1000 и 7 бомб ФАБ-500, они потопили 3 транспорта. Зенитная артиллерия сбила 2 наших самолёта А-20ДО.

В результате проведённой операции авиацией было потоплено 6 транспортов общим водоизмещением около 32.000 тонн и повреждены 2 транспорта. Но за все эти успехи было заплачено слишком дорогой ценой: 47-й ШАП потерял 10 Ил-2, причём 8 из них – с экипажами.



47-й ШАП потерял 10 Ил-2, причём 8 из них – с экипажами. Погиб и командир полка – легендарный лётчик, дважды Герой Советского Союза, подполковник Нельсон Георгиевич Степанян. 6 марта 1945 года посмертно он был награждён второй медалью «Золотая Звезда».

*Дважды Герой Советского Союза
подполковник Н.Г. Степанян, август
1944 г.*

Количество самолёто-вылетов штурмовой авиации ВМФ в годы Великой Отечественной войны по флотам распределилось следующим образом:

Балтийский флот – свыше 17.000,

Черноморский флот – около 8.000,

Северный флот – около 1.500,

Тихоокеанский флот – более 300. [6]

Разнообразие задач, выполняемых в условиях сильного противодействия корабельной артиллерии и истребительной авиации противника, сложность ориентировки и отыскания цели при полёте над морем, трудность определения и выдерживания высоты, особенно при топ-мачтовом бомбометании, значительное боевое напряжение – все эти факторы требовали от лётного состава штурмовой авиации ВМФ отличной боевой выучки и высокого морального состояния. Решающее значение для успешных действий на море имели отличная техника пилотирования, высокая тактическая, огневая и навигационная подготовка лётчика-штурмовика. Высокие требования предъявлялись к боевым качествам и другого члена экипажа – воздушного стрелка, который защищал самолёт от атак истребителей сзади и тем самым способствовал выполнению боевой задачи. Здесь требовались полная «сработанность» с командиром экипажа, доведённые до автоматизма приёмы владения оружием, высокая меткость стрельбы. Каждый экипаж должен был проявлять максимальную изобретательность, настойчивость и инициативу, чтобы в сложной, быстро меняющейся обстановке найти наилучшие способы выполнения поставленных командованием задач.

Все эти качества в полной мере были присущи замечательному морскому лётчику, дважды Герою Советского Союза, подполковнику Нельсону Георгиевичу Степаняну.

Источники:

1. Авиация ВМФ в Великой Отечественной войне. – М.: Воениздат, 1983, с. 83.
2. Левшов П.В., Болтенков Д.Е. Век в строю ВМФ. Авиация Военно-морского флота России (1910-2010). Справочник. – С.-Петербург, 2012, с. 466.
3. Левшов П.В., Болтенков Д.Е. Век в строю ВМФ. Авиация Военно-морского флота России (1910-2010). Справочник. – С.-Петербург, 2012, с. 456.
4. Левшов П.В., Болтенков Д.Е. Век в строю ВМФ. Авиация Военно-морского флота России (1910-2010). Справочник. – С.-Петербург, 2012, с. 473.
5. Авиация ВМФ в Великой Отечественной войне. – М.: Воениздат, 1983, с. 71.
6. Авиация ВМФ в Великой Отечественной войне. – М.: Воениздат, 1983, с. 83.

ПРИЛОЖЕНИЕ

Воспоминания о Нельсоне Степаняне его однополчан из книги: Гиляревский В. П. Война: морские летчики о боевом пути 47-го штурмового авиаполка ВВС ВМФ. М., 1992. Кн.2. Балтика.

Бесстрашный летчик, мастер бомбоштурмовых ударов, грамотный командир Старостин Милий Иванович делится своими воспоминаниями:

«...Наш полк совершал в день по 2-3, а иногда и 5 боевых вылетов по просьбе наземных войск. Помню, как уже к вечеру полк только что совершил 4 боевых вылета, а нужно было произвести еще 1 вылет. Командир Степанян построил летчиков и объявил: «Кто не устал и чувствует себя хорошо, – тем разрешаю полет. Полк поведу я сам». Да, 5 вылетов – это очень большая нагрузка, и ее не каждый выдержит».

ИЗ ОТЧЕТА О БОЕВОЙ РАБОТЕ 47-ГО ШАП (*штурмового авиаполка*) ЗА ДЕКАБРЬ 1944 Г. АЭРОДРОМ ПАЛАНГА
(ЦВМА. – Ф. 3869. – Оп. 026369. – д. 32. С. 1 - 19)

«В декабре полк принимал участие в операциях по уничтожению транспортов и кораблей противника в порту Либава, а также по давлению огневых средств ПВО противника в ВМБ Пиллау.

11-й ШАД (*штурмовой авиадивизии*) была поставлена задача: нанести БШУ (бомбоштурмовой удар) по огневым средствам ПВО противника в МБ (*морской базе*) Либава (операция по варианту «Арктур-1») в интересах ударных групп 8 ГШАФП и топмачтовиков А-20G 51 МТАП.

Подготовка к операции началась с 04.12.44 с детального изучения района боевых действий, изучения системы ПВО, базирования и деятельности авиации противника на Либавском аэроузле. (...)

ВЫПОЛНЕНИЕ ОПЕРАЦИИ.

В 12 час 30 мин с КП 11 ШАД было получено приказание нанесли удар 24 Ил-2 в 14 час 15 мин.

Первую группу прикрывали 6 ЛАГГ-3, вторую – 4 ЛАГГ-3, третью – 4 ЛАГГ-3, четвертую должны были прикрывать 8 Як-9, но из-за халатности ведущего прикрытия капитана Шитова прикрывало только 2 Як-9, остальные 6 истребителей во главе с ведущим прикрывали одну из групп 8 ГШАП.

2 Ил-2 первой группы (летчики Талдыкин В.Д. и Карабанов Д.И.) вернулись с задания из-за неисправности матчасти.

До цели шли в колонне из 4-х групп по 6 Ил-2 в группе (в 1-й группе 4 Ил-2) на дистанции 200-300 м с набором высоты до 1400 м.

В 14 час 12 мин ведущая группа 4 Ил-2 была атакована двумя парами истребителей противника ФВ-190, атаки производились снизу – сбоку и сзади – сверху. После первой же атаки самолет ведущего гвардии подполковника Степаняна Нельсона Георгиевича с воздушным стрелком, штурманом АЭ капитаном Румянцевым Алексеем Георгиевичем, был подбит и со скольжением начал терять высоту, перешел в пикирование и упал в море в 8-10 км севернее порта Либава, на расстоянии 2 км от берега. Экипаж погиб. Истребители прикрытия атаку заметили поздно, когда самолет ведущего был уже сбит.

Вторая и третья группы на подходе к цели также были атакованы истребителями противника 8-10 ФВ-190. (...)

Истребителей прикрытия в районе воздушного боя штурмовиков экипажи штурмовиков не наблюдали. (...)

ВЫВОДЫ: 47-й ШАП поставленную задачу выполнил, но при этом полк потерял 10 Ил-2, причем 8 – с экипажами. Ведущим всех штурмовиков и сопровождающих истребителей был командир 47-го ШАП. В составе данного боевого вылета находилось: 22 Ил-2 47-го ШАП, которых сопровождали 14 ЛАГГ-3, 9 ИАП; 24 Ил-2 8 ГШАП, которых сопровождали 18 Як-9 9 ИАП. Всего было 78 самолетов.

От 8 ГШАП погибло 3 экипажа. Девятый истребительный полк потерь не имел.

Тяжелые потери, которые понесли штурмовики от ИА противника, произошли по следующим причинам:

1) истребители прикрытия первой группы (ведущий капитан Сидоров) поздно обнаружили атаку истребителей противника и не смогли отразить, в дальнейшем были связаны боем с 4 ФВ-190 и прикрываемую группу штурмовиков потеряли;

2) приказание командира 11-й ШАД о выделении 2 истребителей специально для прикрытия подполковника Степаняна до конца выполнено не было (летчики были выделены, но задачу эту им никто не поставил);

3) четвертая группа штурмовиков должна была прикрываться 8 Як-9, а прикрывались только двумя истребителями (ведущий капитан Шитов). Остальные 6 истребителей во главе с Шитовым почему-то прикрывали одну из групп 8 ГШАП;

4) неудовлетворительная организация истребительного прикрытия и боевого управления в полете 9 ИАП;

5) неудовлетворительная организация подготовки к боевому вылету со стороны капитана Шитова и непосредственный контроль со стороны штаба 9 ИАП за усвоением боевой задачи, вследствие чего группа штурмовиков (четвертая), которую должен прикрывать Шитов, прикрывалась фактически двумя Ил-2 вместо восьми, в результате чего были потеряны 3 Ил-2 от истребителей противника;

6) при встрече с истребителями противника истребители прикрытия разбились по парам и вели неорганизованный воздушный бой, оставив штурмовиков без прикрытия;

7) преждевременный удар самолетов Пе-2 (на 4-6 мин) и слабая радиодисциплина позволили противнику заранее обнаружить ударные группы и поднять свои истребители».

ПОТЕРИ ОТ ИСТРЕБИТЕЛЕЙ ПРОТИВНИКА

(ЦВМА. Ф. 3869. Оп. 026369. Д. 36. С. 32)

1. Командир 47 ШАП Герой Советского Союза гвардии подполковник Степанян Нельсон Георгиевич. Самолет упал в воду в 8-10 км севернее Либавы и затонул, экипаж погиб. Вместе со Степаняном погиб штурман 2 АЗ капитан Румянцев А.Г.

2. Летчик мл. лейтенант Сидоров В.В., воздушный стрелок мл. сержант Сурков В.И. Самолет упал в воду в 3 – 5 км севернее Либавы. Самолет затонул, экипаж погиб.

3. Летчик лейтенант Иванов К.А., воздушный стрелок мл. сержант Козлов Н.А. Самолет сбит при подходе к цели, упал в воду в 3-5 км севернее Либавы и затонул, экипаж погиб.

4. Летчик мл. лейтенант Горновский Н.В., воздушный стрелок мл. сержант Комаров П.И. Самолет сбит и упал в воду в северной части аванпорта Либавы и затонул, экипаж погиб.

5. Летчик лейтенант Кудрявцев М.В., воздушный стрелок мл. сержант Сухарев И.И. Самолет предположительно сбит ИА, упал в воду в центральной части аванпорта Либавы и затонул, экипаж погиб.

6. Летчик мл. лейтенант Ивакин П.А., воздушный стрелок мл. сержант Ларкин Т.А. Самолет упал в воду в 2-3 км южнее Либавы и затонул, экипаж погиб.

7. Летчик лейтенант Пукас И.А., воздушный стрелок мл. сержант Будкевич М.М. Самолет упал на южной окраине Либавы. Экипаж погиб.

8. Летчик мл. лейтенант Муничев В.А., воздушный стрелок ст. сержант Иванов В.В. Самолет упал в 10 км южнее Либавы. Самолет сгорел, экипаж погиб.

9. Летчик ст. лейтенант Громов Н.П., воздушный стрелок мл. сержант Ларионов А.И. Самолет подбит ИА противника, летчик произвел посадку на воду в 12 км севернее Швентоя. Самолет из воды извлечен, но к эксплуатации и ремонту не пригоден. Летчик легко ранен в руку, воздушный стрелок получил сквозное пулевое ранение правой ноги.

10. Летчик лейтенант Дорожников Н.П. Самолет подбит ИА противника, произвел посадку на фюзеляж в 1,5 км западнее Паланги. Самолет разбит. Экипаж жив».

Марков Владимир Дмитриевич – летчик-штурмовик, про-

шедший по дороге войны вместе со своим командиром Степаняном Нельсоном, вспоминал:

«...В памяти моей дважды Герой Советского Союза Нельсон Георгиевич Степанян всегда останется смелым, мужественным, молодым воином, героем. Под командованием Нельсона над Черным и Балтийским морями летали смелые до безумия летчики, асы-штурмовики: Герой Советского Союза Ф. Тургенев – летчик-виртуоз, всевидящее око в бою; Г. Бусыгин – прирожденный наставник; М. Филиппов, не знающий страха и уныния; Юсуп Акаев – Герой Советского Союза, сын горного Дагестана, светлейшей души человек; Герой Советского Союза Е. Удальцов, никогда не отворачивающий свой самолет от зенитного снаряжения противника; В. Глухарев – летчик-штурмовик, снайпер-ювелир; М. Старостин – невозмутимый топмачтовик; Н. Чикунов, бредивший полетами, топивший корабли даже во сне; В. Остапенко – только у него одного летали за воздушного стрелка девушки; Герой Советского Союза Г. Попов – командир, любимец всего личного состава полка; А. Набойченко, учетчик боевой работы, воздушный фотограф. Но Нельсона Георгиевича Степаняна, командира полка, буду помнить до последнего дыхания.

Балтийское хмурое утро. Аэродром Паланга. В утренней тишине слышен шелест ветвей вековых сосен, надежно укрывших своей густой кроной готовые к боевому вылету самолеты двух полков: 47 ШАП и 9 ИАП.

Прозвучала команда: «Летный состав – на КП 9-го полка!» Там собрался летный состав двух полков. Летчики-истребители стояли вдоль стен, образовав подкову – символ удачи», а гостям, т.е. нам, летчикам-штурмовикам, предложены были скамейки в середине светлого помещения. На стене висела оперативная карта района боевых действий Курляндской группировки противника.

За столом, покрытом красным сукном, сидели командир дивизии Д.И. Манжосов, по сторонам от комдива – командиры полков: 9-

го ИАП полковник Джапаридзе А.Д. и 47-го ШАП Герой Советского Союза Степанян Н.Г. Прислонившись к глухой стене, стояли комиссар и начальник штаба 47 ШАП капитан Кибизов Г.Н. и майор Румынцев А.А. У карты стояли штурман дивизии майор С. Чепыженко и начальник разведки дивизии капитан Княжеченко. Майор Чепыженко доложил комдиву, что летный состав двух полков полностью в сборе. Полковник Манжосов поздоровался с собравшимися и попросил Чепыженко уточнить время удара и маршрут следования. Все сверили часы по хронометру. Княжеченко доложил обстановку в порту Либава на 10 час утра 14 декабря 1944 года. Начальник штаба 47-го ШАП майор Румынцев зачитал боевой приказ. В приказе говорилось, что немецкое командование основные силы Курляндской группировки сосредоточило в порту Либава. Вторая АЭ 47-го ШАП боевое задание выполняет полным составом.

Командир АЭ Герой Советского Союза Акаев, командир звена ст. лейтенант Марков, летчики: лейтенант Остапенко, мл. лейтенант Набойченко – это состав головной четверки полка и всей ударной группы вместе с 8-м ГШАП.

Ведущий второй шестерки – Герой Советского Союза командир звена ст. лейтенант Удальцов, ком. звена ст. лейтенант Радзиевский, летчики: лейтенант Талдыкин, мл. лейтенанты: Волошин, Сакаев, Кудрявцев. Остальные две АЭ нашего полка выставляли по восемь экипажей.

Из полка летели 26 экипажей – это 52 воздушных бойца: 26 летчиков и 26 воздушных стрелков. Начальник штаба Румынцев доложил, что 8-й ГШАП в составе четырех шестерок присоединится к нашему полку по пути следования (он базировался на втором аэродроме в поселке Швентой). Все это время, пока шла подготовка к боевому вылету, Нельсон Георгиевич Степанян сидел задумчиво, не вступая в разговоры. Видимо, обдумывал предстоящий боевой вылет, ведь согласно приказу, в этом боевом вылете полк возглавляет его ученик Герой Советского Союза Юсуп Акаев. Он, конечно, верил ему, и

Акаев точно бы выполнил приказ. Но Нельсона, как командира полка, такое серьезное задание очень беспокоило.

В конце совещания Манжосов встал и спросил всех: «Все ли понятно? Если что не ясно, не скрывайте. Пожалуйста, поделитесь вашими сомнениями или пожеланиями».

Вдруг встал Степанян и, обращаясь к командиру дивизии, сказал: «Дмитрий Иванович, полк поведу я. Это самое сложное и ответственное задание. Я настаиваю». Комдив не смог разубедить его и согласился.

Сколько летчики полка не отговаривали его от этого полета, ссылаясь на все его заслуги перед народом и огромные боевые подвиги, говорили ему, что он сделал для Родины больше, чем положено человеку, – все же он убедил нас в том, что должен быть вместе с полком в трудную минуту. Так, командир 2 АЭ капитан Акаев – ведущий полка и общей группы остался на земле, а полк и всю армаду на Либаву повел Нельсон Степанян.

Все направились на стоянку к самолетам. Кибизов уговаривал Степаняна взять его с собой за воздушного стрелка вместо штурмана 2 АЭ капитана Румянцева, но командир отверг просьбу комиссара и тут же отдал команду летному составу: «По самолетам!» В воздух взвилась сигнальная ракета, разрешая взлет. Взлетели, и вскоре к нашему полку присоединились штурмовики 8-го ГШАП.

Командир собрал группы и повел грозные Илы на север вдоль береговой черты с небольшим набором высоты. Время – 14.00 14 декабря 1944 года. Район 15 км северо-западнее Либавы, высота полета 1000 – 1200 метров. Под нами воды серого Балтийского моря. Я нахожусь в левом пеленге на расстоянии 50-ти метров левее командирского самолета на одной высоте. В небе нет истребителей противника. Прикрытие на месте. Шесть истребителей ЛАГГ-3, непосредственное прикрытие нашей головной четверки Илов под руководством капитана Сидорова, на месте. С расстояния полсотни метров вижу сосредоточенное лицо командира, его голова вращается

почти на сто восемьдесят градусов, наблюдая за воздушным пространством. Проходим траверс города Либава. Хорошо начал просматриваться порт со множеством пока неразличимых типов кораблей. С северо-западной части мола на расстоянии пары сотен метров полузатопленный транспорт. В северо-восточной части города появилась удлинённая, поднятая над лесом полоса пыли, — это взлетали истребители противника, направляясь в сторону нашей общей группы, которая приближалась к порту Либава. 14 час 06 мин: Нельсон делает правый поворот. Следуя рядом с ним, я обратил внимание на наше непосредственное прикрытие. Между ЛАГГ-3 и ФВ-190 завязался воздушный бой.

Нельсон, не обращая внимания на воздушный бой, продолжал правый разворот с малым креном, опустив нос своего самолета ниже горизонта для лучшего обзора. Видимо, окончательно выбирал цель для удара. Появились первые черные шапки разрывов зенитных крупнокалиберных снарядов впереди по нашему курсу. Степанян передал по радио: «Шарики» (*т.е. разрывы снарядов зенитных орудий — В.Г.*), приготовиться к атаке!». Переведя свой взгляд с воздушного боя между ФВ-190 и ЛАГГ-3 на самолет Степаняна, я обратил внимание на правую плоскость его самолета, которая прошивалась огненной разноцветной трассой снизу. Как бы догоняя свои снаряды, пара ФВ-190, не прекращая огня из пушек, продолжала сближаться с уже горящим самолетом Нельсона, не обращая никакого внимания на плотный строй оставшейся ведущей тройки Илов. Впереди на нашей высоте эта пара ФВ-190 стала разворачиваться вправо, потеряв при вертикальной атаке скорость. Мне даже показалось, что немецкая пара истребителей зависла в воздухе. Вижу отчетливо обрубленные плоскости с белым коком винта, широкие черные кресты на желтом фоне у самолета-ведущего ФВ-190. Поймал в прицел, а вернее, перенес в перекрестие прицела кабину летчика, открыл огонь из пушек, пулеметов и для надежности выпустил пару «эресов». Ведущий ФВ-190, объятый ярким пламенем

с густым черным дымом, стал беспорядочно падать в море. Не досмотрев, куда упадет фашистский стервятник, который только что сбил самолет Степаняна, я перенес огонь на самолет ведомого фашиста, по которому вела огонь наша пара Илов. Втроем добили и этого. Так погибли Нельсон Георгиевич Степанян и воздушный стрелок – штурман 2-й АЭ капитан Алексей Георгиевич Румянцев.

В последующих боевых вылетах, когда сбрасывались бомбы, выпускали «эресы», стреляли из пушек и пулеметов, звучали в эфире громкие четкие слова: «За Нельсона Степаняна!»

(...)

Рассказывает механик самолета Лисенков Сергей Родионович:

«Нельсон Георгиевич летал не только ведущим полка. Иногда он возглавлял одну из групп тактического назначения, в то время как ведущим общего боевого порядка являлся кто-либо из командиров эскадрилий. Этим самым он выявлял слабые и сильные стороны своих подчиненных, учил их и учился сам.

Однажды он прилетел с боевого задания со снятым шлемофоном.

- Нельсон Георгиевич, почему вы сняли шлемофон? – спрашиваю его.

- Надоело принимать в полете предостерегающие команды с земли. Я летчик и должен летать, – последовал его ответ.

Из этого я понял, что, по-видимому, на данное задание он летал без разрешения вышестоящего командования.

14 декабря 1944 года полку под прикрытием истребителей 9-го ИАП предстояло нанести удар по вражеским кораблям в порту Ливава. ...

В тот раз командир полка пришел к самолету хмурым. На обслуживаемом мною самолете должен был лететь командир 1-й эскадрильи Герой Советского Союза старший лейтенант Г. Попов, но пришел сам Степанян. Перед посадкой в самолет он потребовал от штурмана эскадрильи капитана А. Румянцева, который должен

был лететь с ним в качестве воздушного стрелка, покинуть кабину и при этом сказал: «Лучше погибнуть одному, чем двоим». Румянцев шепнул мне, что долг ему не позволяет оставить командира одного, без огневой защиты, и, улучив момент, возвратился в кабину. Чтобы Степанян не заметил его, Румянцев сел на пол. Вырулив на старт, Нельсон Георгиевич стал прожигать свечи, дав мотору полные обороты. Самолет при этом развернуло. Он подозвал меня: «Почему не отрегулированы тормоза?» Я ответил, что тормоза исправны, а самолет развернуло потому, что одно колесо стоит в небольшом углублении. Степанян поднялся в кабине и, не снимая парашюта, заглянул в кабину стрелка и спросил: «Румянцева в кабине нет?» Мне пришлось соврать, ибо не хотелось выпускать командира без стрелка, Степанян снова опустился в кабину, дал полный газ, опять опробовал мотор и тормоза. Ил-2 стоял, как вкопанный, – тормоза держали хорошо. Получив разрешение, командир взлетел, и следом за ним поднялся весь полк... Это был его последний боевой вылет.

Я был ошеломлен известием о гибели любимого командира. Прошло сорок пять лет, а он и сейчас стоит перед моими глазами с его неизменной доброй улыбкой. Ведь для меня Нельсон Георгиевич был не просто всеобщим любимцем полка, а человеком, проявившим ко мне отцовские чувства, доброту и доверие».

Владимир Марков на смерть любимого командира и боевого друга сложил стихотворение:

...Холодную храбрость, разумную речь,
Мужество, преданность нужно беречь.
Степанян прославился в борьбе с врагами.
В бронзе отлитый, он будет с нами,
Жизнь свою отдал за Родину нашу,
Чтобы людям жилось и свободно, и краше.
Пусть молодеет старик Эребуни,
Светит Раздан и в праздник, и в будни,
Пусть хлеб созревает в широкой равнине,

И люди живут в благодатных долинах.
Пусть горы дают нам потоки руды,
А чаше Севана быть полной воды,
Вечно сияет Зангезурский хребет,
Пусть путник отведает кавказский обед,
Отведает чарку вина с Арарата,
Чтоб жил счастливо, красиво, богато!
Вот за какие идеи Нельсон
В балтийской пучине покоится он.
Горный орел армянского роду,
Сильное сердце он отдал народу.

Лазарев Захарий Фадеевич- боевой друг и товарищ Нельсона Степаняна в статье «Нельсон Степанян» пишет (газ. Летчик Балтики. 1944. 21 апр.): 21)

«Боевая работа дважды Героя Советского Союза Нельсона Георгиевича Степаняна неразрывно связано с балтийской авиацией. Один из лучших штурмовиков, он прославился меткими, беспощадными ударами по противнику. Богатый опыт подполковника Степаняна заслуживает самого тщательного вдумчивого изучения.

Умение воевать предполагает такие личные качества, как мужество и отвага, решительность и инициатива. Эти черты характера воина-большевика пронизывает каждую штурмовку, каждый воздушный бой, которыми так богата летная биография Степаняна.

О его отваге свидетельствуют многие факты. Так, например, однажды был дан приказ потопить большой вражеский транспорт, обнаруженный разведчиками. Противник открыл чрезвычайно сильный заградительный зенитный огонь. Но Степанян пошел в атаку, прорвался сквозь огонь и потопил транспорт.

Летчики штурмовали аэродром, на котором находилось много немецких самолетов. Налет был чрезвычайно дерзким. Штурмовики бомбили и вели огонь с малых высот, встречая сильное противодей-

ствие противника. Решительнее всех действовал Нельсон Георгиевич Степанян. Он лично уничтожил несколько вражеских машин.

Для победы одной смелости мало. Смелость «города берет» только тогда, когда она сочетается со знанием дела, с боевым умением.

Нельсон Степанян первым доказал возможность летать на Ил-2 на дальние расстояния. Он первый в своей части разработал и применил бомбардировку с минимально малых высот. Он явился новатором и в применении комбинированного удара при сильном огневом противодействии противника. Подполковник Степанян часто водил на бомбоштурмовой удар три группы штурмовиков: одна из них подавляла зенитные средства противника, вторая бомбила с малых высот, а третья, обеспечивая выход самолетов из атаки, бомбила со средних и малых высот.

В каждом боевом полете Степанян совершенствовал свое летное искусство и обогащал тактику штурмовиков.

Как-то выдался туманный день. Над морем плавала дымка, в которой трудно было что-нибудь различить. Но приказ командования гласил: найти караван противника и атаковать его. Подполковник Степанян, определив координаты, разработал план действий и с большой группой самолетов пошел в открытое море на предельный радиус. Когда самолеты пришли в район цели, то ведущий ломаными курсами стал искать противника. Он взял большое упреждение по ходу каравана, нашел его и нанес внезапный и мощный удар.

Эта операция была тонко продумана Степаняном. Разрабатывая план поиска, он предвидел уход кораблей в сторону и то, что суда несомненно повысят скорость с шести узлов (скорость, засеченная разведчиком) примерно до десяти узлов. Он знал, что замеченный противник обычно или увеличивает ход, или меняет свой курс. Знание вражеской техники и тактики предопределило успех бомбоштурмового удара.

Такой же продуманностью отличались его действия по сухопутным целям.

Во время боев на Карельском перешейке подполковник Степанян получил приказ найти в лесу узел сопротивления немцев. И Степанян, несмотря на большие трудности, нашел эту цель.

На любой местности ориентировался Нельсон Степанян. Конечно, здесь сказывалось и то, что до войны он долго работал в Гражданском воздушном флоте, налетал там миллион километров и исключительно точно водил свой самолет при помощи компаса.

Известно, что успех штурмовки зависит от внезапности налета, от того, насколько правильно определен заход в атаку. Нельсон Степанян прекрасно понимал это и мастерски применял к обстановке, атаковывал врага со стороны солнца или из-под нижней кромки облаков, использовал разрывы облачности (окна) и т. д. Он учитывал в выборе направления удара диспозицию кораблей, стремясь меньше находиться в зоне зенитного огня и занять наиболее выгодную позицию для атаки.

В нужные моменты он применял налет группы с разных направлений. Когда шли бои за город Таллинн, подполковник Степанян осуществил весьма дерзкое нападение на немецкие суда в порту. Летчики Степаняна летали над облачностью, пикировали в разрывы с разных сторон и ударили так неожиданно, что противник не успел открыть огня.

Степанян часто говорил: «Любишь Родину – отправляй немецкие корабли на дно морское!»

Эти слова стали девизом летчиков нашей части.

Школа Нельсона Степаняна видна в смелых и дерзких атаках балтийских штурмовиков на порт Пиллау. Он учил своих питомцев: если нападает воздушный противник, дерзко контратаковать его, вести активный воздушный бой, используя силу огня самолета.

Выучку Степаняна мы видим в бою штурмовика Героя Советского Союза Удальцова (одного из питомцев Степаняна), с восемью «фокке-вульфами». В этом бою Удальцов уничтожил три немецких самолета и вышел победителем.

Многие ученики дважды Героя Нельсона Степаняна сами стали Героями Советского Союза, как например, капитан Юсуп Акаев.

«Мы – ученики дважды Героя Советского Союза Нельсона Георгиевича Степаняна», – так с гордостью говорят штурмовики.

Уничтожено: миноносцев – 1, сторожевиков – 2, тральщиков – 1, сторожевых катеров – 2, торпедных катеров – 2, транспортов – 5, танков – 80, автомашин – 600, орудий – 140, пулеметных точек – 130, паровозов – 41, самолетов – 27, солдат и офицеров противника – 5000.

Этот урон врагу нанес лично Нельсон Степанян. Следуй славному герою, балтийский штурмовик!»

В газетной заметке «Память» (газ. Коммунист (г. Лиепая), 1984, 14 дек.) Цветнов Александр Семенович пишет о Н. Степаняне:

«После освобождения Новороссийска наш полк перебазировался на аэродром Анапа, чтобы совершать налеты на корабли врага в Керчи, Феодосии. Готовилась операция по освобождению Крыма. В этой напряженной боевой обстановке осенью 1943 года прибыл к нам командиром полка Герой Советского Союза Нельсон Степанян. Начальник штаба майор А. Румынцев представил его офицерам.

Я был офицером по разведке полка, и новый командир обратился ко мне, чтобы я доложил обстановку и места базирования фашистских кораблей. Выслушав мой доклад, Степанян посоветовал: «Больше интересуйтесь авиацией немцев на крымских аэродромах и зенитной защитой портов Керчи, Феодосии».

Через два дня началась боевая операция по уничтожению плавсредств врага в Керчи и Феодосии и обеспечению десанта в Керчь-Эльтиген.

Вспоминаю, как командир собрал летный состав и поставил боевую задачу. Во время первого вылета на боевое задание двух эскадрилий он внимательно следил за взлетом и посадкой самолетов. А во втором вылете ведущим полетел сам. После успешного штурмового

удара по береговой обороне противника полк возвратился на свой аэродром без потерь.

Степанян собрал летчиков и разобрал полет, указал на летные и технические ошибки. Особо обратил внимание на слабое прикрытие огнем впереди идущего самолета от истребителей противника, подсказал, как держать установленную дистанцию в строю, и дал ряд других указаний по тактике штурмового удара.

На самые сложные боевые задания Степанян вылетал сам и личным примером учил летчиков боевому мастерству и бесстрашию в бою. Он воспитал Героев Советского Союза Ю. Акаева, Г. Попова, А. Гургендизе, Е. Удальцова, которые учились практическим приемам и летному мастерству у своего командира.

Когда корабли немцев покинули Феодосию и от ударов нашей авиации укрылись в Судак (радиус действия Ил-2 не доставал до этой базы), по предложению Степаняна инженерная служба полка изготовила дополнительные баки для горючего, которые подвешивали под самолеты. И задание было выполнено успешно, потоплено и повреждено несколько кораблей противника, разрушены причалы.

А сколько раз наш командир Нельсон Степанян возвращался с задания и производил посадку с ходу, без положенного круга над аэродромом, потому что часто его самолет был поврежден и требовалась срочная посадка. Противник сосредоточивал весь зенитный огонь на ведущего, чтобы сбить командира и тем самым расстроить боевой порядок и лишиться управления группой самолетов. Так было при нанесении штурмового удара по кораблям противника в Феодосии, Севастополе, на морских коммуникациях, когда Степанян был ведущим не только полка, но и всей дивизии.

Помню Нельсона Степаняна не только как боевого командира, но и как душевного, внимательного человека, умевшего убедить и помочь. Когда 9 мая 1944 года закончилось освобождение Севастополя, я получил письмо от семьи, которое ждал три долгих года (семья была на оккупированной территории, и я о ней ничего не

знал), радости моей не было предела. Заметил это и Степанян. И проявил заинтересованность. Я прочитал ему письмо и попросил отпуск, чтобы увидеться с родными. Он внимательно выслушал меня и сказал, что через несколько дней мы перелетаем с Черного моря на Балтийское, по прибытии в Ленинград ознакомимся с боевой обстановкой на Балтийском море и в Прибалтике, после этого мне дадут несколько дней. Слово свое он сдержал, отпуск я получил.

Много дел было у командира полка, но все же Степанян нашел время и заинтересовался, как и когда еду, с чем еду? Узнав, что я не получил в дорогу, что нужно, предложил сесть в его машину, и мы поехали на базу, где я получил все, что положено. А потом пожелал мне счастливой дороги, хорошей встречи с семьей и скорого возвращения. Я был тронут вниманием командира, его душевной добротой, чуткостью. За внимательность к подчиненным командира любил весь личный состав полка. Он пользовался уважением и любовью всей дивизии.

При нанесении удара по порту Лиепая, где стояло 10 транспортов с живой силой и техникой немцев, удиравших из Курляндского котла в Германию, 14 декабря 1944 года наш прославленный командир погиб.

Это был траурный день для личного состава не только полка, дивизии, но и всего Балтийского флота.

Нельсон Степанян погиб. Но память о нем, о нашем любимом командире 47-го Феодосийского Краснознаменного ордена Ушакова штурмового авиаполка ВВС Военно-Морского флота, дважды Герое Советского Союза подполковнике Нельсоне Георгиевиче Степаняне, жива в наших сердцах. Эта память обязывает нас жить и трудиться на совесть, бдительно стоять на страже мира».

В статье «На одном самолете со Степаняном» (газ. Летчик Балтики, 1948, 21 февр.) воздушный стрелок Петр Куц вспоминал: «...Однажды на утреннем построении мой командир сказал: «Вы, товарищ сержант, будете летать со Степаняном».

Это очень обрадовало меня. «Буду летать со Степаняном», - взволнованно повторял я, идя на аэродром. Памятным в моей жизни остался этот день.

Летчики-штурмовики готовились к выполнению боевого задания, механики и мотористы готовили материальную часть к полету.

В полдень была объявлена боевая тревога. Степанян собрал всех летчиков, объяснил им задачу, и, быстро сев в боевую машину, поднялся в воздух. Под нами простиралось тихое и спокойное море.

Вскоре была обнаружена цель. Штурмовики сделали боевой разворот.

«В атаку!» – последовал приказ Степаняна по радио, и штурмовики, прорываясь сквозь сильный заградительный огонь зениток, стали выходить на цель.

При отлете от цели немецкие истребители стали преследовать наши самолеты. Степанян дал команду: «Замкнуть круг!» При этом решении немецкие истребители не могли атаковать нашу группу.

После каждого боевого вылета Степанян собирал летчиков, делился с ними опытом бомбометания и техники пилотирования. Но он не забывал и нас воздушных стрелков. Его часто можно было видеть среди личного состава, рассказывающего о боевых делах.

Своей отеческой заботой о подчиненных он привил любовь и уважение к себе всего личного состава . . .».

Герой Советского Союза Попов Георгий Тимофеевич в заметке «Умение анализировать» (газ. Летчик Балтики, 1945, 21 апр.) писал о Н. Степаняне:

«Меня всегда поражало умение подполковника Степаняна глубоко анализировать обстановку, точно оценивать поведение каждого летчика и делать правильные выводы.

... Летчики идут в бой. И вот один отстает от группы: перегоняет ее или же проходит в стороне. Степанян выясняет, почему человек не держит место, в случае надобности меняет места ведомых.

Он настойчиво тренирует летчика до тех пор, пока тот не научится ходить в строю, отработав слетанность в группе.

Вдумчивый подход к операции отличает Н. Степаняна. Заход на цель, атака, выход из нее, сбор группы, построение противозенитного маневра – все это строится с учетом обстановки. Учитывает он все – вплоть до разворота, величины крена и скорости. А главное – он обращает исключительное внимание на степень подготовки летного состава. Например, с молодыми летчиками он никогда не делал на подходе к цели сложных перестроений; маршрут и самую атаку строил иначе, чем с более опытными штурмовиками. Так он добивался компактности группы при любом ее составе. А это и есть искусство ведущего.

Руководя подразделением, я следую примеру Н.Г. Степаняна, анализирую все вылеты, изучаю особенности каждого летчика и, таким образом, составляю группу для выполнения того или иного задания.

Умению анализировать – вот чему научил меня дважды Герой Советского Союза Нельсон Степанян».

Остапенко Виталий Петрович в заметке «Он учит нас смелой атаке» (газ. Летчик Балтики, 1945, 21 апр.) рассказывал о Степаняне Н.:

«Порт Н. отличался особенно сильной противоздушной обороной. Требовались незаурядное мастерство, большая смелость, чтобы прорваться сквозь огонь и прицельно атаковать противника. И вот на бомбштурмовой удар по этому порту повел нас, молодых летчиков, Нельсон Степанян. Над целью он спикировал до минимальной высоты, и я последовал за ним. На эту же высоту пикировали и остальные летчики. Мы потопили тогда две быстроходные баржи.

Смелостью отличается каждая атака дважды Героя Советского Союза Степаняна. До прихода к цели он маневрирует, но, ложась на боевой курс, уже не сворачивает, идет спокойно, уверенно, подавляя врага силой своего огня.

Смелость Степаняна сочетается с умелой тактикой, лишенной какого-либо шаблона. Благодаря этому он берет верх над неприятелем.

Однажды мы вылетели на уничтожение вражеского каравана.

Когда мы подошли к цели, противник начал передвижку кораблей, чтобы сконцентрировать зенитный огонь. Ведущий — Степанян моментально подал команду: «В атаку!» Мы сразу же перестроились с левого пеленга в правый и атаковали врага.

Все было проведено и смело, и искусно. Для перестроения над самой целью нужна отвага, нужно умение, — так мы и действовали, потопив тральщик и быстроходную десантную баржу.

Сделал я около 110 боевых вылетов, потопил лично три транспорта, подводную лодку, пять других кораблей противника. Все это отношу за счет своей выучки у подполковника Степаняна: он меня учил дерзкой, внезапной, смелой атаке, риску, построенному на точном расчете».

Глухарев Виктор Яковлевич рассказывает в газетной статье (газ. Летчик Балтики, 1945, 21 апр.) о военной хитрости и точном бомбоштурмовом ударе, который провел со своей группой Нельсон Степанян:

«На одной коммуникации наши разведчики обнаружили караван противника. Шестерка подполковника Степаняна вылетела на бомбоштурмовой удар. После непродолжительного полета цель была найдена и атакована.

Весь маневр захода на цель был совершен так мастерски, что летчики до сих пор вспоминают: «Быстро ударили, и также быстро собрались и пошли домой».

При отходе нам встретился еще один караван. Что делать? Бомбы у нас израсходованы, боезапаса мало... Слышим по радио спокойный голос командира: «Внимание, приготовиться к атаке!».

Пошли, обстреляли противника пушечно-пулеметным огнем и вернулись без потерь.

Во время разбора полета был задан вопрос: «Зачем мы пошли на этот караван? «Подполковник ответил: «Нас Родина посылает в бой не любоваться противником, а уничтожать его, и если у нас кончились бомбы, то были снаряды и пули. Мы их и должны были использовать».

На одном из островов в Финском заливе батареи противника мешали высадке нашего десанта. Вылетели мы парой в этот район на барраж.

После четырех заходов на цель у меня осталось боезапаса только на случай встречи с вражескими истребителями. Но в это время наши корабли подошли к берегу и начали высадку десанта, и недалеко опять начала стрелять батарея. Командир пошел в пятую атаку. Растратив весь боезапас, я решил, что сейчас пойдем домой. Но командир заходит еще и еще раз на цель. Патронов нет, нечем стрелять, но, боясь этих атак, не стреляет и батарея врага.

Когда мы приземлились, я спросил у командира: «Зачем мы пикировали без огня? Ведь противник мог заметить, что мы не стреляем, и безнаказанно уничтожить нас».

На это Степанян ответил: «Противник больше чем уверен, что ты будешь стрелять каждый раз. Он невольно начинает тебя бояться и молчит. Этим воспользовались наши десантники».

У подполковника Степаняна заимствовал я опыт штурмовки наземных сил противника и бомбоштурмовых ударов по кораблям на базах и на переходах.

Учил меня подполковник Степанян точному поражению цели.

Он говорил: «Если идешь на противника смело, дерзко, значит, победа твоя. Невзирая на сильный огонь, выискивай большую цель, и как бы тебя не сбивали с боевого курса, прорвись и уничтожь ее. Пикируй по прямой, пикируй с маневром разные цели, в том числе и ту, которую выбрал для уничтожения. Заходи на цель наверняка и с малой высоты, уничтожь ее».

Этому я стараюсь следовать».

Летчик-штурмовик, наш однополчанин, Радзиевский Павел Андреевич в заметке «Управлять группой» (газ. Летчик Балтики, 1945, 21 апр.) писал о Степаняне Н.:

«Мне пришлось много раз летать в группах, которые водил дважды Герой Советского Союза Степанян. Компактность строя, массивность удара – всегда отличали действия этих групп. Добивался он этих качеств умелым управлением группой в воздухе по радио или эволюциями самолета.

Каждый из нас учился у командира, старался перенимать его опыт.

Во время атаки мои мысли сосредоточены на ведомых. Командую спокойно. Если летчики чувствуют, что командир спокоен, то и они не нервничают.

Недавно я вел шестерку Ил-2 на порт Пиллау. В нашу задачу входило обеспечить выход ударных групп из атаки. Зашли мы вдоль порта с севера на юг, подавили зенитный огонь, и не только обеспечили выход других групп из атаки, но и сами нанесли ущерб противнику: взорвали склад, потопили несколько катеров.

В этом полете (как и в других) я командовал каждым летчиком своей шестерки, и никто не отстал от строя. Эффективности вылета способствовала тщательная предполетная подготовка: каждый заранее знал свое место, где и как действовать».

«Он был для нас родным отцом» (газ. Летчик Балтики, 1948, 21 февр.) – так озаглавлена заметка нашего однополчанина, одного из старейших ветеранов полка, вооружение, не раз летавшего за воздушного стрелка Авакяна Ишхана Мкртичевича о Степаняне Н.:

«... Как сейчас помню, в один из сентябрьских дней 1943 г. в нашу часть прибыл новый командир – гвардии майор Нельсон Георгиевич Степанян. Он сразу же направился к боевым машинам, внимательно и подолгу осматривал каждый самолет и тут же знакомился с экипажами.

- Кто вы будете? – обратился он ко мне.

- Старший краснофлотец Авакян, механик по вооружению, – ответил я.

- Земляк, значит? – улыбнулся он, и тут же отечески-ласково добавил: – Берегите машину, на ней много придется поработать.

Осмотрев все хозяйство, Степанян собрал личный состав части, указал отдельным авиаторам на некоторые недостатки, а затем лично проверил подготовку каждого летчика. Новый командир остался доволен летным и техническим составом.

Вскоре из штаба был получен боевой приказ.

- По самолетам! — подал команду Степанян и сам сел за штурвал боевой машины. Он последним поднялся с аэродрома и, набрав скорость, вышел в голову группы Илов.

Мы наблюдали за полетом штурмовиков и каждый из нас мысленно посылал удачи боевым товарищам! Вскоре самолеты скрылись за горизонтом, мы подошли к репродуктору и услышали знакомый голос командира:

- Подходим к цели... Ложимся на боевой курс... Смелее, друзья мои... Бейте наверняка... Атака ! ...

Когда машины вернулись на аэродром, летчики рассказали нам, что они потопили несколько кораблей противника и сбили трех МЕ-109.

Нельсон Георгиевич Степанян был доволен удачно проведенной боевой операцией. Он поблагодарил техников и механиков за хорошую подготовку самолетов и, смеясь, добавил:

- Только не зазнавайтесь. В нашем деле зазнайство – самая вредная штука.

С первого дня он стал любимцем для всех. Он был душой личного состава, чутким, отзывчивым товарищем. Его строгая требовательность глубоко сочеталась с любовью к личному составу. Он обладал способностью в задушевной беседе расположить к себе подчиненного и раскрыть его душу».

Смерть Нельсона Георгиевича Степаняна потрясла личный состав полка, которым он командовал, с которым бесстрашно воевал. Личный состав полка и дивизии клялись отомстить врагу за смерть Степаняна Н. В атаке над целью наши летчики со словами «За Нельсона, вперед!»... нанесли неотвратимые бомбоштурмовые удары по врагу. На подвешенных бомбах писали: «За Нельсона, смерть фашистам!».

Летчики-штурмовики клялись еще сильнее, беспощаднее бить фашистских захватчиков. Уже первые боевые вылеты после гибели Степаняна показали, что слова у морских соколов не расходятся с делом. Они сражались по-степаняновски!

«Командиру 11 ШАНДКД КБФ подполковнику Манжосову исх. 0538 от 28.12.44 г.

15.12.44, собравшись на траурный митинг по случаю гибели командира 47-го ШАФКП – Героя Советского Союза гвардии подполковника Степаняна, личный состав полка просит Вашего ходатайства перед Военным Советом КБФ о присвоении полку имени любимого командира, друга и воспитателя – Героя Советского Союза Нельсона Георгиевича Степаняна.



Личный состав поклялся жестоко отомстить немецко-фашистским захватчикам за смерть любимого командира, еще больше усилить удары по врагу, крепить дисциплину и организованность.

Своими боевыми делами, беззаветной преданностью нашей Родине, мужеством и героизмом Степанян заслужил всеобщую любовь и уважение. Под его руководством полк за период с 12.04.44 по 14.12.44 совершил свыше двух тысяч самолето-вылетов на унич-

тожение плавсредств, живой силы и техники противника, нанося врагу при этом значительные потери (приводятся данные).

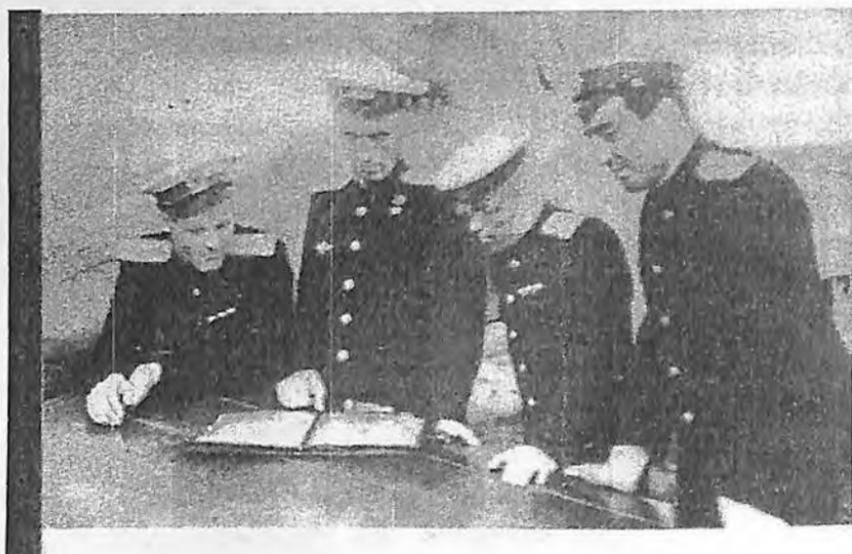
Сам лично Степанян Н.Г. за период Отечественной войны произвел 259 успешных боевых вылетов, при этом лично им уничтожено (приводятся данные).

Боевые успехи полка неразрывно связаны с именем Степаняна. Под его руководством полк громил немецко-фашистские полчища в Крыму, под Севастополем, на Карельском перешейке, в Выборгском и Нарвском заливах, в боях за Таллинн, о. Эзель, Либаву.

За боевые успехи, мужество, героизм полк награжден орденом Красного Знамени, и ему присвоено наименование «Феодосийский». Выражая волю личного состава полка, прошу Вашего ходатайства перед Военным Советом КБФ о



присвоении полку имени Героя Советского Союза гвардии подполковника Нельсона Георгиевича Степаняна. За командира 47 ШАФКП ВВС КБФ – начальника штаба АП майор Румынцев». (ЦВМА. Ф.3869. Оп.026369. д.28. с.429)



ՇՈՒՇԵՑԻ ՀԱՅ ՌԱԶՄԻԿՆԵՐԸ ԵՐԿՐՈՐԴ ԱՇԽԱՐՀԱՄԱՐՏԻ ԵՎ ԱՐՑԱԽՅԱՆ ՊԱՏԵՐԱԶՄԻ ՌԱԶՄԱՃԱԿԱՏՆԵՐՈՒՄ

Ծանրակշիռ է հայ ժողովրդի մասնակցությունը Երկրորդ համաշխարհային պատերազմին, ինչն արտահայտվել է նաև նրա լավագույն զավակների կողմից անձնուրաց խիզախության, նախաձեռնողականության, կամքի և հայ զինվորականին բնորոշ լավագույն այլ որակների բազմաթիվ դրսևորումներով: Այս առումով իրենց ուրույն դերն են ունեցել ծնունդով ու ծագումով շուշեցի հայ ռազմիկներն ու հրամանատարները: Նրանց գործի վերախմաստավորումն ու արժեվորումը կազմում են հայ պատմագրության արդիական և գիտական կարևոր նշանակություն ունեցող ուղղություններից մեկի՝ Երկրորդ աշխարհամարտին հայ ժողովրդի մասնակցության հիմնահարցի բաղկացուցիչ մասը:

Այդ թեման հիմնավորապես ուսումնասիրվել է հատկապես Հայաստանի երրորդ հանրապետության օրոք: Երկրորդ աշխարհամարտին արցախցիների մասնակցության հիմնահարցերը լուսաբանվել են Ստեփանակերտի պատմաերկրագիտական թանգարանի նախկին տնօրեն Շահեն Մկրտչյանի, պատմաբաններ Կլիմենտ Հարությունյանի, Հակոբ Գրիգորյանի, Ռոնա Բալայանի և այլ հեղինակների կողմից¹: Արցախցիների և մասնավորապես՝

¹ Մկրտչյան Շահեն, Լեռնային Ղարաբաղը Հայրենական մեծ պատերազմի տարիներին, «Բանբեր Հայաստանի արխիվների», № 1, 1985, Գրիգորյան Հակոբ,

շուշեցիների մասնակցության վերաբերյալ տեղեկություններ կան Երկրորդ աշխարհամարտի պատմությանը նվիրված և, հատկապես, հայ ժողովրդի մասնակցությունը հատուկ ուսումնասիրության նյութ դարձրած բազմաթիվ աշխատություններում, որոնց հիշատակումը սույն հրապարակման ծավալները թույլ չեն տալիս:

Ինչ վերաբերում է շուշեցի ռազմիկների մասնակցությանը Արցախյան պատերազմին, ապա առայժմ այն հատուկ ուսումնասիրության նյութ չի դարձել, այդպիսի խնդիր դրել ենք մեր առաջ սույն հրապարակմամբ: Հատկանշական է, որ դրա համար հարկ է եղել ուսումնասիրել Արցախյան պատերազմին ու Ջինված ուժերին նվիրված գրականությունն ու սկզբնաղբյուրները, որոնց թվարկումը ևս, տեղի սղության պատճառով, նպատակահարմար չէ: Մակայն, Արցախյան պատերազմում զոհվածների կենսագրական տվյալները պարունակող ուշագրավ աշխատությունը, որը կազմել է ԼՂՀ զոհված ազատամարտիկների հարազատների միության հիմնադիր-նախագահ, Ջոհված ազատամարտիկների

Արցախահայության մասնակցությունը Հայրենական մեծ պատերազմին (1941-1945), պատմական գիտությունների թեկնածուի գիտական աստիճանի հայցման ատենախոսության սեղմագիր, Եր., 2004, Աղասարյան Գ. Ա., Հովսեփյան Ռ. Ա., Արցախի հայ ուսուցիչները Մեծ հայրենականում (1941-1945), Ստ., 2005, Բալայան Ռ. Ա., Արցախի կանայք Մեծ Հայրենականի տարիներին, Ստ., 2005, Մեծ հաղթանակ. 1941-1945, Հատուկ թողարկում, «Հայկական Բանակ» (ՀՀ ՊՆ ռազմագիտական հանդես), № 2-4, Եր., 2005, Հայազն Տ., Ղազարյան Գ., 1000 հայազգի զեներալներ, ծովակալներ, Եր., 2009, Арупомян Климент, Участие воинов-армян Нагорного Карабаха и Северного Арцаха в Великой Отечественной войне Советского Союза ?1941-1945), Ер., Из-во "Гитупон" НАН РА, 2009, Հարությունյան Կլիմենտ, Հարությունյան Կարինե, Հայ զորավարներ, Եր., «Զանդակ-97», 2011, Հարությունյան Կարինե, Լեոնային Ղարաբաղի Ինքնավար մարզը Երկրորդ համաշխարհային պատերազմի տարիներին (1939-1945 թթ.), Եր., 2012 և այլն:

թանգարանի հիմնադիր Գայա Առստամյանը, կարևորում ենք որպես անգուզական սկզբնաղբյուր²:

Արցախյան պատերազմում շուշեցի ռազմիկների մարտական ուղու ուսումնասիրությունն ու վերաիմաստավորումը, հայ ռազմիկների համընդհանուր հերոսության, նվիրվածության եւ խիզախման համայնապատկերի վրա, սերունդների հայրենասիրական դաստիարակության, ոգեշնչման, նոր սխրանքների կոչելու առատ աղբյուր են հանդիսանում, ավագ սերնդի սխրանքն մերօրա զինվորին սահմաններն ավելի զգոն ու աննկուն հսկելու, արյան գնով նվաճված բնագծերը պաշտպանելու մղում ու լիցք են տալիս:

Եթե հայ ժողովրդի մասնակցությունը Խորհրդային Միության Հայրենական մեծ պատերազմին ոչ միայն պայմանավորված էր այն ժամանակվա ընդհանուր սոցիալիստական հայրենիքի պաշտպանության անհրաժեշտությամբ, այլ նաեւ հայ ժողովրդի ֆիզիկական գոյության ու անվտանգության ապահովման մտահոգությամբ, ապա Արցախյան պատերազմին մասնակցությունը թելադրված էր հայրենի հողի վրա ապրելու իրավունքի և հայկական պետականության պաշտպանության օրախնդիր հրամայականով: Եթե Երկրորդ աշխարհամարտի տարիներին հայ ժողովրդի գոյությանը սպառնում էր ոչ միայն ֆաշիզմը, այլև նորից ասպարեզ հանված պանթուրքիզմը, ապա Արցախյան ազատագրական շարժման ընթացքում գլուխ էր բարձրացրել մարդկության դեմ ուղղված այդ չարիքների ադրբեջանական տարբերակը: Ի նպաստ ռազմաճակատի Խորհրդային Միության եւ Սփյուռքի հայության հանգանակությունների, ինչպես նաև հերոսների,

² Առստամյան Գայա, ԼՂ ազգային ազատագրական պայքար (1988-2009). Փառքի հուշամատյան, Ստ., 2009:

բարձրաստիճան հրամանատարների ու պետական գործիչների, մարտական պարգևների արժանացածների պատկառազու թվերը վկայում են համայն հայության ապրելու, հարատևելու կամքի ու վճռականության, իր անվտանգության գերինդիրը ամեն տեսակ շահախնդրությունից վեր դասելու ընդունակության մասին:

Մեծ Հայրենականում հազարավոր հայորդիների սխրանքը ոգեշնչման աղբյուր հանդիսացավ Արցախի ազատագրական պայքարի նվիրյալների համար, ձեռավորված մարտական ավանդույթներն իրենց կիրառությունը գտան Ադրբեջանի ագրեսիայի կասեցման ընթացքում, բազում վետերաններ եւ խորհրդային ռազմական դայրոցն անցած արհեստավարժ զինվորականներ իրենց փորձը, հարուստ գիտելիքներն ի սպաս դրեցին հայոց անկախ պետականությունը պաշտպանելու համազգային գործին: Զուգորդումների ամենաբնորոշ օրինակը Շուշիի ազատագրման եւ Մեծ Հայրենականում նվաճված հաղթանակի օրերի համընկումն է: Այդ հանգամանքը հետագա հաղթանակների գաղափարական հենքը, հաջողությունների շարժիչ ուժը դարձավ:

Միայն Արցախից (ներառյալ նախկին ԼՂԻՄ-ը և Հյուսիսային Արցախը) այդ պատերազմին մասնակցել է ավելի քան 90 000 մարդ, որոնցից շուրջ 40 000-ը զոհվել են հայրենիքից հազարավոր կիլոմետրեր հեռու³: Վիճակագրությունը ցույց է տալիս, որ ԼՂԻՄ-ի բնակչության 1/3-ը, իսկ Հյուսիսային Արցախի բնակչության շուրջ 30 տոկոսը զորակոչվել է գործող ռազմաճակատ, ինչը երկու, մի շարք շրջաններում երեք անգամ գերազանցում էր

³ Հայրենական մեծ պատերազմին հայերի մասնակցության այս և հետագա փաստական տվյալները հիմնականում վերցված են Арутюнян Климент, Участие воинов-армян Нагорного Карабаха и Северного Арцаха в Великой Отечественной войне Советского Союза (1941-1945), с. 11-13.

ռազմաճակատ զորակոչված աղբբեջանցիների թիվը: Այլ կերպ
ասած՝ աղբբեջանաբնակ շրջանների բնակչության ընդամենը
1/19-ն է միայն զորակոչվել բանակ: Դա վկայում է Աղբբեջանա-
կան ԽՍՀ խտրական քաղաքականության մասին, որի նպատակն
էր՝ նվազեցնելով հայ ազգաբնակչության թվաքանակը, փոխել
ինքնավար մարզի ազգագրական կազմը: Այդ չարանենգ քաղա-
քականության հետեւանքով ծանր հարված ստացավ հայ գենե-
ֆոնդը Արցախում, իսկ բնակչության աճը տասնամյակներով հետ
ընկավ:

Այդուհանդերձ, արցախցիները, հավատարիմ իրենց պապե-
րի մարտական ավանդույթներին, բազում սիրագործություննե-
րով ծանրակշիռ ավանդ ունեցան ԽՍՀՄ Հայրենական մեծ պա-
տերազմում նվաճված հաղթանակում:

Բավական է նշել, որ 29 արցախցի հայ արժանացել է ԽՍՀՄ
հերոսի կոչման, 7 արցախցի դարձել է Փառքի շքանշանի երեք
աստիճանների լրիվ ասպետ, ավելի քան 30 000 արցախցի հայ
պարգևատրվել է մարտական շքանշաններով ու մեդալներով,
դրանցից 12-ը՝ այն ժամանակ բարձրագույններից համարվող Լե-
նինի շքանշանով էլ այլն: Արցախյան հողը ծնել է 3 մարշալ, 24
գեներալ, 23 ծովակալ, 1000-ից ավելի գնդապետ, փոխգնդապետ,
մայոր էլ այլ սպայական կոչումով ու պատասխանատու պաշ-
տոններ վարող քաջորդիներ: 1000-ից ավելի արցախցիներ
մարտնչել են 89-րդ, 409-րդ, 76-րդ հայկական էլ այլ հրաձգային
դիվիզիաներում, հասնելով Բեռլին էլ եվրոպական այլ երկրների
մայրաքաղաքներ:

Հայ ժողովուրդը հերոսացել է ոչ միայն մարտադաշտում,
այլև թիկունքում: Այդ ծանր տարիներին, երբ գենք բռնելու ունակ
գրեթե բոլոր տղամարդիկ գտնվում էին գործող բանակում, աշ-

խատանքային ճակատում նրանց փոխարինել էին կանայք, երեխաները, վաստակաշատ տարեց մարդիկ: Ողջ ժողովուրդը, ինչպես եւ Արցախյան գոյամարտի օրերին, կանգնած էր իր զինվորի թիկունքին:

Շուշին հնուց ի վեր հայտնի է իր ռազմական գործիչներով ու ռազմարվեստի փայլուն օրինակներով: Այդ ավանդույթները շարունակվեցին նաև Երկրորդ աշխարհամարտի տարիներին: 1920 թ. մարտի 23-ի ողբերգությունը ծանր հարված էր հասցրել Շուշիի հայ ազգաբնակչության գենուֆոնդին, այլապես ավելի շատ մասնակիցներ ու ռազմական գործիչներ կտար:

Պատերազմում հաղթանակի կոմանը մեծապես նպաստել են նաև շուշեցի ականավոր գիտնականներն ու պետական գործիչները, որոնք իրենց ծառայությունների համար արժանացել են Սոցիալիստական աշխատանքի հերոսի, պետական մրցանակների և գիտության վաստակավոր գործիչի կոչումների: Բավական է հիշատակել Իվան Թևատրոսի Թևոսյանի անունը, որը եղել է ԽՍՀՄ սև մետալուրգիայի ժողկոմը և ծանրակշիռ ավանդ ունեցել հատկապես տանկաշինության ոլորտում, որպեսզի հասկանալի լինի ասվածի իմաստը: Պատահական չէ, որ 1943 թ. սեպտեմբերի 30-ին Ի. Թևոսյանին շնորհվել է Սոցիալիստական աշխատանքի հերոսի կոչում:

Ականավոր քիմիկոս, ինժեներատեխնիկական գորքերի գեներալ-մայոր Իվան Լյուդվիգի Կնունյանցը պատերազմի տարիներին եղել է Կարմիր բանակի Գլխավոր շտաբի փորձագետ և հսկայական աշխատանք տարել Խորհրդային զինված ուժերի հակաքիմիական պաշտպանության գործում: Նրան Սոցիալիստական աշխատանքի հերոսի կոչում է շնորհվել 1966 թվականին: Պատերազմի տարիներին բուժօգնության կազմակերպման գոր-

ծում նկատելի էին շուշեցի բժիշկների և ռազմական բուժաշխատողների ծառայությունները: Հատկանշական են բժշկական ծառայության գեներալ-մայոր Հովհաննես Միքայելի Դադալայանի, բժշկական ծառայության գնդապետ, պատերազմի տարիներին 54-րդ բանակի գլխավոր թերապևտ Գևորգ Վահանի Մելիք-Բաբախանյանի, բժշկական գիտությունների դոկտոր, պրոֆեսոր, բժշկական ծառայության փոխգնդապետ, պատերազմի տարիներին 38-րդ բանակի գլխավոր վարակաբան Քրիստափոր Նիկոլայի Փիրումյանի և այլոց անունները: Անմիջապես ռազմի դաշտում վիրավոր զինվորներին ու հրամանատարներին առաջին բժշկական օգնությունն են ցուցաբերել բժշկական ծառայության կապիտան Շուշանիկ Թևանի Մուսայելյանը, դեռևս Խորհրդաֆինանսական պատերազմում «Մաններհայմի գիծը» ճեղքողների թվում աչքի ընկած Ելենա Տիգրանի Բուռնազյանը և ուրիշներ:

Շուշեցի ռազմիկները ակտիվ մասնակցություն են ունեցել խորհրդաֆինանսական պատերազմին: Ակտիվ մասնակիցներից կարելի է նշել հեծյալ գնդի հրամանատար, մայոր Բագրատ Իվանի Իսահակյանին, որը Հայրենական մեծ պատերազմի տարիներին դարձավ մեքենայացված բրիգադի հրամանատար, ապա արժանացավ տանկային զորքերի գեներալ-մայորի կոչման:

Շուշեցի դերձակի ընտանիքում է ծնվել գեներալ-մայոր Անդրանիկ Աբրահամի Ղազարյանը, որի գլխավորած զորքերը մասնակցել են Օրյոլի, Բելգորոդի, Բելոռուսիայի, Նովոռոդի, Վիլնյուսի, Կաունասի, Քյոնիքսբերգի ազատագրմանը: Տարբեր ժամանակներում նա գլխավորել է գունդ, բրիգադ, դիվիզիա:

Հայրենի քաղաքի անունը վերստին փառավորել են Խորհրդային Միության կրկնակի հերոս Նելսոն Ստեփանյանը, կապի զորքերի գեներալ-մայոր Ռուբեն Տեր-Սահակովը, ինժեներա-

տեխնիկական ծառայության գեներալ-մայոր Հովհաննես Կսուսյանցը:

Տանկային գորքերի գեներալ-մայոր Բագրատ Հովհաննեսի Իսահակյանը պատերազմի տարիներին եղել է տանկային բրիգադի հրամանատար:

Խորհրդային Միության հերոս, գնդապետ Ռաֆայել Իվանի Կապրիելյանը, որը ծնվել է Բաքվում՝ շուշեցի հայտնի բժիշկ Հովհան Համբարձումի Գաբրիելյանի ընտանիքում, պատերազմի տարիներին եղել է ավիացիոն գնդի հրամանատար, իսկ պատերազմից հետո՝ վաստակավոր փորձարկող օդաչու: Գնդապետ Արամայիս Սողոմոնի Մկրտիչը 1943-1944 թթ. հանդիսանում էր 1-ին օդային բանակի 1552-րդ հակաօդային պաշտպանության հրամանատարը:

Չինական Գիրին, Չանչուն և Խարբին քաղաքների ազատագրման մարտերին ակտիվորեն մասնակցել է 1-ին Հեռավորարևելյան ռազմաճակատի 5-րդ բանակի 215-րդ հրաձգային դիվիզիան, որի հրամանատարն էր Խորհրդային Միության հերոս, գեներալ-մայոր Անդրանիկ Ղազարյանը: Դժվարանցանելի լեռնանտառոտ և ճահճոտ տեղանքում դիվիզիայի մարտական գործողությունները հմտորեն ղեկավարելու համար գեներալ-մայոր Ա. Ղազարյանը պարգևատրվել է Սուվորովի 2-րդ աստիճանի զորավարական շքանշանով:

Սոնդոլիայի անապատները, Մեծ Խինգանի լեռնաշղթան և Մանջուրիայի ճահճոտ տարածքները 6-րդ գվարդիական տանկային բանակի շարքերում հաղթահարելիս ցուցաբերած սխրանքների համար Ալեքսանդր Նսակու զորավարական շքանշանով պարգևատրվեց 31-րդ գվարդիական մեքենայացված բրիգադի 1-ին մոտոհրաձգային գումարտակի հրամանատար, գվար-

դիայի մայրը Ներսես Մանուչարի Հակոբյանը: Նրա հրամանատարությամբ գործող գումարտակի մարտական ուղին ձգվում էր սաստիկ շոգ ու տոթ եղանակի, 40 աստիճան տաքության և համատարած անձրևի պայմաններում, բայցևայնպես, հրամանատարը ներդրեց իր ողջ կազմակերպչական ունակությունները, հանդես բերեց մեծ կամքի ուժ, մարտական ու մարտավարական գրագիտություն, որոնց շնորհիվ գումարտակը կարճ ժամանակամիջոցում հաղթահարեց 950 կմ ճանապարհ, առանց որևէ զինվոր կամ մարտական տեխնիկա ետ թողնելու:

Այսպիսով, Շուշիում ծնված կամ ծագումով շուշեցի ռազմիկներն իրենց ավանդն են ունեցել Երկրորդ աշխարհամարտում գերմանական ֆաշիզմի և ճապոնական զավթողականության դեմ տարած հաղթանակում: Նրանց սխրանքը և օրինակը ոգեշնչել են մեր բազում հայրենակիցների՝ Արցախյան պատերազմում պաշտպանելու հայրենի հողի վրա սպրեելու իրավունքը և ռազմական փայլուն հաջողություններով հարկադրելու նախահարձակ հակառակորդին համաձայնվել հրադադարի պայմաններին:

Արցախյան պատերազմին մասնակցած ամենահայտնի շուշեցին ՀՀ պաշտպանության նախարար Մեյրան Օհանյանն է, որը 1983 թ. ավարտել է Բաքվի բարձրագույն զինվորական համազորային հրամանատարական ուսումնարանը: 1983-1988-ին ծառայել է Գերմանիայում տեղակայված խորհրդային զորքերի գործախմբում: 1988 թ. հուլիսին տեղափոխվել է Անդրկովկասյան զինվորական օկրուգ և նշանակվել Ստեփանակերտ քաղաքում տեղակայված 366-րդ գվարդիական մոտոհրաձգային գնդի մոտոհրաձգային վաշտի, 1989 թ. օգոստոսին՝ գումարտակի հրամանատարի տեղակալի, իսկ 1990 թ. սեպտեմբերին՝ մոտոհրաձգային գումարտակի հրամանատարի պաշտոններին:

1992 թ. մարտին մոտոհրաձգային զունդը Ստեփանակերտից դուրս բերելուց հետո, ապրիլին ծառայությունը շարունակել է ԼՂՀ ինքնապաշտպանության ուժերում, մասնակցել մարտական գործողություններին, այդ թվում՝ Կրկժանի ազատագրման ռազմագործողության պլանի մշակմանը, օգնել ինքնապաշտպանական ջոկատների կազմավորման աշխատանքներին, Շուշիի ազատագրման (1992-ի մայիսի 8-9) ժամանակ ղեկավարել Ջանհասան-Քյոսալար ուղղության ռազմագործողությունը 1992 թ. դեկտեմբերին նշանակվել է ԼՂՀ ինքնապաշտպանության կոմիտեի շտաբի պետի պաշտոնին: 1994 թ. սեպտեմբերից մինչև 1998 թ. հոկտեմբերը զբաղեցրել է Պաշտպանության բանակի հրամանատարի առաջին տեղակալի պաշտոնը: 1998 թ. հոկտեմբերին ՀՀ պաշտպանության նախարարի հրամանով նշանակվել է ՀՀ ԶՈՒ 5-րդ բանակային կորպուսի հրամանատար: 1999 թ. օգոստոսին ԼՂՀ նախագահի հրամանագրով նշանակվել է ԼՂՀ պաշտպանության նախարար, 2000 թ. հունվարին՝ ԼՂՀ պաշտպանության նախարար-պաշտպանության բանակի հրամանատար: ՀՀ նախագահի 2007թ. մայիսի 11-ի հրամանագրով նշանակվել է ՀՀ զինված ուժերի գլխավոր շտաբի պետ-պաշտպանության նախարարի առաջին տեղակալ:

2008 թ. ապրիլի 14-ին նշանակվել է ՀՀ պաշտպանության նախարար: Այդ պաշտոնում վերանշանակվել է 2012 թ. հունիսի 4-ին, 2013 թ. ապրիլի 20-ին: ...

Նույնքան հետաքրքիր պատկեր է ներկայացնում զինվորական կոչումների և պետական-կառավարական պարգևների շնորհման քրոնիկոնը: 1995 թ. նրան շնորհվել է գեներալ-մայորի, 2000 թ.՝ գեներալ-լեյտենանտի, իսկ 2007 թ. մայիսին՝ գեներալ-գնդապետի զինվորական կոչում: 1999 թ. սեպտեմբերին նրան

շնորհիվ է «Արցախի հերոս» կոչում՝ «Ոսկե արծիվ» շքանշանի հանձնումով:

Պարգևատրվել է նաև Հայաստանի Հանրապետության և Լեռնային Ղարաբաղի Հանրապետության «Մարտական խաչ» 1-ին աստիճանի, ՀՀ «Տիգրան Մեծ» շքանշաններով, «Հայրենիքին մատուցած ծառայությունների համար», ԼՂՀ «Շուշիի ազատագրման համար», ինչպես նաև գերատեսչական այլ մեդալներով:

Ստեփանակերտի արվարձան Կրկժանի պաշտպանությունում աչքի ընկած Արսեն Ծատրյանի որդիներից Բորիս Ծատրյանը ստեղծել էր «Բորիս» կամավորական ջոկատը, որը 1992 թ. գարնան և ամռան պատերազմափուլերում մասնակցել է այդ ընթացքում մղված մարտերին, այդ թվում Ասկերանի շրջանի Նախիջևանիկ գյուղում և Շուշի քաղաքում: Այնուհետև Ասկերանի ՊՇ-ում եղել է ԲՄ-21 ռեակտիվ կայանքի հրամանատար և մասնակցել մի շարք մարտական գործողությունների հրետանային ապահովմանը: 1996-1998 թթ. եղել է Շուշիի տարածքային զինվորական կոմիսարիատի պետի տեղակալ, իսկ այնուհետև ավելի քան մեկ տասնամյակ՝ գորակոչային խմբի պետ, որտեղից էլ թոշակի է անցել:

Ազատագրական պայքարին կամավորագրված Միքայել (Միշիկ) Թովմասյանը եղել է ԻՊՈՒ 8-րդ վաշտի հրամանատարի տեղակալը, մասնակցել Ստեփանակերտի 26-րդ հենակետի պաշտպանությանը, Շուշիի ազատագրման ռազմագործողությանը և այլ մարտերի, ընդգրկվել է Շուշիի ՊՇ կազմում, մասնակցել գորամասի մղած մարտերին:

Ստեփանակերտի մանկավարժական ինստիտուտի պատմության ֆակուլտետի շրջանավարտ Աշոտ Հարությունյանը նշանակում ստանալով Ասկերանի շրջանի ծայրամասային Սար-

դարաշեն գյուղում, նպաստել է տեղի ինքնապաշտպանական ջոկատի ստեղծմանը և որպես հրամանատարի տեղակալ մասնակցել ազատագրական ու պաշտպանական մարտերի, այդ թվում Աղդամի կրակակետերի վնասագերծմանը, երկու անգամ վիրավորվել:

Կան նաև այնպիսիները, ովքեր թեև չեն ծնվել Շուշիում, բայց քաղաքն ազատագրվելուց հետո դարձել են նրա մշտական բնակիչը և որպես այդպիսին մասնակցել, ոմանք նաև զոհվել ԼՂՀ տարածքային ամբողջականության պաշտպանության մարտերում: Այդպիսիներից էին Գագիկ Գրիգորյանը և Սերգեյ Աղաբաբովը, որոնք Բաքվից տեղափոխվել և համապատասխանաբար 1992 ու 1993 թվականներից բնակվում էին Շուշի քաղաքում, Արամ Ավետիսյանը, որը Ուզբեկստանի Բուխարա քաղաքից տեղափոխվել և 1992 թ. բնակություն է հաստատել Շուշի քաղաքում, Ազնիվ Բալասանյանը ՀԽՍՀ Գորիսի շրջանի Կոռնիձոր գյուղից, որը զորացրվելուց հետո ապրել ու աշխատել է Շուշիում, Էդուարդ Թոխունցը, որը Բաքվից բռնագաղթել է ՀԽՍՀ Կալինինոյի շրջանի Դաշտադեմ գյուղը, ծառայել ՀՀ ԶՈՒ-ում, իսկ 1993 թվականից բնակվել է Շուշիում, Կառլեն Խաչատրյանը, որը Մումգայիթից բռնագաղթել է Ստեփանակերտ, իսկ 1993-ին բնակվել Շուշիում, Վիտալի Հովհաննիսյանը, որը բռնագաղթել է Ադր. ԽՍՀ Մինգեչաուր քաղաքից և 1993-ից բնակվել Շուշիում: Հայրենի քաղաքի մարտական փառավոր ավանդույթների շարունակման տեսակետից հատկանշական է Շուշիի պաշտպանական շրջանի մարտական ուղին⁴: Շուշիի ՊՇ-ի 128 զինվորներ⁵ իրենց կյանքի

⁴ Տե՛ս Հասրաթյան Ս., Պաշտպանության բանակի պաշտպանական շրջանները Ղարաբաղյան պատերազմի զլխավոր ռազմագործողություններում, Մտ., «Դիզակ պլյուս», 2008, էջ 368-392:

⁵ Նույն տեղում, էջ 391:

զնով պաշտպանել են մեր հայրենիքը նախահարձակ հակառակորդից և վնասագերծել վտանգավոր կրակակետերը:

Շուշիում ծնված տասնյակ հայորդիներ են մասնակցել Արցախյան պատերազմին, որոնցից շուրջ 24 մարտիկ զոհվել է: Ղարաբաղյան ազատագրական պատերազմ հանրագիտարանի վերջում տրված զոհված ազատամարտիկների ցուցակում նշված են Շուշիում ծնված 42 նահատակներ⁶, ինչը չի համապատասխանում իրականությանը: Ստորև ներկայացնում ենք ճշգրտված ցուցակը.

ՅՈՒՑԱԿ

ՇՈՒՇԻՈՒՄ ԾՆՎԱԾ ԿԱՄ ԳՐԱՆՑՎԱԾ ԵՎ ԱՐՑԱԽՅԱՆ ՊԱՏԵՐԱԶՍՈՒՄ ԶՈՂՎԱԾ ԱԶԱՏԱՄԱՐՏԻԿՆԵՐԻ

Աբաղյան Սերգեյ Եղիշեի (7.3.1958, Շուշի-28.11.1994, Քարինտակ, Շուշիի շրջ.):

Ազիրյան Սամվել Սուրենի (14.4.1948, Շուշի-24.6.1992, Դահրազ, Ասկերանի շրջ.):

Աղաբաբով Սերգեյ Սերգեյի (28.5.1949, Շուշի-26.1.1994, Մարտակերտ)

Աղաջանյան Էդուարդ Սերգեյի (28.9.1960, Շուշի-6.1.1994, Աղդամի շրջ.)

Ավետիսյան Արամ Կառլենի (30.1.1976, Բուխարա, ՌԽՍՄՆ-15.9.1994, Շուշի):

Բաբայան Դավիթ Սարոյի (9.3.1976, Շուշի-4.11.1992, Մարտակերտի շրջ.):

⁶ Ղարաբաղյան ազատագրական պատերազմ. 1988-1994: Հանրագիտարան 1 հատորով (Հայկ. հանրագիտարանի հրատ. Գիտախմբագր. հանձնաժողով՝ Չ. Մ. Այվազյան (գլխ. խմբագիր-տնօրեն), Զ. Հ. Բալայան (նախագահ), Չ. Մ. Խաչատրյան (գլխ. խմբագրի և նախագահի տեղակալ, հատորի պատասխ.) և ուրիշներ), Եր., Հայկական Հանրագիտարանի հրատ., 2004, էջ 702-862:

Բալասանյան Ազնիվ Ռաֆիկի (13.4.1963, Կոռնիձոր, ՀԽՍՀ Գորիսի շրջ.-
6.4.1994, Ֆիզուլի):

Բաղդասարյան Հասմիկ Բախշիի (26.6.1970, Շուշի-22.8.1992, Ստեփա-
նակերտ):

Գարաբյան Սլավիկ Բագրատի (12.4.1955. Շուշի-30.12.1993, Ժղանովի
շրջ.):

Գրիգորյան Գագիկ Շահենի (4.4.1960. Բաքու-17.8.1993, գ. Խծաբերդ,
Հաղորդի շրջ.):

Թոխունց Էդուարդ Սուրենի (1.1.1974. Բաքու-16.8.1993, Կուրաթլու)

Խաչատրյան Կառլեն Արամայիսի (31.1.1965. Սումգայիթ-13.4.1994,
Մարտակերտ):

Շատրյան Իսահակ Նիկոլայի (29.9.1962. Շուշի-28.9.1992, գ. Կուսապատ,
Մարտակերտի շրջ.):

Հարությունյան Վաչագան Ասծատուրի (7.6.1951. Շուշի-15.6.1993, գ. Հա-
կոբ Կամարի, Մարտակերտի շրջ.):

Հարությունով Վլադիմիր Աշոտի (5.3.1947. Շուշի-3.3.1994, գ. Հորադիզ,
Ֆիզուլիի շրջ.):

Հովհաննիսյան Վիտալի Արսենի (4.11.1955. Շուշի-15.1.1994, Շահբուլազ,
Աղդամի շրջ.):

Հովսեփյան Լենորդ Ռաֆիկի (29.2.1960. Շուշի-29.4.1992, գ. Ղայբալու,
Շուշիի շրջ.):

Հովսեփյան Սիեր Հրաչիկի (21.1.1971. Շուշի-21.3.1993, Շուշի):

Մանգասարյան Վլադիկ Ռաֆայելի (25.1.1958. Շուշի-5.3.1994, Ֆիզուլի):

Միրզոյան Արմեն Ալեքսանդրի (27.2.1973. Շուշի-24.1.1994, Պուշկենյալ
բարձուք, Մարտակերտի շրջ.):

Մուսայեղյան Էդիկ Գուրգենի (7.3.1955. Շուշի-31.8.1993, Կուրաթլու):

Նազարյան Անդրանիկ (Անդրեյ) Բորիսի (20.7.1975. Շուշի-3.6.1992, Դահ-
րազ, Ասկերանի շրջ.):

Պետրոսյան Ռուդոլֆ Գրիգորիի (10.10.1954. Բաքու-11.1.1994, Մարտա-
կերտի շրջ.):

Մարգարյան Մայրտակ Ջավադի (13.9.1965. Շուշի-23.4.1994, Մարտակերտ):

Այսպիսով, Շուշիում ծնված ու ծագումով շուշեցի բազմաթիվ հայրորդիներ, բարձր պահելով հայրենի քաղաքի փառքն ու անունը, արիաբար մասնակցել են ինչպես Երկրորդ աշխարհամարտին, այնպես էլ Արցախյան պատերազմին, իրենց հավատարմությունը ցուցաբերելով նախնիների պատգամներին և նրանց օրինակով հարստացնելով հայ ռազմարվեստի ու ռազմական գործիչների հայրենանվեր գործունեության տարեգրությունը:

М. А. АРУТЮНЯН
РУКОВОДИТЕЛЬ НАУЧНОГО ЦЕНТРА "КОЧАР",
КАНДИДАТ ИСТОРИЧЕСКИХ НАУК, ДОЦЕНТ

АРМЯНЕ ИЗ ШУШИ, СРАЖАВШИЕСЯ НА ФРОНТАХ ВТОРОЙ МИРОВОЙ И АРЦАХСКОЙ ВОЙН

РЕЗЮМЕ

В докладе показано участие армянского народа во Второй мировой и Арцахской войнах, в частности, рассматривается вклад бойцов-армян, родившихся или проживавших в старинном городе Шуши, в дело защиты родины. Шуши, издавна славившийся знаменитыми военными деятелями и блестящими примерами военного искусства, продолжил славные традиции в вышеуказанных двух последних роковых для нашего народа военно-исторических событиях. Армяне - выходцы из города Шуши, достигшие самых высоких чинов и отличившиеся храбростью, увековечили свои имена в героической летописи армянского военного искусства. Осмысление этого является залогом военно-патриотического воспитания подрастающего поколения.

ԼՂԻՄ-Ի ԱՇԽԱՏԱՎՈՐՈՒԹՅԱՆ ՆԵՐԴՐՈՒՄԸ ՀԱՅՐԵՆԱԿԱՆ ՄԵԾ ՊԱՏԵՐԱԶՄՈՒՄ

Հայրենական մեծ պատերազմի տարիներին ռազմաճակատն ու թիկունքը ներկայացնում էին միասնական ու անբաժանելի մարտական ճամբար, որը պատրաստ էր հաղթահարել ցանկացած դժվարություններ՝ գերմանաֆաշիստական զավթիչների դեմ մղվող պայքարում հաղթանակ տանելու ճանապարհին: Այս առումով էլ ԼՂԻՄ-ի աշխատավորությունը, որպես Խորհրդային Միության նման հզոր երկրի մի մասնիկ, պատերազմի տարիներին ամեն ինչ արեց նենգ թշնամու դեմ հաղթանակ տանելու գործում:

Պատերազմի առաջին տարում պատերազմական պայմաններին համապատասխան վերակառուցված արդյունաբերական ձեռնարկությունները ոչ միայն պահպանեցին իրենց գոյությունը, այլև շնորհիվ ձեռնարկված մի շարք կարևոր միջոցառումների, յուրացրեցին բանակին անհրաժեշտ արտադրանքի թողարկումը: Դրա հետ մեկտեղ ստեղծվեց 14 նոր ձեռնարկություն: Դրանցից հիշատակության է արժանի Ստեփանակերտի մետաքսագործական ֆաբրիկայի երկրորդ մասնաշենքի շինարարությունը, որն ավարտվեց 1943 թ.: Այն սարքավորված էր նորագույն հաստոցներով, որոնք հնարավորություն էին տալիս արտադրել ամուր, որակյալ մետաքսաթել և գործվածք⁷: Նույն 1943 թ. ապրիլին ավարտվեցին նաև Մատաղիսի հիդրոէլեկտրակայանի շինարար-

⁷ Չախարյան Ա., Լեռնային Ղարաբաղի մետաքսի արդյունաբերությունը, էջ 54-56:

ֆոնդի, մարզի բոլոր շրջաններում տեղի ունեցան բազմաթիվ միտինգներ, որտեղ կատարվում էին դրամահավաքներ, թանկարժեք զարդերի և իրերի, ինչպես նաև գյուղատնտեսական մթերքների հավաք Կարմիր բանակի համար: Օրինակ, Ստեփանակերտի շրջանի Մղնախ գյուղում 1941 թ. օգոստոսի 11-ին տեղի ունեցած միտինգում կոլտնտեսուհի Ա. Մուսայեյանը հայտարարեց. «Այն բոլոր զարդերը ինչ ունենք, պետք է տանք պաշտպանության ֆոնդին: Դա մեր ազատության, մեր երկրի պաշտպանության ամրապնդման երաշխիքն է: Մեր քաջարի մարտիկները հանուն հայրենիքի մարտնչում են ռազմաճակատում: Մենք, թիկունքի աշխատողներս, ոչինչ չպետք է խնայենք հանուն մեր հայրենիքի պաշտպանության: Ես առաջարկում եմ մեր վաստակած յուրաքանչյուր աշխօրի եկամտի երկու տոկոսը հատկացնել պաշտպանության ֆոնդին»¹¹: Միտինգի մասնակիցները միահամուռ պաշտպանեցին այդ առաջարկությունը:

Կամավոր նվիրատվությունների հոսքը օրեցօր գնալով ուժեղանում էր: Ամեն օր մարզային ռադիոն և «Մովետական Ղարաբաղ» թերթը հաղորդում էին նոր լուրեր խոշոր նվիրատվությունների մասին: Քաղաքների և գյուղերի բնակիչները պաշտպանության ֆոնդին էին տալիս իրենց անձնական զարդերը՝ մատանիներ, ականջօղեր, ապարանջաններ, շղթաներ, ժամացույցներ, մանյակներ և այլն: Դա հարկադրական զոհաբերություն չէր, այլ հայրենիքին նվիրվածության և սիրո արտահայտության ձևերից մեկը:

1941 թ. վերջերին երկրի գյուղի աշխատավորների պահանջով ստեղծվեց նաև Կարմիր բանակի հացի ֆոնդ: ԼՂԻՄ-ի մարզկոմի բյուրոն օգոստոսի 25-ին որոշում ընդունեց՝ Կարմիր բանա-

¹¹ «Մովետական Ղարաբաղ», 13 օգոստոսի 1941:

կի հացի ֆոնդին նաև գյուղատնտեսական այլ մթերքներ հանձնելու կարգի վերաբերյալ: Մարզում այդ գործը հատկապես ուժեղացավ 1942 թ., որի հետևանքով Կարմիր բանակի հացի ֆոնդին հանձնվեց 200000 փութ ցորեն¹²: Հացի ֆոնդի հետ միասին ստեղծվեց նաև Կարմիր բանակի մսի ֆոնդ: Այդ գործընթացը նույնպես հաջողությամբ շարունակվեց մարզում: Օրինակ, միայն 1942 թ. ԼՂԻՄ-ի կոլտնտեսականները Կարմիր բանակի մսի ֆոնդին հանձնեցին 2467 ցենտներ միս¹³:

Ընդհանուր առմամբ, Հայրենական մեծ պատերազմի տարիներին Լեոնային Ղարաբաղի Ինքնավար Մարզի աշխատավորները երկրի պաշտպանության ֆոնդ են մուծել ավելի քան 42 միլիոն ռուբլի, ավելի քան 6 կգ ոսկի, 600 կգ արծաթ և մեծ քանակությամբ արժեքավոր իրեր: Ռազմաճակատ է ուղարկվել 22000 ծանրոց, 72 հազար հատ տաք հագուստ և այլն¹⁴:

*
* * *

Հայրենական մեծ պատերազմի առաջին տարվա ամռան վերջերին և աշնան սկզբներին, ինչպես ամբողջ Խորհրդային Միությունում, այնպես էլ Լեոնային Ղարաբաղում, սկսվեց Կարմիր բանակի մարտիկների համար տաք հագուստի հավաքման կամպանիա: Շրջաններում ստեղծվեցին տաք հագուստի հավաքման հանձնաժողովներ, որոնք ղեկավարում էին այդ գործը: Հագուստի հավաքման գործը հատկապես լայն արձագանք գտավ մարզի կանանց շրջանում, որոնք եռանդուն գործի անցան: Մարզի աշխատավորուհիները կոլտնտեսային դաշտերում և բանվո-

¹² Նույն տեղում:

¹³ Նույն տեղում:

¹⁴ «Սովետական Ղարաբաղ», 8 մայիսի 1985:

րական հաստոցների մոտ լարված աշխատանքային ժամերից հետո, գիշերները երկար ժամանակ նստում էին տանը և նավթի լամպի կամ ճրագի լույսի տակ բանակում կովոդ մարտիկների համար գործում, բրոյա գուլպաներ, ձեռնոցներ, ֆուֆայկաներ, կարում սպիտակեղեն և այլն:

*
* * *

Լեոնային Ղարաբաղի աշխատավորության հայրենասիրությունը դրսևորվեց նաև պատերազմում գոհված զինվորների ընտանիքներին, պատերազմի հաշմանդամներին, ճակատայինների երեխաներին ցուցաբերած հոգատարության դրսևորումով: Միայն Շուշիում ստեղծվեց 3 մանկատուն: Նրանց աշխատանքները գտնվում էին կուսակցական և տեղական խորհրդային իշխանությունների ամենօրյա տեսադաշտում: «Մովետական Ղարաբաղ» թերթի տվյալներով 1944 թ. մարզի մանկական հիմնարկներում տեղավորված էին ճակատայինների 5549 երեխա: Լեոնային Ղարաբաղի Ինքնավար Մարզի բնակչությունը սրտացավ օգնություն էր ցույց տալիս նաև գերմանաֆաշիստական զորքերի կողմից Խորհրդային Միության ժամանակավորապես զավթված շրջաններից Ղարաբաղ էվակուացված բնակիչներին: Միայն 1941 թ. ամռան-աշնան ամիսներին ԼՂԻՄ-ը ընդունեց 1000 էվակուացվածների: 1942 թ. մարզն ընդունեց ևս 1000 էվակուացվածների¹⁵:

¹⁵ РГАСПИ, ф. 17, оп. 22, д. 53, л. 62.

*
* *

Կովկասի ճակատամարտում (25 հուլիսի 1942 թ. – 9 հոկտեմբերի 1943 թ.) Կարմիր բանակի տարած հաղթանակից անմիջապես հետո, Լեոնային Ղարաբաղի Ինքնավար Մարզի աշխատավորները, Անդրկովկասյան հանրապետությունների օրինակով, օգնության ձեռք մեկնեցին գերմանաֆաշիստական զավթիչների լծից ազատագրված Ստավրոպոլի երկրամասի բնակիչներին: Միայն մարզի աշխատավորները 1943 թ. աշնանը Ստավրոպոլի երկրամաս ուղարկեցին 15755 ցենտներ սերմացու ցորեն, 500 զլուխ անասուն, 3428 ցենտներ միս և զանազան այլ գյուղմթերքներ¹⁶:

*
* *

Պատերազմի տարիներին ԼՂԻՄ-ի աշխատավորության ուշադրության կենտրոնում է եղել նաև վիրավոր մարտիկների հոգածության խնդիրը: 1942 թ. Ստեփանակերտում և Շուշիում բացվեցին զինվորական 3 էվակոհոսպիտալներ, որոնք սարքավորվեցին տեղում և համալրվեցին տեղական բժշկական կադրերով: Այնտեղ աշխատանքի անցան մարզի լավագույն բժիշկներն ու բժշկասանիտարական կադրերը: Մարզի բնակչությունը վիրավոր զինվորներին շրջապատեց հատուկ հոգատարությամբ և անում է ամեն ինչ՝ նրանց ամեն տեսակ անհրաժեշտ օգնություն ցույց տալու համար: Այսպես, օրինակ, Ստեփանակերտ քաղաքի հասարակությունը և հարևան գյուղերի ու քաղաքների բնակիչները սերտ կապեր էին պաշտպանում հոսպիտալների հետ, այ-

¹⁶ РГАСПИ, ф. 17, оп. 22, д. 44, л. 49.

ցելում վիրավոր մարտիկներին, նրանց բերում զանազան նվերներ:

*
* * *

Ռազմաճակատում մարտնչող իրենց որդիներին ոգևորելու նպատակով, ԼՂԻՄ բնակավայրերի տարբեր փողոցներ, զբոսայգիներ և դպրոցներ անվանակոչվում էին մարտերում առավել աչքի ընկածների անուններով:

Այսպես, 1945 թ. մարտի 6-ին ԽՍՀՄ Գերագույն խորհրդի նախագահության հրամանագրով հետմահու Խորհրդային Միության կրկնակի հերոսի կոչում շնորհվեց լեգենդար օդաչու, շուշեցի Նելսոն Ստեփանյանին: Ըստ գոյություն ունեցող կարգի, կրկնակի հերոսների բրոնզե կիսանդրին պետք է կանգնեցվեր նրանց ծննդավայրում: Այդ նպատակով էլ ԼՂԻՄ-ի կուսակցական մարզկոմի բյուրոն 1945 թ. ապրիլի 3-ին որոշում ընդունեց՝ Խորհրդային Միության կրկնակի հերոս, զվարդիայի փոխգնդապետ Նելսոն Գևորգի Ստեփանյանի հիշատակը հավերժացնելու մասին: Որոշման մեջ նշված էր. «1. Համաձայնվել ԼՂԻՄ Շուշի քաղաքի շրջգործկոմի և շրջկոմի որոշման հետ՝ ա) Շուշի քաղաքի պետական թատրոնի շրջակա զբոսայգին Ն. Գ. Ստեփանյանի անունով կոչելու և այնտեղ հերոսի կիսանդրին կանգնեցնելու մասին: բ) Շուշի քաղաքի «Ինտերնացիոնալ» փողոցը, Մեծ Կալադերեաի գյուղի միջնակարգ դպրոցը և «Ինզլաբ» կոլտնտեսությունը Ն. Գ. Ստեփանյանի անունով վերանվանելու մասին: գ) Համաձայնվել Ստեփանակերտի շրջգործկոմի, շրջկոմի և Խանաբադ գյուղի «Տրակտոր» կոլտնտեսության կոլտնտեսականների ընդհանուր ժողովի որոշման հետ, որի համաձայն կոլտնտեսությունը վերանվանվում է Ն. Գ. Ստեփանյանի անունով և գյուղում կանգնեցվում

է հերոսի հուշարձանը: Դ) Անհրաժեշտ համարել Ստեփանակերտի ամառային կինոթատրոնի շրջանում քաղաքի զլխավոր հատակագծով նախատեսված քաղաքային զբոսայգին կոչել Ն. Գ. Ստեփանյանի անունով և այնտեղ կանգնեցնել հերոսի հուշարձանը»¹⁷:

Հարկ ենք համարում նշել, որ Արցախյան ազգային-ազատագրական պայքարի տարիներին աղերբեջանցիները Շուշիում հիմնովին ջարդոյնովիշուր արեցին լեզենդար օդաչուի կիսանդրին, վերանվանեցին նրա անունով կոչվող փողոցն ու զբոսայգին: 1992 թ. մայիսի 9-ին Շուշին քոչվոր զավթիչներից ազատագրելուց հետո, Լեռնային Ղարաբաղի Հանրապետության կառավարության և Շուշիի քաղաքապետարանի որոշմամբ հերոսի ծննդավայրում կանգնեցվեց հայ ժողովրդի փառապանծ զավակ, Խորհրդային Միության կրկնակի հերոս Նելսոն Ստեփանյանի նոր հուշարձանը:

Այսպիսով, շնորհիվ մարզի ազգաբնակչության հերոսական աշխատանքի, պատերազմի առաջին իսկ ամիսներին երկրամասի ժողովրդական տնտեսությունը վերակառուցվեց պատերազմական պայմաններին համապատասխան, որը հնարավորություն ստեղծեց ռազմաճակատի կարիքների համար թողարկել անհրաժեշտ արտադրանք և գյուղատնտեսական մթերքներ, դրանով իսկ իրենց արժանի ավանդը ներդրել Հայրենական մեծ պատերազմում տարած հաղթանակի գործում:

¹⁷ РГАСПИ, ф. 17, оп. 45, д. 18, л. 60-61.

**ВКЛАД ТРУДЯЩИХСЯ НКАО В ВЕЛИКОЙ
ОТЕЧЕСТВЕННОЙ ВОЙНЕ**

РЕЗЮМЕ

Благодаря героическому труду населения, в первые месяцы войны экономика региона была реконструирована в соответствии с условиями войны, что дало возможность поставки необходимых и сельскохозяйственных продуктов для потребностей фронта. Таков был ценный вклад в победу в войне.

ԽՈՐՀՐԴԱՅԻՆ ՄԻՈՒԹՅԱՆ ԿՐԿՆԱԿԻ ՀԵՐՈՍ
ՆԵԼՍՈՆ ԳԵՎՈՐԳԻ ՍՏԵՓԱՆՅԱՆ

(ծննդյան 100-ամյակի առթիվ)

Խորհրդային Միության 1941–1945 թթ. Հայրենական մեծ պատերազմի պատմության տարեգրության մեջ ոսկե տառերով է գրված հայ ժողովրդի արժանավոր գավակ, լեգենդար օդաչու Նելսոն Գևորգի Ստեփանյանի անունը: Նրա մասին Խորհրդային Միության նավատորմի ծովակալ, Խորհրդային Միության հերոս Հովհաննես Ստեփանի Իսակովը գրել է. «Այդ հիանալի, խիզախներից խիզախ մարդու մասին կարելի է և պետք է գրել շատ գրքեր, այնքան շատ բան է կապված նրա պանծալի անվան հետ... Ստեփանյանը մարտական շատ գործողությունների ղեկավար ու կատարող է եղել, ոմբազրոհային հարվածներ է հասցրել գերմանական նավերին բաց օդում ու ռազմածովային բազաներում, օդանավակայաններին, մարտկոցներին, տանկերի շարասյուններին ու մոտոհետևակին, հակառակորդի պաշտպանության առաջին գծին և այլ նպատակակետերի: Խորհրդային Միության կրկանկի հերոս, զվարդիայի փոխգնդապետ Ստեփանյանն իր բազեններին տարել է թշնամու դեմ կատաղի ճակատամարտերի, հարվածել անողորքաբար, հաստատակամությամբ և նույնը սովորեցրել իր ենթականերին ու անձամբ ցույց տվել անսահման արիության, խիզախության և ռազմական արվեստի օրինակներ: Նա զոհվեց մարտում, սիրելի Բալթիկայի օդում, վերջնական

հաղթանակի օրվանից մի փոքր ավելի շուտ, որի համար այնքան շատ բան է արել նա և որի համար զոհաբերել է իր կյանքը»¹:

Նելսոն Գևորգի Ստեփանյանը ծնվել է 1913 թ. ապրիլի 10-ին (հին տոմարով՝ մարտի 28-ին) Լեռնային Ղարաբաղի Շուշի քաղաքում: Նրա հայրը՝ Գևորգ Կոնստանտինի Ստեփանյանը ծագումով երևանցի էր, մասնագիտությամբ՝ հաշվապահ, մայրը՝ Վարդանուշ Լալազարյանը՝ ծննդով շուշեցի էր: Նրանք ունեցան չորս արու զավակ, որոնցից ավագը Նելսոնն էր²: Մայրն իր ամբողջ կյանքը նվիրեց երեխաների դաստիարակությանը: Երբ 1914 թ. օգոստոսի 1-ին սկսվեց Առաջին համաշխարհային պատերազմը և Գերմանիայի դաշնակից Թուրքիան Կովկասյան ռազմաճակատում մարտական գործողություններ սկսեց Ռուսաստանի դեմ, մուսուլմանական տարրերը Շուշիում աստիճանաբար նախապատրաստվում էին հայերի դեմ ջարդեր կազմակերպել: Նելսոնի հայրը կանխագուշակելով վտանգը, նույն ամսվա վերջերին ընտանիքը տեղափոխեց Երևան և բնակություն հաստատեց Եկմայան փողոցի վրա գտնվող թիվ 13 տանը: Այդ ժամանակ Նելսոնը ընդամենը մեկուկես տարեկան էր: 1920 թ. նա ընդունվեց Երևանի Մաքսիմ Գորկու անվան յոթնամյա դպրոցը: Դպրոցական հասակում նրա մեջ մեծ սեր արթնացավ ավիամոդելիզմի և ֆիզկուլտուրայի հանդեպ: Նա հաճախում էր Երևանի պիոներ տան ավիամոդելիստների խմբակ, ինչպես նաև զբաղ-

¹И. С. Исаков, Армяне-морьяки в Великой Отечественной войне, в сборнике документов и статей "Адмирал флота Советского Союза Исаков Иван Степанович", Ер еван, изд. "Айастан", 1984, с. 122, 124.

² Մյուս եղբայրների անուններն էին՝ Վիլսոն, Ստեփան և Դեմիլ: Ստեփանը զինվորական էր և զոհվել է 1935 թ., իսկ Վիլսոնը՝ 1939 թ. Խորհրդա-ֆիննական պատերազմում: Տե՛ս Զորի Բալայան, Ասք Խորհրդային Միության կրկնակի հերոս Նելսոն Ստեփանյանի, նրա ծնողների և երեք եղբայրների մասին, «Ավանգարդ», 20 մարտի 1985, էջ 1-2:

վում մարմնամարզությամբ: Ինչպես վկայում է Նելսոնի հայրը, որդու պատրաստած ավիամոդելները թռչում էին բոլորից բարձր և հեռու: «Միաժամանակ Նելսոնը սիրում էր ֆիզկուլտուրան, նշում է հայրը, — նույնիսկ տան բակում նա տեղադրեց ձողափայտ ու օղակներ և օրվա մեջ մի քանի անգամ մարզվում էր դրանց վրա»³: 1926 թ. ուսման գերազանցիկ և ճանաչված ավիամոդելիստ ու մարզիկ Նելսոն Ստեփանյանին ընդունում են կոմերիտմիության շարքերը: Մեկ տարի անց՝ 1927 թ. ավարտելով դպրոցը (յոթնամյակը), Նելսոնը կոմերիտական ուղեգրով մեկնում է Բաքու և ընդունվում Բաքվի Սերգո Օրջոնիկիձեի անվան զինվորական հետևակային ուսումնարանը՝ չնայած նրան ձգում էր ավիացիան: 1931 թ. Նելսոնը գերազանց գնահատականներով ավարտում է ուսումնարանը և շուրջ մեկ տարի աշխատում նավթավերամշակման գործարանում, սկզբում որպես սևագործ բանվոր, ապա՝ փականագործ: Աշխատանքին զուգահեռ նա հաճախում էր Բաքվի աերոակումբ: 1932 թ. գործարանի կուսակցական կազմակերպությունը 19-ամյա Նելսոնին ընդունում է կոմունիստական կուսակցության շարքերը: Հաշվի առնելով երիտասարդ կոմունիստի ավիացիային նվիրվելու ձգտումը, կուսակցության ուղեգրով Նելսոն Ստեփանյանը նույն թվականին ընդունվում է Բատայսկ՝ քաղաքի (Դոնի Ռոստովի մարզ) քաղաքացիական ավիացիայի թիվ 1-ին դպրոցը: Այստեղ նա հնարավորություն ստացավ մոտիկից ծանոթանալ թոփչքային տեխնիկային, ամենօրյա քրտնաջան աշխատանքով տիրապետել օդաչուի բարդ մասնագիտությանը: 1935 թ. Նելսոն Ստեփանյանը գերա-

³ Дважды герой Советского Союза Н. Степанян. Сборник документов и материалов, изд. "Айастан", Ереван, 1968, с. 11-14. Документ No 1. Отец рассказывает о сыне".

զանցությամբ ավարտում է օդաչուական ուսումնարանը և որպես իր մասնագիտությանը լավագույն տիրապետող մասնագետի, թողնում են աշխատելու ուսումնարանում որպես հրահանգիչ-օդաչու: Նույն թվականին Նելսոն Ստեփանյանը, որպես Բատայսկի օդաչուական ուսումնարանի լավագույն ֆիզկուլտուրնիկ, պարգևատրվում է «Պատրաստ աշխատանքի և պաշտպանության» կրծքանշանով⁴: Դա Նելսոնի առաջին պարգևն էր: 1938 թ. թոհիչքային մեծ վարպետությունն ունեցող հրահանգիչ-օդաչու Նելսոն Ստեփանյանին տեղափոխում են Միներալնիե-Վոդի և նշանակում քաղաքացիական ավիացիայի օդաչուների պատրաստման բարձրագույն դասընթացների հրահանգիչ-օդաչու: Բատայսկում Նելսոնը 1938 թ. ամուսնացել էր ավիամեխանիկ Ֆիրա Միխայլովնա Գրինշտատի հետ: 1939 թ. օգոստոսի 14-ին Միներալնիե-Վոդի քաղաքում ծնվում է նրանաց որդին՝ Վիլսոնը (Վիլիկը):

Մինչև Հայրենական մեծ պատերազմը Նելսոն Ստեփանյանը պատրաստեց բազմաթիվ օդաչուներ, որի համար 1939 թ. հունվարի 29-ին պարգևատրվեց «ԽՍՀՄ քաղաքացիական ավիացիայի զարգացման և ամրապնդման համար» պատվոգրով: Պատերազմի նախօրյակին Նելսոնը 300000կմ անվթար թոհիչքներ կատարելու համար ԽՍՀՄ Քաղաքացիական ավիացիայի գլխավոր վարչության պետի հրամանով պարգևատրվեց «300000կմ թոհիչքների համար» թիվ 622 կրծքանշանով⁵, որը նա մինչև կյանքի վերջը կրում էր հպարտորեն:

⁴ ՀՀ ԳԱԱ պատմության ինստիտուտի Հայրենական մեծ պատերազմի պատմության կաբինետի արխիվ (այսուհետև՝ ՀՀ ԳԱԱ ՊԻ ՀՄՊՊԿԱ), ֆ. 53, գ. 2, թ. 1:

⁵ Նույն տեղում, թ. 3:

Երբ 1941 թ. հունիսի 22-ին սկսվում է Հայրենական մեծ պատերազմը, Նելսոն Ստեփանյանը դիմում է վերադաս հրամանատարությունը՝ ռազմաճակատ մեկնելու խնդրանքով: Դիմումը անմիջապես հարգվում է և նա հունիսի 23-ին ուղարկվում է Եյսկի (Կրասնոդարի երկրամաս, Ազովի ծովի ափին) ռազմաօդային ուսումնարանի տարածքում տեղաբաշխված 2-րդ պահեստային ավիացիոն գունդ՝ ռազմական ինքնաթիռների վրա վարժական թռիչքներ կատարելու համար: Այդ ժամանակ Նելսոնը ուներ պահեստի կրտսեր լեյտենանտի կոչում: Արագորեն տիրապետելով գրոհային «Իլ-2» ինքնաթիռի թռիչքային տեխնիկային, հրամանատարությունը կրտսեր լեյտենանտ Նելսոն Ստեփանյանին ուղարկում է Լենինգրադ (այժմ՝ Սանկտ-Պետերբուրգ), որտեղ նա նշանակվում է ստանում Կարմրադրոշ Բալթիական նավատորմի ռազմաօդային ուժերի 8-րդ ավիաբրիգադի 57-րդ ավիացիոն գնդի 2-րդ ավիաէսկադրիլիայում, որպես ավիաօդակի հրամանատար: Լենինգրադի հեռավոր մատույցները գերմանաֆաշիստական զավթիչների հարձակումներից պաշտպանելու մարտերում Նելսոն Ստեփանյանը ձեռք է բերում բավականաչափ փորձ: Հարավային ռազմաճակատում, հատկապես՝ Նիկոլայևի և Օդեսայի շրջանում, իրադարձությունների կտրուկ վատթարացման հետևանքով (Նիկոլայևը հակառակորդի կողմից գրավվում է 1941 թ. օգոստոսի 17-ին, իսկ Օդեսան՝ հոկտեմբերի 16-ին), 57-րդ ավիագունդը շտապ կերպով ուղարկվում է Հարավային ռազմաճակատ, որտեղ Նելսոն Ստեփանյանը կատարում է 10 մարտական թռիչք, ոչնչացնում շուրջ 200 հիտլերական, ջրասույգ անում հակառակորդի 2 ռազմանավ: Մարտերից մեկի ժամանակ նա ծանր վիրավորվում է և ընկնում թշնամու զավթած տարածք: Նրան գտնում են ուկրաինական պարտիզանները և օգնում անց-

ներու ռազմաճակատի գիծը: Նելսոն Ստեփանյանին տեղափոխում են Խարկովի հոսպիտալներից մեկը, որտեղ բուժվելուց հետո վերադառնում է Լենինգրադ և շարունակում մարտնչել հարազատ զնդում, պաշտպանել պաշարված քաղաքը: Հարավային ռազմաճակատում Լենինգրադի երկնքում կատարած 30 մարտական թռիչքների ժամանակ հակառակորդի կենդանի ուժին և տեխնիկային հասցրած մեծ վնասների (հակառակորդը Նելսոնի էսկադրիլիայի հատվածներից կորցրել էր 8 տանկ, 51 ավտոմեքենա, 19 զենիթային հրանոթ և այլն) ու մարտերում ցուցաբերած խիզախության համար Կարմրադրոշ բալթյան նավատորմի հրամանատար փոխծովակալ Վ.Ֆ. Տրիբուցի 1941 թ. նոյեմբերի 24-ի թիվ 140 հրամանով Նելսոն Ստեփանյանը պարգևատրվեց Կարմիր դրոշի շքանշանով⁶: Հաշվի առնելով Նելսոնի մարտական բարձր վարպետությունը և հակառակորդի դեմ ձեռք բերած հաջողությունները, նավատորմի հրամանատարությունը 1942 թ. փետրվարի 19-ին թիվ 083 հրամանով կրտսեր լեյտենանտ Նելսոն Ստեփանյանին միանգամից շնորհում է ավագ լեյտենանտի, իսկ երեք ամիս անց՝ 1942 թ. մայիսի 15-ին՝ կապիտանի կոչում⁷:

Առաջին պարզևատրումից հետո մինչև 1942 թ. մայիսի 30-ը Նելսոն Ստեփանյանը կատարում է ևս 86 հաջող մարտական թռիչքներ, որոնց ընթացքում իր օդակի հետ միասին ոչնչացնում է հակառակորդի 25 տանկ, 7 զրահապատ մեքենա, 102 ավտոմեքենա, մի քանի հարյուր զինվոր ու սպա, 3 փոխադրանավ՝ յուրաքանչյուրը 5000 տոննա ջրատարողունակությամբ, 2 պահակա-

⁶ Центральный военно-морской архив РФ (в дальнейшем ЦВМА), ф. 88, оп. 219, д. 562, лл. 295-296.

⁷ ЦВМА, Личное карточка дважды Героя Советского Союза гвардии подполковник а Н. Г. Степаняна, л. 1-2.

նավակ և 1 ցանցանավ: 1942 թ. փետրվարի 28-ի մարտում Նելսոնը անձամբ ոչնչացրել էր հակառակորդի 1 փոխադրանավ: Հրամանատարության մարտական առաջադրանքները օրինակելի կատարելու և այդ ընթացքում ցուցաբերած արիության համար կապիտան Նելսոն Ստեփանյանը Կարմրադրոշ Բալթիական նավատորմի հրամանատար Վ. Ֆ. Տրիբուցի 1942 թ. հունիսի 9-ի թիվ 29 հրամանով պարգևատրվում է Լենինի շքանշանով⁸, առաջ քաշվում ավիաեսկադրիլիայի հրամանատարի տեղակալի պաշտոնում⁹:

Ավիաեսկադրիլիայի հրամանատարի տեղակալ, կապիտան Նելսոն Ստեփանյանը երկրորդ պարգևատրումից հետո մինչև 1942 թ. հոկտեմբերի 4-ը կատարած 26 թռիչքների ընթացքում հակառակորդի անձամբ 1 հաճանավ և 1 պահականավ խորտակելու, 1 ինքնաթիռ ոչնչացնելու և խմբակային մարտերում⁹ 9 ինքնաթիռ խփելու, 2 զենիթային մարտկոց ոչնչացնելու, ինչպես նաև իր խմբի օդաչուների մարտը գերազանց ղեկավարելու և անձամբ կատարած սխրանքների համար Կարմրադրոշ Բալթյան նավատորմի հրամանատար փոխ-ծովակալ Վ.Ֆ. Տրիբուցի 1942 թ. հոկտեմբերի 21-ի թիվ 74 հրամանով պարգևատրվեց Կարմիր դրոշի երկրորդ շքանշանով¹⁰:

շետաքրքիր է, որ մինչ այդ, դեռևս 1941 թ. դեկտեմբերի 28-ին 57-րդ ավիագնդի հրամանատար մայոր Մորոզովը և գնդի կոմիսար, զուամրտակային կոմիսար Կուզմինը Նելսոն Ստեփանյանին 38 մարտական թռիչքների ժամանակ հակառակորդին պատճառած նյութական և մարդկային զգալի կորուստների և այդ ըն-

⁸ ԼԵՅՄԱ, ֆ. 88, օր. 2, ձ. 562, լ. 304.

⁹ Նույն տեղում, թթ. 285-286:

¹⁰ Նույն տեղում, թթ. 302-303:

թացքում ցուցաբերած հերոսության համար, ներկայացրել էին Խորհրդային Միության հերոսի կոչման, սակայն բյուրոկրատական ինչ-ինչ պատճառներով այդ պարգևատրումը ձգձգվել էր։ Նրա անմիջական հրամանատարները խիզախ օդաչուի պարգևատրման թերթիկում նշել էին. «Համատեղ կատարած 38 թռիչքների ընթացքում նրա գլխավորած ավիաօդակը՝ ոչնչացրել և շարքից հանել է՝ 8 տանկ, 88 ավտոմեքենա, 32 զենիթային հրանոթ, 3 զրահամեքենա, 33 զենիթային ավտոմատ, 10 քարշակ, 8 բեռնասայլ, 1 շոգեքարշ, 1 զինամթերքի պահեստ, վառելիքով լի 2 ցիստեռն, 4 զենիթային զնդացիր, 1 մոտոցիկլիստ և մեծ թվով կենդանի ուժ»¹¹։ Նելսոն Ստեփանյանը հերոսի կոչման արժանացավ Բավականաչափ ուշ՝ ԽՍՀՄ Գերագույն Խորհրդի նախագահության 1942 թ. հոկտեմբերի 23-ի հրամանագրով¹²։ Հրամանագրի հրապարակումից քիչ անց՝ 1942 թ. նոյեմբերի 4-ին կապիտան Նելսոն Ստեփանյանը առաջ է քաշվում ավիատեսչադրիչիայի հրամանատարի պաշտոնակատարի պաշտոնում։ Դրանից հետո հերոս օդաչուն սովորում է ռազմածովային նավատորմի ռազմաօդային ուժերի ավիաօդակների և էսկադրիչիայի հրամանատարների համար նախատեսված դասընթացներում։ Այն ավարտելուց հետո 1943 թ. հունվարի 10-ին Նելսոն Ստեփանյանին շնորհվում է մայրի կոչում և նշանակվում ավիատեսչադրիչիայի հրամանատար իր հարազատ 57-րդ ավիագնդում¹³։ Խորհրդային Միության հերոսի բարձր կոչումը էլ ավելի է պարտավորեցնում

¹¹ Центральный архив Министерства обороны РФ (в дальнейшем ЦАМО, Инвентарный номер 46/4595, коробка 52, лл. 413-414, Основание: ЦВМА, ф. 3, оп. 2421, д. 3, лл. 97-99.

¹² Газ. "Правда", 24 октября 1942 г.; «Սովետական Հայաստան», 24 հոկտեմբերի 1942 թ.։

¹³ ЦВМА, Личное карточка дважды Героя Советского Союза, гвардии по по лковника Нельсона Григоревича Степаняна, лл. 1-2.

Նելսոն Ստեփանյանին, որին ընտրում են նաև Էսկադրիլիայի կուսակցական բյուրոյի քարտուղար: Նելսոնը կուսակցական ամբողջ աշխատանքների հիմքում դնում է մարտական առաջադրանքների հաջող կատարումը: Ինչպես նշում է Նելսոն Ստեփանյանի առաջին կենսագիրներից, հայ ժողովրդի Հայրենական մեծ պատերազմին մասնակցության հիմնահարցի ուսումնասիրության երախտավորներից մեկը՝ պատմական գիտությունների թեկնածու Երվանդ Խալեյանը՝ «Նա իր հարուստ մարտական փորձը տալիս էր երիտասարդ օդաչուներին, անձնական օրինակով կոփում նրանց կամքը, սովորեցնում լինել կարգապահ, համարձակ, մարտերում փոխադարձաբար օգնել իրար և շարունակ ուժեղացնել թշնամուն հասցվելիք հարվածների թափը: Ստեփանյանի անխախտ նշանաբանն էր՝ «Այսօր թշնամուն հարվածել ավելի լավ, քան երեկ, վաղը ավելի լավ, քան այսօր»¹⁴: Խորհրդային Միության հերոս, ավիատեկադրիլիայի հրամանատար, մայոր Նելսոն Ստեփանյանը 1943 թ. հունվարին ակտիվորեն մասնակցում է Լենինգրադի պաշարման վերացման մարտերին: Նրա գլխավորությամբ գրոհայինները դիպուկ ուժահարումով լռեցրեցին հակառակորդի հեռահար հզոր հարվածային ուժ ունեցող հրետանային մարտկոցը, որի հրանոթները մեծ ավերածություններ էին պատճառում Լենինգրադին, մահ սփռում ամենուր: Հունվարի 18-ին Լենինգրադյան և Վոլխովյան ռազմաճակատների զորքերը ճեղքեցին թշնամու պաշարման օղակը և միացան իրար: Դրանով մասնակիորեն ավարտվեց հերոս քաղաքի պաշարումը:

1943 թ. մարտին Նելսոն Ստեփանյանը կարճատև արձակուրդ ստացավ և մեկնեց հայրենիք: Սկզբում նա եղավ Բաքվում

¹⁴ Ե. Խալեյան, Նելսոն Գևորգի Ստեփանյան (ակնարկ, տպագրված «Գիրք հերոսների մասին» ժողովածուում), Երևան, ՀԽՍՀ ԳՄ հրատ. 1964, էջ 139:

և Թբիլիսիում, ապա՝ Երևանում: Ամենից առաջ նա հանդիպեց իր հարազատների հետ, այնուհետև Ալ. Սպենդիարյանի անվան օպերայի և բալետի պետական թատրոնի շենքում հանդիպում ունեցավ մայրաքաղաքի աշխատավորության հետ: Հերոսի հետ հանդիպումներ կազմակերպվեցին նաև Երևան սպայի տանը, պիոներ պալատում, որտեղ մանկության տարիներին հաճախել էր ավիամղելիստների խմբակ, Պետական համալսարանում լեզենդար օդաչուին ցնծությամբ դիմավորեցին ուսանողներն ու դասախոսները, Լենինականի աշխատավորները: Նելսոնը հանդիպում ունեցավ ժողովրդական նկարիչ Մարտիրոս Մարյանի հետ, որը նկարեց հերոսի դիմանկարը: Մարյանի աշխատասենյակում նա ջերմ հանդիպում ունեցավ անվանի բանաստեղծներ Ավետիք Իսահակյանի և Նաիրի Զարյանի հետ¹⁵: Հերոս օդաչուն եղավ նաև «Հայֆիլմ» կինոստուդիայում, որտեղ այդ օրերին նկարահանվում էր «Դավիթ-բեկ» ֆիլմը, հանդիպեց ժողովրդական դերասաններ՝ Հրայրա Ներսիսյանի, Ավետ Ավետիսյանի, Դավիթ Մայանի, կինոբեմադրիչ, ՀԽՍՀ ժողովրդական արտիստ Համո Բեկնազարյանի, կինոբեմադրիչ Գուրգեն Բալասանյանի (վերջինս 1944 թ. եղավ ռազմաճակատում, հանդիպեց լեզենդար օդաչուի հետ, մարտական պայմաններում նկարահանեց նրան և 1948 թ. ստեղծեց «Նելսոն Ստեփանյան» փաստագրական ֆիլմը) և շատ ուրիշների հետ¹⁶:

Արձակուրդից վերադառնալուց հետո Խորհրդային Միության հերոս, ավիաէսկադրիլայի հրամանատար, մայոր Նելսոն Ստեփանյանը շարունակում է իր թռիչքները հարազատ բալթի-

¹⁵ Նաիրի Զարյան, Ուղեգրություններ, Երևան, Հայպետհրատ, 1953, էջ 224–228 (գրքի 186–236 էջերում տպագրված է «Նելսոն Ստեփանյան» ակնարկը):

¹⁶ Дважды Герой Советского Союза Н. Степанян, Сборник документов и материалов, с. 213–222.

կայի երկնքում, կործանիչ հարվածներ հասցնում թշնամու նավերին, ռազմածովային բազաներին, օդանավակայաններին, տանկային շարասյուներին, կենդանի ուժին, մշտական սարսափի մեջ պահում հակառակորդին: Իգուր չէ, որ Նելսոնը ստացել էր «Ֆալթիկայի մրրկահավ» մականունը, իսկ երբ նրա ինքնաթիռը դուրս էր գալիս «որսի», եթերը լցվում էր գերմանացիների տազնասպալից ձայներով. «Ուշադրություն, ուշադրություն երկնքում Նելսոնն է»:

Հաշվի առնելով հերոս օդաչուի մարտավարական ունակությունները, վերադաս հրամանատարությունը 1943 թ. հուլիսի 10-ին ուղարկում է Կարմրադրոշ բալթյան նավատորմի ռազմաօդային ուժերի բարձրագույն սպայական դասընթացներում սովորելու, որն ավարտում է նույն թվականի հոկտեմբերի 16-ին և վերադառնում հարազատ գորամաս, շարունակում մարտական թռիչքները: Լենինգրադի պաշարումը, որը տևեց 900 օր, լրիվ ավարտվեց 1944 թ. հունվարի 27-ին: Որպես հերոս քաղաքի ակտիվ պաշտպան, Նելսոն Ստեփանյանը պարգևատրվեց «Լենինգրադի պաշտպանության համար» մեդալով: Հիշեցնենք, որ խիզախ օդաչուն մինչ այդ պարգևատրվել էր նաև «Օդեսայի պաշտպանության համար» մեդալով:

1944 թ. փետրվարի սկզբներին Խորհրդային Միության հերոս, մայոր Նելսոն Ստեփանյանը նշանակվում է 47-րդ գրոհային ավիացիոն գնդի հրամանատար: Այդ գունդը մտնում էր Կարմրադրոշ բալթյան նավատորմի ռազմաօդային ուժերի 11-րդ գրոհային ավիացիոն դիվիզիայի մեջ: Մարտի վերջերին նրա գունդը տեղափոխվում է Ղրիմ և ակտիվ մարտական գործողություններ սկսում Թեոդոսիայի ազատագրման համար: 1944 թ. ապրիլի 13-ին հայ նշանավոր ծովանկարիչ Հովհաննես Այվազովս-

կու ճննդավայրը ազատագրվում է գերմանաֆաշիստական զավթիչներից: Քաղաքի ազատագրման ժամանակ առավել աչքի ընկած 9 գորամասերի, այդ թվում 47-րդ գրոհային ավիագնդին, Գերագույն զլխավոր հրամանատար Ի.Վ. Ստալինի 1944 թ. մայիսի 4-ի թիվ 0115 հրամանով շնորհավորում է «Թեոդոսյան» պատվանուն¹⁷: Հրամանատարության մարտական առաջադրանքները օրինակելի կատարելու և այդ ընթացքում ցուցաբերած խիզախության և արիության համար ԽՍՀՄ Գերագույն Խորհրդի նախագահության 1944 թ. հուլիսի 22-ի հրամանագրով Նելսոն Ստեփանյանի զլխավորած 47-րդ գրոհային ավիագունդը պարգևատրվում է Կարմիր դրոշի շքանշանով¹⁸: Նույն ամսի 27-ին ԽՍՀՄ ռազմածովային նավատորմի ժողկոմ ծովակալ Ն. Գ. Կուզնեցովի թիվ 01610 հրամանով Նելսոն Ստեփանյանին շնորհվում է զվարդիայի փոխգնդապետի զինվորական կոչում¹⁹: Մինչ այդ Նելսոն Ստեփանյանը Սևծովյան նավատորմի հրամանատար, ծովակալ Ֆ.Ս. Օկոտյաբրսկու 1944 թ. մայիսի 16-ի թիվ 0344 հրամանով արժանացել էր շնորհակալության Ղրիմի ազատագրման մարտերում 47-րդ գրոհային ավիացիոն գնդի գործողությունները հմտորեն ղեկավարելու և ցուցաբերած արիության

ЦВМА, Сборник приказов Народного комиссара обороны и Верховного Главнокомандования о просвоеении частям, соединении и учреждений Вооруженных Сил СССР, часть 2, 1938–1944, М., 1967, с. 317; Освобождены е городов, Справочник по освобождению городов в период Великой Отечественной войны 1941–1945. М. Воениздат, 1985, с. 247.

¹⁸ЦВМА, Сборник приказов РВСР, РВС СССР, НКО "Указов Президиума Верховного Совета СССР о награждении орденами СССР частей, соединений и учреждений Вооруженных Сил СССР, часть 1, 1920–1944, М., 1967, с. 374.

¹⁹ЦВМА, Личное карточка дважды Героя Советского Союза Н.Г. Степаняна, с. 1–2.

համար²⁰: Բացի այդ Նելսոն Ստեփանյանը Ղրիմի երկնակամարում և Սևծովյան մարտական գործողությունների թատերաբեմում կատարած սխրանքների համար Կարմրադրոշ բալթյան նավատորմի հրամանատարի 1944 թ. հունիսի 26-ի թիվ 55 հրամանով պարգևատրվել էր Կարմիր դրոշի երրորդ շքանշանով: Ստեփանյանի գունդը այդ ընթացքում կատարել էր 947 թոփչք, որոնց ընթացքում խորտակել էր հակառակորդի 8 փոխադրանավ, 12 արագընթաց դեսանտային, բեռնանավ, 9 պահականավ, ավելի քան 2500 զինվոր ու սպա: 1944 թ. ապրիլի 22-ին Նելսոն Ստեփանյանը Սևաստոպոլից Ռումինիա տեղափոխվող նավախմբի ուբահարման ժամանակ ջրասույզ էր արել 3000 տոննա ջրատարողունակությամբ փոխադրանավ²¹:

1944 թ. ամռանը Նելսոն Ստեփանյանի գունդը հաղթական մարտեր էր մղում Լենինգրադի հեռավոր մատույցներում և Մերձբալթիկայի հանրապետությունների ազատագրման համար: 1944 թ. օգոստոսի 20-ին 11-րդ գրոհային Նովոռոսիսկյան կրկնակի կարմրադրոշ ավիացիոն դիվիզիայի հրամանատար գնդապետ Մանժոսովը նրան ներկայացրեց Խորհրդային Միության կրկնակի հերոսի կոչման: Նելսոնի գունդը 1454 մարտական թոփչքների ժամանակ խորտակել էր հակառակորդի 53, վնասել 45 նավ՝ 30000 ընդհանուր ջրատարողունակությամբ, ցած զցել 13 և վնասել 5 ինքնաթիռ, 51 հրետանային և զենիթային մարտկոց, 26 ավտոմեքենա, 3 զինապահեստ, ավելի քան 4000 զինվոր և այլն: Ընդհանուր առմամբ, Հայրենական մեծ պատերազմի տարիներին Նելսոն Ստեփանյանը անձամբ կատարել էր 239 մարտական թոփչք, որոնց ընթացքում ոչնչացրել էր հակառակորդի 5

²⁰ ЦВМА, Личное дело Н.Г. Степаняна • 170759, л. 7.

²¹ ЦВМА, ф. 88, оп. 2, д. 562, лл. 297-2978 обор.

փոխադրանավ՝ 18000 տոննա ջրատարողունակությամբ, 1 ականակիր, 2 պահականավ, 1 ցանցանավ, 2 պահակային նավակ, 2 տորպեդային նավակ, տասնյակ տանկեր, մի քանի հազար զինվոր ու սպա և այլն²²:

Կրկնակի հերոսի կոչման ներկայացվելուց հետո Նելսոն Ստեփանյանը ակտիվորեն մասնակցեց Մերձբալթյան հանրապետությունների՝ Էստոնիայի, Լատվիայի և Լիտվիայի ազատագրման մարտերին և հերոսաբար զոհվեց 1944 թ. դեկտեմբերի 14-ին Լատվիայի Լիբավա նավահանգստային քաղաքի համար մղված մարտերում: Ինչպես վկայում են փաստերը՝ Նելսոնը իր այրվող ինքնաթիռը ուղղել էր թշնամու բեռնանավերի կուտակումների վրա և իր կյանքի գնով ոչնչացրել դրանք: Այդ մասին են վկայում նաև դիվիզիայի հրամանատար գնդապետ Մանժոսովի գրած նամակը Նելսոնի հորը²³ և գրող-պատմաբան Ալեքսանդր Կովալենկոն²⁴: «Հայ ժողովրդի մասնակցությունը Խորհրդային Միության Հայրենական մեծ պատերազմին 1941-1945 թթ.» մենագրության վրա աշխատելիս մեզ շատ հետաքրքրեց այն փաստը, որ Նելսոն Ստեփանյանին կրկնակի հերոսի կոչման ներկայացնելուց՝ 1944 թ. օգոստոսի 20-ից մինչև նրա զոհվելու օրը՝ 1944 թ. դեկտեմբերի 14-ը, հերոսի մասին հրապարակի եղած գրականության մեջ ոչինչ չկա այդ ընթացքում նրա կատարած սխրանքների և սլարգների մասին: Անբնական է, որ նման սխրանքներ կատարած լեզենդար օդաչուն ոչինչ արած չլիներ այդ 5 ամիսների ընթացքում: Այդ նպատակով էլ մենք ՌԴ ռազմածովային կենտրոնական ար-

²² ЦВМА, ф. 3, оп. 2422, д. 11, лл. 184–187.

²³ Дважды Герой Советского Союза Н. Степанян Сборник документов и материалов, с. 165.

²⁴ Александр Ковленко, Вершины мужества, М., Изд. МОВ, "Победа-1 945 год", 1995, с. 211.

խիվում փորձեցինք փաստեր գտնել մեր կասկածը փարատելու համար: Ես չէի սխալվել: Իմ ուսումնասիրությունները պսակվեցին հաջողությամբ: Պարզվեց, որ Նելսոն Ստեփանյանի գոհվելուց հետո 1944 թ. դեկտեմբերի 20-ին 11-րդ գրոհային ավիադիվիզիայի հրամանատար գնդապետ Մանժոսովը քաջարի հայորդուն ներկայացրել է պարգևատրման՝ Հայրենական պատերազմի 1-ին աստիճանի շքանշանով: Երբ այդ փաստաթուղթը անցնելով բոլոր աստիճանները հասել էր Կարմրադրոշ Բալթյան նավատորմի հրամանատար Վ. Ֆ. Տրիբուցինին, արդեն հայտնի էր դարձրել, որ 1944 թ. օգոստոսի 20-ին կազմած պարգևաթերթիկը Նելսոն Ստեփանյանին կրկնակի հերոսի կոչում շնորհելու մասին հաստատվել է, նավատորմի հրամանատարը նպատակահարմար չգտավ խիզախ օդաչուին պարգևատրել նոր շքանշանով: Նա փաստաթղթի վրա 1945 թ. փետրվարի 25-ին մակագրեց «թողնել, ընթացք չտալ»²⁵: Դրանից բառացիորեն մի քանի օր անց՝ 1945 թ. մարտի 6-ին հրապարակվեց ԽՍՀՄ Գերագույն Խորհրդի նախագահության հրամանագիրը՝ Նելսոն Ստեփանյանին Խորհրդային Միության կրկնակի հերոսի կոչում շնորհելու մասին²⁶:

Հարկ է նշել, որ սկսած 1944 թ. Նելսոն Ստեփանյանն իր թոխյքները կատարում էր «Վրիժառու» կոչված «Իլ 2» գրոհային ինքնաթիռով, որը կառուցվել էր Հայկական ԽՍՀ Կոտայքի շրջանի Հացավան գյուղի կոլտնտեսության նախագահ Գրիգոր Հայրապետի Թևոսյանի անձնական խնայողությունների հաշվին²⁷:

²⁵ ЦВМА, ф. 88, оп. 2, д. 562, лл. 301–31 обор..

²⁶ Газ. "Правда", 7 марта, 1945 г.

²⁷ Газ. "Коммунист", 26 ноября, 1944 г.

Չնայած Նելսոն Ստեփանյանը ապրեց ընդամենը 31 տարի, սակայն այնպիսի մի հետք թողեց Հայրենական մեծ պատերազմի տարեգրության մեջ, որ այսօր մշտապես հիշում և վառ են պահում նրա հիշատակը: Պատերազմի տարիներին նա կատարեց 239 մարտական թռիչք, որոնց ընթացքում ոչնչացրեց հակառակորդի 13 ռազմանավ, 85 տանկ, 27 ինքնաթիռ, ավելի քան 600 ավտոմեքենա, 140 զենիթային և դաշտային հրանոթ, 130 գնդացրային կետ, 40 երթուղային վագոն, 1 շոգեքարշ, 150 պահեստ և անցարան, ավելի քան 5000 գերմանական զինվոր ու սպա: Այս ամենով այն ժամանակ կարելի էր զինել մի ամբողջ դիվիզիա: Մի՞ թե սա լեզենդ չէ:

Լեզենդար օդաչուի հիշատակը վառ են պահում Սանկտ-Պետերբուրգում, որտեղ ռազմածովային նավատորմի կենտրոնական թանգարանի գլխավոր սրահում այսօր էլ պահվում է կրկնակի հերոսի կիսանդրին: Նրա անունը ոսկե տառերով է գրված նաև հերոս քաղաքի 900-օրյա պաշարման մասին պատմող թանգարանի փառքի սրահում:

Չերոսի հիշատակը վառ է պահվում նաև Հայաստանի և Լեռնային Ղարաբաղի Հանրապետություններում: 1950 թ. նոյեմբերի 8-ին Երևանի մանկական զբոսայգում բացվեց Ն. Ստեփանյանի արձանը (հեղինակ՝ քանդակագործ՝ Արա Սարգսյան, ճարտարապետ՝ Գրիգոր Աղաբաբյան)²⁸: Նելսոնի անունով մեղալ է ստեղծվել, որով պարզևատրվում են Հայկական զինված ուժերի և Լեռնային Ղարաբաղի Հանրապետության պաշտպանության բանակի ռազմաօդային ուժերում աչքի ընկած օդաչուները: 1964 թ. դեկտեմբերի 28-ին Լատվիական ԽՍՀ Լիեպայա ծավափնյա քաղաքում Նելսոնի կատարած սխրանքի 20-ամյակի առթիվ կանգ-

²⁸ Газ. "Коммунист", 11 ноября, 1950 г.

նեցվեց կոթող-կիսանդրի: Սակայն Լատվիան անկախանալուց հետո, այդ հուշարձանը տեղափոխեց Կալինինգրադ և տեղադրվեց քաղաքի կենտրոնական զբոսայգիներից մեկում: Հերոսի հիշատակին նվիրված հուշարձան էր տեղադրված նաև ծննդավայր Շուշիում: Սակայն ԽՍՀՄ-ի փլուզումից և Ադրբեջանի անկախացումից հետո «եղբայր» ադրբեջանցիները ջարդուփշուր արեցին Անդրկովկասում միակ կրկնակի հերոսի հուշարձանը: Սակայն, Արցախյան ազգային-ազատագրական պատերազմի ժամանակ, երբ 1992 թ. մայիսի 9-ին քոչվոր ազերիներից ազատագրվեց Շուշին, անմիջապես այնտեղ կանգնեցվեց նոր հուշարձան:

Հարկ ենք համարում նշել, որ Ադրբեջանում ոչ միայն ոչնչացրել են Նելսոն Ստեփանյանի, մարշալ Բադրամյանի, Ստեփան Շահումյանի և մյուս հայերի հուշարձանները, այլև հերոսների մասին հրատարակած աշխատություններում կեղծել են իրականությունը: Այսպես, օրինակ, 1965 թ. Բաքվում հրատարակված «Ադրբեջանի զավակ Խորհրդային Միության հերոսներ» գրքում²⁹ չի նշվում, որ Ն. Ստեփանյանը 1,5 տարեկանում ընտանիքով Շուշիից վերադարձել է Երևան և այնտեղ ապրել մինչև 1927 թ.: Երևանում ապրած տարիների մասին ոչ մի խոսք չկա նաև Բաքվում 1947 թ. հրատարակված «Խորհրդային Միության կրկնակի հերոս Ն. Ստեփանյան» գրքույկում³⁰:

Այս օրերին, երբ լրացել է լեգենդար հերոսի ծննդյան 100-ամյակը Երևանում 2013 թ. մարտի 28-ին ՀՀ պաշտպանության նախարարությունը՝ ՀՀ Գիտությունների Ազգային Ակադեմիայի և Պետական համալսարանի հետ համատեղ գիտագործնական գի-

²⁹ Герой Советского Союза-сыны Азербайджана, Баку, Азербайджанское государственное издательство, 1965, 290–292.

³⁰ Дважды Герой Советского Союза Нельсон Степанян, Баку, Азрнешр, 1947, с. 8.

տաժողով կազմակերպեց: Հերոսի հիշատակին 2013 թ. ապրիլի 10-ին գիտագործնական գիտաժողով կազմակերպվեց նաև Ույանովսկի համալսարանի և Ռազմաօդային ուժերի բարձրագույն ուսումնարանի (նախկին Բատայսկի ուսումնարան, որտեղ սովորել է Նելսոնը) կողմից, որին մասնակցեցին ՀՀ ԳԱԱ պատմության ինստիտուտի և Ազգային արխիվի տնօրենները, անվանի գրող-հրապարակախոս Ջ. Բալայանը և ուրիշներ:

Հայ ժողովրդի փառապանծ զավակ, Խորհրդային Միության կրկնակի հերոս Նելսոն Ստեփանյանի ամբողջ կյանքը և նրա մարտական լեգենդար սխրանքները այսօր փայլուն օրինակ կարող են հանդիսանալ Հայկական զինված ուժերի և Լեոնային Ղարաբաղի պաշտպանության բանակի ողջ անձնակազմի, ինչու չէ, նաև հայ պատանիների համար, մեծ չափով կնպաստեն նրանց ռազմահայրենասիրական դաստիարակության գործին:

ДВАЖДЫ ГЕРОЙ СОВЕТСКОГО СОЮЗА НЕЛЬСОН ГЕОРГИЕВИЧ СТЕПАНЯН

(к 100-летию со дня рождения)

РЕЗЮМЕ

В годы Великой Отечественной войны морской летчик-штурмовик Н.Г. Степанян на самолете «Ил-2» сражался на Ленинградском Южном, Крымском и Прибалтийском театрах военных действий, в качестве командира авиазвена, авиаэскадрильи и полка, от младшего лейтенанта дошел до звания гвардии подполковника.

С июля 1941 г. по 14 декабря 1944 г. он совершил 259 боевых вылетов, во время которых лично потопил 17 различных кораблей противника, уничтожил свыше 80 танков и 600 автомашин, 64 орудия полевой и зенитной артиллерии, до 30 пулеметных точек, 1 паровоз и 40 вагонов, разрушил 4 переправы, сбил в воздухе 2 и уничтожил на земле 25 самолетов, уничтожив свыше 5000 солдат и офицеров противника. За образцовое выполнение заданий командования и проявленные при этом отвагу и героизм Н.Г. Степаняну дважды было присвоено звание Героя Советского Союза (23.10.1942 г. и 6.03.1945 г.). Кроме того, он награжден орденами Ленина (2), Красного Знамени (3), медалями «За оборону Одессы» и «За оборону Ленинграда». Командир 47-го штурмового авиаполка Балтийского флота гвардии подполковник Н.Г. Степанян погиб в бою 14 декабря 1944 г. в районе порта Либава (Латвия) смертью героя – направив горящий самолет на транспортный корабль противника.

Н.Г. Степанян родился 10 апреля 1913 г. (по новому календарю) в г. Шуши. С 1914 по 1927 гг. он жил в Ереване, окончил семилетнюю школу им. М. Горького, увлекался авиамоделизмом. В 1927 г.

Нельсон Степанян поступил в Бакинское пехотное училище, которое закончил в 1931 г. с отличием, затем работал на Бакинском нефтеперегонном заводе слесарем. В 1932 г. Н.Г. Степанян поступил в училище Гражданского воздушного флота № 1 в г. Батайске Ростовской области, которое он с отличием закончил в 1935 г. и был оставлен в училище в качестве летчика-инструктора. В 1938 г. Н.Г. Степаняна направили на курсы высшего пилотажа в г. Минеральные Воды – летчиком-инструктором. Нельсон был женат, имел сына (1939 г.). Светлую память легендарного летчика свято хранят в Республике Армения и в Нагорном-Карабахской Республике. В Ереване и в Шуши находятся памятники героя. В Армении учреждена медаль «Нельсона Степаняна», которой награждаются отличившиеся в боевой подготовке летчики, техники и связисты Вооруженных сил РА и Оборонительной армии НКР.

ԲՈՎԱՆԴԱԿՈՒԹՅՈՒՆ

СОДЕРЖАНИЕ

ПРИВЕТСТВЕННОЕ СЛОВО

КРАСНОВ С. И.	5
АРМЯНСКИЙ НАРОД В ВЕЛИКОЙ ОТЕЧЕСТВЕННОЙ ВОЙНЕ (1941-1945 гг.)	8
СТЕПАНЯН А.	15
КОРНЕЕВ В. М.	
ОСОБЕННОСТИ КОНСТРУКЦИИ САМОЛЕТОВ ГРАЖДАНСКОЙ АВИАЦИИ РОССИИ 1930-1941 ГГ.	16
АРУТЮНЯН КЛ.	
ИССЛЕДОВАНИЕ ЖИЗНИ И ДЕЯТЕЛЬНОСТИ ДВАЖДЫ ГЕРОЯ СОВЕТСКОГО СОЮЗА НЕЛЬСОНА СТЕПАНЯНА В АРМЯНСКОЙ ИСТОРИОГРАФИИ И ЛИТЕРАТУРЕ	33
БАЛАЯН В.	
ВЫРАЖЕНИЯ ПАТРИОТИЧЕСКИХ ИДЕЙ В ПИСЬМАХ С ФРОНТА, ПОСЛАННЫХ НЕЛЬСОНОМ СТЕПАНЯНОМ И ДРУГИМИ АРЦАХСКИМИ БОЙЦАМИ И НАСЕЛЕНИЕМ ТЫЛА (1941-1945 гг.)	40
ГУРКИН В.А.	
НЕИЗВЕСТНЫЕ СТРАНИЦЫ ЖИЗНИ НЕЛЬСОНА СТЕПАНЯНА	47
СИМОНОВ А. А.	
ТАКТИКА ШТУРМОВОЙ АВИАЦИИ ВМФ В ВЕЛИКОЙ ОТЕЧЕСТВЕННОЙ ВОЙНЕ	67
ПРИЛОЖЕНИЕ	90
ՀԱՐՈՒԹՅՈՒՆՆԱՆ Մ. Ա. / АРУТЮНЯН М. А.	
ՇՈՒՇԵՑԻ ՀԱՅ ՌԱԶՄԻՎՆԵՐԸ ԵՐԿՐՈՐԴ ԱՇԽԱՐՀԱՍԱՐՏԻ ԵՎ ԱՐՅԱՆՅԱՆ ՊԱՏԵՐԱԶՄԻ ՌԱԶՄԱՃԱԿԱՏՆԵՐՈՒՄ АРМЯНЕ ИЗ ШУШИ, СРАЖАВШИЕСЯ НА ФРОНТАХ ВТОРОЙ МИРОВОЙ И АРЦАХСКОЙ ВОЙН	115

ՀԱՐՈՒԹՅՈՒՆՅԱՆ Կ. / АРУТЮНЯН К.

ԼՂԻՄ-Ի ԱՇԽԱՏԱՎՈՐՈՒԹՅԱՆ ՆԵՐԴՐՈՒՄԸ ՀԱՅՐԵՆԱԿԱՆ
ՄԵԾ ՊԱՏԵՐԱԶՍՈՒՄ
ВКЛАД ТРУДЯЩИХСЯ НКАО В ВЕЛИКОЙ ОТЕЧЕСТВЕННОЙ
ВОЙНЕ

131

ՀԱՐՈՒԹՅՈՒՆՅԱՆ ԿԼ. / АРУТЮНЯН КЛ.

ՀՀ ԳԱԱ ՊԱՏՄՈՒԹՅԱՆ ԻՆՍՏԻՏՈՒՏ

ԽՈՐՀՐԴԱՅԻՆ ՄԻՈՒԹՅԱՆ ԿԴԿՆԱԿԻ ՀԵՐՈՍ

ՆԵԼՍՈՆ ԳԵՎՈՐԳԻ ՍՏԵՓԱՆՅԱՆ

(ծննդյան 100-ամյակի առթիվ)

НЕЛЬСОН ГЕОРГИЕВИЧ СТЕПАНЯН (к 100-летию со дня
рождения)

141

..

ՆԵԼՍՈՆ ՍՏԵՓԱՆՅԱՆ

НЕЛЬСОН СТЕПАНЯН

Համակարգչային ձևավորում՝ Ն. Ադամյան

Տպագրիչ՝ Լ. Մորադյան

Ստորագրված է տպագրության 14.04.2015 թ.

Տպաքանակը՝ 200 օրինակ:

ՀՀ ԳԻՏՈՒԹՅՈՒՆՆԵՐԻ ԱԶԳԱՅԻՆ ԱԿԱԴԵՄԻԱ

ՊԱՏՄՈՒԹՅԱՆ ԻՆՍՏԻՏՈՒՏ

ИНСТИТУТ ИСТОРИИ НАН РА

INSTITUTE OF HISTORY OF NAS RA

ՀՀ, 0019, Երևան, Մարշալ Բաղրամյան պող. 24/4

РА, 0019, Ереван, пр. Маршала Баграмяна 24/4

24/4, Marshal Baghramyan ave., 0019, Yerevan

<http://www.academhistory.am>

[2000m]

ԳԱՍ Հիմնարար Պիտ. Գրադ.



FL0613624

11
105504

