ГБОУ РК «Кадетская школа – интернат «Крымский кадетский корпус»»

 **«Амет-Хан Султан – воздушный лев»**



Алушта 2022

ЛЕГЕНДАРНЫЙ АС - АМЕТ-ХАН СУЛТАН

Родился 20 октября 1920 года в городе Алупке ныне Ялтинского горсовета республики Крым в семье рабочего.

Отец лакец (родом из аула Цовкра Дагестан). Мать крымская татарка.

Член КПСС с 1942 года. В 1937 году С. Амет-Хан окончил 7 классов и поступил в железнодорожное ФЗУ в Симферополе. После окончания учебы работал слесарем в железнодорожном депо в Симферополе. Одновременно учился в аэроклубе, который успешно окончил в 1938 году.

В РККА с февраля 1939 года. В 1940 году по окончании 1-й Качинской Краснознаменной военной авиационной школы имени А.Ф. Мясникова в звании младший лейтенант недолго служит в Бобруйске, а с лета 1940 года направлен в 4-й истребительный авиационный полк (Одесский военный округ), дислоцировавшийся под Кишиневом. Летает на самолетах И-15 и И-153. В Молдавии встретил войну.

Уже 22 июня 1941года младший летчик 4-го истребительного авиационного полка Султан Амет-Хан выполнил несколько боевых вылетов на истребителе И-153 на разведку и штурмовку наступающего врага. После этого боевой путь прославленного летчика пролег через небо юга Украины. Осенью 1941 года С. Амет-Хан прикрывает небо Ростова-на-Дону. Зимой 1942 года полк переучивается на 'Харрикейны'.

С марта 1942 года 4-й истребительный авиационный полк - в составе ПВО города Ярославля. Здесь, в небе над старинным русским городом, Султан Амет-Хан одержал свою первую воздушную победу. 31 мая 1942 года, израсходовав в атаках весь боезапас, он таранил вражеский бомбардировщик 'Юнкерс-88', ударив его левым крылом снизу. При ударе 'Харрикейн' С. Амет-Хана застрял в загоревшем 'Юнкерсе'. К счастью, летчику удалось выбраться из кабины своего самолета и выпрыгнуть из падающих обломков на парашюте. За этот подвиг Султан Амет-Хан был награжден именными часами и избран 'Почетным гражданином города Ярославля'.

Летом 1942 года С.Амет-Хан воюет под Воронежем на самолете Як-1, а с августа 1942года на самолете Як-7Б участвует в Сталинградской битве. Здесь, в огненном небе Сталинграда, он зарекомендовал себя как признанный ас и был включен в состав специальной группы, созданной для противодействия немецким асам. В состав этой группы, кроме С. Амет-Хана, вошли признанные асы: будущие дважды Герои Советского Союза В.Д. Лавриненков, А.К. Рязанов, И.Н. Степаненко и будущие Герои Советского Союза И.Г. Борисов и Б.Н. Еремин. Под Сталинградом С. Амет-Хан был сбит и второй раз спасся с помощью парашюта.

В октябре 1942 года Султан Амет-Хан становится командиром 3-й авиаэскадрильи 9-го гвардейского истребительного авиационного полка, в составе которого он воевал до конца войны.

После переучивания на 'Аэрокобру', он участвует в освобождении Ростова-на-Дону, в ожесточенных воздушных боях на Кубани, в освобождении Таганрога, Мелитополя, Крыма. В январе 1944 года в паре со своим ведомым, Героем Советского Союза Иваном Борисовым, С.Амет-Хан принудил к посадке на свой аэродром немецкий связной самолет 'Физлер-Шторх'. После краткого знакомства с кабиной незнакомого для него самолета, он совершил на нем самостоятельный полет. После отдыха летом 1944 года на новый истребитель Ла-7, С.Амет-Хан воюет в Восточной Пруссии, участвует во взятии Берлина.

Последний свой воздушный бой помощник командира полка по воздушно-стрелковой службе гвардии майор СултанАмет-Хан провел 29 апреля 1945 года над аэродромом Темпельхоф, сбив 'Фокке-Вульф-190'.

Всего за время войны он совершил 603 боевых вылета (из них 70 - наштурмовку живой силы и техники противника), провел 150 воздушных боев, в которых сбил лично 30 и в составе группы 19 самолетов противника.

Звание Героя Советского Союза с вручением ордена Ленина и медали "Золотая Звезда" командиру эскадрильи 9-го Одесского Краснознаменного гвардейского истребительного авиационного полка капитану Амет-Хан Султану присвоено 24 августа 1943 года.

Второй медали "Золотая Звезда" помощник командира по воздушно-стрелковой службе того же полка (1-я воздушная армия) гвардии майор Амет-Хан Салтан награжден 26 июля 1945 года.

После окончания войны по распоряжению Верховного Главнокомандующего все летчики-асы были направлены на учебу в академии. С августа 1945 года С. Амет-Хан - слушатель Военно-воздушной академии в Монино. Учеба шла очень трудно, давал знать о себе недостаток образования. И в начале 1946 года летчик подает рапорт, в котором честно пишет: 'Трезво взвешивая уровень своих знаний, не вижу возможности дальнейшей учебы. Поэтому прошу отчислить меня, так как не уверен, что выдержу пять лет учебы в академии'. Его рапорт был удовлетворен, и в апреле 1946 года подполковник Султан Амет-Хан был уволен в запас.

Однако летчик не мог жить без неба и поэтому всеми силами стремился вернуться к летной профессии. Долгое время это ему не удавалось. Виной всему была его национальность (он всегда в анкетах указывал, что он - татарин), так как в то время крымские татары были выселены из родных мест и обвинены в пособничестве гитлеровцам. Но благодаря поддержке и помощи боевых друзей в феврале 1947 года С.Амет-Хан становится летчиком-испытателем Летно-исследовательского института.

За короткий срок он выдвинулся в число лучших испытателей. В 1949 году ему присвоен третий класс летчика-испытателя, в январе 1950 года -второй класс, а уже в сентябре 1952 году Султан Амет-Хан становится летчиком-испытателем 1-го класса. Он с успехом выполняет самые различные испытания.

В 1947-1949 годах совместно с С.Н. Анохиным и Н.С. Рыбко С. Амет-Хан проводит испытания летающих лабораторий ЛЛ-1 (с прямым крылом) и ЛЛ-2 (с крылом обратной стреловидности в 30¦) конструкции П.В. Цыбина. Летающие лаборатории буксировались на высоту, а после расцепки переводились в пикирование (угол- 45¦) с включением порохового двигателя (на 15 секунд). Взлет планеров выполнялся на специальной тележке, сбрасываемой после взлета, а посадка -на посадочную лыжу. В ходе испытаний на ЛЛ-2 была достигнута скорость, равная М=0,87 (М - число Маха). В этих полетах на околозвуковых скоростях был получен обширный экспериментальный материал по измерению аэродинамических характеристик, распределению давления по крылу и оперению. В полетах также проводилось исследование перемещения скачков уплотнения по крылу.

22 июля 1948 года на ЛЛ-1 после взлета не отделилась тележка. Возникла критическая ситуация: летчик не мог произвести посадку на тележку, так как она не была снабжена тормозами, и летающая лаборатория выкатилась бы за пределы взлетно-посадочной полосы. Однако С.Амет-Хан, проявив мужество и хладнокровие, выполнил успешную посадку. Он приземлил планер в самом начале полосы и продолжил попытки сброса тележки. Уже в самом конце полосы это ему удалось. Тележка укатилась дальше, а планер остался на бетонке.

В 1949 году С.Амет-Хан совместно с А.П.Якимовым проводит отработку системы автоматической дозаправки самолетов методом 'с крыла на крыло', которую разработали сотрудники ЛИИ В.С.Васянин и И.И.Шелест. В июне 1949 года совместно с И.И.Шелестом С.Амет-Хан на самолете Ту-2 проводит первую в стране полностью автоматическую дозаправку в воздухе.

В конце 1949 года Я.И.Верников и С.Амет-Хан выполняют первый полет на опытном всепогодном двухместном истребителе-перехватчике ОКБ А.И.Микояна И-320 ('Р-2') и в 1949-1950 годах проводят его заводские испытания.

В 1951-1953 годах С. Амет-Ханом совместно с С.Н.Анохиным, Ф.И.Бурцевым и В.Г.Павловым были проведены полные испытания пилотируемого аналога самолета-снаряда КС ('Комета-3'). Самолет-аналог (его называли К) был предназначен для отработки самолета-снаряда КС типа'воздух-корабль' в пилотируемом режиме. Аналог подвешивался под самолет Ту-4КС, самолет-носитель набирал 3000 метров, после чего отцеплял самолет-аналог. Уже в свободном падении автоматика включала двигатель, исамолет-снаряд летел на цель. В ходе испытаний по этой теме С. Амет-Хан выполнил первый полет К с земли (4 января 1951 года), первый старт с самолета-носителя (в мае 1951года) и большое количество полетов с отцепкой от самолета-носителя. После одной отцепки двигатель самолета-снаряда сразу не запустился и только благодаря выдержке С. Амет-Хана, не покинувшего машину, а продолжавшего попытки запуска двигателя (которые увенчались успехом лишь у самой земли), опытная машина была спасена. За проведение этих испытаний Султану Амет-Хану была присуждена Сталинская премия 2-й степени (т.е. Государственная премия СССР).

В 1957-1958 годах С.Амет-Ханом совместно с В.Г.Павловым и В.П.Трофимовым была проведена аналогичная работа на самолете-имитаторе СМ-20, предназначенном для испытаний аппаратуры крылатых ракет системы К-20. Во время испытаний СМ-20 подвешивался к самолету Ту-95К.

В 1953 году С.Амет-Ханом были проведены полеты для исследования устойчивости управляемости самолета на сверхзвуковых скоростях полета. Эти полеты выполнялись на самолете СИ-10 с управляемыми предкрылками и поворотным стабилизатором, созданном на базе истребителя МиГ-17.

Множество полетов были выполнены С.Амет-Ханом для отработки систем катапультирования из различных самолетов. 12 ноября 1958 года, во время испытаний катапультного кресла для самолетов Су-7 и Су-9 парашютистом-испытателем В.И.Головиным, на самолете МиГ-15УТИ произошел взрыв порохового патрона стреляющего механизма катапульты. Был пробит топливный бак самолета, обе кабины были залиты горючим, возникла угроза пожара. В.И.Головин не мог покинуть самолет из-за деформации катапультного кресла. Поэтому С.Амет-Хан принял мужественное решение сажать самолет. Посадка была выполнена безукоризненно и жизнь товарища была спасена.

7 апреля 1959 года Султан Амет-Хан выполнил первый полет на экспериментальном самолете конструкции П.В.Цыбина НМ-1,а затем в 1959-1960 годах совместно с Р.Ф.Захаровым провел его испытания.

Большое место в испытательнойдеятельности С.Амет-Хана занимали испытания авиадвигателей на различных летающих лабораториях.

23 сентября 1961 года С.Амет-Хану было присвоено звание 'Заслуженный летчик-испытатель СССР' (¦ знака - 38). За времялетной работы он освоил около 100 типов летательных аппаратов, его налет составил 4237 часов.

Жил прославленный летчик в городе Жуковский Московской области. 1 февраля 1971 года Султан Амет-Хан погиб при выполнении испытательного полета на летающей лаборатории Ту-16, предназначенной для испытания нового реактивного двигателя. Похоронен в Москве, на Новодевичьем кладбище.

Дважды Герой Советского Союза Амет-Хан Султан был награжден 3 орденами Ленина, 4 орденами Красного Знамени, орденом Александра Невского, орденом Отечественной войны 1-й степени, орденом Красной Звезды, орденом 'Знак Почета' и 6 медалями.

Его именем названы улицы в Алупке, Волгограде, Жуковском, Махачкале, горный пик в Дагестане. Бронзовый бюст прославленного летчика установлен в его родном городе Алупке, а также в Махачкале.