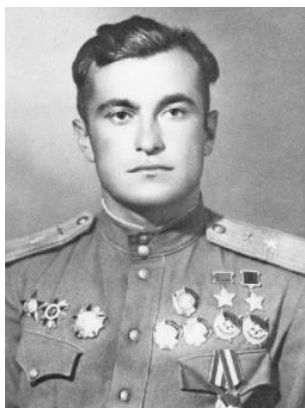


Амет-хану Султану -100 лет

**Дважды Герой Советского Союза,
Заслуженный летчик-испытатель СССР, подполковник**



Родился 25 октября 1920 года в Алушке.

В 1936 году окончил 7 классов школы в Алушке, в 1937 году – железнодорожную школу ФЗУ в Симферополе. В 1937-1939 годах работал слесарем по ремонту паровозов в Симферопольском депо. В 1938 году окончил Симферопольский аэроклуб.

А в 1939 году его по рекомендации предприятия приняли в **Качинское Краснознаменное военное авиационное училище летчиков**, которое окончил в марте 1940 года.

Служил лётчиком в 122-м истребительном авиационном полку (в Белорусском особом военном округе; город Бобруйск Могилёвской области) и 4-м истребительном авиационном полку (в Одесском военном округе; город Григориополь, Приднестровье). Летал на истребителях И-16 и И-153.



И-16



И-153

С июня 1941 по ноябрь 1942 Амет-хан Султан - лётчик, командир звена, заместитель командира и командир авиационной эскадрильи 4-го истребительного авиационного полка.

В первый день войны он произвёл несколько штурмовок на своем И-153.

А к октябрю 1941 года уже имел 130 боевых вылетов на разведку и штурмовку войск противника, за что был награждён орденом Красного Знамени.

31 мая 1942 года в районе Ярославля на самолете «Харрикейн» он таранил вражеский разведчик Ю-88. После чего выбросился с парашютом. За этот таран Амет-хан Султан был награждён **орденом Ленина**, а еще стал **почетным гражданином Ярославля** и обладателем именных часов.

В ожесточенных воздушных боях Амет-хан Султан летал на истребителях И-15, И-16, И-153, "Харрикейн", Як-1, Як-7б, "Аэрокобра", Ла-7.

В ноябре 1942 – мае 1945 – командир авиационной эскадрильи и помощник

командира 9-го гвардейского истребительного авиационного полка по воздушно-стрелковой службе. Участвовал в Сталинградской битве, Ростовской, Донбасской, Мелитопольской, Крымской, Гумбиннен-Гольдапской, Инстербургско-Кёнигсбергской, Кёнигсбергской и Берлинской операциях.



Як - 7Б

Последнюю точку в Великой Отечественной войне он поставил 29 апреля 1945 года, сбив над столичным аэродромом Темпельгоф Fw-190.

За мужество и героизм, проявленные в боях с немецко-фашистскими захватчиками, Указом Президиума Верховного Совета СССР от 24 августа 1943 года гвардии капитану **Амет-хану Султану** присвоено звание **Героя Советского Союза с вручением ордена Ленина и медали «Золотая Звезда».**

За мужество и героизм, проявленные в боях с немецко-фашистскими захватчиками, Указом Президиума Верховного Совета СССР от 29 июня 1945 года гвардии майор **Амет-хан Султан** награждён второй медалью «Золотая Звезда».

В послужном списке гвардии майора, помощника командира полка по воздушно-стрелковой службе, Героя Советского Союза 603 боевых вылета. Из них 70 — на штурмовку, когда легкий истребитель практически беззащитен перед огненным смерчем, несущимся от опасно близкой земли. Он провел 150 воздушных боев, в которых сбил 33 самолета противника лично и 19 — в группе.

После войны до февраля 1946 года продолжал службу в ВВС помощником 9-го гвардейского истребительного авиационного полка по воздушно-стрелковой службе (в Белорусском военном округе; город Кобрин Брестской области, Беларусь). Летал на Ла-7.

С февраля 1946 года обучался в Военно-Воздушной академии (Монино). С апреля 1946 года майор Амет-хан Султан — в запасе.

С февраля 1947 года работал лётчиком-испытателем в Лётно-исследовательском институте (город Жуковский Московской области). Участвовал в испытаниях первой в мире крыльевой системы заправки топливом в полёте, испытаниях пилотируемого самолёта-аналога противокорабельного самолёта-снаряда КС-1 системы «Комета», испытаниях первого в стране самолёта с трапециевидным крылом малого удлинения НМ-1, испытаниях новых систем катапультирования и опытных двигателей на летающих лабораториях.

Начинал он с "летающих лабораторий" ЛЛ-1 и ЛЛ-2 конструкции П.В. Цыбина. Планер, оснащенный пороховым ракетным двигателем, разгонялся до скорости, соответствовавшей числу $M=0,87$. Так добывался ценнейший экспериментальный материал по аэродинамике различных крыльев.

В июне 1949 года он на двухмоторном Ту-2 выполнил первую в стране дозаправку

топливом в воздухе методом "с крыла на крыло".

К концу того же года Амет-хану доверяют самое сложное — испытание опытного всепогодного двухместного истребителя-перехватчика ОКБ А.И.Микояна И-320 ("Р-2").

В январе Амет-хан Султан выполнил первый полет на аналоге снаряда КС, стартовав с земли, а спустя четыре месяца — отделившись от четырехмоторного носителя. В одном из полетов двигатель не запустился сразу после отделения, и только у самой земли испытателю удалось это сделать. Благодаря знаменитой выдержке пилота, испытания успешно завершились. За проявленные мужество и героизм Амет-Хан Султан в третий раз представляется к званию Героя Советского Союза. Однако утверждения в этот раз не произошло.

В феврале 1953 года за успешно проведенные испытания самолета-аналога "К" отважный пилот удостоивается ордена Красного Знамени и Государственной премии. В том же году он осваивает "сверхзвук", исследуя его на самолете СИ-10, созданным на базе МиГ-17. Спустя четыре года на самолете СМ-20, имитирующем крылатую ракету К-20, он испытывает специальную аппаратуру, осуществляя опасные старты с самолета-носителя Ту-95К.

В пятидесятые годы работа Амет-хана связана с испытанием катапультных кресел для сверхзвуковых истребителей. 12 ноября 1950 года в одном из испытательных полетов на летающей лаборатории УТИ МиГ-15 произошел самопроизвольный взрыв пиропатрона катапультного кресла. Из пробитого бака топливо хлынуло в обе пилотские кабины. Взрывом покорежило направляющий рельс катапультного кресла, что препятствовало покиданию поврежденного самолета. Спасая жизнь товарища, Султан пошел на рискованную посадку и так мягко "притер" самолет к взлетно-посадочной полосе, что не случилось никаких возгораний.

В апреле 1959 года он впервые поднимает в воздух экспериментальный самолет НМ-1 конструкции П.В. Цыбина и успешно проводит его испытания. Осень 1961 года он встречает будучи "Заслуженным летчиком-испытателем СССР". Для испытателей это звание — высочайшая награда.

Смерть настигнет замечательного летчика и человека спустя 10 лет. Произошло это 1 февраля 1971 года на серийном бомбардировщике Ту-16, переоборудованном в летающую лабораторию для испытаний новых реактивных двигателей.



К этому времени Амет-Хан налетал 4237 часов, освоил и испытал около 100 (!) типов летательных аппаратов, был награжден двумя звездами Героя Советского Союза, тремя орденами Ленина, четырьмя орденами Красного Знамени, орденами Александра Невского, Отечественной войны 1-й степени, Красной Звезды, "Знак Почета" и многими медалями, но генералом так и не стал. Уроженца Алупки,

почетного гражданина Ярославля и жителя подмосковного Жуковского похоронят в Москве на Новодевичьем кладбище. Позднее его именем назовут горный пик в Дагестане, улицы в Алушке, Волгограде, Жуковском и Махачкале.



Бронзовый бюст Амет-хана Султана установлен в Алушке. Бюсты также установлены в городах Махачкала и Каспийск (Дагестан), Феодосия (Крым) и Киев (Украина), посёлке Цовкра-1 (Дагестан), памятник – в Ярославле. В деревне Дымокурцы Ярославского района Ярославской области на месте приземления Героя после тарана установлен памятный знак. Мемориальные доски установлены в Алушке на доме, в котором он жил, и на школе, в которой он учился, а также в Симферополе на здании вокзала, где он работал, в Мелитополе (Запорожская область, Украина) на доме, где он останавливался, в посёлке Багерово (Крым), где он проводил испытания, и в Жуковском на улице, носящей его имя. В Алушке создан Музей Амет-хана Султана.