**дважды Герой Советского Союза   
Амет-Хан Султан**

**25.10.1920-01.02.1971   
Даты указов: 1. 24.08.1943 года Медаль № 1136  
орден Ленина № 14949  
2. 29.06.1945 года Медаль № 66**

**Амет-Хан Султан**— военный лётчик, подполковник, заслуженный лётчик-испытатель СССР, дважды Герой Советского Союза.

Амет-Хан Султан капитан - командир эскадрильи 9-го Одесского Краснознаменного гвардейского истребительного авиационного полка (6-я гвардейская истребительная авиационная дивизия, 8-я воздушная армия, Южный фронт). 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 1941 года 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, а в последствии избран "Почетным гражданином города Ярославля".

Летом 1942 года С. Амет-Хан воюет под Воронежем на самолете Як-1, а с августа 1942 года 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 впаре 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 и перехода 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 Султан Амет-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 - на штурмовку 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 vна 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, и самолет-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 наэ кспериментальном 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 время летной 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.

**Награды**

* Дважды Герой Советского Союза
* 3 ордена Ленина
* 4 ордена Красного Знамени
* орден Александра Невского
* орден Отечественной войны 1-й степени
* орден Красной Звезды
* орден "Знак Почета"
* 6 медалей

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.

**Памятник Амет-Хану Султану в Ярославле**

В Ярославле одной из наиболее примечательных достопримечательностей является памятник Герою Советского Союза Амет-Хану Султану. Памятный монумент находится в Заволжском районе Ярославля. Монумент расположен в Ярославле не просто так, ведь свою первую боевую воздушную победу прославленный в будущем летчик одержал в небе именно над этим городом. Весной 1942 года "Юнкерс-88" стал первым боевым самолетом, который был сбит в небе над Ярославлем.

Спустя несколько дней после происшествия, героя Амет-Хана пригласили в город Ярославль, где при большом скоплении народа городской комитет по вопросам обороны решил выставить на обозрение всех сбитый боевой самолет. Летчика наградили именными часами, а также почетной благодарственной грамотой. Позже смелый летчик был удостоен почетного ордена Ленина.

Идея создания памятника возникла в 2008 году, при этом инициатором выступила Вера Кузнецова - знаменитый ярославский краевед.

В 2009 году был проведен масштабный конкурс, в результате которого был выбран автор памятника; бюст Амет-Хана вылеплен скульптором, заслуженным художником Дагестана Магомед-Али Алиевым, а обрамляющую композицию выполнил Марк Маркович - житель Ярославля и автор некоторых воинских мемориальных ансамблей в своем родном городе.

30 июля в 2010 году состоялась торжественная церемония открытия памятного монумента Высота памятника - 15 м. Он представлен серебристыми стрелами, выполненными из алюминия и стали, над которыми находится бронзовый бюст Героя, стоящий на гранитном постаменте. В верхней части стыка пилонов имеется силуэт взлетающего самолета, на котором изображены красные звезды, украшенные диодными лампами.

Установка памятника пришлась на разделительный газон, расположенный в центральной части довольно оживленного и проходимого перекрестка - проспекта Авиаторов, улиц Дачной и Мостецкой, что на противоположной стороне от школы № 50. На этой же территории расположен въезд в южную и центральную части Заволжского района. Проходивший в прошлом ожесточенный воздушный бой велся именно в этой области.