

Амет-Хан Султан – видатний син кримськотатарського народу (до 100-річчя з дня народження)

Анотація. Мета дослідження – простежити життєвий і ратний шлях одного з найвідоміших пілотів антигітлерівської коаліції, льотчика-випробувача, який долучився до створення новітньої авіаційної та космічної техніки СРСР. **Методологія студії** базується на застосуванні прийомів історичної біографістики, конкретно-історичних досліджень та компаративістики. Автори послуговуються спеціальною військовою та військово-історичною термінологією та здійснюють наукову реконструкцію історичного портрета на міждисциплінарних методиках і сучасних наукових підходах. **Висновки.** Доля Амет-Хана Султана складалася подібно до шляхів багатьох його однолітків, які мріяли про романтику неба. Війна розкидала їх по фронтах Другої світової й одним присудила швидку смерть та забуття, а іншим – яскраві подвиги, незвичайні життєві траєкторії. Виховуючись у простій кримськотатарській родині та здобувши звичайну для його покоління середню освіту, майбутній пілот учинив за покликанням серця, а війна просто не залишила йому вибору. Однак для того, аби стати льотчиком такого рівня, треба було мати ще щось, окрім бажання пілотувати авіатехніку. Від природи кмітливий та емоційний, Амет-Хан Султан продемонстрував уміння твердо оцінювати власні можливості, багато навчатися заради самовдосконалення, долати злами долі. Не пориваючи духовного й ментального зв'язку зі своїм стигматизованим народом, він як справжній громадянин намагався відновити історичну справедливість. Перебуваючи в «колі обраних», які долучалися до новітніх розробок радянського ВПК, Амет-Хан Султан і на цьому полі виявив себе як самовіддана, відповідальна, сповнена почуття обов'язку людина.

Ключові слова: Амет-Хан Султан, Друга світова війна, депортація кримськотатарського народу, авіація антигітлерівської коаліції, випробування аерокосмічної техніки.

Серед кримських татар, які особливо відзначилися під час Другої світової війни, дослідники історії перш за все називають імена Героїв Радянського Союзу піхотинців гвардії полковника Ф.Абілова¹, гвардії майора Т.Абдуля², саперів старшину У.Абдураманова³ та лейтенанта І.Беркутова⁴, артилериста гвардії старшого

¹ [Електронний ресурс]: Alppp.ru/law/konstitucionnyj-stroj/gosudarstvennye-nagrady--vysshie-stepeni-i-znaki-otlichija--pochetnye-zvaniya/88/ukaz-prezidenta-sssr-ot-05-05-1990--113.html/

² Герои Советского Союза: Краткий биографический словарь в двух томах. – Т.1 / Пред. ред. колл. И.Н.Шкадов и др. – Москва, 1987. – С.18.

³ Там же.

⁴ Там же. – С.157–158.

сержанта С.Сейтвелієва⁵, а також повних кавалерів ордена Слави піхотинців старшого сержанта С.Абдураманова⁶, гвардії старшого сержанта Л.Веляляєва⁷. У цьому списку присутні й генерали – заступник командувача військ із тилу 21-ї армії 2-го Білоруського фронту генерал-майор І.Булатов⁸ і заступник завідувача управління кадрів ЦК ВКП(б) генерал-лейтенант А.Гафаров⁹.

Однак у пересічного громадянина України, коли мова заходить про представників кримськотатарського народу, які особливо відзначилися під час військової служби, одразу виникає образ повітряного аса, учасника Другої світової війни, двічі Героя Радянського Союзу, заслуженого льотчика-випробувача СРСР підполковника Амет-Хана Султана. Народився він 25 жовтня 1920 р. у селищі Алушка Ялтинського повіту Таврійської губернії. Батько – Султан Амет-Хан – за національністю був лаком, родом із Дагестану, мати Насібе – кримська татарка. При народженні на честь свого діда він отримав ім'я Амет. Російський історик А.Симонов вважає, що правильно називати Амет-Хана – Амет Султанович Амет-хан. Однак ім'я Амет-Хан звучить згідно з національними традиціями кримськотатарського народу. Уже у зрілому віці, попри тиск відповідних «органів», льотчик позначав себе і в документах, і в публічному просторі кримським татариним. Крім Амет-Хана в родині Султана та Насібе було ще двоє дітей: син Імран і донька Фатма, яка померла у чотирирічному віці.

У 1937 р. юнак закінчив сім класів і вступив до 15-ї Червонопрапорної Сімферопольської залізничної школи ФЗУ. Одночасно почав відвідувати заняття у Сімферопольському аероклубі, де під керівництвом інструктора П.Большакова освоював ази льотної справи. Тут він потоваришує з уродженцем Херсонщини, майбутнім Героєм Радянського Союзу М.Мальченком. Разом вони навчатимуться у школі ФЗУ, в аероклубі, потім – у Качинській військовій школі льотчиків. Згодом доля розведе друзів: Амет-Хан потрапить до винищувальної, а М.Мальченко – до штурмової авіації.

Після завершення навчання у школі ФЗУ в березні 1938 р. Амет-Хан отримав спеціальність слюсаря рухомого складу¹⁰. Оскільки 15-та Червонопрапорна Сімферопольська залізнична школа готувала кадри для місцевого депо, 17-річного юнака зарахували сюди слюсарем. Невдовзі керівник депо І.Гладкий перевів його на посаду помічника котельного майстра. Роботу Амет-Хан поєднував із навчанням у Сімферопольському аероклубі, матеріальна база якого складалася з сучасних на ту пору літаків У-2, УТІ-4, Р-5. Юнак вивчав теорію льотної професії і згодом під керівництвом інструктора П.Большакова вперше піднявся в небо. Наприкінці 1938 р. Амет-Хан успішно пройшов відбір до Качинської військової школи льотчиків, і вже 13 лютого 1939 р. був зарахований до її складу. Зазначимо, що серед випускників цього закладу – 342 Героя Радянського Союзу, серед них тричі Герой О.Покришкін, а також 14 льотчиків, удостоєних цього високого звання двічі.

Курсанти проходили теоретичний курс, а потім приступали до льотної практики на У-2, УТІ-4 та винищувачі І-16, який вдало зарекомендував себе в небі Іспанії й Китаю. Льотна книжка Амет-Хана за 1939 р. рясніла записами: на У-2 – 93 вильоти, на УТІ-4 – 125, на І-16 – 52¹¹.

⁵ Там же. – Т.2. – Москва, 1988. – С.431.

⁶ [Електронний ресурс]: http://warheroes.ru/hero/hero.asp?Hero_id=8585

⁷ [Електронний ресурс]: warheroes.ru/hero/hero.asp?Hero_id=20991

⁸ [Електронний ресурс]: <http://www.avdet.org/node/5537>

⁹ [Електронний ресурс]: <http://www.ndkt.org/yy-osmanov-ob-amethane-sultane.html>

¹⁰ Белоусов Е.В. Амет-Хан Султан – лётчик из легенды. – Симферополь, 2012. – С.85.

¹¹ Там же. – С.97.

Січень і лютий 1940 р. для курсантів, які вступили до Качинської військової школи льотчиків узимку 1939 р., виявилися надзвичайно інтенсивними: польоти, заняття, випускні екзамени. 5 березня 1940 р. Амет-Хан отримав звання молодшого лейтенанта й відбув до м. Бобруйськ, де дислокувався 122-го винищувальний авіаполк 56-ї винищувальної авіаційної бригади Білоруського особливого військового округу. Згодом його перевели в Молдавію – у 4-й винищувальний авіаполк Одеського військового округу. Саме тут він і зустрів початок німецько-радянської війни.

Станом на червень 1941 р. частина, яка була сформована навесні 1938 р. в Бобруйську, входила до складу 20-ї мішаної винищувальної авіадивізії Південного фронту й дислокувалася у Григоріополі. На озброєнні полку було кілька І-16 та І-153 (зокрема 12 несправних), а також 60 новітніх на той час МіГ-3 (із них 7 потребували ремонту), навички управління якими мали лише 22 льотчики з 52.

22 червня 1941 р. молодший лейтенант Амет-Хан на біплані І-153 здійснив декілька вильотів на розвідку та штурмування військ противника. Цей легкий винищувач завдяки своїй високій маневреності міг дати бій німецькому «мессершмітту», однак його швидкісні дані не давали змоги перехоплювати бомбардувальники.

Амет-Хан Султан літав часто, однак на його рахунок були не збиті літаки противника, а цінні для командування розвіддані. Ось як про це писав друг пілота та його біограф Б.Бутаєв:

«На повітряну розвідку до лінії фронту, а то і у глибокий тил ворога посилали далеко не кожного льотчика. Це не просто – методично, квадрат за квадратом облітати задану територію, уміло уникаючи при цьому вогняних трас зенітних снарядів. Зібрати всю волю в кулак, стримати себе, не кинути літак у круте піке на ворожі колони танків, мотопіхоти, що поспішали до лінії фронту, міг тільки досвідчений, льотчик, який володів високою майстерністю та міг опанувати себе. Амет-Хан Султан твердо увійшов до цієї групи з перших днів»¹².

Розвідувальні польоти й патрулювання в районах Кишинєва, Тирасполя, Миколаєва, Одеси, Херсона загартували молодого, але вже досвідченого на той час льотчика. Результативні дії повітряного розвідника не залишилися поза увагою командування. Рядки нагородного листа, підписаного командиром 4-го винищувального авіаполку майором В.Орловим 17 липня 1941 р., свідчать, що Амет-Хан Султан від 22 червня «здійснив 21 бойовий виліт, неодноразово брав участь у повітряних боях, виконував завдання командування з розвідки військ тилів противника. Літав на штурмування споруд і живої сили»¹³.

До речі, у своїй книзі Б.Бутаєв помилково зазначає, що першою нагородою, якою було відзначено Амет-Хана 5 листопада 1941 р., став орден Червоного прапора¹⁴. Так, справді, командир полку майор В.Орлов 17 липня 1941 р. робив відповідне подання на свого підлеглого, однак у вищих інстанціях статус відзнаки понизили до ордена Червоної зірки. Автори припускають, що таке рішення ухвалив член військової ради 9-ї армії Південного фронту корпусний комісар О.Колобяков. Як правило, першою нагородою радянського льотчика в період Другої світової був саме цей орден.

¹² Бутаєв Б. Амет-хан Султан. – Москва, 1990. – С.13–14.

¹³ Центральний архів Міністерства оборони Російської Федерації (далі – ЦАМО РФ). – Ф.33. – Оп.682523. – Д.29. – Л.306.

¹⁴ Бутаєв Б. Амет-хан Султан. – Москва, 1990. – С.22.

18 серпня 1941 р. під час перевірки караульної служби вартовий застрелив майора В. Орлова. На чолі полку став майор О. Серенко. Частина зазнавала суттєвих втрат – у матеріальній базі та в людях. У жовтні 1941 р. Амет-Хан став командиром авіаланки. На початок листопада він уже здійснив 130 бойових вильотів. Однак збитих літаків противника все ще не було...

Полк передислокувався в Генічеськ, далі були Маріуполь, Батайськ, Ростов-на-Дону. У грудні 1941 р. значну частину льотного складу відправили до Мурманська приймати нову техніку – британські винищувачі «Гоукер Гаррікейн». Льотчики мали перегнати машини до м. Кінешма Івановської обл., де в 22-му запасному винищувальному авіаполку відбудеться переформування. Майже місяць тривало навчання. Після цього 4-й винищувальний полк було введено до складу 147-ї винищувальної авіадивізії протиповітряної оборони Рибінсько-Ярославського дивізіонного району ППО, котрий прикривав із повітря великі промислові підприємства, розміщені тоді в Рибінську та Ярославлі. Зокрема 4-й авіаполк відповідав за повітряну безпеку Ярославського гумового комбінату, де вироблялися автомобільні покришки для всього автопарку СРСР.

Хоча «Гоукер Гаррікейн» не вважався найкращим літаком із тих, що були на озброєнні країн антигітлерівської коаліції, однак саме він замінив у 1942 р. технічно й морально застарілі винищувачі I-16 та I-153. До того ж нові моделі радянської авіатехніки (Як-1, МіГ-1, МіГ-3), що почали надходити напередодні війни до льотних частин, відрізнялися технічною ненадійністю, потребували доопрацювання. Давалася взнаки й відсутність досвіду з їх експлуатації. Промисловість СРСР після евакуації виробничої бази на схід не встигала налагодити випуск винищувачів, що могли б наблизитися за своїми тактико-технічними даними до німецьких. Тому радянське керівництво і звернулося по допомогу до Великобританії. Упродовж війни лише «гаррікейнів» було отримано понад 3 тис. одиниць.

Більше півроку льотчики 4-го авіаполку воювали на цих літаках. Саме за штурвалом британського винищувача Амет-Хан і здобув свою першу повітряну перемогу. Щоправда, трапилося все це не так, як він планував. 31 травня 1942 р. разом зі своїм веденим сержантом Струковим вилетів на перехоплення німецького «Юнкерса-88». Однак невдовзі після злету літак напарника через неполадки змушений був повернутися на свій аеродром. Піднявшись на висоту 8000 м, Амет-Хан розгледів силует ворожої машини. Зав'язався бій. Уміло маневруючи, німецький екіпаж змусив радянського льотчика витратити весь боезапас, після чого той наважився на таран, ударивши крилом свого «гаррікейна» по крилу «юнкерса». Пілоти обох машин вистригнули з парашутами. Після приземлення німецьких льотчиків захопили патрулі, а по Амет-Хана за дві години прибули представники 4-го винищувального авіаполку.

За декілька днів пілота запросили до Ярославля. Спочатку він завітав на центральну площу міста, де для загального огляду було виставлено уламки збитого ним німецького бомбардувальника, а на спеціальному стенді розміщувався номер міської газети, де цілу шпальту займала стаття та фото Амет-Хана Султана. Далі льотчик побував у комітеті оборони, де йому вручили грамоту почесного громадянина міста Ярославля та іменний годинник із написом: «Лейтенантові Червоної армії т. Амет-хану Султану, який героїськи збив німецько-фашистський літак. Від Ярославського міського комітету оборони. 31.VI.1942 р.»¹⁵.

16 липня 1942 р. командир 4-го винищувального авіаполку Герой Радянського Союзу майор А. Морозов підписав нагородний лист на помічника командира ескадрильї лейтенанта Амет-Хана Султана з клопотанням про відзначення

¹⁵ Там же. – С.35–36.

його орденом Леніна. Однак командир 287-ї винищувальної авіадивізії Герой Радянського Союзу полковник С.Данилов понизив статус нагороди до ордена Червоного прапора. Це рішення схвалив і командувач 1-ї винищувальної авіаційної армії генерал-майор авіації Є.Білецький. 31 липня 1942 р. Амет-Хану Султану було вручено чергову відзнаку.

Дехто з дослідників і навіть біографів льотчика помилково констатували, що саме за повітряний таран над Ярославлем він отримав орден Леніна¹⁶. Однак кавалером цієї високої нагороди він стане у жовтні 1942 р.

Але була ще одна «відзнака». Як згадував двічі Герой Радянського Союзу І.Степаненко, після історії з тараном німецького літака до Амет-Хана підійшов старший технік лейтенант О.Мельников, витяг із кишені портсигар і віддав його пілотові. Виявилось, що буквально напередодні того бою вони уклали парі: О.Мельников обіцяв подарувати портсигар, якщо Амет-Хан у найближчі дні зіб'є ворожий літак, натомість другий мав віддати першому місячну платню, якщо цього не станеться¹⁷.

Про інтенсивність повітряних сутичок свідчить той факт, що вже у травні 1942 р. 4-й авіапункт знову довелося відправляти на переформування. І знову група льотчиків вирушила в Мурманськ по чергову партію британських машин. У червні, після поповнення льотно-технічним складом та новими літаками, полк розділився: одна його частина під командуванням підполковника О.Серенка залишилася у складі Рибінсько-Ярославського дивізіонного району ППО, інша – під орудою Героя Радянського Союзу майора А.Морозова попрямувала на Брянський фронт.

3 липня 1942 р. 4-й винищувальний авіапункт увійшов до складу 287-ї винищувальної авіаційної дивізії 1-ї винищувальної армії під командуванням генерал-майора-авіації Є.Білецького. Із 1 серпня частина підпорядковувалася 3-й запасній авіаційній бригаді. На зміну «гаррікейнам» почали надходити літаки Як-7Б. Після короткого перепочинку 21 серпня полк відбув на Сталінградський фронт, де увійшов до складу 288-ї винищувальної авіадивізії 8-ї повітряної армії генерал-майора авіації Т.Хрюкіна. Дислокувався в м. Єлець Липецької обл. У боях під Касторним і Воронежем лише впродовж липня Амет-Хан Султан у групових вильотах знищив 7 літаків противника. А загалом улітку 1942 р. він у групових боях вразив 11 «мессершміттів» та 1 пікірувальник «Юнкерс-87». Ще 2 «мессери» збив особисто.

Забігаючи наперед, зазначимо, що Амет-Хан Султан посідає друге місце серед льотчиків антигітлерівської коаліції за кількістю бойових вильотів, поступаючись лише О.Покришкіну. Так, останній закінчив війну, маючи на своєму рахунку 650 бойових вильотів. Натомість івардії майор Амет-Хан здійснив 603 бойових вильоти. Зате за кількістю проведених повітряних боїв він упевнено випереджає найкращих асів антигітлерівської коаліції. Загалом на його рахунку 150 поєдинків, тоді як у М.Скоморохова – 143, О.Покришкіна – 140, Г.Речкалова – 122, І.Кожедуба – 120.

Енергійного та ініціативного льотчика, який постійно шукав зустрічі з ворогом, включили до спецгрупи «вільного полювання». Зі складу 4-го винищувального полку до неї увійшли В.Лавриненков, О.Рязанов, Б.Бугарчов, М.Погорелов, І.Борисов, І.Степаненко та Амет-Хан Султан. Діяла група впродовж кількох місяців з аеродрому Погромне в Оренбурзькій обл. Саме подібні групи, що стануть

¹⁶ Жирохов М.А., Котлобовский А.В. «Иду на таран!»: Последний довод «сталинских соколов». – Москва, 2007. – С.389; Бутаев Б. Амет-хан Султан. – С.36.

¹⁷ Степаненко І.Н. Полум'яне небо. – К., 1976. – С.42–43.

прообразом так званих «асівських полків», згідно із задумом командування 8-ї повітряної армії мали принаймні на деякий час послабити німецьке панування в небі, а згодом і перехопити ініціативу.

7 вересня 1942 р. Амет-Хан разом зі І.Степаненком вилетіли на перехоплення так званої «рами» (розвідник «Фокке-Вульф-189»). І.Степаненко про цей епізод писав:

«Поява над позиціями артилерії, танків чи стрільців “рами” віщувала наліт авіації або обстріл фашистської артилерії. Знищити “раму” вважалося в нас великою справою. А домогтися цього, між іншим, було не так просто, адже розвідник мав вогневі засоби згори і знизу, як правило вдало маневрував, своєчасно вивертався з-під атаки. “Фокке-Вульфа”, на якого ми вилетіли, прикривали винищувачі. Набираємо висоту. “Іду на ‘мессера’, – повідомляє Амет-Хан. – ‘Рама’ твоя!”. Противник не сподівався нашої швидкої атаки, тому не встиг вчинити опору. За кілька секунд звалився один “худий”. “Рама” також спалахнула й упала»¹⁸.

8 вересня 1942 р. командир 4-го винищувального авіаполку майор А.Морозов підписав нагородний лист, де зазначалося, що помічник командира 2-ї ескадрильї лейтенант Амет-Хан Султан здійснив 247 бойових вильотів, під час яких особисто збив 5 літаків противника та ще 12 – у групових боях. У документі також указувалося, що льотчик таранив «Юнкерс-88»¹⁹. 23 жовтня 1942 р. його було нагороджено орденом Леніна.

Після своєрідної апробації спецгрупи в небі над Сталінградом командувач 8-ї повітряної армії генерал-майор авіації Т.Хрюкін вирішив сформувати «асівський полк» для потреб Південно-Західного фронту. До його складу планувалося включити льотчиків-винищувачів, які мали п'ять і більше повітряних перемог. Базовим мав стати 9-й гвардійський винищувальний авіаційний Червонопрапорний полк під командуванням Героя Радянського Союзу гвардії підполковника Л.Шестакова.

18 вересня 1942 р. полк було виведено в тил, на лівий берег Волги, у передмістя Пугачова, де замість зношених ЛаГГ-3 він отримав нову матеріальну частину – винищувачі Як-1. Серед льотчиків, які ввійшли до складу 9-го полку, був і майбутній двічі Герой Радянського Союзу старшина В.Лавриненков. Ось як він згадував про підготовку молодих пілотів у новій частині:

«Лев Львович (тобто Шестаков – *Авт.*) вирішив політати з кожним із новачків. Адже своїх людей він добре знав, а ось нас, тих, які влилися до полку нещодавно, ще не випробував у повітрі. Першим на роль веденого до командира у зону повітряного бою пішов Амет-Хан Султан – один із найкращих льотчиків 4-го полку. “Трижильний”, – так казали про нього. І цей “трижильний” після зони ледве тримався на ногах, горілиць упав на землю, широко розкинувши руки, і дивлячись в небо, звідки тільки-но повернувся, вимовив: “Наш командир – не лев, не сокіл, він – чистий диявол!”»²⁰.

Після інтенсивної підготовки 10 грудня 1942 р. полк повернувся на фронт. Він діяв у складі трьох ескадрильї. Першою командував О.Алелюхін, другою – В.Лавриненков, третьою – Амет-Хан Султан. Усі троє закінчать війну двічі Героями Радянського Союзу.

¹⁸ Там само. – С.78.

¹⁹ ЦАМО РФ. – Ф.33. – Оп.682523. – Д.159. – Л.433.

²⁰ Лавриненков В.Д. «Сокол-1». – Москва, 1976. – С.158.

Ім'я Амет-Хана дедалі частіше згадувалося не тільки у зведеннях та нагородних листах, а й на шпальтах газет і в різноманітних агітаційних матеріалах. Зростала кількість його повітряних перемог, що послугувало підставою для подання на звання Героя Радянського Союзу. Зазначимо, що воно мало нетрадиційну форму. Це був не нагородний лист, а телеграма, яку 28 квітня 1943 р. підписав командувач 8-ї повітряної армії генерал-лейтенант авіації Т.Хрюкін. У ній йшлося про те, що «Амет-Хан Султан виконав 359 бойових вильотів, провів 79 повітряних боїв, особисто збив 11 літаків противника і у груповому бою 19 літаків. Має один таран літака противника Ю-88. На Сталінградському фронті виконав 110 бойових вильотів, особисто збив 6 літаків противника і у групі 7 літаків противника»²¹. 24 серпня 1943 р. указом Президії Верховної Ради СРСР гвардії капітана Амет-Хана Султана було удостоєно звання Героя Радянського Союзу з врученням Золотої зірки (№1136) та ордена Леніна.

Молодий, але вже відомий пілот мав у своєму арсеналі різноманітні тактичні прийоми. Одним із улюблених була «люлька». Ескадрилья Амет-Хана виходила у зону й розташовувалася на висоті 6000 м, що давало змогу льотчикам зберігати максимальну швидкість під час атаки на противника. Особливо ефективною «люлька» була проти бомбардувальників. Помітивши ціль, пілот вводив машину в піке, атакував і знову різко набирив висоту. Це мінімізувало можливість зустріч із літаками ескорту. Особливо ефективною була атака групою, зокрема ескадрильєю.

Заступник Амет-Хана двічі Герой Радянського Союзу П.Головачов згадував, як 21 липня 1943 р. шістька «аерокобр» на чолі з комеском результативно атакувала три групи німецьких бомбардувальників – загалом 60 літаків. Використавши маневр «люлька», радянським винищувачам удалося не тільки розсіяти ворожу авіагрупу, а й збити 6 і підбити 3 літаки противника. На рахунку Амет-Хана були «Гайнкель-111» та «Юнкерс-88»²².

1 серпня 1943 р. 9-й авіапункт було відведено у с. Зимівники Ростовської обл. для переозброєння. Уже за два тижні частина повернулася до складу 6-ї гвардійської винищувальної авіаційної дивізії й була задіяна в боях у небі над Ростовом-на-Дону, Кубанню, Таганрогом. Лише у серпні гвардії капітан Амет-Хан Султан збив чотири літаки противника: 2 «Юнкерс-87», 1 «Юнкерс-88», 1 «Гайнкель-111».

Радянська авіація почала оговтуватися після катастрофічного 1941-го та невдалого 1942-го років. Це помітили й німці. Так, генерал В.Швабедиссен, який під час війни командував корпусом зенітної артилерії, 2-ю винищувальною авіадивізією та 12-м авіаційним корпусом, у своїй книзі зазначав:

«На відміну від рядових винищувальних авіачастин, елітні гвардійські полки, оснащені союзницькими літаками, діяли більш системно, підхід до району бою був добре організований і розподілений у просторі. Пілотів цих полків вирізняла прихованість маневру, вони були добре ешелоновані за висотою, що давало змогу контролювати повітряну ситуацію і зводити до мінімуму небезпеку зазнати несподіваної атаки. Тактика їхніх бойових дій базувалася на чіткому виконанні правила атака – захист; після бою вони швидко збиралися у групу й виходили з району бою, дотримуючись того ж шикуння, як і на підході»²³.

²¹ ЦАМО РФ. – Ф.33. – Оп.793756. – Д.50. – Л.20.

²² Фалалеев Ф.Я. Сто сталинских соколов: В боях за Родину. – Москва, 2005. – С.216.

²³ Швабедиссен В. Сталинские соколы: Анализ действий советской авиации в 1941–1945 гг. / Пер. с англ. – Минск, 2001. – С.166.

Майор Маер згадував, що в 1943 р. в районі Орла його штурмовій авіачастині протидіяли «відбірні російські винищувачі, які були відчайдухами, добре навченими, чудовими льотчиками, котрі знали слабкі сторони німецьких пікірувальників»²⁴.

Створенням гвардійських частин командування радянських ВПС не обмежилось. Заступник народного комісара оборони з авіації генерал-полковник О.Новиков ініціював обмін досвідом:

«Під час певного затишшя на фронті, яке склалося у травні – червні 1943 р., шляхом скликання різноманітних конференцій, в яких брали участь такі досвідчені пілоти, як О.Покришкін, В.Лавриненков, Амет-Хан Султан та інші, відбувся обмін досвідом між винищувальними підрозділами. Цей досвід було узагальнено у спеціальній директиві О.Новикова, розісланий у всі повітряні армії. На основі директиви пропонувалося виділяти спеціальні групи винищувачів для ведення повітряного бою, особливо на вертикалі»²⁵.

Необхідно зауважити, що Амет-Хан Султан став визнаним майстром повітряного бою на вертикалях. Він усвідомлював, що попри велике фізичне перевантаження, це дозволяє льотчику не тільки контролювати обстановку, але й дає можливість атакувати противника за рахунок раптовості та швидкості маневру. Саме за вміння перемагати в таких боях командувач 8-ї повітряної армії Т.Хрюкін особисто дозволив Амет-Хану відтворити на фюзеляжах літаків 3-ї ескадрильї 9-го авіаполку зображення орлів – на честь тактики «орлиного удару».

Згадані конференції з узагальнення досвіду повітряних боїв ставали традиційними на фронті. Так, восени 1943 р. з ініціативи генерала Т.Хрюкіна відбулася зустріч винищувачів-мисливців, що тривала два дні. На неї прибули найкращі пілоти 8-ї повітряної армії: двічі Герої Радянського Союзу О.Покришкін, Д.Глінка, Герої Радянського Союзу Б.Глінка, М.Лавицький, Амет-Хан Султан, О.Алелюхін, О.Решетов, О.Карасьов та ін. Мету заходу було сформульовано так:

«Навчити льотчиків при підготовці до польоту грамотно оцінювати дані повітряної, наземної й агентурної розвідок, обирати найвигідніші маршрути, уміло користуватися погодними умовами: хмарністю, серпанками, сонцем. Добре вивчити рельєф місцевості для забезпечення раптовості нападу. Основними цілями для дій мисливців мали бути: літаки в повітрі та на аеродромах, автомашини різноманітного призначення, бронетранспортери, танки, склади з паливом, боєприпасами, паровози, вагони, платформи, катери та інші плавзасоби, а також жива сила в місцях скупчення»²⁶.

Виступаючи на цій зустрічі, командир ескадрильї 9-го авіаполку В.Лавриненков більше говорив не про себе, а посилався на досвід Амет-Хана Султана, О.Алелюхіна та інших товаришів по службі. При цьому він акцентував увагу на тому, що «повітряне полювання» поки що не віднесене до статутних видів бою, льотчики вдаються до нього зі власної ініціативи. Наступного дня виступали О.Алелюхін, Амет-Хан Султан та ін. Особливу увагу приділяли досвіду атаки залізничних об'єктів, котрі, як правило, добре прикривалися засобами ППО. Третього дня мали відбутися

²⁴ Там же. – С.172.

²⁵ *Спик М. Асы союзников / Пер. с англ. А.А.Жеребилова. – Смоленск, 2000. – С.327–328.*

²⁶ *Легендарный Лавриненков: Воспоминания тех, кто был с ним рядом / Сост.: Н.Н.Беловол, Е.П.Лавриненкова. – К., 2001. – С.52–58.*

показові повітряні бої між учасниками зібрання, однак через несприятливу погоду їх довелося скасувати²⁷.

У жовтні 1943 р. в небі над Запорізьким краєм Амет-Хан збільшив особистий рахунок ще на декілька літаків противника – 2 бомбардувальники та 1 винищувач. 13 жовтня гвардії капітан Амет-Хан Султан отримав свій сьомий орден – Червоного прапора.

Тим часом після успішного проведення Мелітопольської та Керченсько-Ельтигенської десантної операцій радянські війська прорвали укріплення Турецького валу на Перекопському перешийку й захопили плацдарми на південному березі Сиваша та Керченському півострові. Однак відразу оволодіти Кримом не вдалося. Згідно з планами верховного головнокомандування, розгром кримського угруповання мав здійснити 4-й Український фронт генерала армії І.Толбухіна. Його прикриття забезпечувала 8-ма повітряна армія, до складу якої входив 9-й гвардійський винищувальний авіаційний Червонопрапорний полк, що на той час уже отримав почесне найменування Одеського.

Короткий перепочинок перед наступом на Крим льотчики використовували з максимальною користю. У середині грудня 1943 р. в Асканії-Новій відбулися збори за участі О.Покришкіна, Д.Глінки, В.Лавриненкова, Амет-Хана Султана та ін. Одночасно з аналізом бойового досвіду обговорювалися методи «вільного полювання», що особливо мали стати у пригоді під час проведення наступальної операції на півострові.

Амет-Хан Султан брав участь у боях за рідний Крим. Штаб полку, яким знову командував Герой Радянського Союзу гвардії підполковник А.Морозов, розташувався у с. Чаплинка, що на Херсонщині. Льотчики одержали наказ діяти із засідки: перебуваючи на аеродромі «підскоку» на Килігійській косі, перерізати трасу повітряного постачання противника. Першою на чергування заступила ескадрилья О.Алелюхіна, далі – В.Лавриненкова. Амет-Хан очікував на свою чергу, час якої нарешті настав...

У січні 1944 р., здійснюючи патрулювання разом із Героєм Радянського Союзу І.Борисовим, Амет-Хан перехопив над Каркінітською затокою та примусив до посадки на своєму аеродромі німецький літак зв'язку. Виявилось, що він прямував із румунської Констанци до Євпаторії з цінними документами. Під час підготовки активної фази Кримської наступальної операції гвардії майор Амет-Хан Султан здійснив 59 успішних бойових вильотів, а також узяв участь у 13 боях, збивши 5 літаків противника. Крім того, він провів 15 штурмувань наземних цілей.

25 березня 1944 р. командир 9-го авіаполку гвардії підполковник А.Морозов підписав черговий нагородний лист на Амет-Хана. 7 квітня, згідно з наказом командування 8-ї повітряної армії №18/Н, груди пілота прикрасив «малий полковницький» орден – Олександра Невського²⁸.

Розпочалася активна фаза Кримської наступальної операції. 8 квітня 1944 р. війська 4-го Українського фронту перейшли в наступ. Льотчики 9-го гвардійського винищувального авіаційного полку не тільки прикривали свої війська, але й активно штурмували наземні цілі противника. 24 квітня Амет-Хан у повітряному бою над древнім Херсонесом збив винищувач «Фокке-Вульф-190».

12 травня 1944 р. Кримська наступальна операція завершилася. Останній великий плацдарм противника, що загрожував тиловим комунікаціям чотирьох Українських фронтів, було ліквідовано. Користуючись нагодою, Амет-Хан разом із

²⁷ Там же.

²⁸ ЦАМО РФ. – Ф.33. – Оп.686044. – Д.418460. – Л.289.

бойовими товаришами навідався до рідної Алупки, зустрівся з батьками. Командир полку дав йому триденну відпустку. Разом із ним залишився Герой Радянського Союзу командир ланки гвардії старший лейтенант П.Головачов. А тим часом 9-й авіаполк передислокувався до Підмосков'я, де на аеродромі Чкаловське мало відбутися переозброєння на новий винищувач Ла-7.

Саме під час своєї короткої відпустки Амет-Хан став свідком операції НКВС із примусової депортації кримських татар. Упродовж 18–21 травня 1944 р. згідно з постановою Державного комітету оборони СРСР №5859 «Про кримських татар» за підписом Й.Сталіна до віддалених районів СРСР – від Північного Передуралля до республік Середньої Азії – було вислано понад 191 тис. осіб. Офіційною причиною депортації стало звинувачення кримськотатарського народу в нібито «масовому співробітництві» з німецькими окупантами²⁹.

Варто зазначити, що рідний брат Амет-Хана – Імран Султан після вигнання німців із території Криму був заарештований органами внутрішніх справ саме за «пособництво окупантам». Щодо ж стосується репресій, то ми не маємо документальних підтверджень, як вони торкнулися родини льотчика – існує тільки літературна версія драматичної сцени спроби депортувати матір Героя Радянського Союзу – Насібе в інтерпретації Б.Бутаєва. За його словами, Амет-Хан і його заступник П.Головачов зуміли захистити родину від насильницької депортації³⁰. Згодом до порятунку долучився командувач 8-ї повітряної армії Герой Радянського Союзу генерал-полковник авіації Т.Хрюкін, допомігши відправити батьків Амет-Хана до своїх батьків, які мешкали у станиці Привільній Краснодарського краю. Там вони й перебували до завершення війни.

Після того, як Амет-Хан переконався, що на новому місці батьки в безпеці, він відбув у Чкаловське, де його полк отримував нові винищувачі. Під час однієї з поїздок до Москви познайомився з Фаїною Данильченко. Доволі швидко вони побралися. У жовтні 1944 р. Амет-Хан у складі своєї частини вирушив на 3-й Білоруський фронт, де полк увійшов до складу 303-ї винищувальної дивізії 1-ї повітряної армії. Командування фронту на чолі з генералом армії І.Черняховським активно використовувало «асівську» частину на найбільш загрожених ділянках, де існувала гостра потреба у прикритті наземних військ від ударів із повітря. Тільки за січень 1945 р. «трофеями» Амет-Хана стали 4 винищувача «Фокке-Вульф-190», збиті ним у небі над Гумбінненом. За вдало проведені бої у Східній Пруссії льотчика нагородили орденом Вітчизняної війни 1-го ст., а полк – орденом Суворова 2-го ст.

20 квітня 1945 р. 9-й авіаполк було передано безпосередньо до складу 16-ї повітряної армії, котра готувалася до завершальної операції німецько-радянської війни – оволодіння Берліном. Того ж таки дня командир частини двічі Герой Радянського Союзу гвардії майор В.Лавриненков підписав нагородний лист, в якому констатував результати бойової діяльності свого помічника з повітряно-стрілецької служби:

«Тов. Амет-Хан виконав 602 успішних бойових вильоти з нальотом 552 години, із них на штурмові дії по живій силі й техніці противника – 78 бойових вильотів, на прикриття наземних військ – 305 бойових вильотів, на перехоплення літаків – 32 бойових вильоти, на розвідку – 41 бойовий виліт, на супроводження своїх бомбардувальників – 52 бойових вильоти, на вільне польовання тилами противника – 12 бойових вильотів.

²⁹ Крим в умовах суспільно-політичних трансформацій (1940–2015): Зб. док. і мат. / Упор. О.Г.Бажан, О.В.Бажан та ін. – К., 2016. – С.13.

³⁰ Бутаєв Б. Амет-хан Султан. – С.143–144.

За весь період бойових дій провів 150 повітряних боїв, в яких особисто збив 30 літаків противника за типами: “Ю-88” – 4, “Хе-111” – 4, “Ю-87” – 4, “Ме-109” – 11, “ФВ-190” – 6, “Ю-52” – 1, із них один тараном, і у групі збив 19 літаків противника різних типів. У виконаних штурмуваннях знищено до 20 автомашин, до 15 підвід, до 30 коней, до 100 солдатів та офіцерів, 5 вагонів, 5 цистерн із паливом і на аеродромі один літак противника»³¹.

Останній свій, 603-й, бойовий виліт Амет-Хан Султан здійснив 29 квітня 1945 р. в небі над Берліном. Під час патрулювання він атакував і збив німецький винищувач.

Донедавна вважалося, що Амет-Хан Султан, здійснивши 603 бойових вильоти та провівши при цьому 150 повітряних боїв, збив 30 літаків противника особисто та ще 19 – у групових боях³². Подібні результати наводять й англійські історики авіації ХХ ст.³³ Однак дослідження, які провів російський історик М.Биков у Центральному архіві Міністерства оборони РФ, вимагають внесення коректив до особистого рахунку Амет-Хана Султана. Отже, згідно з новими підрахунками, льотчик особисто збив не 30 літаків противника, як уважалося досі, а 33: 19 винищувачів (13 – «Мессершмітт-109», 6 – «Фокке-Вульф-190»), 13 бомбардувальників (5 – «Юнкерс-87», 4 – «Гайнкель-111», 4 – «Юнкерс-88»), а також 1 транспортник «Юнкерс-52». Крім того, у групових боях він збив 13 «Мессершмітт-109», 3 «Юнкерс-88», 1 «Фокке-Вульф-190», 1 «Юнкерс-87» та ще 1 вірогідно «Мессершмітт-109». За часом повітряні перемоги розподілилися так: у 1942 р. – 9 особистих і 19 групових, у 1943 р. – 14 особистих, у 1944 р. – 4 особистих, у 1945 р. – 6 особистих³⁴.

За роки німецько-радянської війни Амет-Хан Султан став визнаним майстром авіаційного бою, асом зі своїм індивідуальним стилем ведення повітряних поєдинків. Так, його командир і друг В.Лавриненков згадував:

«Ніколи не боявся Амет-Хан неприятеля, навіть якщо він у кілька раз переважав чисельністю загін його літаків. Він перемагав ворога винахідливістю, хитрощами, безстрашшям... Амет-Хан умів кожний виліт здійснювати з максимальною користю для справи. І не випадково льотчики любили ходити з ним на завдання, вони знали: він обов'язково знайде противника... Не знаю, чим це пояснити, але Амет-Хан чомусь нерідко потрапляв в найнеймовірніші ситуації і блискуче виходив із них»³⁵.

Двічі Герой Радянського Союзу І.Степаненко дав таку характеристику своєму однополчанину:

«У складі групи діяв один із найенергійніших льотчиків Амет-Хан Султан, що прибув із поповненням і разом із нами вивчав “гаррікейна”. Сьогордні Амет-Хан, збивши одного бомбардувальника, допомагав товаришам. Як і завжди, він вносив у бій азарт і розрахунок, відвагу й винахідливість: блискавкою проносився між ворожими літаками, атакуючи з несподіваних напрямків. Так, його дії цілком відповідали власному характеру: рухливому, неспокойному, відвертому у стосунках із товаришами, щирому»³⁶.

³¹ ЦАМО РФ. – Ф.33. – Оп.793756. – Д.60. – Л.21.

³² Герои Советского Союза: Краткий биографический словарь в двух томах. – Т.1. – С.51.

³³ Полак Т., Шоурз К. Асы Сталина: Энциклопедия / Пер. с англ. – Москва, 2003. – С.99–100.

³⁴ Биков М.Ю. Асы Великой Отечественной: Самые результативные летчики 1941–1945 гг. – Москва, 2007. – С.52–53.

³⁵ Див.: Бутаев Б. Амет-хан Султан. – С.8.

³⁶ Степаненко І.Н. Полум'яне небо. – С.40.

Дуже високо оцінював дії Амет-Хана Султана головний маршал авіації, командувач авіації далекої дії О.Голованов: «Я думаю, що іншого такого льотчика в нас у країні не було. Звичайно, ані Покришкін, за всієї поваги до нього, ані хтось інший із ним не порівняються»³⁷.

Після закінчення війни значну частину льотчиків-асів відрядили до Військово-повітряної академії в підмосковному Моніно. Однак не всім уславленим пілотам давалося навчання, адже багато хто з них, за влучним виразом льотчика-штурмовика Героя Радянського Союзу П.Рубанова,

«мав лише три класи церковноприходської школи!.. Багато з нас тоді за покликком серця, закинувши свого часу навчання, як кажуть, прямо зі шкільної парти вирушили до армії. А далі була війна й ті, хто вижив та набрався досвіду в перших боях із ворогом, стали згодом командирами ланок, ескадрилій і навіть полків. Але закінчилася війна, і настав час, коли рівень нашої підготовки, тобто командирів тих самих підрозділів та частин, почав доволі серйозно відрізнятися від рівня підготовки молодих підлеглих, які почали прибувати до частин у повоєнний час»³⁸.

Вступні іспити тоді провалили 70% від загальної кількості тих офіцерів, які прибули для вступу в академію. За словами того ж П.Рубанова, до основного контингенту, так званих «абітурієнтів», входили саме фронтовики, льотчики, які пройшли всю війну. Серед них налічувалося не менше половини Героїв Радянського Союзу³⁹.

Серед абітурієнтів першого повоєнного набору був і Амет-Хан Султан. Він вступив до головного військово-повітряного вишу Радянського Союзу, однак довго в його стінах не затримався – позначилася відсутність повноцінної середньої освіти. Тому після деяких вагань у січні 1946 р. подав рапорт начальникові Військово-повітряної академії генерал-лейтенантові авіації П.Іонову: «Тверезо зважаючи рівень своїх знань, не бачу можливості подальшого навчання. Тому прошу відрхувати мене, оскільки не впевнений, що витримаю п'ять років навчання в академії»⁴⁰. Рапорт 25-річного майора задовольнили і 26 квітня 1946 р. його звільнили з військової служби. Тривалий час, за свідченнями очевидців, він перебував у депресії, почав зловживати спиртним.

Якось подружжя Лавриненкових випадково зустріли в одному з московських парків Амет-Хана Султана. За спогадами дружини колишнього командира 9-го гвардійського винищувального авіаційного полку Євдокії Петрівни уславлений у минулому ас мав жалюгідний вигляд: «Неохайний, погано поголений, черевики на босу ногу, рукави обшарпані. Його “поступили” в Монінську академію, але зі всіма науками він був на “ви”, а з грамотністю й того гірше. Часто в одному слові примудрявся робити дві помилки. Він не витримав, перестав відвідувати заняття, зачаївся від друзів... Думали, він сильний, знайде себе...»⁴¹.

В.Лавриненков не залишив льотчика в біді. За словами дружини, повернувшись додому він відразу зателефонував О.Покришкіну й вони вирішили допомогти бойовому побратиму. Порадившись, звернулися до заступника головнокомандувача

³⁷ Цит. за: Чуев Ф.И. Солдаты империи: Беседы. Воспоминания. Документы. – Москва, 1998. – С.253.

³⁸ Цит. за: Филь А.М. Штурмовики. – Черкасы, 2015. – С.153–154.

³⁹ Див.: Филь О.М. Автограф на Рейхстазі. – Черкаси, 2020. – С.53.

⁴⁰ Бутаев Б. Амет-хан Султан. – С.192.

⁴¹ Лавриненкова Е.П. Дорогой мой «Сокол-17». – К., 2008. – С.77.

ВПС із бойової підготовки двічі Героя Радянського Союзу генерал-полковника авіації Т.Хрюкіна. Колишній командувач 8-ї повітряної армії знову прийшов на допомогу Амет-Хану. 7 лютого 1947 р. його було зараховано на роботу до льотно-дослідницького інституту у Жуковському⁴².

Амет-Хан Султан з ентузіазмом узявся за нову роботу, адже він потрапив у стихію, де міг реалізувати себе. Його бажання літати та ризикувати знову стало реальністю. Відтепер він – головний оцінювач якості літальних апаратів, уповноважений представник військово-повітряних сил, перший, хто сідає за штурвал нового літака. Від його вердикту залежатиме доля машини. За короткий час Амет-Хан опанував нову професію. Щоб переконатися у цьому, варто лише звернути увагу на динаміку отримання ним льотних кваліфікацій. У 1949 р. йому присвоєно 3-й клас льотчика-випробувача, у січні 1950 р. – 2-й, у вересні 1952 р. він успішно атестувався на фахівця 1-го класу.

Нова сфера застосування досвіду та вмінь визнаного майстра пілотування була пов'язана з ризикованими експериментами й новаціями, що стали справжніми викликами для авіаторів. У червні 1949 р. Амет-Хан разом із льотчиком-випробувачем І.Шелестом на високошвидкісному денному бомбардувальнику Ту-2 здійснив перше у країні автоматичне дозасправлення в повітрі. Пізніше І.Шелест напише:

«Із появою наших перших бойових реактивних літаків Амет разом зі всіма льотчиками незмінно брав участь у розширенні та вдосконаленні їхніх бойових якостей. У кожному літаку була крупинка і його праці. Озираючись тепер назад, на весь двадцятип'ятирічний випробувальний труд Амет-Хана, хочу сказати, що, очевидно, не було в нас такої роботи, до якої так чи інакше не доторкнувся б Султан...»⁴³.

А вже наприкінці 1949 р. Амет-Хан Султан разом із Героєм Радянського Союзу льотчиком-випробувачем Я.Верниковим виконують перший політ на дослідному всепогодному двомісному винищувачі-перехоплювачі КБ А.Микояна І-320.

У 1951–1953 рр. Амет-Хан поряд із льотчиками-випробувачами С.Анохіним, Ф.Бурцевим, Ф.Павловим провів випробування першої радянської авіаційної протикорабельної крилатої ракети КС («Комета»). Літак-аналог, або, як його називали, «К», розташовували під днищем літака-носія – стратегічного бомбардувальника Ту-4КС. Останній набирив висоту 300 м, після чого дослідний літак-снаряд летів у ціль.

Під час одного з таких запусків у 1952 р. двигун літака-снаряда не спрацював. За словами Б.Бутаєва, його від'єдали раніше, ніж було заплановано, і Амет-Хан не встиг своєчасно запустити агрегат. За інструкцією льотчик-випробувач мав відразу покинути літальний апарат. Однак Амет-Хан уже біля самої землі все ж зміг запустити двигун, тож дослідний літак-снаряд було врятовано. Головний конструктор конструкторського бюро (КБ-1, п/с 123) С.Берія згадував, що

«за інструкцією, так неодноразово бувало – Амет-Хан повинен був викидатися, а він декілька літаків із ризиком для життя зумів посадити – і лавочкінських, і мікоянівських. Павлов та Бурцев теж були відмінними льотчиками-випробувачами. Кожен із них здійснив на нашому снаряді по 30–35 вильотів. Ризик був величезний. Посадочна швидкість машини досягла 400 кілометрів на годину. Після злету літака наші снаряди

⁴² Белоусов Е.В. Амет-Хан Султан – лётчик из легенды. – С.140.

⁴³ Шелест И.И. Лечу за мечтой. – Москва, 1989. – С.234.

відривалися від машини, випробувачі наводили їх на корабель, робили розворот і йшли на посадку. Вірогідність катастрофи була надзвичайно високою, але Амет-Хан, Анохін, Павлов і Бурцев йшли на такий ризик добровільно. Тоді вони дійсно здорово допомогли нам, розробникам. Ми зекономили і час, і сотню ракет»⁴⁴.

За словами учасників та очевидців випробування літака-снаряда «К», Амет-Хан Султана мали б нагородити третьою Золотою зіркою Героя Радянського Союзу. Однак цей факт підтверджується лише спогадами учасників проекту, зокрема того ж С.Берії, який запевняв, що за випробування «Комети» Амет-Хан отримав орден Леніна та держпремію. Але якщо уважно переглянути послужний список льотчика, то виявиться, що в 1953 р. його було удостоєно Сталінської премії 2-го ступеня та нагороджено орденом Червоного прапора.

Амет-Хан одним із перших у СРСР випробовував систему катапультивання з різних літаків. Після того, як завершилася стадія з використанням манекенів, було вирішено провести цикл випробувань за участю професійних парашутистів. 12 листопада 1958 р. Амет-Хан разом із В.Головіним мали протестувати катапультине крісло для літаків Су-7 і Су-9. Льотчик та парашутист зайняли місце в реактивному двомісному навчально-тренувальному літаку МіГ-15УТГ. Набравши необхідну висоту і швидкість, Амет-Хан збирався віддати команду парашутисту приступити до випробувань. Однак саме у цей час у кабіні літака пролунав вибух – це раптово спрацював піропатрон механізму катапульти. Було пошкоджено бак із паливом, яке почало заливати кабіну. Виникла загроза пожежі й вибуху, що призвело б до загибелі екіпажу. Амет-Хан, розуміючи небезпеку, наказав В.Головіну залишити літак. Однак у результаті спрацювання піропатрона крісло катапульти деформувалося й він виявився затиснутим у кабіні. Льотчик доповів про позаштатну ситуацію у центр управління польотами та попросив терміново звільнити злітну смугу. Після майстерно виконаного маневру Амет-Хан швидко знизився та майже наосліп успішно посадив літак. До прибуття пожежників і швидкої він допоміг В.Головіну залишити аварійну машину.

Наприкінці 1950-х рр. Амет-Хан разом із льотчиками-випробувачами В.Трофимовим та В.Павловим тестував пілотований прототип авіаційної крилатої ракети Х-20, призначеної для боротьби з бойовими кораблями. Після вдалого завершення випробувань ці ракети повинні були надійти на озброєння нових стратегічних бомбардувальників-ракетоносців Ту-95К.

Амет-Хан активно залучався до заходів, пов'язаних із космічною програмою. Зокрема він випробовував спусковий апарат, призначений для повернення космонавтів на Землю. Під час випробувань він разом із В.Головіним відпрацьовував позаштатну ситуацію, а саме аварійне приземлення на спусковому апараті. У 1958–1959 рр. члени першого загону, серед яких були Ю.Гагарін, В.Биковський, В.Комаров, О.Леонов, П.Беляєв, П.Попович, Г.Титов та інші, освоювали дії в умовах невагомості. Для цього було переобладнано реактивний багатоцільовий літак Ту-16, який піднімав у небо саме Амет-Хан.

7 квітня 1959 р. він пілотував літак-аналог стратегічного розвідника НМ-1 конструкції П.Цибіна. Надзвукова машина була призначена для висот до 30 000 м. Загалом Амет-Хан здійснив на експериментальному прототипі шість польотів. Пізніше до випробувань долучився льотчик Р.Захаров.

У 1961 р. за випробування нових моделей авіатехніки Амет-Хан Султан отримав орден Знак пошани. А згодом, того ж таки року, йому було присвоєно звання заслуженого льотчика-випробувача СРСР. За час своєї льотно-випробувальної

⁴⁴ Берія С.Л. Мой отец – Лаврентий Берия. – Москва, 1994. – С.239.

роботи освоїв близько 100 типів літальних апаратів. Його особистий наліт під час цих випробувальних польотів сягав 4237 год.

Залишаючись сином свого багатостраждального народу, Амет-Хан Султан неодноразово звертався до впливових партійних і державних діячів, зокрема до голів Президії Верховної Ради СРСР А.Мікояна та К.Ворошилова, порушуючи питання про повернення кримських татар на Батьківщину. У 1956 р., після XX з'їзду КПРС, він разом із групою колишніх партійно-радянських працівників Кримської Автономної Радянської Соціалістичної Республіки підписав лист до ЦК КПУ з проханням про реабілітацію кримських татар. Однак усі звернення залишалися безрезультатними.

Останній свій політ Амет-Хан Султан здійснив 1 лютого 1971 р. Під час випробування нового реактивного двигуна літак Ту-16ЛЛ під його управлінням зазнав катастрофи. За словами експертів, пілота доводилося випускати закрилки для стабілізації на малих швидкостях. Після одного з таких режимів закрилки не було прибрано, при подальшому розгоні літака вони відірвалися. Машина різко перекинулася через крило і в результаті величезного перевантаження розломилася в повітрі навпіл. У результаті авіакатастрофи загинули командир екіпажу Амет-Хан Султан, другий льотчик Є.Венедиктов, штурман В.Михайловський, бортрадист О.Воробйов, інженер Р.Ленський. Поховали Амет-Хана на Новодівичому кладовищі.

Згідно з указом Президії Верховної Ради СРСР, на батьківщині двічі Героїв Радянського Союзу ще за їх життя встановлювалися бронзові бюсти. Було виготовлено й погруддя Амет-Хана. Однак відразу встановити його в Алушці не вдалося: представник кримськотатарського народу, звинуваченого в масовому співробітництві з ворогом, і тут – пам'ятник. Партійне керівництво Криму не могло піти на такий крок. Тому бюст намагалися встановити в Ярославлі, Махачкалі, Каспійську та ін. Однак Амет-Хан Султан, за свідченнями очевидців, відмовлявся брати участь у всіх урочистих заходах. Лише після смерті Й.Сталіна погруддя було нарешті відкрите (1955 р.) в рідному місті повітряного аса Алушці біля будинку №6 по вул. Льотчиків.

REFERENCES

1. Bazhan, O.H., & Bazhan, O.V. (Comps.). [2016]. *Krym v umovakh suspilno-politychnykh transformatsii (1940–2015): Zbirnyk dokumentiv i materialiv*. Kyiv: Klio. [in Ukrainian].
2. Belousov, E.V. [2012]. *Amet-Khan Sultan – letchik iz legendy*. Simferopol: Tavrida. [in Russian].
3. Belovol, N.N., & Lavrinenkova, E.P. (Comps.). [2001]. *Legendarnyj Lavrinenkov: Vospominaniya tekhn, kto byl s nim ryadom*. Kiev. [in Russian].
4. Beriya, S.L. [1994]. *Moj otets – Lavrentij Beriya*. Moskva: Sovremennik. [in Russian].
5. Butaev, B. [1990]. *Amet-khan Sultan*. Moskva: Politizdat. [in Russian].
6. Bykov, M.Yu. [2007]. *Asy Velikoy Otechestvennoj: Samye rezultativnye letchiki 1941–1945 gg.* Moskva: Yauza, Eksmo. [in Russian].
7. Chuev, F.I. [1998]. *Soldaty imperii: Besedy. Vospominaniya. Dokumenty*. Moskva: Kovcheg. [in Russian].
8. Fataleev, F.Ya. [2005]. *Sto stalinskikh sokolov: V boyakh za Rodinu*. Moskva: Yauza, Eksmo. [in Russian].
9. Fil, A.M. [2015]. *Shturmoviki*. Cherkassy. [in Russian].
10. Fyt, O.M. [2020]. *Avtohrat na Reikhsstazi*. Cherkasy. [in Ukrainian].
11. Lavrinenkov, V.D. [1976]. «Sokol-1». Moskva: DOSAAF. [in Russian].
12. Lavrinenkova, E.P. [2008]. *Dorogoj moj "Sokol-17"*. Kiev. [in Russian].
13. Polak, T., & Shourz, K. [2003]. *Asy Stalina: Entsiklopediya*. Moskva: Eksmo. [in Russian].
14. Shkadov, I.N. [Ed.]. [1987–1988]. *Geroi Sovetskogo Soyuz: Kratkij biograficheskij slovar v 2 t.* Moskva: Voenizdat. [in Russian].
15. Shvabedissen, V. [2001]. *Stalinskie sokoly: Analiz dejstvij sovetskoy aviatsii v 1941–1945 gg.* Minsk: Kharvest. [in Russian].
16. Spik, M. [2000]. *Asy soyuznikov*. Smolensk: Rusich. [in Russian].
17. Stepanenko, I.N. [1976]. *Polumiane nebo*. Kyiv: Polityvdav Ukrainy. [in Ukrainian].
18. Zhirokhov, M.A., & Kottobovskij, A.V. [2007]. *„Idu na taran!": Poslednij dovod „stalinskikh sokolov"*. Moskva: Yauza; Eksmo. [in Russian].

Oleksandr Lysenko

Doctor of Historical Sciences (Dr. Hab. in History), Professor,
 Head of the Department of History of Ukraine During World War II,
 Institute of History of Ukraine NAS of Ukraine
 (Kyiv, Ukraine), ukr2ww@ukr.net
 ORCID: <https://orcid.org/0000-0002-4003-6433>

Serhii Sehada

Doctor of Historical Sciences (Dr. Hab. in History), Docent,
 Chief of the Research Center for Military History,
 National Defence University of Ukraine named after I. Cherniakhovskiy
 (Kyiv, Ukraine), voyen_ist@ukr.net
 ORCID: <https://orcid.org/0000-0002-7763-1324>

Oleksandr Fyl

Candidate of Historical Sciences (Ph. D. in History),
 Deputy Director,
 National Military History Museum of Ukraine
 (Kyiv, Ukraine), fam_2010@ukr.net
 ORCID: <https://orcid.org/0000-0002-0662-8654>

Amet-Khan Sultan is an Outstanding Son of the Crimean Tatar People (To the 100th Anniversary of His Birth)

Abstract. The purpose of the study to trace the life and military path of one of the most famous military pilots the Anti-Hitler Coalition, a test pilot who joined the creation of the latest aviation and space technology in the USSR. **The methodology of the study** is based on the application of techniques of historical biography, specific historical research and comparative studies. The authors use special military and military-historical terminology and carry out scientific reconstruction of the historical portrait on interdisciplinary methods and modern scientific approaches. **Conclusions.** The fate of Amet-Khan Sultan was similar to the paths of many of his peers who dreamed of the romance of heaven, wanted to learn and love. The war scattered them on the fronts of World War II and sentenced one to rapid death and oblivion, and the other – bright feats and unusual life trajectories. Raised in a simple Crimean Tatar family and receiving the usual secondary education for his generation, the future world-famous pilot acted according to his heart's calling, and the war simply left him no choice. However, in order to become a pilot of this level, you had to have something other than the desire to fly aircraft. By nature clever and emotional, Amet-Khan Sultan demonstrated the ability to soberly assess their own capabilities and learn a lot for self-improvement, to overcome the twists and turns of fate. And, in the end, he was rewarded with impressive air victories and recognition from the state and society, a new chance to pursue a career that he did not waste. Without severing his spiritual and mental connection with his stigmatized people, he, as a true citizen, sought to restore historical injustice. Being in the "circle of the chosen" who joined the latest developments of the Soviet post-war military-industrial complex, Amet-Khan Sultan found himself in this field as a selfless, responsible, full of duty man.

Keywords: Amet-Khan Sultan, World War II, deportation of the Crimean Tatar people, aviation of the Anti-Hitler Coalition, testing of aerospace technology.