

Գիրքը լուսապատճենահանվել է  
"Համահայկական Էլ. Գրադարան"

կայքի՝ [www.freebooks.do.am](http://www.freebooks.do.am)

կողմից և ներկայացվում է իր  
այցելուների ուշադրությանը:

The book created by "PanArmenian E. Library"



Գիրքը կարող է  
օգտագործվել միայն ընթերցանության համար...

For more info: [www.freebooks.do.am](http://www.freebooks.do.am)

ՊՆԻՔ ԱՌԻՅՆՈՒԹԱՅ ԿԱՐՈՂ ԵՔ ՁՅԸ ՆՈՐՊՈՒՆԻՆ ԱՐԿԵԱՆ ԱՍՅԱՏԱՌ  
ԳՐԱԿԱՆՈՒԹՅԱՆ ՏԱՐԱԾՄԱՆ ԳՈՐԾՈՒՄ ԵՎ ԻՆՏԵՐՆ  
ՀՈՒՄԱՆՈՅՔԵԼԱՂԱՅԵԼ ԳՐՔԵՐ:

ԹՎՈՅՆ ԳՐՔԵՐԻ ՄՇԵՂՈՄԱՆ ՄԱՆՐԱՄԱՍՆԵՐԸ ԿԱՐՈՂ ԵՔ  
ԻՄԱՆԱԼ "ՇԱՄԱՀՈՅՔԱԿԱՆ ԷԼԵԿՏՐՈՆԱՅԻՆ ԳՐԱԿՈՐՄԱՆ" ԿՈՅՔԻՆ՝

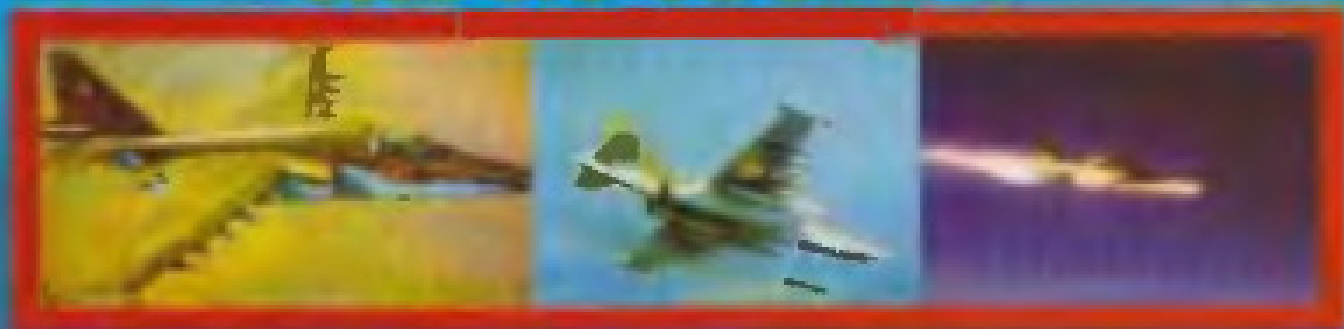
[www.freebooks.am](http://www.freebooks.am)

ԸՆԴՐՉԱԿԱԼ ԵՒՔ, ԱՐ ՕԳՏՎՈՒՄ ԵՔ ՄԵՂ ԿՈՅՔԻՆ:  
ՑԱՆՎՈՒՆՈՒՄ ԵՒՔ ՉԱՃԵԼԻ ԸՆԹԵՐՑԱԼՈՒԹՅՈՒՆ:



ԳՐՔԻՔ ՄԵՁ՝ [freebooks@rambler.ru](mailto:freebooks@rambler.ru)

ԱՐԾՐՈՒՆ ԿՈՎՎԱՆՆԻՍՅԱՆ  
ԱՎԻԱՑԻԱՆ՝ ԱՐՑԱԽՅԱՆ  
ԳՈՅԱՄԱՐՏՈՒՄ



ԵՐԵՎԱՆ 2006

# ԱՎԻԱՑԻԱՆ՝ ԱՐՑԱԽՅԱՆ ԳՈՅԱՄԱՐՏՈՒՄ

Այս գրքույկս եւս նվիրում եմ մորս՝ Կլարա Էլկանայի  
Հովհաննիսյանի, սուրբ հիշատակին:

ՀՏԴ 623.74:325  
ԳՄԴ 39.5+66.3(2Հ)  
Հ 845

Խմբագիրներ՝ Մ. Հովհաննիսյան և Հ. Բաղդասարյան  
Համակարգչային ձևավորող և էջադրող՝ Ա. Գևորգյան և Կ. Ավետիսյան  
Սրբագրող՝ Լ. Պետրոսյան

Հ 854 «ԱՎԻԱՑԻԱՆ՝ ԱՐՑԱԽՅԱՆ ԳՈՅԱՍԱՐՏՈՒՄ» Հովհաննիսյան  
Արծրուն

Եր., «ԱվիաՄանիա» գիտամարզական հասարակական  
կազմակերպություն ([www.aviamania.org](http://www.aviamania.org)), 2006 - 94 էջ:

Գրքույկն իրենից ներկայացնում է արցախյան գոյամարտի ընթացքում  
կիրառված ավիացիայի և ավիատորների մասին պատմող մի փոքրիկ  
աշխատանք: Հեղինակն այս գրքույկի միջոցով փորձել է անմահացնել այն,  
ինչ տեղի ունեցավ այն դաժան օրերին և սիրով կընդունի բոլոր  
լրացումները:

Գրքույկում եղած տարատեսակ սխալները հիմնականում կապված են այն  
հանգամանքի հետ, որ պատերազմի ժամանակ չի կատարվել գրեթե ոչ մի  
տեսակի գրագրություն: Հիշատակված բոլոր փաստերը և անունները  
վերականգնվել են մասնակիցների հիշողություններով, նյութերի  
համադրումներով: Գրքույկի ստեղծման և լույս ընծայման համար  
հեղինակն իր խորին երախտագիտությունն է հայտնում՝ հատկապես  
գնդապետներ Ստեփան Գալստյանին, Ավետիք Մուրադյանին,  
փոխգնդապետ Արշալույս Ղազարյանին, փոխգնդապետ Արմեն  
Մկրտչյանին, Համլետ Օհանյանին և այլոց՝ տրված խորհուրդների և  
տեղեկատվության համար, ինչպես նաև՝ «ԱվիաՄանիա» հասարակական  
գիտամարզական կազմակերպության խորհրդի անդամներին:

ԳՄԴ 39.5 +66.3(2Հ)

ISBN 99941-2-041-7

# ԱՎԻԱՑԻԱՆ ԱՐՑԱԽՅԱՆ ԳՈՅԱՄԱՐՏՈՒՄ

...Լավ պատրաստված գինվորը կարող է կռել  
անսահման հաղթանակներ, սակայն ոչ այնքան  
շատ, որքան հայրենապաշտ գինվորը...

11.11.2005թ, Յեղիճակ

**Գիրքը** հրատարակվում է «Ավիամանիա» գիտամարզական  
հասարակական կազմակերպության կողմից՝ ռազմական  
ավիացիայի վարչության աջակցությամբ:

## Հեղինակի կողմից

... Պատմության դասերը քաղել՝  
անցնող ժամանակը գալիքին  
ծառայեցնելու լավագույն միջոցն է ...

20.04.2004թ. Հեղինակ

Այսօր, երբ հայ երիտասարդությունը նորից վերադարձել է դեպի ընթերցասիրություն, ուստի ճիշտ ժամանակն է, որպեսզի ծանոթացնենք այն բազում երկնային հերոսներին, որոնք 1988-95թթ-ին իրենց սրբազան պարտքը կատարեցին հայրենիքի նկատմամբ՝ իրենց մարտական թռիչքներով:

Երբ ես, դպրոցական տարիներից սկսած, կարդում էի մեր փառապանծ ֆիդայիների քաջագործությունների մասին, ինձ միշտ մի հարց էր անհանգստացնում: Փաստ է, որ շատ հերոսամարտերի ժամանակ մեր մի ֆիդային ու աշխարհագորայինը ջարդել է նենգ ոսոխի կանոնավոր զորքի տասին ու հարյուրին: Մեր հերոսական ոգու երթը չի կանգնեցրել նրանց ո՛չ քանակը, ո՛չ նենգությունը, և ո՛չ էլ տեղատարափ թափվող գնդացրային կրակահերթը: Սակայն ես, կարդալով այդ ամենը, ընկճվել եմ նրանից, որ, այնուամենայնիվ, ճակատամարտի ժամանակ կա տեխնիկական հագեցվածության գործոն, որի առջև հերոսությունները քիչ են օգնում: 1700-1900 թթ-ին քանի՞ հերոսամարտ ենք տանուլ տվել՝ միայն այն պատճառով, որ չենք ունեցել հրետանի: Իսկ անակնկալ պարտիզանական հարվածներով ու գրոհներով երկիր չես ազատագրի ու պահի: Վերը նշվածը չի վերաբերվում միայն հրետանուն: Յուրաքանչյուր դարում նորագույն համարվող մի զինատեսակ իր կարևոր դերն ունի: Մենք հպարտությամբ նշում ենք, որ հին դարերում հայկական զորքը կիրառել է եռաթև նետեր, ունեցել է մարտականքեր, որոնք կարևոր դեր են խաղացել ժամանակի ճակատամարտերում: Իսկ մեր այրուձին քանի՞ հայոց, պարսից ու հունաց արքաների հպարտությունն է եղել: Այդ զինատեսակներն ու զորատեսակներն իրենց ժամանակի պատերազմների աստվածներն ու թագավորներն էին: Սակայն դարերի հորձանուտում իր սեփական խոսքը կորցրած ժողովուրդը, որը պայքարում էր սեփական հողում զոհ չդառնալու համար, բազում ջարդերից ու կոտորածներից չէր կարող լիարժեք պաշտպանվել, քանի որ չունեի կանոնավոր բանակ: Ժամանակն ապացուցել է, որ մեզ բավական է մի հնարավորություն, և մենք կկարողանանք պատմությանը նվիրել «մայիսի 26»-եր և «28»-եր: Եվ պատկերացրեք, որ երեք տարի անց, հենց մայիսի 28-ին ազգի բեկորներն

ապացուցեցին, որ պիտի ապրեն: Եթե այդ ազգաբեկորն ունենար մի քանի տասնյակ մարտական տանկեր կամ մարտական ինքնաթիռներ, որոնք նույն այդ թվականին Եվրոպայում կիրառվում էին հազարներով, ապա բոլորովին այլ կլիներ դեպքերի ընթացքը:

Ինչպես նշեցինք, անուղղակիորեն, յուրաքանչյուր դարում արդիական ամեն մի զենք կարող է կատարել իր պատմական առաքելությունը: Քննարկելով արարատյան այս ազգի գոյամարտերից վերջին հաջողվածը՝ պիտի վերլուծենք, թե ինչ առաքելություն ուներ այդ պատերազմում կարևոր գորատեսակներից ամենաերիտասարդը՝ ավիացիան, առանց որի այսօր չի կինում ոչ մի պատերազմ: Եվ ինչ կատարեցին քաջարի ավիատորները:

Այս գրքույկն իր դերը կկատարի, եթե թեկուզ միայն մեր այսօրվա դպրոցականները կամ ուսանողները, որոնցից շատերի հարազատներն ևս մարտիրոսվել են հանուն մեզ, իմանան, որ հերոսները միայն ինքնաձիգը ձեռքին կռվող ջոկատների տղաները չեն:



## Նախարարի և ներածականի փոխարեն

...Հիասթափությունը պարտության առաջին  
նշաններից է. այն թույլերի հոգու դրսևորում է...

09.06.2002թ, Հեղինակ

Այսօր դժվար է գերազնահատել այն դերը, որը կատարում է ավիացիան ժամանակակից պատերազմում: Շատերը լրատվամիջոցներով տեսան, թե ինչպես ամերիկյան բանակը մարտավարական տեսանկյունից, հատկապես ավիացիայի շնորհիվ, հաղթարշավով անցավ հարավսլավիական անտառներով ու քաղաքներով, աֆղանական լեռներով ու իրաքյան անապատներով: Իսկ 1999թ-ի մարտի 27-ի գիշերը, երբ խոցվեց ամերիկյան «Ֆ-117» անտեսանելի կործանիչ-ռմբակոծիչը, ամերիկացիներն իրենց օդաչուին ավելի շուտ հայտնաբերեցին և փրկարար ուժերով տարհանեցին, քան հարավսլավացիները կհայտնաբերեին ինքնաթիռի ընկած վայրը: Տարհանումը ևս կատարվել է ավիացիայի միջոցով և հակառակորդի տարածքից:

Ժամանակակից ավիացիայից նշենք մի քանի թվային տվյալներ:

Ներկայումս արդիական ինքնաթիռները կարող են կրել մինչև 40 տոննա ռումբ կամ հրթիռ: «Տու-160» կամ «Բ-1Բ» ռմբակոծիչների թռիչքի հեռահարությունը գերազանցում է 15000 կիլոմետրը: Մեկ «ԱՅ-64Դ» կամ «Մի-28Ն» մարտական ուղղաթիռը համազորային մարտում կարող է խոցել հակառակորդի մինչև 8-10 տանկ: Ընդ որում կարող է խոցել եղանակային ցանկացած պայմաններում և գիշերը, և ցերեկը բարձր ճշտությամբ:

Այսօր ցանկացած պետություն իր հիմնական համազորային ուժերը փորձում է վերափոխել ավելի փոքր, լավ սպառազինված, ունիվերսալ, արագ արձագանքման ուժերի: Դրանք պետք է կարողանան ամենակարճ ժամանակում հայտնվել ցանկացած վայրում: Իսկ նման ուժերն առանց ուղղաթիռների չեն կարողանա տեղափոխվել կամ իջեցվել նշված ցանկացած վայրը: Այս ամենն այսօր կամ վաղը: Իսկ ի՞նչ տեղի ունեցավ 1990-ականների սկզբին, երբ Արցախի հայությունը կռվում էր մի կողմից որսորդական հրացաններով, մյուս կողմից անմխիթար նահանջում: Եվ այդ ամենն եղավ այն ժամանակ, երբ երբեմնի հզոր երկրից այլևս ոչինչ չէր մնացել, ու հայ ժողովրդի բախտն անորոշ էր:

Յիմնական դերակատարները

...Պարտությունն սկսվում է ամենաչնչին բացթողումից...

20.06.2001թ, Յեղիմակ

Ինչպես արդեն երկու խոսքով նշեցինք, շատ ծանր օրեր էին սկսվել հայ ժողովրդի համար՝ սկսած 1988թ-ից: Ավելի ճիշտ, քառասունամյա համեմատաբար անդորրից հետո հայ ժողովուրդը նորից կանգնեց լինել-չլինելու խնդրի առաջ: Այդ ծանր օրերի մասին բազում անգամներ են գրվել ամենատիպիկ բնութագրող խոսքերով, սակայն երևի այդ դժնդակ օրերի ամենաճիշտ բնութագիրն այս է.

Դեկտեմբերյան երկրաշարժից, Սումգայիթի ու Բաքվի կոտորածներից, Շահումյանի մասսայական տեղահանություններից հետո նորից եկել էին մեր ճակատագրի հիմնական օրերը:

Երբ կարդում էի այդ օրերին նվիրված մի քանի գրքեր, ավելի ու ավելի էի համոզվում վերը նշվածի մեջ: Նույնիսկ այն ժամանակ, երբ ապակու պես պարզ երևում էր, որ երբեմնի հզոր կայսրությունը քանդվում էր: Մենք՝ ինքներս, մեր հողում, մեր սոված ու վիրավոր ընտանիքներին չէինք կարող օգնել, չէինք կարող պաշտպանել մեր օջախները դաժան ու նենգ թշնամուց: Երևանից Արցախ թռչող ինքնաթիռներն ու ուղղաթիռներն ստուգվում էին, որպեսզի գենք չտեղափոխվի: Եվ գիտե՞ք ամենացավալին այն էր, որ լինում էին դեպքեր, որ այդ ստուգողները շատ ժամանակ հայեր էին՝ պետանվտանգության աշխատողներ, որոնք այնքան էլ հավատարիմ չէին խորհրդային կարգերին և ոչ էլ մեծ օրինապահներ էին, այլ ուղղակի աթոռներից էին վախենում:

Եթե այդ օրերի ականատեսներից ցանկացած մեկին ավիացիայի մասին հարց տաք, ապա նա ձեզ կպատմի առաջին հերթին «երեբունի» օդանավակայանի քաղաքացիական օդաչուների և նրանց կողմից կատարված քաջագործությունների մասին, քանի որ այն ժամանակ դեռ ԽՍՀՄ-ն էր, (թեկուզ միայն «դե ֆակտո»), և այդ օդանավակայանից էին հիմնականում գործում փոքր ինքնաթիռներն ու ուղղաթիռները, որոնք կարող էին վայրէջք կատարել Արցախում: Յետո միայն պիտի ունենայինք ռազմական մեքենաներ, և մենք էլ պիտի ասեինք, որ կարող ենք հակահարված տալ: Ինչևէ, ամեն ինչ հերթականությամբ:

1988թ-ի սկզբից ամեն մի հայ չէ, որ ուներ քաջություն և վճռականություն, որպեսզի գնար Արցախ կռվելու կամ այլ հարցով օգնելու: Սակայն, ինչպես ասում են, հերոսները քիչ են, բայց ժողովրդից են ծնվում: Քաղաքացիական ավիացիայի շատ օդաչուներ, տասնյակ ու հարյուրավոր թռիչքներ էին

կատարում դեպի Արցախ: Թռչում էին անվտանգության աշխատակիցների հսկողության տակ, Մոսկվայի արգելքների տակ, թշնամու դարանակալ գնդակի տակ: Թռչում էին և հասցնում արգելված ու չարգելված, օդի պես կարևոր բեռները: Երկու տոննայի փոխարեն ուղղաթիռները բարձրում էին կրկնակի անգամ ավելի բեռ: Եղել է դեպք, երբ 25-30 տեղանոց «Յակ-40» ինքնաթիռը Խոջալուից վերադարձել է 86 ուղևորով: Թշնամու գազանություններից տուն ու տեղը թողած կնոջն ու երեխային չես կարող բացատրել, որ օդանավը չի կարող 30 կամ 40 հոգուց ավել մարդ տանել: Առաջին ուղղաթիռի կորուստն եղել է հենց այդ պատճառով: Շատ ժամանակ ամեն մի թռիչք հիմնավորելու համար, որպես պատվեր, անհրաժեշտ էր ձևակերպել տարբեր պետական հիմնարկությունների վրա: Քանի որ թռիչքները պետք էր համաձայնացնել օկրուգի հակաօդային պաշտպանության հետ, ապա անպայման պետք էր պահպանել օրինական կողմը: Այս հարցում ևս, առանց նվիրյալների, հնարավոր չէր գործն առաջ տանել: Մինչև Սպիտակի երկրաշարժը Արցախ էին թռչում հիմնականում «Էրեբունի» օդանավակայանի չորս-հինգ «Մի-8» ուղղաթիռներ և մի քանի «Յակ-40» ինքնաթիռներ: Սկզբից քիչ թռիչքներ չէին կատարում նաև գյուղատնտեսական «Ան-2» ինքնաթիռներով, սակայն հետագայում նրանցից լիովին հրաժարվեցին հակառակորդի ՀՕՊ-ի, պատճառով: Շատ ժամանակ նույն օդանավն օրական մի քանի թռիչք էր կատարում՝ օրական մինչև քսան-քսանհինգ թռիչք օդանավակայանից: Իսկ երկրաշարժից հետո որոշակի ժամանակ անց այդ թռիչքներն էլ դադարեցին: Պարզ է, որ համազգային ողբ էր, և մի պահ արցախյան խնդիրը պետք է հետին պլան մղվեր: Սակայն, եթե երկրաշարժից չես պաշտպանվի, ապա զինված ոտխից կարելի է և պետք է պաշտպանվել: Նորից սկսվեցին ինտենսիվ թռիչքները դեպի Արցախ. այս անգամ ևս հումանիտար օգնությունից, ծերերից, երեխաներից, կանանցից ու վիրավորներից զատ տեղափոխվում էր նաև զենք ու զինամթերք: Իհարկե, վերջիններիս տեղափոխումը նորից վտանգավոր էր և հղի անկանխատեսելի հետևանքներով: (1990թ-ի դեկտեմբերի վերջին Խոջալուի օդանավակայանում ադրբեջանական ՕՍՕՆ-ը բռնագրավեց մեր ուղղաթիռներից մեկը, իսկ անձնակազմին ծեծի ենթարկեց, սակայն հայրենասեր անհատն այդ ամենից չվախեցավ): Այստեղ տեղին է հիշատակել խորհրդային այլ հանրապետություններից իրենց ուղղաթիռներով ժամանած օդաչուներին: Եկել էին Վրաստանի, Ուզբեկստանի, Ղազախստանի և Ռուսաստանի ուղղաթիռներն իրենց օդաչուների հետ: Այդ ժամանակներին քաջածանոթները մեծ ակնածանքով են հիշում տեսուչ-օդաչու Վլադիմիր Կորոտինսկուն, որը մինչև 1990թ-ը մնաց Հայաստանում և օգնեց մեր տղաներին՝ յուրացնելու թռիչքային շատ նրբություններ: Հայ օդաչուները հետագայում ապացուցեցին, որ ոչ միայն լավ աշակերտներ են, այլ նաև կարող են գերազանցել իրենց ուսուցիչներին: Երբ խորհրդային ավիացիայի փորձառու

տեղեկացան, որ հայ օդաչուները կարողանում են գիշերային թռիչքներ կատարել Արցախի բարդ անտառա-լեռնային տեղանքում, զարմանքից քարացան: Իսկ մեր քաջ տղաները կատարել են այնպիսի զարմանալի վայրէջքներ, որ այդ մասին նույնիսկ գրելը վախ է առաջացնում: Հաճախակի վայրէջքի տարածքի շառավիղն ընդամենը 30-50 սմ-ով էր գերազանցում ուղղաթիռի վերին պտուտակների շառավիղն: Երբ մի անգամ վիրավորներով լի մեքենաները մոտենում էին վայրէջք կատարած ուղղաթիռին, երկու մեքենա պայթեցին ականների վրա, հենց օդաչուների աչքի առաջ: Տեղանքն ականապատված էր:

1989թ-ին Արցախից, կրակի ու ռմբակոծության տակից դուրս է բերվել ավելի քան 5000 ծեր, երեխա, կին ու վիրավոր: Յուրաքանչյուր թռիչք նման չի եղել նախորդին: Ամեն անգամ նոր վտանգներ էին սպասվում, և չկար այնպիսի երևույթ, թե ինչքան շատ թռնես, այնքան ավելի կվարպետանաս, և քեզ վտանգ չի սպառնա: Թռիչքները լինում էին ոչ միայն գիշերները, այլ նաև անձրևին ու ձյանը, մառախուղին ու քամուն: Ստեփան Նիկողոսյանը, Թոֆիկ Ալավերդյանը, Յուրի Գասպարյանը, Արմեն Մնացականյանը, Սուշեղ Անտոնյանը, Գեղամ Գաբրիելյանը և այլոք, հիրավի, հերոսներ էին, որոնց անուններն ոսկե տառերով պետք է գրել հայոց պատմության մեջ: Սակայն նշված անունները միայնակ չէին գործի, ուստի նրանց անձնակազմից յուրաքանչյուրն իր մեծ ներդրումն ունի այդ թռիչքներում:

1991թ-ի գարնանից վաղուց սկսված հայ ադրբեջանական պատերազմը կրեց կանոնավոր բնույթ: Առաջին գոհերը Գետաշեն և Մարտունաշեն գյուղերն էին: Հետագայում, իհարկե, ազահ գազանը չէր բավարարվելու այդ երկու գյուղերով կամ Շահունյանի շրջանով: Նրա անհագ ախորժակն ամբողջ Արցախն էր տենչում և, ինչու չէ, նաև ողջ Հայաստանն ու հայությունը: Նենգ թուրքն երբեք չի հրաժարվել պանթուրքիզմի ճանապարհին աննկուն կանգնած միակ խաչակիրներին վերջնական հոշոտելուց: Արցախում գործում էին դեռ փոքրիկ ֆիդայական խմբեր, որոնց պայքարը դեռ չէր կրում կանոնավոր բնույթ: Սպառազինությունը վատն էր, պատրաստությունը՝ թերի և այլն: Այդ խմբերը, արցախցիների հետ միասին ամբողջովին չեզոքացված լինելով արտաքին աշխարհից, ենթարկվում էին նաև հոգեբանական ճնշման: Միակ կապն արտաքին աշխարհի հետ ավիացիան էր: Ոստիսը քաջ գիտակցում էր, որ շրջափակված Արցախի միակ օգնականն ավիացիան էր: Այդ պատճառով էլ թշնամին ջանք չէր խնայում թռիչքները խափանելու համար: Ադրբեջանական ՕՍՕՆ-ը և խորհրդային զորքերն անմիջապես քանդում էին այն թռիչքադաշտերը, որոնք ժողովուրդը հարթեցնում էր փոքրիկ ինքնաթիռների համար: Այդ պատճառով միակ հույսը մնում էին ուղղաթիռները: Վերջիններիս հետ պայքարելու համար խորհրդային հրամանատարները Գյանջայի ավիացիոն բազայից հատկացրել էին մի քանի «Մի-24» մարտական ուղղաթիռ: Այդ պատճառով մեր տղաների թռիչքները դարձան ոչ թե

վտանգավոր, այլ՝ մարտական թռիչքներ: Պատկերացրեք մարտական թռիչքներ՝ քաղաքացիական ուղղաթիռներով: Մեկ անգամ չէ, որ մեր քաղաքացիական ուղղաթիռների վրա կրակ են բացել և գետնից, և՛ մարտական ուղղաթիռներից, ու վայրէջք կատարած տեղը ռմբակոծել են: Տասնյակ անգամներ մեր տղաներն իրենց բացառիկ մասնագիտական ունակությունների և հնարամտության շնորհիվ փրկվել են մահից: Բայց ամեն անգամ չէ, որ հրաշք էր տեղի ունենում:

Ուղղաթիռների կողմից հասցված բեռները ժողովրդի ու ազատամարտիկների համար, ունեին ոչ միայն կենսական, այլ նաև հոգեբանական նշանակություն: Երբ վայրէջք էին կատարում ուղղաթիռները, ժողովուրդը հավատում էր, որ միայնակ և լքված չէ: Ուղղաթիռներն իրենց մեջ պարունակում էին փրկչի մի անհասկանալի ու մարմնեղ հոգի:

Արկադի Տեր-Թադևոսյանն ասել է. «Ուղղաթիռներին մենք սպասում և ընդունում էինք, ինչպես՝ Աստծուն»:

Եթե այս գրքույկի ընթերցողներից ամեն մեկն իր աչքերով տեսներ, թե ինչպես էին տղաները վայրէջք կատարում 3500 և ավելի մետր բարձրություն ունեցող լեռների վրա և, վերցնելով նախատեսվածից երկու-երեք անգամ ավելի բեռ, ուղղաթիռն ուղղակի նետում անդունդը՝ ընթացքում փորձելով ղեկավարել այն, ապա պարզ կհասկանար հերոսության այն չափաբաժինը, որ կատարում էին այդ անմահ բազենները: Այսպիսի ինտենսիվ թռիչքների պայմաններում նշված տասից էլ քիչ «Մի-8 Տ» ուղղաթիռներն ոչ քանակապես, ոչ որակի տեսակետից այլևս ի վիճակի չէին թռչել: Այդ պատճառով օդանավակայանի ղեկավարությունը դիմեց կառավարությանը, և մեծ դժվարություններով Ռուսաստանից գնվեց հինգ նոր «Մի-8ՄՏՎ-1» ուղղաթիռ: Նոր մեքենաներն արդեն կարող էին 3-4 տոննայի փոխարեն կրել 5-5.5 տոննա բեռ: 1992թ-ի գարնանից, երբ Խոջալուի օդանավակայանն արդեն գտնվում էր հայկական ուժերի վերահսկողության տակ, վերսկսվեցին «Յակ-40» ինքնաթիռների թռիչքները: Այդ թռիչքները կապված էին անասելի դժվարությունների և վտանգների հետ: Հակառակորդի գեներալին սպառազինության հակազդեցությունից խուսափելու համար օդանավերը Խոջալուին մոտենում էին 5000 մետր բարձրության վրա, իսկ հետո սկսում փոքր շառավղի զսպանակավոր պտույտներով իջնել մինչև գետին: Այս հատուկ մարտավարությանը տիրապետում էին ոչ բոլոր օդաչուները: Հնարքն այնքան էլ դյուրին չէր, սակայն հետագայում տղաներից շատերը սովորեցին: Նույն ձևով վեր էին բարձրանում մինչև 5000 մետրը և ուղվում դեպի Երևան: Ուր որ է Շուշին պիտի ազատագրվեր, և Արցախ պետք էր հասցվեր որքան հնարավոր է շատ զենք և զինամթերք, վառելանյութ և այլ բեռներ: Նույն թվականի մարտի 8-ից մինչև մայիսի 5-ը կատարվել է 690-ից ավելի ինքնաթիռային թռիչք: Արցախ է տեղափոխվել ավելի քան 2700

տոննա բեռ: Այս բեռների զորությանը բոլորս ենք ծանոթ: Հայոց հինավուրժ քաղաք Շուշին նորից դարձավ մերը, ազատագրվեց նաև Լաչինի միջանցքը, որից հետո ինքնաթիռների թռիչքները դարձան ոչ այնքան անհրաժեշտ: Նորից հիմնական դերակատարները դարձան ուղղաթիռները, որոնք ամբողջ պատերազմի ընթացքում ոչ մի վայրկյան չեն եղել հետին պլանում:

1992թ-ի հուլիսին, Շահումյանի ընկնելուց հետո, այնտեղ մնացած ինքնապաշտպանական ուժերի տղաներին դուրս բերելու համար հրամանատարները՝ Ստեփան Նիկողոսյանը և Գեղամ Գաբրիելյանը, վստահ գնացին մահվանն ընդառաջ: Նրանց գնալուն, և առավել ևս վերադառնալուն, անհամբեր սպնում էր թշնամին: Գնալուց նրանք մի կերպ սողոսկեցին Սարսանգի ջրամբարի վրայով, սակայն հետ գալուց ստացան մի քանի հարվածներ: Իրոք, հրաշք էր այդ կրակահերթերից փրկվելը: Սակայն, միշտ չէ, որ հաղթում է բարին ու արդարը: Նման մի հերոսական թռիչքի ժամանակ՝ 1993թ-ի ապրիլի 17-ին, հրամանատար Ջամբուլատ Մուրադյանն իր անձնակազմով, երկրորդ օդաչու Արամ Գրիգորյանի նավային (կողային) տեխնիկ Իոսիֆ Միքայելյանի հետ ընկան թշնամու դարանակալ հրթիռից: Նրանց հետ Շահումյանից վերադառնալիս զոհվեցին ինն ազատամարտիկ: Զոհվածների մեջ էր նաև հայտնի հրամանատար Շահեն Մեղրյանը: Հաջորդ օրը հերոսների ընկերները, հաշվի չառնելով վտանգավորությունը, նորից գնացին նույն տեղը: Գնացին, քանի որ իրենց ընկերների դիակները հակառակորդին թողնելու իրավունք չունեին: \*

«Ասե՛ք՝ միթե՞ այդ քայլը ցանկացած խելահեղությունից վեր հերոսություն չէր, սա երկրային մարդու գործ չէր: Ահա այսպիսի գերմարդիկ են այսօր մեր կողքին ապրող Ստեփան Օհանյանը, Գեղամ Գաբրիելյանը և այլոք: Ցավոք, այս կորուստը մեր անդառնալի ու ցավագին կորուստներից առաջինը չէր և ոչ էլ վերջինը: Այս ամենը մի հանդուգն, բայց գիտակցված խաղ էր մահվան հետ: Տղաները հատուկ վարժանքներ էին անցնում հակառակորդի զենիթային միջոցներից պաշտպանվելու համար: Ուստի պետք է ասել, որ նրանք շատ անգամներ էին փրկվել՝ այդ հնարքները գործադրելով, սակայն ոչ միշտ:

Քաղաքացիական օդաչուների հնարամտությունը սահմաններ չունեին: Նրանց թռիչքները չէին սահմանափակվում միայն խաղաղ խնդիրներով: Նախ և առաջ պետք է նշել, որ առաջին ռազմական ուղղաթիռների օդաչուներն ևս եղել են նույն տղաները, սակայն այդ մասին դեռ նշելը վաղ է: Նույնիսկ բեռների փոխադրման ժամանակ եղել են դեպքեր, երբ նրանք վերևից ինքնաձիգներով ու նռնակներով ռմբակոծել են հակառակորդի զինվորներին, ինչպես, օրինակ, Վարդգես Մնացականյանը: Մի անգամ նույնիսկ տեղի ունեցավ նման զարմանալի մի դեպք. ուղղաթիռով բեռների հետ Արցախ էին թռել մի քանի ազատամարտիկներ: Նրանց անվտանգ

իջեցնել հնարարավոր չեղավ. վայրէջքի տեղում հսկողություն էր սահմանված: Օդաչուները նորից վեր բարձրանալու փորձ արեցին և արհեստականորեն ուժեղ փոշի ստեղծեցին: Այդպես մոտենալով անտառին՝ տղաներին իջեցրին այնտեղ: Այնպիսի փոշի էր, որ ոչ մեկը գլուխը վեր չէր կարող բարձրացնել:

Այդ կյանքի ու մահվան խաղի մեջ շատ օդաչուներ այնքան հմտացան, որ շատ դեպքերից ոչ միայն դուրս էին գալիս հեշտությամբ, այլ նաև կատակում էին ու ծիծաղում: Ցավոք, պատերազմը մնում է պատերազմ, և առանց զոհերի չի լինում ոչ մի հաղթանակ: 1990թ-ի օգոստոսի 1-ին Երևան-Ստեփանակերտ հերթական թռիչքի ժամանակ հակառակորդի զենիթային հրթիռից խոցվեց խաղաղ թռիչք կատարող Դալլաքյան Արարատի հրամանատարությամբ թռչող «Յակ-40» ինքնաթիռը: Հրամանատարի հետ էին նաև օդաչու Ալեքսանդր Հովհաննիսյանը, նավային տեխնիկ ժորա Դավթյանը և, որպես ուղևոր գնացող, օդաչու Օնիկ Մանուկյանը: Նրանք անգամ չէին մտածում, որ ոտխը նրանց վրա կրակելու է խորհրդային „ամենաանվտանգ ու արդար երկրում,,: Այս կորուստը ցավալի էր և՛ իրենց ընտանիքների, և՛ օդանավակայանի ղեկավարության, և՛ հայ ժողովրդի համար: Այն վատ անդրադարձավ նաև այլ օդաչուների բարոյահոգեբանական վիճակի վրա:

«Էրեբունի» օդանավակայանի ուղղաթիռների առաջին կորուստն եղել է, բարեբախտաբար, առանց մարդկային զոհերի:

1991թ-ի փետրվարի 26-ն էր. Շահունյանն ապրում էր իր պայքարի վերջին օրերը: Չափազանց շատ էին վիրավորներն ու փախստականները: Հայաստանից օրական տասնյակ թռիչքներ էին կատարվում, չնայած որ ուղղաթիռները հին էին և աշխատում էին գերբեռնվածության պայմաններում: Կարապետյան Էդուարդի ուղղաթիռն այնքան մարդ էր խցկվել, որ օդաչուներն ստիպված պատուհանից նստեցին իրենց տեղերը, ինչը սովորական երևույթ էր դարձել այդ պայմաններում: Ճանապարհի կեսին ուղղաթիռն այլևս չի ենթարկվում ղեկերին, բայց հրամանատարն իրեն չի կորցնում և փորձում է մեքենան իջեցնել 3000 մետրից ավելի բարձրության վրա, ինչը, ինքնին, հերոսություն է, քանի որ ուղղաթիռը նման բեռով և նման բարձրության վրա չի իջնում, այլ ընկնում է: Եվ Կարապետյան Էդուարդը Ակոպով Սլավիկի և Վիրաբյան Սերգեյի հետ, կարելի է ասել, բարեհաջող ընկան լեռան վրա: Նրանք մի պահ անգամ չպատկերացրեցին, որ կենդանի են: Սակայն օդաչուի սառնասրտությունը և փորձառությունը չթողեց նրանց, որ ժամանակ կորցնեն: Մեր լեռնաշխարհի վայրի բնությունը լինում է դեպքեր, որ դառնում է մեր թշնամին. մինչև գոտկատեղ հասնող ձյունը, սառնամանիքը, և իրիկնամուտն իսկական թշնամի էին բեկյալների համար: Բայց այստեղ նորից օգնության հասան մեր հերոսները՝ Նիկողոսյան Ստեփանը և Գաբրիելյան Գեղամը: Մի քանի րոպեից նրանք իրենց ուղղաթիռներով բոլոր վիրավորներին հասցրեցին

Կամոյի հիվանդանոց: Հրաշքով ոչ ոք չէր մահացել: Պատկերացնել է պետք այն մարդկանց հոգեվիճակը, ովքեր, թուրքի ավերից ու թալանից փախչելով, փորձում էին փրկվել և ճանապարհին Աստծուն փառք էին տալիս, որ չմնացին նրանց ճիրաններում և այս անգամ էլ ուղղաթիռով վայր են ընկնում:

Ցավոք, հաջորդ կորուստն առանց մարդկային զոհերի չեղավ: Կորցրեցինք փորձառու անձնակազմներից մեկին: Կորցրեցինք՝ այն էլ անհեթեթ կերպով: 1991թ-ի հունիսի 14-ին Անտոնյան Մուշեղի հրամանատարությամբ երկրորդ օդաչու Կարեն Մարգարյանը և նավային տեխնիկ ժորա Մինասյանը գոհվեցին՝ ծառայողական պարտականությունները կատարելիս: Զոհվեցին՝ դիպչելով բարձր լարման էլեկտրոլարերին, մայրաքաղաքի մեջ կենդանաբանական այգու մոտ: Անհեթեթ զոհեր՝ ոչ պատերազմի դաշտում:

1991թ-ի դեկտեմբեր ամսին, նոր տարվա նախաշեմին Ստեփանակերտում իրենց կյանքում միայն չարությամբ սերված բորենիները, ծեծի ենթարկելով օդաչուներին, առգրավում են մի ուղղաթիռ:

Այլևս ուրիշ բան ավելացնել չեմ կարող:

Երբ հեղինակը դեռ 1997թ-ին փորձում էր ուսումնասիրել ավիացիայի դերն արցախյան պատերազմում, ձեռքն ընկավ ռուս, քիչ թե շատ հայտնի պատմաբան Սիխայիլ ժիրոխովի համանուն հոդվածը: Հոդվածում բազում այլ նշված կորուստների մեջ հիշատակված էր նաև հայկական «Մի-26» ռազմաբեռնատար ուղղաթիռը, որը խփել էին ադրբեջանցիները: Իհարկե, այնտեղ նշված էր, որ ուղղաթիռը ռուսական էր: Հիմա մենք արդեն լավ գիտենք այդ դեպքի մանրամասնությունները: Նման դեպքերի ուսումնասիրման համար հեղինակն ունեցել է ավելի քան ութ տարի:

Պատերազմի ամենաակտիվ փուլերից էր 1992թ-ի գարունը, երբ ադրբեջանական հրոսակներն ոչինչ չէին խնայում հայերին Արցախից դուրս քշելու համար: Նրանք սպառազինությամբ մեզ գերազանցում էին շատ անգամներ, և այդ հանգամանքը փութաջանորեն օգտագործում էին: Ռեակտիվ համազարկի «Գրադ» կայանքներն իսկական պատուհաս էին արցախահայության գլխին: Հրամանատարությունն ուղիներ էր որոնում նման համակարգի Արցախ տեղափոխման համար: Մի քանի տարբերակների քննարկումից հետո, ի վերջո, Մոսկվայից ժամանակավոր խնդրեցին քսան տոննա բեռնատարողություն ունեցող երեք «Մի-26» ռազմաբեռնատար ուղղաթիռ: Հենց առաջին թռիչքի ժամանակ, երբ Ստեփանակերտ էին տեղափոխում այլուր, հետդարձին ազերիները փորձեցին խփել ուղղաթիռը, սակայն միայն կարողացան վնասել այն: Գորիսի օդանավակայանում մեր տեխնիկները հաջողությամբ վերանորոգեցին ուղղաթիռը, ինչին ռուսները շատ զարմացան: Հաջորդ թռիչքով Վարդենիսից ուղղաթիռում բարձեցին «Գրադ» կայանքը և հասցրեցին Քոլատակ: Սակայն մեկ «Գրադ» կայանքը բավական չէր:



Հաջորդ անգամ նման կայանք էր պետք հասցնել նաև Շահունյան: Ապրիլի 3-ին հետդարձին ռուսական ուղղաթիռին խփեցին ադրբեջանական «Իգլա»-ներով:

Այստեղ նշեն, որ, ըստ ռուս պատմաբան ժիրոխովի, բեռնատար ուղղաթիռին ուղեկցում էր մարտական «Մի-24» ուղղաթիռը: Հանկարծ «Մի-26»-ի վրա է գրոհում ադրբեջանական «Մի-8»-ը, սակայն մարտական «Մի-24»-ը հետ է մղում այդ գրոհը: Հետո միայն «Մի-26»-ը խոցվում է «Իգլա» կրովի (ոյուրակիր, տանովի) զենիթահրթիռային համալիրով: Սակայն այլ են վկայում այդ օրվա հերոսները՝ Նորայր Վարդանյանը և Ռաֆայել Մեհրաբյանը:

Այդ պահին, այսինքն երեկոյան կողմ, օդում էին նաև ռուսական երկու «Մի-24» ուղղաթիռ, ինչպես նաև՝ նշված հերոսների՝ Գեղամ Գաբրիելյանի և այլոց, ուղղաթիռները: Ռաֆիկ Մեհրաբյանի անձնակազմի աչքի առաջ «Մի-26»-ը խփվեց և վայր ընկավ Օմար լեռան մոտակայքում, ավելի քան 2800 մետր բարձրության վրա: Քոչվոր ցեղերի արյունոռուշտ հետնորդների դիրքերը մոտ էին ընկած ուղղաթիռին: Նորից ուղղաթիռի մեջ կային ծերեր, երեխաներ ու վիրավորներ: Նորայր Վարդանյանը և Ռաֆայել Մեհրաբյանը, իրենց ուղևորներին իջեցնելով Վարդենիս, հետ են վերադառնում գիտակցված մահվանն ընդառաջ: Նրանք իջնում են մեկ մետրանոց ծյան մեջ և սկսում փրկարարական աշխատանքները: Վարդանյանը վերցնում է 12 հոգի և օդ բարձրանում, իսկ Մեհրաբյանը փրկում է 27 հոգու և, դեպքի վայրում թողնելով վեց վիրավոր, հեռանում: Օդաչուներն այդ սրտաճնլիկ տեսարանից լաց էին լինում առանց կաշկանդվելու: Եվ պատկերացնելն էլ է դժվար, թե ու՞մ սիրտը կդիմանա: Այդ ամբողջ ընթացքում, երբ ծյունը չէր թողնում շարժվել, իսկ մութն արդեն ընկել էր, տղաների գլխավերևում պտտվում էին երկու «Մի-24»-երը և հարվածում ազերիների դիրքերին՝ ցուցաբերելով միանգամից նաև բարոյական օգնություն: Հաջորդ առավոտյան «Սպիտակ» փրկարարական ջոկատի հետ միասին մեր հերոսները հետ են վերադառնում: Սակայն կենդանի մնացած այն վեց մարդկանցից երկուսը սառել էին, քանի որ գտնվել էին ուղղաթիռից հեռու: Իսկ մոտիկ ընկածները կենդանի էին մնացել՝ ի շնորհիվ շարժիչների տաքության:

Հաջորդ ամսում ունեցանք միանգամից երկու կորուստ: Երկու ինքնաթիռներն էլ կորցրեցինք, բայց, բարեբախտաբար, առանց մարդկային զոհերի: Այստեղ անհնար է չնշել քաջարի հայորդիների անօրինակ սխրանքի մասին, որը վեր է ցանկացած բանական վերլուծությունից:

Մարտի 27-ին օդաչու Միշա Անդրեասյանը հրաշքով վայրէջք կատարեց անսարք ինքնաթիռով: Իսկ մայիսի 9-ին՝ հերոսության օրը, տեղի ունեցավ հետևյալ իրադարձությունը:

Շուշիի ազատագրումը իրողության մեջ էր: «Յակ-40»-երն այլևս այն

ինտենսիվությամբ չէին թռչում Արցախ, սակայն դեռ շատ էին տարվող բեռները, և առավել ևս շատ էին Հայաստան տեղափոխվող վիրավորները: Դավթյան Հարությունի հրամանատարությամբ ինքնաթիռը հասավ Արցախ և, վերցնելով հիմնականում վիրավորներին, նորից օդ բարձրացավ: Երկրորդ օդաչուի փոխարեն օդանավի մեջ էր փորձառու հրամանատար Միքայել Անդրեասյանը: Քելբաջարի մոտակայքում 5400 մետր բարձրության վրա օդանավի անձնակազմն ուժեղ պայթյուն լսեց: Փորձառու Միշան անմիջապես հասկացավ, թե ինչու՞մ է բանը, միանգամից կարգադրեց օդաչուին և նավային տեխնիկին, որպեսզի հսկեն հանկարծ հրդեհ չբռնկվի և խառնաշփոթ չսկսվի: Անմիջապես շարքից դուրս եկան շարժիչները, խափանվեց հիդրոհամակարգը, և նույնիսկ անիվները չբացվեցին: Միշան սկզբից որոշեց վայրէջք կատարել Ջերմուկում, սակայն հետո հասկացավ, որ թռիչքուղին հարմար չէ: Նա ֆիզիկական ջանքերի մեծ գնով օդանավն ուղղեց դեպի Սիսիանի օդանավակայան և վայրէջք կատարեց մեծ դժվարությամբ՝ փորի վրա, առանց անիվների: Օդանավի ֆյուզելյաժը վերևից հիմնովին ավերվեց հրդեհից, սակայն փորձառու օդաչուն այնպես վայրէջք կատարեց, որ ներքևի մասն ասես սահնակ լիներ: Սա չլսված հրաշք է: Միշան չի սիրում խոսել իր մասին, փոխարենը միշտ գովում է ընկերներին: Այսօր նա ապրում է մեր կողքին՝ ինչպես սովորական մարդ: Երևի ինքն էլ չգիտի, որ հերոս է, երկնային հերոս:

Ի դեպ նորից պետք է օրինակ բերեմ ժիրոխովի հողվածը. այնտեղ նշված է մի դեպք, երբ ադրբեջանցի «հերոս» օդաչու Կուրբանովն իր «Սու-25» ով խոցում է մի «Յակ-40» ինքնաթիռը, որը վթարային վայրէջք կատարեց: Սակայն ռուս պատմաբանը սխալվում է անսաթվի մեջ: Այստեղ տեղին է նշել, որ ընդհանուր դեպքի համար ժիրոխովը կարող է լինել ճիշտ, քանի որ պայթյունը տեղի էր ունեցել 5400 մետր բարձրության վրա: «Իզլա» համալիրով նման բարձրության վրա նշանակետեր խոցելը քիչ հավանական է, եթե, իհարկե, համալիրն արձակման պահին չի գտնվել բարձր լեռներից մեկի վրա: ՀՕՊ-ի այլ համալիրներով խոցելն առավել քիչ հավանական է, քանի որ մեծ են և նման համալիրները: Եթե խոցեին, ապա դժվար թե «Յակ-40» ինքնաթիռից ինչ-որ բան մնար: Այդ բարձրության վրա, մեծ հավանականությամբ, կարող էր խոցել նաև «օդ-օդ» դասի «Ռ-60» հրթիռը, որոնցով զինված է «Սու-25» գրոհիչը: Այս հրթիռի մարտական մասը լիովին բավարար էր ինքնաթիռը շարքից հանելու համար, բայց այնքան շատ չէր, որպեսզի ինքնաթիռն անբողջովին պայթեցներ, իսկ հրթիռի ղեկավարումը տեղի էր ունենում նույնպես ջերմային ինքնուղղորդվող գլխիկի միջոցով: Եթե դեպքը տեղի էր ունեցել այդպես, ապա Կուրբանովը «Յակ-40»-ին երկնքում կամ հանդիպել էր պատահական, կամ ղեկավարվել էր վերգետնյա համակարգերով:

Չանցած մի շաբաթ, մայիսի 15-ին, «Յակ-40»-ների հերթական թռիչքների ժամանակ, երբ խոջալու էին հասցնում զենք - զինամթերք, տեղի ունեցավ

հետևյալ դեպքը.

Մառախլապատ ու անձրևոտ եղանակ էր: Չիլինգարյան Աշոտի ինքնաթիռն անսարք էր, և սպասում էր, որ տղաները Երևանից անհրաժեշտ մասը բերեն վերանորոգելու համար: Թշնամու համազարկերից ոչ մեկը հանգիստ չուներ: Երբ տեխնիկը նրա ինքնաթիռը վերանորոգում էր, «Գրադ»-ը տվեց ևս մեկ համազարկ: Հրամանատարի աչքի առաջ բռնկվեց իր ինքնաթիռը: Կողքին կանգնած էր՝ վերջինը վայրէջք կատարած Արայիկ Բալդրյանի «Յակ-40»-ը: Վտանգ կար, որ կրակից այս ինքնաթիռն ևս կբռնկվի: Աշոտն իրեն չկորցրեց. անմիջապես նստեց մեքենայի մեջ և այն հեռացրեց կառավարողների մյուս ծայրը: Անձամբ սկսեց բեռնաթափել ինքնաթիռը, մինչև կգար անձնակազմը: Նրանք շուտ օդ բարձրացան և հեռացան: Այդ օրվա մի քանի համազարկերից մեկն, այնուամենայնիվ, իր նպատակին հասավ:

Պատերազմական այդ օրերի խրոնիկան, ցավոք, կորուստների տեսակետից իրեն երկար սպասել չէր տալիս: 1992թ-ի հունիսի 13-ին երեք ուղղաթիռով հակատանկային սպառազինություն էր պետք հասցնել Չլդրան-Սրխավենոյ հատվածում տեղի ունեցող կատաղի մարտերի համար: Մեր տղաների հետ էր նաև միակ մարտական «Մի-24» ուղղաթիռը, որի անձնակազմը ռուսներ էին՝ Գուլյակը և Տերյոխինը: Նրանց հետ էին նաև մի քանի ազատամարտիկ: Քոլատակի մոտ «Մի-24»-ը պետք է հարվածեր հակառակորդի դիրքերին: Օդաչուն առաջին անգամից չի կարողանում տեսնել թիրախը և պտտվում է՝ մեկ անգամ ևս այն նայելու համար: Այդ պահին մնացած ուղղաթիռները քիչ հեռու նրան էին սպասում: Սակայն բոլորի աչքի առաջ «Մի-24»-ը, բոցավառվելով, վայր է ընկնում, և չեն ել հասկանում, թե ինչից էր խոցվել: Անգամ դիակները հնարավոր չի լինում վերցնել:

Նույն թվականին սեպտեմբերի 29-ին Շահումյանի պարտիզանական ջոկատների համար զենք տանելու ճանապարհին ընդհատվեց հերոսների հերթական ճախրանքը և այն դարձավ հավերժական թռիչք: Հրամանատարն էր անսահման հայրենասեր օդաչու Հրայր Կիրակոսյանը, երկրորդ օդաչուն՝ Խաչիկյան Էդվարդը, իսկ նավային տեխնիկը Դանիելյան Գառնիկը:

Ամենացավալին այն է, որ այդքան անդառնալի կորուստներից հետո Շահումյանը հնարավոր չեղավ պահել: Մենք արդեն նախապես նշել էինք լեգենդար Ջամբոյի կորստի մասին՝ 1993թ-ի ապրիլի 17-ին: Այդ դեպքը տեղի էր ունեցել հաջորդ ուղղաթիռի հրամանատարի՝ Ռաֆայել Մեհրաբյանի, աչքի առաջ: Շատ ծանր է ընկեր կորցնելը, առավել ծանր էր, երբ, այդ ամենը տեսնելով, ոչինչ անել չես կարող: Եվ այդ ամենը տեսնելուց հետո օդաչուն նորից պետք է օդ բարձրանա: Առյուծասիրտ արծիվներ են այս տղաները:

Ահա այսպիսին էին այն դաժան և դժվարին օրերը, որոնք այսօր մեզ

րերեցին խաղաղություն և հպարտություն:

Թռիչքների մահասարսուռ փորձությունների միջով անցել են հետևյալ օդաչուները և նավային տեխնիկները՝

Նիկողոսյան Ստեփան Ռուբենի, Գաբրիելյան Գեղամ Բախտիարի, Ալավերդյան Տոֆիկ Համայակի, Անտոնյան Մուշեղ Սմբատի, Անդրեասյան Միքայել Նիկոլայի, Ալեքսանյան Ավագ Ալեքսանի, Ակոպով Վյաչեսլավ Վլադիմիրի, Ավետիսյան Մուշեղ Ղազարի, Առաքելյան Մելիք Տիգրանի, Բալասանյան Մուրադ Բալասանի, Բալդրյան Արայիկ Պավելի, Բալայան Բաբկեն Գրիգորի, Բաբայան Աշոտ Ռուբենի, Բայրամյան Արամ Երեմի, Բադալյան Արտյոմ Արշակի, Բագրջյան Տիգրան Հարությունի, Բադալյան Գարիկ Ցոլակի, Գալստյան Մուրադ Ազատի, Գասպարյան Հովհաննես Մկրտիչի, Գասպարյան Յուրիկ Սուրենի, Գրիգորյան Գրիգոր Սերգեյի, Գրիգորյան Հենզել Շնավոնի, Գալստյան Հրայր Արտավազդի, Գրիգորյան Արամ Օգսենի, Գևորգյան Ռաֆիկ Անուշավանի, Կիրակոսյան Հրայր Մեսրոպի, Մուրադյան Ջանբուլադ Ալբերտի, Մնացականյան Վարդգես-Արմեն Մարտինի, Մանվելյան Սամվել Համբարձումի, Կարապետյան Էդվարդ Ռուբենի, Մնացականյան Արմեն Ալբերտի, Օհանյան Ստեփան Սանդրոյի, Պապիկյան Ջորիկ Ռոբերտի, Վարոսյան Վարոս Գևորգի, Խաչատուրյան Վլադիմիր Իվանի, Դալլաքյան Արարատ Լևոնի, Զիլինգարյան Աշոտ Նորայրի, Հովհաննիսյան Սամվել Մերուժանի Սարգսյան Կոնո Յասաբեկի, Ղարիբյան Գառնիկ Գուրգենի, Հախվերդյան Ռուբեն Արշակի, Դավթյան Հարություն Վահանի, Պետրոսյան Ռուդիկ Շիրակի, Վարդանյան Նորայր Ժորայի, Մեհրաբյան Ռաֆիկ Մաթևոսի, Դոյոդյան Միսակ Գրիգորի, Մկրտչյան Սամվել Սերգեյի, Ճաղարյան Հակոբ Գառնիկի, Սաֆարյան Հովհաննես Մանուկի, Սեմիրջանյան Գարի Ջորիկի, Սալան Մկրտիչ Արմանի, Պնյազյան Վրեժ Ահարոնի, Պետրոսյան Վարուժան Արծրունու, Հակոբյան Յաշա Ժորայի, Յագիջյան Վալերի Հայկի, Ճուղուրյան Մարատ Սերգեյի, Հարությունյան Էդուարդ Էդուարդի, Խաչիկյան Էդուարդ Վազգենի, Սարգսարյան Կարեն Էդուարդի, Վարդանյան Կարեն Վլադիմիրի, Դարբինյան Սամվել Սեդրակի, Սարգսյան Հարություն Մնացականի, Հակոբյան Արմեն Բուտտոյի, Ղազարյան Գարեգին Մուշեղի, Կարապետյան Վոլոդյա Թաթուլի, Քոչարյան Վլադիմիր Ղազարի, Հակոբյան Սարգիս Մովսեսի, Հովհաննիսյան Ալեքսանդր Ցոլակի, Մանուկայան Օնիկ Լևուշի, Միրբեկյան Աշոտ Հրաչիկի, Մանուչարյան Աշոտ Նիկոլայի, Շահբազյան Սամվել Ռազմիկի, Ջոհրաբյան Լևոն Երջանիկի, Դովլաթյան Արթուր Ալբերտի, Սունբատյան Խաչիկ Երջանիկի, Դանիելյան Գառնիկ Հակոբի, Մինասյան Ժորա Վահանի, Միքայելյան Իոսիֆ Ռաֆայելի, Հունանյան Արա Ռազմիկի, Ջիվարյան Ալբերտ Գուրգենի, Սարգսյան Արծվիկ Խաչիկի, Հովհաննիսյան Գագիկ Հովհաննեսի, Վիրաբյան Սերգեյ Շահենի, Հակոբյան Մաքսիմ Սոսի, Խաչատրյան Հովհաննես Մնացականի,

Ասատրյան Վարդան Վլադիմիրի, Յակոբյան Էդուարդ Ռաֆիկի, Յայրապետյան Տիգրան Պարգևի, Մարտիրոսյան Խաչատուր Արմենակի, Ղարիբյան Սարիբեկ Վահանի, Սախլյան Լևոն Գարեգինի, Կռնչոյան Յովիկ Կռնչիկի, Սայադյան Արմեն Արարատի, Սահակյան Արտավազդ Սենիկի, Չրադյան Կարապետ Արամի, Թադևոսյան Լևոն Գագիկի, Յովհաննիսյան Յակոբ Սողոմոնի, Նալբանդյան Կարեն Անդրանիկի, Քոչարյան Սվետիսլավ Եղիշի, Սարգսյան Տիգրան Մարտիրոսի, Յակոբյան Ռուդիկ Կնյազի, Յամբարձումյան Գևորգ Գավրոշի, Կարապետյան Արա Ռուբենի, Ջիվարյան Ռոբերտ Գուրգենի

Այս բոլոր անունները, միասին վերցրած, եղել են մի բռունցք, մի մարմնի բռունցք, որի սիրտը բաբախում է միայն հայրենատենչությամբ: Բացի վերը նշված անուններից, ովքեր իրենց մետաղյա սավառնակներով գնում էին անհայտության գիրկը՝ փրկության առաքելությամբ և վերադարձի ակնկալիքով, կան անուններ, ովքեր երկինք չէին բարձրանում, սակայն իրենց ողջ էությունը և սիրտը ճանապարհում էին թռչող տղաների հետ: Վերգետնա սպասարկման մասնագետների խումբն օր ու գիշեր վերանորոգում, սարքավորում և ապահովում էր սավառնակների անընդհատ թռիչքները: Նման անմոռանալի առաքելության հեղինակներն էին՝

Սարգսյան Ղարիբ Մայիսի, Յակոբյան Ռուբեն Կոնստանդինի, Քոչարով Սերգեյ Եղիշի, Խալաթյան Սերգեյ Պողոսի, Եղիազարյան Ռուդիկ Յամբարձումի, Սիմոնյան Գրիգոր Պարույրի, Ջաքարյան Արշակ Վարազդատի, Ասրյան Արթուր Շահենի և այլն:

Այս մեծ անուններից յուրաքանչյուրի մասին կարելի է գիրք գրել, իսկ ոմանց մասին՝ նույնիսկ գրքեր ու ֆիլմեր: Յերոսները մեր մեջ են, մեր կողքին և մեր ուշադրության կարիքն ունեն: Նրանք մեր հպարտությունն են ու իդեալը:

Ցավոք, ես նրանցից ոչ բոլորին եմ ճանաչում, բայց խոնարհվում եմ նրանց բոլորի առաջ: Ինձ հատկապես ցնցել է Ստեփան Նիկողոսյանի վարպետությունը և Գեղամ Գաբրիելյանի համարձակությունը: Այս երկու հերոսները, իմ պատկերացմամբ, Չկալովներն ու Պոկրիշկիններն են:

Եթե հերոսների այս ծավալուն ցանկում որևէ մեկ դյուցազնի անուն մոռացել եմ նշել, ապա նախապես խնդրում եմ ներողություն:

Ոչ մի իսկական հերոս հայրենիքի հանդեպ իր պարտքը կատարելիս չի մտածում այն մասին, որ անպայման գնահատված լինի: Սակայն, իհարկե, ցանկալի է, որ այդ նույն հայրենիքն իր հերոսներին չանտեսի և գնահատի գոնե այնքան, ինչքան կարող է: Քաղաքացիական ավիացիայի աշխատակիցները հայրենիքի հանդեպ իրենց մատուցած անձնուրաց ծառայությունների համար բազում շքանշաններով ու մեդալներով պարգևատրվել են Լեռնային Ղարաբաղի Յանրապետության և Յայաստանի Յանրապետության կառավարությունների կողմից:

Այսօր, երբ ես հանգիստ կանգնած նայում եմ «Էրեբունի» օդանավակայանի շենքին, թվում է, թե այս շինությունը միշտ եղել է այսօրվա նման լուռ ու լքված: Իսկ, երբ մտածում եմ, թե 15 տարի առաջ այստեղ ինչ է կատարվել, ինչ աշխուժություն է եղել, մարդկանց ինչ համաձուլվածք է գործել, ազգի բախտն որոշող քաջորդիների անձնուրաց մի բանակ է գոյություն ունեցել, սիրտս կտոր-կտոր է լինում: Այդ վառվռուն ու հերոսական օրերից այլևս ոչինչ չի մնացել, բացի մի հուշաքարից:

## Ռազմական ավիացիան

### Հայկական ռազմաօդային ուժերի առաջին սավառնակները

...Սարդկությունը հայ ժողովրդին պիտի հատուկ խնայի, որպեսզի միայն ու միայն համաշխարհային գոհարներ ստեղծենք՝ Նարեկներ գրենք, Իններորդ ալիքներ նկարենք ու Բերդ պարենք, սակայն, երբ մեզ չեն խնայում ու հասկանում, ծնունդ ենք վարդաններ ու Նժդեհներ...

06.06.1996թ, Հեղինակ

Արյունամոլ ազերիների կողմից հայության գլխին վերստին կախված յաթաղանն ստիպեց ստեղծել նաև ռազմական ավիացիա: Չնայած նրան, որ ի սկզբանե մի քանի նվիրյալների կողմից տարբեր ձևերով ու միջոցներով կազմակերպվում էին մարտական թռիչքներ դեպի պատերազմական գոտի, այնուամենայնիվ, ռազմական ավիացիայի հիմքերը դեռ դրված չէին: Քաղաքացիական ավիացիան ձեռք էր բերել երկու «Մի-24» ուղղաթիռ, սակայն հետագայում այդ մեքենաները հետ էին վերադարձվել ռուսական կողմին՝ առանց իսկ մարտական կիրառության: Հայկական կողմին 1991թ-ից ռուսները մեկ «Մի-24» մարտական ուղղաթիռ են տրամադրում, որը մի քանի ամիս ծառայելուց հետո շարքից դուրս է գալիս: Հետո պարզվում է, որ այն նախատեսված էր ընդամենը մի երկու թռիչքի համար: Այս ամենը և շատ այլ մանր բաներ տեղի ունենում էին, սակայն հարկավոր էին կանոնավոր ուժեր:

1992թ-ի հունվարից Պաշտպանության Նախարարության կազմում ստեղծվում է Ավիացիայի և ՀՕՊ գործերի համատեղ վարչությունը: Ինչպես ցանկացած նոր նախաձեռնություն, այնպես էլ նման նոր կառույց ստեղծելը հանդիպում էր դժվարությունների անհաղթահարելի թվացող պատմեչի՝ հատկապես պատերազմական պայմաններում, նորաստեղծ ու աղքատ պետության համար, որը միաժամանակ գտնվում էր նաև բլոկադայի մեջ: Արտերկրից գրեթե հնարավոր չէր հայրենիք տեղափոխել ավիացիոն տեխնիկայի պահեստամասեր: Չկային բավարար և անհրաժեշտ որակավորման մասնագետներ, համապատասխան տեխնիկա և սպառազինություն, սարքավորումներ, օդանավակայաններ և այլն: Ակտիվորեն հավաքագրվում են ավիացիայի հետ որևէ կապ ունեցող բոլոր անձիք, գալիս են նաև ոչ մեկ տասնյակ ազգասերներ:

Երևանում տեղակայված արդեն ռուսական ուղղաթիռային փոքրիկ գործնասը, միջպետական համապատասխան համաձայնագրերով հանդերձ, հունիսից արդեն հանձնվում էր հայկական կողմին: Սակայն դա ի սրտե նվեր չէր եղբայրական ազգին: Այդ գործընթացը տեղի ունեցավ ազգասեր մարտիկների համառ ջանքերի շնորհիվ: Հետագայում 1992թ-ի օգոստոսին, վերը նշված ռուսական գործնասի հիման վրա ստեղծված

գորամասի ուղղաթիռները կատարել են բոլոր մարտական առաջադրանքները:

Սակայն այդ ամենը հետո էր, իսկ, մինչ այդ անհաղթահարելի թվացող դժվարությունները որոշակիորեն հաղթահարելով, հունիսի 17-ին Արզնիում կատարվեց առաջին ուսումնական թռիչքը: Հաղթահարվեցին, քանի որ մեծ էր ապրելու, ստեղծելու և հաղթելու ձգտումը: Հայ ժողովրդի նոր պատմության առաջին փառապանծ ռազմական բազեներն էին Ալեքսանդր Աբրահամյանը, Բորիս Բաբայանը, Սերգո Խանադյանը, Գրիգոր Բաղինյանը, Բորիս Խաչատուրովը, Գագիկ Նահապետյանը, Մելիք Մելիքյանը, Գրիգոր Քիլոֆյանը և ուրիշներ: Կարճ ժամանակահատվածում հավաքվեցին փորձառու մասնագետներ, և ստեղծվեցին նոր գորամասեր: Ամեն ինչ արվում էր սիրով ու նվիրումով՝ մարտական խնդիրները փառքով կատարելու համար: Նախապատրաստական աշխատանքներում շատ էին օգնում մեզ արդեն ծանոթ քաղաքացիական ավիացիայի արծիվները, որոնք, ի դեպ, մի քանի թռիչքներ կատարեցին նաև մարտական ուղղաթիռներով: Մեծ էր օգնությունը նաև ռուսական ուղղաթիռային գորամասում ծառայող, էսկադրիլիայի հրամանատարի տեղակալի՝ Էրիկ Մարտիրոսյանի, ռուս հրահանգիչների՝ Վլադիմիր Կոլյանովի և Լեոնիդ Դիդենկոյի կողմից, որոնք ունեին աֆղանական պատերազմի փորձ: Նախկին ԽՍՀՄ-ի ռազմական և քաղաքացիական ավիացիայից տասնյակ հայորդիներ արձագանքեցին հայրենափրկության կանչին: Սակայն ոչ բոլորն էին տվյալ տեխնիկաների մասնագետները: Շատերն իրենց մասնագիտությամբ այստեղ առհասարակ անելիք չունեին: Բայց, եթե հայրենիքը վտանգի մեջ է, ապա պետք է օգնել: Հիմնականում անփորձ, սակայն հայրենասիրությամբ և վճռականությամբ լեցուն քաջ հայորդիները 1992թ-ի հունիսի 23-ին անվարան գնացին՝ առաջին մարտական խնդիրը փառքով կատարելու: Այդ ժամանակ ավիացիոն տեխնիկան հիմնականում տեղակայված էր Արզնիի օդանավակայանում: Հետագայում ձևավորված ուղղաթիռային բազայից ոչ մի օգնություն դեռ չկար: Մարտական խնդիրը կատարվում էր նրեք ուղղաթիռային անձնակազմով: Մարտական առաջադրանքը կատարելիս հակառակորդի կողմից մեր սավառակները հրետակոծվում և վնասվում են: Երկու մարտական «Մի-24» ուղղաթիռները Խնձորեսկ գյուղի մոտակայքում կատարում են հարկադրված վայրէջք: Սակայն երրորդ «Մի-8» ուղղաթիռի անձնակազմը, առյուծասիրտ Բորիս Խաչատուրովի ղեկավարությամբ, գնում է գիտակցված մահվան փրկելով իր ընկերներին թշնամու ճիրաններից: Ինչպե՞ս կարելի է այս քայլը բացատրել, թեկուզ հայրենասիրության ամենավեհ զգացումներով: Ասում են՝ «Եթե ցեղը չի ուզում պարտվել, նրան հաղթելն անհնար է»: Մեր ռազմական ավիացիան, չնայած նախնական դժվարություններին, կորուստներին ու սխալներին, օրեցօր աճեցնում ու պարզում էր իր մարտական թևերը:



1992թ-ի սեպտեմբերի 14-ին ՀՀ Պաշտպանության Նախարարի հրամանով ավիացիայի վարչությունն առանձնացավ ՀՕՊ-ի վարչությունից և դարձավ առանձին կառույց: Ստեղծվեցին առանձին գործառնաքննչական և ստորաբաժանումներ: Առջևում դեռ նոր փորձություններ էին ու նոր քաջություններ: Շատ դժվարին օրեր էին դեռ սպասվում: Պատերազմ գնալը հեշտ գործ չէ. ամեն մի թռիչքն անհայտության գրկում հավերժանալու հնարավորություն էր, բայց չէ՞ որ կյանքը թանկ է, թեկուզ միայն հարազատների համար: Բոլորն էլ տանը թողնում էին ծնողներին, կնոջն ու երեխաներին: Նրանք օդ էին բարձրանում՝ հոգում՝ օդանավից էլ ծանր մի քար: Սակայն, այս ամենի մասին մտածելու ժամանակ չկար: Առհասարակ, եթե ցանկացած մարտական թռիչքից առաջ անձնակազմը հաշվարկեր տեսական ու գործնական հնարավորությունները, թռիչքի անվտանգության աստիճանը և այլն, երևի ոչ մի մարտական թռիչք տեղի չէր ունենա: Աշխատում էին չմտածել խփվելու մասին և շրջանցում էին այդ հոգեբանական բարդույթը:

Ինչպես հիմա ասում են տղաները. «Գնում էինք առանց մտածելու, գնում էինք, որովհետև պետք էր գնալ»: Սակայն այս խոսքերը շատ սովորական են թվում: Իրականում այս պարզ խոսքերի տակ շատ բան կա թաքնված: Այն դժոխային իրադարձությունները, որոնց միջով անցնում էին օդաչուներն ու նավային տեխնիկները, միայն իրենց էին հայտնի: Ամեն մի թռիչքի ժամանակ սովորաբար օդաչուն հույսը դնում էր մի որոշակի տեղամասի վրա (մասնագիտական լեզվով ասած՝ «օդային միջանցք»): Սակայն Արցախի պարագայում այդպիսի «օդային միջանցք» գոյություն չուներ: Եթե թռչելի բարձր, հակառակորդի զենիթային միջոցները ծվեն-ծվեն կանեին, իսկ, եթե թռչելի ցածր, խփելու էիր մեր այնքան սիրելի լեռներին: Ահա քեզ անելանելի իրադրություն:

Առհասարակ լեռնային տեղանքում մարտական թռիչքներ կատարելն ունի շատ այլ բարդություններ: Օդակայանային ցանցը սովորաբար թույլ է զարգացած՝ մեծ մակերեսով հարթ տարածքների բացակայության պատճառով: Միջին բարձրությունների և բարձր լեռնային տեղանքներում դժվար է նաև ընտրել այնպիսի հարթակներ, որոնք հնարավոր լինի օգտագործել ուղղաթիռների վայրէջքի համար: Լեռներում հարթակների մեծ մասը ուղղաթիռի կամ ինքնաթիռի անձնակազմին թույլ չի տալիս անհրաժեշտության դեպքում կատարել հարկադրված վայրէջք, եթե անգամ չհաշվենք հակառակորդի գոյությունը:

Չնայած տարվա մեջ անամպ օրերի համեմատաբար մեծ քանակին՝ լեռնային տեղանքում տեսողական կողմնորոշման իրականացման համար պայմանները բարենպաստ են միայն գետերի երկայնքով (սակայն համար պայմանները բարենպաստ են միայն գետերի երկայնքով (սակայն կախված եղանակային իրադրությունից գետերի հունները ևս կարող են փոփոխվել), քաղաքների և լճերի մոտակայքում: Խիստ արտահայտված

կողմնորոշիչների բավարար քանակի բացակայությունը, լանդշաֆտի և բնակավայրերի շինությունների միօրինակությունը, ռադիոտեխնիկական միջոցների օգտագործման բարդությունն, սարքերի սխալվելու մեծ հավանականությունն էականորեն դժվարացնում են կողմնորոշումը: Ինչն իր հերթին լրացուցիչ խնդիրներ է ստեղծում հանձնարարված հարթակների ու նպատակակետերի մոտ դուրս գալու համար:

Տարվա օրերի զգալի մասն ունի օդի մեծ փոշոտվածություն, որի պատճառով հորիզոնական տեսանելիությունը փոքրանում է, ինչը տեղանքում առանց կողմնորոշիչների ավելի է վատացնում տեսողական կողմնորոշումը և դեպի նպատակակետին հասնելը: Լեռնային տեղանքի օդերևութաբանական առանձնահատկություններից է նաև օդի մեծ տուրբուլենտությունը, որը կարելի է դասել օդանավի (ինքնաթիռ, ուղղաթիռ) ամենամեծ թշնամիների շարքը:

Նման տեղանքում առավել դժվար խնդիրներ են ի հայտ գալիս նաև տեխնիկական շահագործման համար:

Բարձր ջերմաստիճաններում օդանավերի թռիչքային հատկությունների կտրուկ նվազումը տեղի է ունենում այն պատճառով, որ +15 աստիճան ցելսիուսից ավելի ջերմաստիճանի դեպքում նկատելիորեն նվազում է շարժիչների հզորությունը: Իսկ թռիչքներ եղել են նաև + 25-30-ի դեպքում: Ուղղաթիռների և ինքնաթիռների շարժիչների հզորությունը նվազում է նաև բարձր լեռնային տեղանքին հատուկ օդային բաղադրությունների պատճառով: Բարձր լեռների գոյությունը միայն շարժիչների վրա չի ազդում: Նույնիսկ օդաչուի վարման համար պահանջվում է լրացուցիչ հմտություն և զգուշություն, քանի որ լեռնային տեղանքում օդաչուի տեսադաշտը սահմանափակ է և իրադրությունը կարող է կտրուկ փոփոխվել: Օդաչուն չի կարող օգտագործել արագությունների և խուսավարությունների մեծ պաշար: Իսկ փոքր արագությունը հակառակորդի համար օդանավը դարձնում է առավել խոցելի: Լեռնային տեղանքում չափազանց վտանգավոր է օդաչուի համար նաև հակառակորդի ՅՕՊ-ի միջոցների դասավարությունը, բոլորովին անկանխատեսելի է նրանց դիրքային իրավիճակից բխող առավելությունը:

Բայց այս ամենը դեռ ամենադժվարը չէր: Ամենադժվարը վիրավոր ու զոհված տեղափոխելն էր (ինչպես ասում է Մելքոնյան Անդրանիկը): Եվ, իրոք, սա կենդանի հերոսի շուրթերը չեն ասում, այլ՝ հոգին: Ազգային հերոսի Մոնթե Մելքոնյանի, դիակը տեղափոխող անձնակազմն այս խոսքերը ոչ միայն ասելու իրավունք ունի, այլ իր հոգում կրելու է պահ տված մի խորը վիշտ, որը պատմելով չի արտահայտվում:

Երբ մի քանի տեղից խոցված, բայց հրաշքով դեռ թռիչքը շարունակող ուղղաթիռը անլույս, գիշերային վայրէջք է կատարում, այդ ժամանակ ես միայն մտածում, թե ինչ է կյանքը: Բայց չես կարող չանել ոչինչ, որովհետև քեզ սպասում են և սպասում են Աստծո պես՝ որպես հրաշագործի: Եվ դու

բոլորովին չես մտածում, որ քեզ կարող են խոցել, կամ «բաքերում այլևս կերոսին չկա»: Քեզ սպասում են...

Մեր դյուցազունների մասին ոչ թե մեկ հարյուր, այլ մեկ հազար էջն էլ քիչ է: Նրանց ազգը պիտի՝ հիշի անուն առ անուն:

Ընդհանուր առմամբ պատերազմի ժամանակ մեր փոքրիկ ռազմական ավիացիայի միջոցով կատարվել են մի քանի տասնյակ մարտական թռիչքներ՝ սպառազինության կիրառմամբ: Հիմնականում գործել են «Մի-24» մարտական ուղղաթիռների օդակներ և զույգեր: Սակայն, որպես կանոն, ամենատարբեր իրադրությունների համար նրանց հետ թռչել են նաև «Մի-8» ռազմատրանսպորտային ուղղաթիռները: Հայկական բանակի առաջին մարտական ուղղաթիռներն իրենց արծվասիրտ օդաչուներով հարվածներ են հասցրել ոսոխի կրակային կետերին և մարտական դիրքերին: Թեկուզ ուժերը շատ փոքր էին, պատրաստվածությունը թույլ, մասնագետները քիչ, փորձ չկար, սակայն բոլորը նվիրյալներ էին: Մեծ էր վճռականությունը, և հաղթելու ձգտումը բարձր էր ամեն ինչից: Մենք անպայման հաղթելու էինք, որովհետև 18-19 տարեկան նվիրյալ տղաներ էին վարում մարտական ուղղաթիռները: Իսկ մեծահասակ փորձառուները, որոնք ևս շատ քիչ էին, նրանց պահում էին հարազատ եղբայրների պես:

Ռազմական ավիացիան գործել է՝

1992թ-ի սեպտեմբեր ամսին, հակառակորդի՝ Նարեշտար, Փրջամալ, Քաջար և Քարիղշլաղ (Կարիկիշլակ) բնակավայրերի ուղղությամբ տեղակայված կրակակետերի և դիրքերի վրա:

1992թ-ի հոկտեմբեր ամսին՝ Մուլլալար բնակավայրի, Սուզուզդաղ և Ղոչազ լեռների ուղղությամբ տեղակայված կրակակետերի վրա:

1993թ-ի հունվար ամսին՝ Սաֆյան բնակավայրի և շրջակա տեղանքի ուղղությամբ տեղակայված դիրքերի վրա:

1993թ-ի մարտ ամսին՝ Չարեկտար բնակավայրի և շրջակա տեղամասերի ուղղությամբ տեղակայված դիրքերի վրա:

Մարտական հարված է հասցվել «Սու-25» գրոհիչ ինքնաթիռի կողմից ադրբեջանական Կարմիր Շուկա և Քաջար բնակավայրերի մոտակայքում տեղակայված մարտական դիրքերի վրա:

Հարվածներն եղել են 1992թ-ի սեպտեմբերին, սովորական սպառազինությունով:

Հարվածներ են հասցվել Նախիջևանիկ, Շուշբենդ, Մեծ-Շեն, Դրմբոն և այլ տեղամասերում:

Տեղին է նշել, որ տեղանունների արտասանման տարբերությունների պատճառով կարող են առաջանալ որոշակի թյուրիմացություններ:

Եղել են նաև այլ չնշված մարտական թռիչքներ՝ մարտական հարվածներով, հետախուզությամբ և այլն: Նենգ ոսոխը մի քանի անգամ (նույնիսկ հրադադարի փաստի արձանագրումից հետո) կրակել է մեր մարտական բազաների վրա: Ինչպես արդեն նշվեց, մեծ է եղել

ռազմատրանսպորտային փոխադրումների դերը: Պատերազմի դաշտից դուրս է բերվել ավելի քան 980 վիրավոր ու հարյուր սպանված: Դեպի ռազմաճակատ է տեղափոխվել ավելի քան 24 հազար կիլոգրամ սպառազինություն, պարեն և այլ կարևոր բեռներ: Բոլոր մարտական թռիչքներն էլ կապված են անսահման վտանգի հետ: Հակառակորդի կողմից խփվելու վտանգը միշտ օդաչուի գլխում է: Ռազմական ավիացիայի օդաչուները քաղաքացիական ավիացիայի տղաների նման լավ չէին տիրապետում տեղանքին: Նրանք շատ տեղերում մարտական խնդիրներ էին կատարում առաջին անգամ, հին քարտեզներով, առանց կողմնորոշիչների: Տեղանքն էլ հաճախակի փոխվում էր, իսկ վատ տեղեկացվածության պատճառով կարելի էր նույնիսկ հարվածել յուրային դիրքերին: Եզակի չէին մոլորվելու դեպքերը: Մարտական թռիչքների փորձը ցույց է տալիս, որ հակառակորդի վրա հարձակվելն ավելի դյուրին է, քան հետ դառնալը: Գնալիս քեզ կարող են չսպասել, իսկ հետդարձին սպասում են անհամբեր: Սակայն լինում էին դեպքեր, երբ մարտական ուղղաթիռները գրոհելիս անմիջապես հայտնվում էին հակառակորդի տեսադաշտում: Շատ էին լինում նաև դեպքեր, երբ ուղղաթիռները մարտական թռիչքներից վերադառնում էին վնասվածքներով, բայց, բարեբախտաբար, մարտական գործողությունների ժամանակ հայկական կողմն ոսոխի կրակից չի կորցրել այլևս ոչ մի թռչող սարք: Իհարկե, պատերազմն առանց կորուստների չի լինում, և դժվար է այսօր ասել բարեբախտաբար, թե դժբախտաբար, բայց մեր հիմնական կորուստները եղել են ոչ պատերազմի դաշտում:

1993թ-ի փետրվարի 26-ին օդանավակայանից դեռ նոր օդ բարձրացած «Մի-24» ուղղաթիռն վայր ընկավ: Մահացավ ողջ անձնակազմը՝ կապիտան Արթուր Արմենակի Մկրտչյանը, ավագ լեյտենանտ Իգոր Լիպարիտի Հակոբյանը, լեյտենանտ Մկրտիչ Գառնիկի Ավդալյանը:

1994թ-ի հուլիսի 22-ին «Մի-2» ուղղաթիռով ղեկավարման բնույթի սխալի պատճառով վթարվեց լեյտենանտ Արմեն Էդիկի Հակոբյանի ուղղաթիռը: Նրա հետ մահացան նաև Հրաչիկ Գրիգորի Բոյախչյանը և Սամվել Ջանիբեկի Գրիգորյանը:

1995թ-ի հուլիսի 14-ին «L-29» ուսումնամարտական ինքնաթիռով մարզական թռիչքներ կատարելիս վթարից զոհվեցին օդաչուները՝ գնդապետ Բորիս Շնավոնի Բաբայանը և մայոր Սամսոն Վարազդատի Սամսոնյանը: Վերջինս մարտական գործողությունների ամենաակտիվ մասնակիցներից էր (ինչպես ասում են՝ «Մարտական առյուծասիրտ բազե»):

2000թ-ի հունվարի 19-ին նորից վթարի պատճառով զոհվեցին «Մի-8» ուղղաթիռով գինձառայողի կյանքը փրկելու գնացած հայորդիները, որոնք եղանակային կամակորության զոհ դարձան: Գնդապետ Բորիս Եփրեմի Խաչատուրովը մեկ անգամ չէ, որ եղել էր դժվարության մեջ: Նա տասնյակ

անգամներ ուրիշների կյանքն էր փրկել, սակայն այս անգամ Ֆորտունան քնահաճ չեղավ նրա նկատմամբ: Նրա հետ էին նաև կապիտանները՝ Արթուր Արծվիկի Չայրապետյանը և Գուրգեն Աբրահամի Կիրակոսյանը: Ուղղաթիռի անձնակազմից բացի զոհվեցին նաև փրկության գնացած բժիշկները: Ահա այսպիսի անհեթեթ և անհիմաստ կորուստներ ենք ունեցել: Եղել են նաև այլ կորուստներ՝ և տեխնիկայի, և մարդկային:

Չայոց փառապանծ պատմության մեջ հավերժ պետք է գրել այն անունները, որոնք դարձան մեր հայկական ռազմական ավիացիայի պիոներները: Չէ՞ որ այս երևույթը պատմական մեծ արժեք ունի: Առաջին Չանրապետության ժամանակ հայկական առաջին ավիաջոկատը, ցավոք, երկար կյանք չունեցավ իր հրամանատարի՝ Պորուչիկ Վորիպովի հետ: Նույնիսկ հավաստի տեղեկություններ չկան նրանց մարտական կիրառության մասին: Այս տղաները ամեն մի ազգային առաջինի նման անկրկնելի են: Մեր հազարամյա պատմության ընթացքում այս երևույթն ունի իր աննախադեպությունը: Չայկական առաջին բազեները սրանք են՝

Աբրամով Ալբերտ Պողոսի, Ավդայան Մկրտիչ Գառնիկի, Ավանեսյան Կարեն Արմոյի, Արսենյան Արսեն Յուրիկի, Ալավերդյան Աշոտ Գուրգենի, Աղասարյան Արամ Կիմի, Աթայան Աշոտ Միքայելի, Բարիկյան Սերգեյ Մուշեղի, Բալայան Այվար Ամիրի, Բանդինյան Գրիգոր Ռուբենի, Գրիգորյան Չրայր Չենրիկի, Գևորգյան Կարապետ Սամվելի, Զաքարյան Սերժիկ Արտաշի, Թորոսյան Մկրտիչ Սարգսի, Թովմասյան Արտակ Վահանի, Խաչատուրով Բորիս Եփրեմի, Խանակյան Սերգո Աղաբեկի, Խաչատրյան Չայրապետ Գառնիկի, Կիրակոսյան Գուրգեն Աբրահամի, Կարապետյան Աշոտ Սանասարի, Չայրապետյան Արթուր Արծվիկի, Չակոբյան Իգոր (Էլչիբեյ) Լիպարիտի, Չակոբյան Սերգեյ, Չակոբյան Արմեն Էդուարդի, Չակոբյան Աշոտ Զավենի, Չովհաննիսյան Գևորգ Սերյոժայի, Ղազարյան Կամո (Բոհնգ) Ռուբենի, Մարտիրոսյան Մյասնիկ Ռաֆիկի, Մաթևոսյան Արամ Մուշեղի, Մայիլյան Չովսեփ Անդրանիկի, Մարտիրոսյան Արմեն Խանակի, Մելքոնյան Անդրանիկ Մարտիկի, Մելիքյան Մելիք Լեոնիդի, Մկրտչյան Արմեն Վոլոդյայի, Մկրտչյան Արթուր Արմենակի, Մխիթարյան Վազգեն Վարդևանի, Մուրադյան Ֆելիքս Խաչատուրի, Յազժյան Սերգեյ Պավելի, Նահապետյան Գագիկ Չամբարձումի, Ջիվանյան Ռոբերտ Ստեփանի, Սամսոնյան Սամսոն Վարազդատի, Սարատիկյան Էմիլ Էմիլի, Սիանոսյան Սամվել Սերգեյի, Ստեփանյան Ստեփան Վաչագանի, Վարդանյան Մարտիրոս Ավետիսի, Քիլոֆյան Գրիգոր Միխայելի, Քոթանջյան Ռաֆիկ Նիկոլայի

Ահա հերոս օդաչուները և նավային տեխնիկները.

Փառք անմահ հերոսներին:

Սակայն, ինչպես արդեն նշել ենք, այդ երկաթյա բազեներն երբեք օդ չեն բարձրանա իրենց հերոս օդաչուների հետ, եթե չլինեն վերգետնյա սպասարկման մասնագետները: Այս տղաները, բացի իրենց

մասնագիտական պարտականություններից, առանձնակի նվիրումով էին պատրաստում տեխնիկան և իրենց սրտի մի փոքրիկ մասնիկն օդաչուների հետ ճանապարհում էին երկինք: Առհասարակ մեծ է ներդրումը ցանկացած ծառայողի, ով երկաթյա սայրակներին իրենց հերոս օդաչուներով ճանապարհում է անհայտություն և ամեն ինչ անում՝ նրանց մարտական խնդիրների հաջող կատարման և բարեհաջող վերադարձի համար: Լինեն նրանք ինժեներ, մեխանիկ, մարտկոց լիցքավորող, վերգետնյա ուղղորդող-նշանառու, թե՛ խոհարար:

Նրանցից էին՝ Աբրամյան Բորիսը, Բալաբեկյան Բարեղամը, Գասպարյան Աբրահամը, Գեոգջայան Էդուարդը, Դարբինյան Արբակը, Եսայան Հայկը, Երիցյան Վարդանը, Թորոսյան Վարդգեսը, Թովմասյան Արտակը, Իվանյան Արամը, Խաչատրյան Սիսակը, Ծատուրյան Լյովան, Կիրակոսյան Սահակը, Պապոյան Կարապետը, Սարգսյան Արտյուշը, Սաքոյան Ամատունին, խոհարար Գուգոն և այլոք:

Նրանցից շատերն այսօր դեռ ավիացիայում են. ոմանք ստացել են շքանշաններ և մեդալներ, բայց մի բան հաստատ է ոչ մի հերոս այն օրերին չէր գնում մարտիրոսվելու, որպեսզի այսօր պարգևներ ստանա: Իսկական հերոսները ժողովրդի սրտում են, քանզի ժողովրդի գրկից են դուրս եկել և նրա հերոսներն են:

Այսօր շատ ջրեր են հոսել այդ իրադարձություններից:

Երբ այս գիրքը գրելուց առաջ գրուցեցի տղաներից շատերի հետ՝ փորձելով վերհանել կորած շատ իրադարձությունների մանրամասներ, զգացի նրանց հպարտությունը և ոգևորությունը, երբ խոսում էին այն օրերի իրողության մասին: Անցել է ավելի քան տասը տարի: Հիմա մեր ավիացիայի պատերազմական փոքրիկ թևերը աճել ու ծավալվել են: Հիմնվել է ռազմաավիացիոն ինստիտուտ, որտեղ պատրաստվում են ավիացիոն մասնագետներ: Օդաչուներ են պատրաստվում նաև արտերկրում: Անցած տարիների ընթացքում շատ բան է արվել հզոր ավիացիա ունենալու համար: Այսօր էլ շնորհիվ գնդապետ Ստեփան Գալստյանի անմիջական ղեկավարության և անձնուրաց աշխատանքի: Իր կողմից ստեղծված կոլեկտիվի ջանքերով այսօր մեր ռազմական ավիացիան ավելի կազմակերպված ու կայացած է և պատրաստ է կատարել ավելի դժվարին ու հերոսական խնդիրներ, քանզի հայ ժողովուրդն իր հերոս բազեներից մեծ ակնկալիքներ ունի:

Քաղաքացիական և ռազմական օդաչուների ցուցակների մեջ կարող են լինել որոշակի անճշտություններ, որոնց համար ներողություն ենք հայցում:

Վերը նշվածը հիմնականում կապված է այն բանի հետ, որ նախ պատերազմի ժամանակ շատ վատ է կատարվել հաշվետվությունը և գրառումները: Եվ, բացի այդ, քաղաքացիական ավիացիայի շատ տղաներ հետագայում մասնակցել են նաև ռազմաօդային ուժերի գործողություններին:

## Ադրբեջանական ռազմաօդային ուժերը

...Քանակը շատ հզոր ուժ է,  
սակայն տեղիք է տալիս  
միայն ու միայն որակին...

05.10.2005թ.

Ինչպես հայտնի է, Արցախի հայաթափման գործն սկզբից նախաձեռնվել էր խորհրդային զորքերի հետ համատեղ, իսկ ԽՍՀՄ-ի գոյության դադարից հետո ադրբեջանական ՕՍՕՆ-ը շարունակում էր խորհրդային զորքերի հետ համատեղ կիսատ թողած գործը: Այդ կարևորագույն գործընթացն առանց համապատասխան տեխնիկայի և միջոցների, իհարկե, դժվար կլիներ քոչվոր ցեղերի հետնորդների համար: Այդ պատճառով ավիացիան հենց սկզբից ունեցել է լայն կիրառություն: Մեկ անգամ չէ, որ օդաչուները ցուցադրել են իրենց „հերոսությունները,,՝ գյուղերում անրացած մի քանի ազատամարտիկներին ու խաղաղ բնակիչներին ռմբակոծելով, Հայաստանից եկող ուղղաթիռների հետևից կրակելով և այլն: Նույնիսկ «Մի-8» ուղղաթիռներից ձեռքի նռնակներ էին նետվում Գետաշենի և այլ գյուղերի բնակիչների վրա:

1990թ-ի սեպտեմբերի 18-ից մինչև 25-ը Բերքածոր գյուղի բնակիչների և ազատամարտիկների համար խորհրդային «Մի-24»-երը դարձել էին պատուհաս: «Օդակ» գործողության ժամանակ յուրաքանչյուր ընթոստացող գյուղ ենթարկվել է «Կրոկոդիլների» մշակման: Եվ պատահական չէ, որ ԽՍՀՄ-ի փլուզումից հետո վայրագներն ավելի պիտի կատաղեին:

1992թ-ին Ադրբեջանին Սանգաչալի քաղաքում ժառանգություն մնաց երկու ուղղաթիռային էսկադրիլիա՝ 14 «Մի-24» և 9 «Մի-8» ուղղաթիռներ: Խորհրդային բազաների հաշվին նրանք ստացան այլ օգնություն ևա:

Բանը նրանում է, որ Սիտալ-Չայուն տեղակայված էր խորհրդային 80-րդ «Սու-25» գրոհիչների ավիագունդը, Նասոսնիում՝ 82-րդ կործանիչային ավիագունդը՝ զինված «ՄիԳ-25» կործանիչներով, Քյուրդամիրում՝ 976-րդ ավիագունդը՝ «ՄիԳ-25» և «Սու-24» ինքնաթիռներով: Ադրբեջանը ցանկացած գնով ձեռք բերեց այդ ինքնաթիռներից, չնայած որ Ռուսաստանը դուրս էր բերում ինքնաթիռները: Նույնիսկ դեպք է եղել, երբ թռիչքից առաջ դիվերսիայով ինքնաթիռի անիվները ծակվել են, այլ համակարգեր խափանվել են, միայն թե ինքնաթիռը մնար: Այս գործում նաև մեծ դեր էին խաղում ադրբեջանամետ ռուս օդաչուներն ու հրամանատարները՝ Նրանցից էին՝ Վլադիմիր Կրավցովը, որը ցրեց 82-րդ ավիագունդը (մոտ 30 կործանիչ բաժին հասավ Ադրբեջանին, իսկ հետո

նա ստացավ գեներալի կոչում և դարձավ ադրբեջանական ՌՕՈւ-երի հրամանատարը), Ալեքսանդր Պլեշը, որն ադրբեջանցիներին տեղեկացրեց այն մասին, որ գունդը դուրս է բերվելու: Նա տասնյակ թռիչքներ էր կատարել հայկական գյուղերի ու քաղաքների վրա, իսկ վերջում խոցվել և գերի էր ընկել: Նման մարդիկ շատ էին: Ադրբեջանը կարողացավ ձեռք գցել մի քանի տասնյակ ինքնաթիռներ, որոնցով մահ ու ավեր էին թափում հայկական գյուղերի ու քաղաքների վրա: Ընդհանուր առմամբ ադրբեջական ՌՕՈւ-ը խորհրդային „մեծ եղբորից օժիտ,, ստացան ավելի քան 150 մարտական և ռազմաուսումնական թռչող սարք: Համեմատության համար նշենք, որ այն հայկական կողմի համար կազմում էր մոտ 25 թռչող սարք:

Իհարկե, սա դեռ բոլորը չէր: Չէ՞ որ Ադրբեջանն ևս ուներ քաղաքացիական ավիացիա: Եվ հենց այդ քաղաքացիական ուղղաթիռներից ձեռքի նռնակներով կատարվում էին ռմբահարումներ:

Սակայն հայկական ուժերն ևս անգեմ չէին: Ճիշտ է, մենք պատերազմը սկսել ենք որսորդական հրացաններով, սակայն ժամանակի ընթացքում զինվեցինք գրավված, գնված, օգնության տրված և այլ ճանապարհներով ձեռք բերված զենիթային թնդանոթներով, կրովի զենիթահրթիռային համալիրներով (ԿԶՀՀ) և այլ զենիթահրթիռային համալիրներով (ԶՀՀ):

1992թ-ի փետրվարի 19-ին Ղարաբաղի գյուղի մոտ հայտնվեցին արդեն ադրբեջանական օդուժի ուղղաթիռները: Դրանք վարում էին նախկին ԽՍՀՄ-ի այլազգի օդաչուները, որոնք պայմանագրով ծառայության էին անցել Ադրբեջանի ՁՈւ-ում: Նրանք օդային գրոհներով զգալի վնաս էին հասցնում և՛ ազատամարտիկներին, և՛ խաղաղ բնակչությանը: Մարտամասին հայկական կողմը պնդում էր, որ խփել են երկու ուղաթիռ: Իսկ ապրիլի 16-ին «ՁՍՈւ-23-4 Շիլկա» զենիթային ինքնազնաց կայանքով (ԶԻԿ) տեղի ունեցավ առաջին ինքնաթիռի խոցումը:

Ադրբեջանական բանակի ագրեսիան ուղեկցվում էր ուղղաթիռների օրեցօր աճող լայնածավալ հարվածներով: 1992թ-ի ապրիլի 8-ին ադրբեջանական ՌՕՈւ-երն „ստացան,, իրենց առաջին ինքնաթիռը՝ «Սու-25»-ը: Այն ադրբեջանցի օդաչու, լեյտենանտ Վադիֆ Բախտիար-օղլի Կուրբանովը գողացել էր Սիտալ-Չայ քաղաքում տեղակայված ռուսական օդանավակայանից, որտեղ տեղակայված էր 80-րդ առանձին գրոհիչ ավիագունդը: Ռուսական կողմն սկզբից ցույց տվեց, որ անհանգստացած է այդ առումով: Հրաման էր տրված Վազիանի (Վրաստան) օդանավակայանից կործանիչներ պատրաստ պահել փախստական գրոհիչին խփելու համար, սակայն շուտով ամեն ինչ մոռացության մատնվեց: Իսկ «Սու-25»-ն անցավ ակտիվ գործունեության և մարտի 8-ից սկսեց մշտական ռմբակոծել Ստեփանակերտը: Ինչպես արդեն նշեցինք, հսովանական է նաև, որ հենց նա է մայիսի 9-ին խփել հայկական «Յակ-40» ինքնաթիռը, որը գոտուց դուրս էր բերում ծերերին և վիրավորներին:



Նույն այդ մարտի 8-ին Կուրբանովը միայնակ չէր: Ամենաքիչը չորս մարտական ուղղաթիռ էր գրոհել հայկական գյուղերի վրա: 1992թ-ի մայիսին, հայկական զորքերի հաջողություններից հետո, նենգ ոտխն ավելի կատաղեց: Չկարողանալով մարտի դաշտում հաղթել հայ դյուքագնին՝ նա փորձում էր վրեժը լուծել խաղաղ բնակիչներից: Այդ ամսվա ընթացքում կատաղորեն ռմբակոծվել են Վերինշեն, Այպարիս, Բուզլուխ, Էրքեջ, Սանաշիդ և այլ հայկական գյուղերը, Ստեփանակերտ քաղաքը և Մարտունի շրջկենտրոնը: Կուրբանովի «Սու-25»-ն այդ ժամանակներում իրեն զգում էր այնպես, ինչպես ամերիկյան «թռչող անրոցները»՝ գերմանական ռազմարդյունաբերական համալիրը ոչնչացնելիս: Միայն այն տարբերությամբ, որ զոհերն արցախցի խաղաղ բնակիչներն էին: Այդ դերը կատարում էին նաև այլ ինքնաթիռներ: Սակայն Կուրբանովի անպատիժ թռիչքն երկար չտևեց: Հունիսի 13-ին նա խոցվեց ՁՀՀ-ով: Ազգի փառապանծ զավակի վաստակն անգնահատելի չմնաց. նա դարձավ ազգային հերոս:

Շատ դաժան էին 1992թ-ի հուլիսին Մարտակերտի համար մղված մարտերը: Այստեղ ադրբեջանական ավիացիան գործեց շատ կազմակերպված և գրագետ: Բարձունքների վրա տեղակայված հայկական բոլոր ուժերը ծանր կորուստներ կրեցին ուղղաթիռների ճշգրիտ հարվածներից: Զգացվում էր օդաչուների աֆղանական փորձը: Հավանաբար օդաչուներն այլազգիներ էին: Հայկական ինքնապաշտպանական ուժերը կորցրեցին զենիթային միջոցները: Հայկական կողմն այդ ժամանակ ևս ունեցել էր հաղթանակներ: Թշնամին կորցրել էր որոշակի տեխնիկա, սակայն ուժեղ զգացվում էր զենիթային միջոցների պակաս: Լաչինի միջանցքի ազատագրումից հետո, իհարկե, այդ հարցը լուծվել էր որոշակիորեն: Արցախ տեղափոխվեցին մի քանի 57 մմ-ոց «Ս-60» հրանոթներ, սակայն նրանք քիչ էին: Դեռ խնդիրներ շատ կային:

1992թ-ի օգոստոսից շատ մեծ վնասներ էին հասցնում «ՌԲԿ-250» և «ՌԲԿ-500» ռմբային կասետները: 1992թ-ի օգոստոսի 23-ին Ստեփանակերտ քաղաքի վրա զցված «ՌԲԿ-500» ժապավենային ռումբից զոհվեցին 14 խաղաղ բնակիչ: Նույն ամսի 31-ին նետվեցին 20 ժապավենային ռումբներ, որոնցից զոհվեցին 16 և վիրավորվեցին 121 մարդ: Ադրբեջանական ավիացիան մշտապես աջակցում էր ցամաքային զորքերին և հաճախ գործում էր շատ կազմակերպված:

1993թ-ի օգոստոսի 19-ին երեք ադրբեջանական ինքնաթիռներ հարվածներ են հասցնում Ղափան քաղաքի խաղաղ բնակչությանը: Իսկ օդաչուների ռմբահարության սխալների պատճառով 1994թ-ի մարտի 25-ին երկու ինքնաթիռ Հորադիզում հարվածեցին նաև ադրբեջանական դիրքերին: Մինչև հրադադարն ադրբեջանական ինքնաթիռները մշտականորեն հարվածում էին Ստեփանակերտ քաղաքին: Եթե անգամ

ճակատներում տիրեր հարաբերական անդորր, միննույն է, մայրաքաղաքը պիտի ենթարկվեր հարվածների: Քաղաքն ենթարկվել է ոչ միայն ինքնաթիռների, այլ նաև հրետանու ակտիվ ռմբահարմանը: 1991թ-ի վերջից մինչև 1994թ-ի գարունը Ստեփանակերտ քաղաքի վրա նետվել էր «Գրադ» համազարկային կայանքի ավելի քան 20000 արկ, ավելի քան 4500 հրետանային արկ, 180 ժապավենային ռումբ և ավելի քան 100 500 կիլոգրամանոց սովորական ռումբներ: Եվ այս ամենն այն դեպքում, երբ որոշ ինքնաթիռներ խոցվել էին, իսկ որոշ հարվածներ էլ խափանվել էին: Հայկական ինքնապաշտպանական ուժերն ոչ միայն սովորել էին ժամանակին հայտնաբերել, այլ նաև գինվում էին համապատասխան միջոցներով: Ադրբեջանական ռազմաօդային ուժերի կորուստները գնալով շատանում էին՝ հատկապես հայկական կողմում «ԶՍՈւ-23-4 Շիլկա» ՋԻԿ-երի, «Օսա» և «Կրուգ» ՋՀՀ-երի ի հայտ գալով:

Կատարելով ուսումնասիրություն այս ոլորտում՝ հեղինակը խոցված ինքնաթիռների քանակի վերաբերյալ հանդիպել է տարբեր աղբյուրների և հավաստիացումների:

Ադրբեջանական կողմը խոստովանել է 10 կորցրած ինքնաթիռի և ուղղաթիռի մասին: Սակայն, ուսումնասիրելով հայտնի բոլոր նյութերը և հրապարակումները, պետք է նշել, որ ընդհանուր պատկերը հետևյալն է. ադրբեջանական ՌՕՈւ-երը հայկական կողմի պաշտպանական կրակից կորցրել էին մոտավորապես հետևյալ քանակության և տեսակի թռչող սարքեր:

1992թ-ի հունվարի 28-ին Շուշի քաղաքի մոտ խոցվել է ադրբեջանական «Մի-8» ուղղաթիռ:

1992թ-ի մարտ ամսվա ընթացքում խոցվել են երկու ուղղաթիռ, (ամենայն հավանականությամբ «Մի-24»-եր):

1992թ-ի մինչև օգոստոս ամսի վերջը խոցվել էին երեք ինքնաթիռ, որից մեկն եղել էր վերը նշված „փառապանծ„ Կուրբանովը: Երկրորդը, ըստ հավաստի տվյալների, ուկրաինացի օդաչու Յուրի Բելիչենկոյի «ՄիԳ-25» ինքնաթիռն էր, որը խոցվել էր օգոստոսի 20-ին: Իսկ երրորդի մասին տվյալները լրիվ չեն:

1992թ-ին Մարտակերտի համար մղված թեժ կռիվներում, ամենայն հավանականությամբ, խոցվել էին երեք մարտական ուղղաթիռ:

1992թ-ի սեպտեմբերի 4-ին «ՄիԳ-21» կործանիչը:

1992թ-ի սեպտեմբերի 18-ին՝ հերթական «Մի-24» ուղղաթիռը:

1992թ-ի հոկտեմբերի 10-ին ևս մեկ «Սու-25» գրոհիչ ինքնաթիռ:

1992թ-ի դեկտեմբերի 7-ին՝ երկու թռչող սարք, որից մեկը երևի «Մի-24» ուղղաթիռն էր, իսկ մյուսը՝ ինքնաթիռ:

Նոր 1993թ-ի սկզբից մինչև հունվարի վերջը խոցվել էին արդեն երեք ինքնաթիռ, որից մեկը ԿՀՀ-ով խոցել էր հայտնի ազատամարտիկ Պետոն: Կա նույնիսկ այդ իրողությունը հաստատող տեսաժապավեն, որը բազմիցս

անգամ ցուցադրվել է հեռուստատեսությամբ:

1993թ-ի սեպտեմբերի սկզբին խոցվեց մեկ «Մի-24» ուղղաթիռ:

1993թ-ի ընթացքում եղել էին նաև այլ հաղթանակներ, որոնց մասին տեղեկությունները լրիվ չեն:

1994թ-ի հունվար ամսին խոցվել էր մեկ «Սու-25» գրոհիչ:

1994թ-ի փետրվար ամսին՝ ևս մեկ ինքնաթիռ:

1994թ-ի ապրիլի 12-ին Չիլու գյուղի մոտ հայկական կրակից վայր էր գցվել մեկ ինքնաթիռ:

1994թ-ի ապրիլ ամսին բազում հարվածների հետմղման ժամանակ խոցվել էր ևս մեկ ինքնաթիռ:

Վերը նշվածները ստուգված են մի քանի աղբյուրներով, սակայն որոշ տվյալներ հիմնովին ստուգել չի հաջողվել: Հայկական կողմից, որպես զենիթային միջոցներ, հիմնականում օգտագործվել են խորհրդային արտադրության «Ստրելա 2Մ», «Ստրելա-3» և «Իզլա» ԿՁՀՀ-եր, «Շիլկա» զենիթային կայանքներ, ինչպես նաև՝ «Օսա» և «Կրուգ» ՁՀՀ-եր: Կան տեղեկություններ, որ օգտագործվել էին նաև «Ստրելա-10» ՁՀՀ-եր, սակայն այս տեղեկությունը կարիք ունի ստուգման:

Ամփոփելով այս ամենը՝ հպարտությամբ պետք է նշել, որ պատերազմի ընթացքում չնայած նրան, որ ՀՕՊ-ի անհրաժեշտ մասնագետները բացակայում էին: Ադրբեջանական կողմի վարձկան օդաչուները բավականին գրագետ էին գործում, սակայն խոցված թռչող սարքերի ընդհանուր քանակը մոտենում է 30-ին: Ինչը, ինքնին, հպարտանալու մեծ առիթ է:

Նշված ինքնաթիռների տեսակների և ամսաթվերի մեջ կարող են լինել որոշակի անճշտություններ, որոնք հիմնականում կապված են ինֆորմացիայի իրարամերժությունից և նյութերի պակասից:

Ինչևէ, այսօր ադրբեջանական ՌՕՈւ-երն ունեն ավելի քան 80 մարտական ինքնաթիռ (նույն թվում են 18 «L-29» և 12 «L-39» ուսումնամարտական ինքնաթիռները), շատ են «ՄիԳ-25» կործանիչները, 28 ուսումնական, մարտական և տրանսպորտային ուղղաթիռ:

Ամփոփելով ադրբեջանական ՌՕՈւ-ի գործողություններն արցախյան պատերազմում՝ պետք է նորից նշել, որ ադրբեջանական ավիացիան ի շնորհիվ նյութական և տեխնիկական հզոր բազայի, անհրաժեշտ մասնագետների առկայության և լավ փորձի գործել է բավականին ակտիվ և արդյունավետ հատկապես պատերազմի նախնական փուլում, երբ հիմնական մասնագետները ԽՍՀՄ բանակի այլազգի սպաներն էին:

## Օդուծի հիմնական բազաներն են՝

Բաքու (Բինա)՝ գտնվում է ծովի մակերևույթին հավասար բարձրության վրա, ունի երկու ասֆալտբետոնե թռիչքուղիներ՝ մեկը 2900, մյուսը 2000 մետր երկարությամբ:

Դալլար (Զվյոզդնի)՝ գտնվում է ծովի մակերևույթից 342 մետր բարձրության վրա, ունի մեկ բետոնե թռիչքուղի՝ 2500 մետր երկարությամբ:

Եվլախ (Օգուռեչնիյ)՝ գտնվում է ծովի մակերևույթից 15 մետր բարձրության վրա, ունի մեկ բետոնե թռիչքուղի՝ 1600 մետր երկարությամբ:

Կալա (Բերեգավոյ)՝ ծովի մակերևույթից ցածր է 12 մետրով, ունի մեկ ասֆալտբետոնե թռիչքուղի՝ 2500 մետր երկարությամբ:

Կարաչալա (Կոմֆորկակ)՝ ծովի մակերևույթից ցածր է 11 մետրով, ունի մեկ ասֆալտբետոնե թռիչքուղի՝ 2500 մետր երկարությամբ:

Կիրովաբադ (Պոգրոմ)՝ ծովի մակերևույթից բարձր է 330 մետրով, ունի մեկ բետոնե թռիչքուղի՝ 2500 մետր երկարությամբ:

Հաջիբաբուլ (Դինարա)՝ ծովի մակերևույթից ցածր է 14 մետրով, ունի մեկ բետոնե թռիչքուղի՝ 2000 մետր երկարությամբ:

Նաստանի (Տրիտոն)՝ ծովի մակերևույթից երկու մետրով ցածր է, ունի մեկ ասֆալտբետոնե թռիչքուղի՝ 2500 մետր երկարությամբ:

Նախիջևան (Պոդվոզչիկ)՝ գտնվում է ծովի մակերևույթից 870 մետր բարձրության վրա, ունի մեկ ասֆալտբետոնե թռիչքուղի՝ 1800 մետր երկարությամբ:

Պիրսաղատ (Կովբոյ)՝ ծովի մակերևույթից ցածր է 19 մետրով, ունի մեկ բետոնե՝ 2000 մետր երկարությամբ թռիչքուղի:

Սոլյանի (Պարչովիյ)՝ ծովի մակերևույթից ցածր է 22 մետրով, ունի բետոնե մեկ թռիչքուղի՝ 2000 մետր երկարությամբ:

Սոնգաչալի (Միկրոն)՝ ծովի մակերևույթից ցածր է հինգ մետրով, ունի մեկ բետոնե թռիչքուղի՝ 2300 մետր երկարությամբ:

Քյուրդամիր (Յանտար)՝ ծովի մակերևույթից ցածր է հինգ մետրով, ունի մեկ բետոնե թռիչքուղի՝ 2500 մետր երկարությամբ:

Փակագծերում նշված են բազաների ազդականչերը: Բազաները հրամանատարությունն այնպես են դասավորել, որ անհրաժեշտության դեպքում, նվազագույն ժամանակ ծախսելով, ինքնաթիռները կարողանան կատարել հաջորդ հարվածը:

լցավորվելով օդանավակայանում: Սակայն դրանք միևնույն ժամանակ այնքան չեն մոտեցված Արցախի սահմաններին, որպեսզի պատերազմի ժամանակ չընկնեն հեռահար հրետանու կրակի տակ, ինչը, այնուամենայնիվ, կասկածելի է որոշ բազաների համար: Ադրբեջանի ՌՕՈւ-երի սպառազինությունում եղած մարտական տեխնիկան խորհրդային արտադրության 60-70-ական թվականների մարտական տեխնիկա է, որն արդեն 10 տարի է չի ենթարկվել կապիտալ նորոգումների: Իսկ ավիացիան այնպիսի լուրջ պահանջներ ունի, որոնց կատարումը պարտադիր է ճիշտ ժամանակին: Բաքվում կա ավիացիոն վերանորոգման գործարան, սակայն այն չի կարող կատարել լուրջ նորոգումներ առանց մայր գործարանի սպասարկման: Այս ամենը հիմք է հանդիսանում եզրակացնելու, որ ավիացիայի մոտ 50%-ը, միգուցե և ավելին, հետագա շահագործման համար ոչ պիտանի է կամ կիսապիտանի: Ադրբեջանի կողմից ունեցած տեխնիկայի լուրջ կատարելագործումը հավանական է, իսկ նորերի գնումը անհավանական: Մնում է միայն քաղաքական մի լուրջ հաղթանակի հաշվին ձեռք գցել նոր կամ նորացված տեխնիկա: Մամուլում հաղորդվել է այն մասին, որ տարբեր ճանապարհներով Ադրբեջան են ներկրվում ամենատարբեր ռազմական տեխնիկաներ, այդ թվում նաև «ՄիԳ-29», «Ֆ-16» և այլ ինքնաթիռներ: Չնայած Բաքու-Ջեյհան նավթամուղը մեծ վարդագույն երագ է, և ո՞վ գիտե...

Փոքրիկ վերլուծություն

...Վաղվա հաղթանակներն այսօր են կոում...

21.09.2005թ. Յեղիմակ

Մենք արդեն որոշակիորեն նշեցինք կողմերի ավիացիային վերաբերվող մի քանի հարցերի մասին՝ մինչ պատերազմը, պատերազմի սկզբում, ընթացքում և վերջում:

Առհասարակ հեղինակը դեմ է «Արցախ» պատմական գավառի անվան փոխարեն «Ղարաբաղ» բառի գործածմանը: Միգուցե այս մասին պետք էր գրել գրքի նախաբանում: Սակայն էականը դա չէ, այլ այն, որ արցախյան պատերազմը, որը հեղինակը միշտ անվանել է գոյամարտ, մեր կյանքում ավելի կարևոր տեղ է գրավում: Կարևոր է, քանի որ ոչ միայն մեր բազմադարյան պատմության մեջ ամենահաջողված գոյամարտերից է, այլ նաև, որ մեզանից յուրաքանչյուրն այդ գոյամարտին ինչ-որ չափով ականատես ու մասնակից եղավ: Եվ, իհարկե, հիմնական պատճառն այն է, որ այս գոյամարտը մեր բազում ազատագրական պատերազմների ամենափայլուն էջերից է (մեր պատմության գրքի վերջին վեց դարերը ներկայացնող գլխում):

Այսօր, եթե փորձենք տարիների հեռվից ավելի իրատեսական զնահատել արցախյան գոյամարտը, պետք է չշտապենք և փորձենք դիտարկել ամեն ինչ և ոչ թե այն, ինչ արեցինք կամ նույնիսկ չարեցինք, բայց վերագրում ենք մեզ, ամեն ինչ և ոչ այն, ինչ տեսել ենք մենք և վերջ: Այդ պատերազմը մենք հաղթեցինք, իհարկե, սակայն ինչի՞ հաշվին, ու՞մ կամ ինչի՞ շնորհիվ: Այս հարցերն ենթադրում են ո՛չ մեկ և ո՛չ էլ երկու պատասխաններ: Համաշխարհային ռազմավարության մեջ կա մի հին ճշմարտություն. «Ամեն մի հաջորդ պատերազմին նախապատրաստվիր՝ նախորդն ուսումնասիրելով, նախորդի սխալները քննարկիր, և միշտ նախորդ պատերազմում ի հայտ եկած նորամուծությունները հաջորդ պատերազմում դառնում են կանոններ»: Թեկուզ միայն այս ճշմարտությանը հավատարիմ մնալով՝ պիտի փորձել վերլուծել անցած պատերազմը:

Արցախյան պատերազմը հաղթեցինք, որովհետև...

Միգուցե 70 տարիների կապանքներից ազատված մեր ազատատենչ հոգին հոխորտաց ու իր ընթրստությամբ այնպես վարարեց, որ այլևս անհնար էր կանգնեցնել: Ամեն մի քաղաքում ու գյուղում «Արաբո» ու «Տիգրան Մեծ» ծնվեցին: Միգուցե, արդեն փլուզվող խորհրդային երկրում ավելի դյուրին էր

զենք ու զինամթերք հայթայթելը: Միգուցե, մտավախություն չկար, որ ամեն մի ազատամարտիկի կամ խմբավորման բանդիտ կհայտարարեին: Միգուցե, ՀՀԴ-ն շատ էր անգործ նստել և 70 տարիներից հետո, ի վերջո, իր աստեղային ժամը ճիշտ օգտագործեց: Կամ էլ, միգուցե, Արցախի ժողովուրդը նրանցից չէր, ում հետ կարելի է զենքով խոսել ու դուրս անել սեփական տնից: Համոզված կարելի է ասել, որ այս բոլոր նշված պատճառները և նույնքան էլ չնշվածները գումարվեցին և տվեցին իրենց դրական արդյունքը:

Այսինքն համախմբվեցինք ու մի բռունցք դարձանք: Այսինքն, եթե համախմբվեցինք, ուրեմն անպայման պիտի հաղթենք:

Ճիշտ է, հեղինակն այս գրքույկի «Փոքրիկ վերլուծություն» գլխում նպատակ չի ունեցել կատարել մի ռազմավարական կամ մարտավարական հետազոտություն, սակայն, ուշի ուշով հետևելով Հայաստանի Հանրապետության, նրա շուրջ և աշխարհում ծավալվող հիմնական քաղաքական ու տնտեսական զարգացումներին (թեկուզ մի փոքր էլ թեմայից շեղվելով), պիտի ասել, որ մեր արյունով ազատագրված այս հողակտորը մենք խաղաղ չենք վայելելու շատ հազարամյակներ: Ուստի մենք նորից պիտի պատերազմենք: Դա պիտի անենք ներկայումս քաղաքակիրթ աշխարհի շպարված դիմակահանդեսին չմասնակցող, բազում ձևական կնիքներից ու իրավունքներից դեռ զուրկ պետությունը պահելու համար:

Գալիք պատերազմը, ինչ խոսք, չի լինելու այնպիսին, ինչպիսին արեցինք 1989-92թթ-երին: Այն ինչ-որ կերպ նմանվելու է 1993-94թթ-երի ռազմական օպերացիաներ կոչվածներին: Իհարկե, լինելու են մոտոհրաձգայիններ, լինելու են նաև տանկեր ու հրանոթներ: Ավիացիայի հարվածներն էլ ճոխություն չեն համարվի կողմերից ոչ մեկի համար:

Սակայն այս ամենն այն ավանդականն է, ինչ գրված է գրքերում: Մեր երկիրը փոքր է, նյութական հիմնական միջոցներից էլ աղքատ: Պատերազմող թշնամին էլ այդ տեսանկյունից մի հսկա չէ: Իսկ յուրաքանչյուր պատերազմ առաջին հերթին նյութական մեծ միջոցներ է պահանջում: Ինչպես ասում է պրուսական հին ասացվածքը. «Պատերազմի համար հարկավոր է երեք բան փող, փող և էլի փող»: Եվ անշուշտ, այս պարագայում գորքի հերոսությունն ավելի է կարևորվում, քանի որ պատերազմելու միջոցների սակավության պատճառով միշտ այն պետք է փոխարինել մեկ այլ բանով, տվյալ դեպքում հերոսությամբ ու պատրաստվածությամբ: Միգուցե, հիմնական բեռն էլ ընկած կլինի հենց այդ հերոսության վրա, ինչպես նախորդ պատերազմում: Սակայն 20-30 տարի հետո, այս տարածաշրջանում 150-200 մլն մուսուլմանների ու 5 կամ 10 մլն հայերիս սպասվելիք պատերազմը պետք է լինի աննախադեպ որոշումների, չսպասված քայլերի ու կիրառությունների պատերազմ: Եթե մենք պատերազմենք միջոցների հաշվին, այսինքն սննկացմամբ, ապա

անպայման կպարտվենք: Մենք պիտի կռվենք կայծակնային պատերազմով, տեխնիկական նորույթներով ու մարտավարական աննախադեպ որոշումներով, զինվորի բացառիկ հայրենապաշտությամբ: Բոլորս միշտ սիրում ենք նման հարցերում օրինակ բերել մի փոքրիկ պետության՝ Իսրայելին: Օրինակ՝ 1981թ-ի հունիսի 7-ին իսրայելական օդուժի կողմից ռմբահարվեց իրաքյան Օսիրակ քաղաքի նորակառույց միջուկային ռեակտորը: Այս աննախադեպ ռազմական օպերացիան իրականացվել է ութ «Ֆ-16» և վեց «Ֆ-15» կործանիչների միջոցով: Կործանիչների թռիչքի երթուղին անցնում էր Յորդանանի և Սաուդյան Արաբիայի տարածքով: Տեղի ունեցածը ցնցել էր ամբողջ աշխարհը:

Այսօր, երբ մեր երկրում խոսք է գնում տեղեկատվական տեխնոլոգիաների զարգացման մասին, պետք է հասկանալ, որ այդ մասին ավելի քիչ պետք է խոսել, այլ փոխարենը՝ գործ անել: Այդ հիմնախնդիրը պետք է տեղափոխվի նաև պաշտպանական գերատեսչություն: Այսօր, վաղը և միշտ, մենք պիտի ապավինենք ինքներս մեր վրա և ո՛չ Աստծո գործության, կամ արագ-արագ կառուցվող եկեղեցիներում աղոթողներին: Քանի որ ցանկացած պետություն իր զարգացման հիմնական ուղղությունը վերցնում է համապատասխան միջոցների վրա ապավինելով, ապա մենք պիտի ապավինենք ամենաթանկ ռեսուրսի վրա՝ մարդկային ուղեղի: Այսինքն՝ այն, ինչ ունենք:

Ինչպես արդեն նշեցինք, այս գրքույկը պատմագիտական կամ ռազմավարական զարգացումների աշխատություն չէ, և մենք էլ նպատակ չունենք այստեղ ներկայացնել, թե ինչպես պետք է զարգացնել մեր բանակը: Սակայն, վերլուծելով մեր հաղթանակած պատերազմը, փորձենք առաջ քաշել և պատասխանել մի քանի կարևոր հարցերի, որոնք վերաբերվում են ավիացիային:

Նախ և առաջ, նորից մի փոքր թեմայից շեղվելով, նշենք, որ, բազմիցս մասնակցելով ռազմագիտական հարցերի տարբեր քննարկումների, նորից ու նորից համոզվեցինք, որ մեզ՝ հայերիս, այսօր ավելի, քան երբևէ, հարկավոր է զարգացնել ռազմական գիտությունը և սկսել կոնկրետ գործից՝ ստեղծել ռազմական ուսումնասիրությունների և փորձարկումների գիտահետազոտական ինստիտուտ: Այսօր մարտավարությամբ և այլ ռազմական գիտություններով զբաղվող շատ շնորհալի պատանիներ հիմնականում առաջնորդվում են օտար պետությունների պատերազմների փորձով, քանի որ չունեն արցախյան պատերազմի մասնագիտական վերլուծություն: Նրանց գործունեությունը չի անցնում սիրողականի մակարդակը, չեն կարողանում դուրս գալ այդ մակարդակից: Չեն կարողանում, որովհետև դրանով պետք է զբաղվեր համապատասխան ինստիտուտը: Բայց չէ որ մեր հաղթական պատերազմի ընթացքում մենք օրինաչափությունների մեջ կիրառել ենք տարբեր տեսակի հետաքրքիր լուծումներ, և նրանից դուրս եղել են համարձակության հիանալի



օրինակներ: Շատ ժամանակ միջոցների բացակայության պատճառով մեր հերոս հրամանատարները գնացել են մարտավարական օրենքներին բոլորովին հակառակ, գնացել են և հաղթել: Նրանք որոշ դեպքերում, ելնելով տվյալ իրադրությունից, դիմել են աննախադեպ հերոսական և համարձակ քայլերի: Նրանք կատարել են հեղափոխական քայլեր՝ իրենք էլ այդ մասին չիմանալով: Ասելիք շատ կա, սակայն այս ամենն առաջին հերթին պետք է խորապես և հիմնավոր կերպով ուսումնասիրել: Մենք մեր ապագա բանակի համար պետք է մշակենք մոր ռազմավարություն և մարտավարություն, որի համար պարտադիր պետք է ուսումնասիրենք նախորդ պատերազմը: Այդ ուսումնասիրությունը պետք է լինի բարձր մակարդակով, բազմակողմանի և հիմնարար: Այս հարցը հրատապ է և պահանջում է լուրջ մոտեցում: Մեր ներկայիս մրցապայքարը, որը ցանկացած պահի կարող է վերածվել զինված հակամարտության, իր մեջ ներառում է նաև գիտական մտքի մրցավազք: Պատերազմի դաշտում մեր տարած հաղթանակները պետք է ամրապնդել նաև այդ հաղթանակներով: Այլ լեզվով ասած ռազմագիտական ասպարեզում, մեր այսօրվա առաջընթացը պետք է լինի մեր վաղվա հաղթանակների գրավականը: Նման ինստիտուտի դերը կարևոր է նաև այն առումով, որ այսօր մոլորակի վրա տեղի ունեցող ոչ բոլոր զարգացումներն են հասկանալի սովորական մարդուն կամ զինվորականին: Շատ հարցերի անհրաժեշտությունը որոշում են հատուկ ուսումնասիրող գերատեսչությունները: Առաջավոր պետությունները որոշ դեպքերում գաղտնի են պահում տարատեսակ հեռանկարային զարգացումները: Եթե չլինեն հատուկ ինստիտուտները, նրանց մասին ոչ միայն չեն իմանա, այլ նաև կպարտվեն՝ հենց նույն հարցին կարևորություն չտալու կամ չափազանց մեծ կարևորություն տալու համար: Նույն տարածաշրջանում հակամարտող երկրները դատապարտված են լինել հակառակորդից ավելի արագ և խելացի: Միայն այդպես կարելի է հաղթել և նույնիսկ հնարավոր է առանց պատերազմի: Վերը նշված պատերազմը, իրոք, կարող է չլինել մարդկային զոհերով: Հարկավոր է հակառակորդից շատ առաջ անցնել: Միայն այդպես է հնարավոր հեռացնել պատերազմը: Ցավոք, մարդկությունը գիտի մի հին ճշմարտություն. «Պարտվող երկիրն իր դասերն ավելի լավ է սերտում, իսկ հաղթողի զգոնությունը, որպես կանոն, թուլանում է»: Պատմությունը նման օրինակներ շատ գիտի: Այս բոլոր տեսակի վերլուծությունները հնարավոր են միայն ինստիտուտի առկայության դեպքում: Կարծում ենք բավական համոզիչ նշվեց այդ անհրաժեշտ ինստիտուտի դերը:

Բավական շեղվելուց հետո վերադառնանք մեր հիմնական թեմային: Որպես նույն մաղով անցած ցորենահատիկ ռուս «Մեծ եղբոր», համար հայկական և ադրբեջանական նորաստեղծ պետություններն իրար նման էին և ստացան նույն տեսակի սպառազինություն: Խորհրդային Միության փլուզումից հետո նրա կազմի մեջ մտնող յուրաքանչյուր պետություն ստացավ որոշակի

քանակությամբ զենք և մարտական տեխնիկա: Սա մեզ հայերիս, համար առավել կարևոր էր, քանի որ, ինչպես արդեն նշեցինք, զենքը մեր ազատատենչ ոգու համար ցանկալի նյութականներից է եղել, ու նրա պակասը միշտ որոշիչ դեր է ունեցել մեր հերոսական բազում պայքարների ժամանակ: Այդ պատճառով մեզ բաժին հասած, թեկուզ չնչին, այդ զենքի դերը պիտի համարենք կարևոր: (Բուլղորովին այլ հարց է, թե ինչպե՞ս և ինչքա՞ն է մեզ բաժին հասել «եղբայրական» չափաբաժնից):

Հակամարտության սկզբում ամենակարևոր տարբերությունն այն էր, որ Մեծ եղբայր Մոսկվայի վերաբերմունքը տարբեր էր կողմերի նկատմամբ: Եվ հետևանքն եղավ այն, որ, սկսած սովորական փամփուշտից մինչև ուղղաթիռ ու տանկ, մեզ ավելի քիչ բաժին հասավ, քան Ադրբեջանին: Խորհրդային պետությունն ազերիների երկրում բացի այս ամենից ավելի մեծ ավիացիոն արմատներ էր գցել: Դեռ գործում էր ինքնաթիռավերանորոգման գործարանը, որը շատ մեծ դեր կարող էր խաղալ ցանկացած պատերազմի ժամանակ:

Պատերազմի ընթացքում պայմանագրով աշխատող այլազգի օդաչուները հայկական դիրքերի նկատմամբ մարտավարական տեսանկյունից, որպես կանոն, գործում էին շատ գրագետ ու պատրաստված: Ավիացիան ընդհանուր ռազմական գործողությունների կազմակերպման ժամանակ հանդես էր գալիս ճիշտ ժամանակին և բավականին արդյունավետ: Ունեցած տեխնիկայի քանակը, գիտելիքներն ու փորձը թույլ էին տալիս հարվածները կազմակերպել համապատասխան ձևերով: Բազում անգամներ կիրառվել են մարտավարական հատուկ հետախուզման և նշանառման, օգնության, ՀՕՊ-ի ճնշման, շեղման և այլ տեսակի խմբեր, որոնք խելամիտ օգտագործման դեպքում շատ են օգնում հարվածային խմբերին և բազմակի անգամ մեծացնում են ավիացիոն հարվածների արդյունավետությունը: Սակայն հետագայում, ինչպես ցույց տվեց ժամանակը, ազերիները ոչ միայն լավ չսերտեցին իրենց դասերը, այլ նաև սխալ մոտեցում ցուցաբերեցին: Շատ այլազգի օդաչուներ ադրբեջանական հրամանատարությունից ոչ միայն չստացան խոստացված գումարը, այլ նաև ենթարկվեցին տարատեսակ հալածանքների: Ազերիներն անգամ չկիրառեցին նրանց փորձը: Ինչպես ցույց է տվել ավիացիայի կիրառության բազմամյա փորձը, ռմբակոծիչ ինքնաթիռների կիրառության լավագույն դերը հակառակորդի ռազմաարդյունաբերական համալիրն է, ղեկավարման կետերը, պահեստները, գորքերի ռեզերվային կուտակումները, կարևոր հաղորդակցման ուղիները և այլն, սակայն ոչ մի դեպքում՝ քաղաքի խաղաղ բնակչությունը: Երկրորդ համաշխարհային և վիետնամական պատերազմները ցույց տվեցին, որ, ռմբակոծելով խաղաղ բնակչությանը, նրանց մարտական ոգին չի կոտրվում, այլ հակառակը՝ ժողովուրդն ավելի է ընթրստանում և վրեժով է լցվում: Հատկապես դա լինում է այն դեպքում, երբ

ռմբակոծությունը կատարվում է ընդամենը մի քանի ինքնաթիռներով: Ավիացիան ադրբեջանական կողմը հիմնականում կիրառել է որպես հարվածային միջոց (ինչի մասին արդեն նշել ենք): Իսկ հայկական կողմից թռիչքների 80-90 տոկոսը հակառակը՝ կազմել են տրանսպորտային փոխադրումները: Մնացած 10-20 տոկոս կազմող մարտական կիրառությամբ թռիչքների ընթացքում չի եղել այնպիսի դեպք, երբ զենք կիրառվի խաղաղ բնակչության նկատմամբ: Հայկական կողմից հիմնականում տեխնիկայի անհրաժեշտ քանակության բացակայության պատճառով կիրառվել են հարվածող խմբեր, հազվադեպ օդակի մակարդակով: Լավագույն տարբերակն եղել է զույգը: Հիմնական հարվածի տեսակներն երկու կողմի համար էլ համարվել են հարվածներ խոյաթռիչքից, չնայած սահմանափակ եղել են նաև հարվածներ հորիզոնական դիրքից և ծառացումից (կորբիրովանիե): Ոչ մի տեսակի օդային մարտեր չեն գրանցվել կողմերի միջև, չնայած եղել են դեպքեր, երբ հայկական կամ ադրբեջանական օդաչուներն երկնքում տեսել են հակառակորդի ուղղաթիռը կամ ինքնաթիռը: Հայկական քաղաքացիական ուղղաթիռների ուղղությամբ կատարվել են կրակոցներ: Շատ օդաչուների կողմից կիրառվել են հակահրթիռային և հակազենիթային տարրական խուսավարումներ: Հիմնականում եղել են շրջադարձ դեպի հրթիռը՝ վայր իջեցումով և շրջադարձ դեպի արևը կամ այլ ջերմային աղբյուր խուսավարումները: Բացառիկ դեպքերում հիմնականում այլազգի ինքնաթիռային օդաչուների կողմից կիրառվել են մկրատ, օձ և նմանատիպ հակահրթիռային խուսավարումներ:

Մինչև Լաչինի միջանցքի բացվելը հայկական կողմից տրանսպորտային բոլոր փոխադրումները կատարվել են ավիացիայի միջոցով, ինչը հիմք է տալիս եզրակացնելու, որ արցախյան գոյամարտը հաղթող զինվորը հաղթել է ավիացիայով, և պատերազմի վիրավոր զինվորն ու քաղաքացին փրկվել են կրկին ավիացիայով:

Եվ, եթե ավիացիան ունենար ոչ թե 7-8, այլ 20-30 տրանսպորտային ուղղաթիռ, ապա ամենաքիչը գոնե Շահումյանը չէինք կորցնի:

Նշելով ավիացիայի ներկայիս դերի մասին՝ պետք է շեշտել, որ այնպիսի տեղանքում, ինչպիսին է Արցախը, ավելի կարևոր դերակատարություն ունեն ուղղաթիռները:

Համաշխարհային փորձից ուղղաթիռների վերաբերյալ տանք մի փոքրիկ տեղեկատվություն:

Ուղղաթիռը, որպես մարտական տեխնիկա, իր առաջին կիրառությունն ունեցել է երկրորդ համաշխարհային պատերազմում: Հիմնականում կիրառել են աներիկացիները, հետո նաև անգլիացիները, գերմանացիները և այլն: Ուղղաթիռները հիմնականում կատարում էին բեռնափոխադրումներ, դեսանտի իջեցում, վիրավորների տեղափոխում, հետախուզություն և այլն: Հազվադեպ լինում էին կրակով մարտական

կիրառություններ: Ուղղաթիռի դերն ավելի ամրապնդվեց երկրորդ աշխարհամարտին հաջորդող մի քանի պատերազմներում: Շատ պետություններ իրենց սպառազինության մեջ վերցրին այս զարմանալի մեքենաները: Ամեն անգամ ուղղաթիռներն արդարացնում էին իրենց վրա դրված հույսերը: Նորից առաջինն աներիկացիներն ստեղծեցին առաջին մարտական հարվածային ուղղաթիռը՝ «ԱՅ-1 Յյու-Կոբրան»: Այս բոլոր կիրառություններն ավելի էին բարձրացնում ուղղաթիռի դերը, սակայն այս տեսակ թռչող սարքերի ամենամեծ կիրառությունը տեղի է ունեցել 1964-75 թթ-ին՝ վիետնամական պատերազմում: Որոշ պատմաբաններ այս պատերազմը համարում են ուղղաթիռային պատերազմ: Ամերիկյան զինուժը վիետնամական գոտում ուներ ավելի քան 4000 տարատեսակ ուղղաթիռներ: Ուղղաթիռների գրեթե տասնամյա օգտագործումն այս պատերազմում արտահայտվում էր ավելի քան 24 մլն թռիչքներով, և ավելի քան 9 մլն ժամ շահագործմամբ: Ուղղաթիռները, կատարելով ամենատարբեր հանձնարարություններ, ամենավտանգավոր տեղամասերում ունեցան կորուստների շատ ցածր տոկոս, ինչը առաջնահերթ խոսում է այս տեխնիկայի չափազանց մեծ արդյունավետության մասին: Իհարկե, պետք է նշել նաև վերանորոգող մասնագետների մեծ դերը, որոնք շատ շուտ շարք էին կանգնեցնում վնասված մեքենաները: Սակայն այս դեպքում ևս արտահայտվում է ուղղաթիռների առավելությունն ինքնաթիռների նկատմամբ: Այդ առավելությունը տեխնիկայի շահագործման պայմանների պարզությունն է, ինչը թույլ է տալիս այն վթարված կամ վնասված վիճակում հասցնել վայրէջքի, վերանորոգել արագ և նորից շահագործել նախանշված արդյունավետությամբ: «ԱՅ-1» ուղղաթիռներն ապացուցեցին, որ գրահատեխնիկայի դեմ կարող են պայքարել նույնքան արդյունավետությամբ, ինչքան մեծ համբավ ունեցող գրոհիչ ինքնաթիռները: Յետագայում այս տեսակետն ամրապնդվեց իրան-իրաքյան պատերազմում՝ նույն ուղղաթիռի և խորհրդային առաջին մարտական «Մի-24» ուղղաթիռի կողմից: Իրաքյան «Մի-24»-ի անձնակազմներից մեկը երեք անվա ընթացքում խոցել էր ավելի քան 50 զրահատեխնիկա:

Ի սրայելական օդաչուները «ԱՅ-1»-ի կատարելագործված տարբերակներով գրանցեցին ավելի մեծ արդյունավետություն: Նրանք ոչնչացրին 5-6 տանկ՝ մեկ թռիչքի ընթացքում: Մարտական ուղղաթիռների կիրառության ամենամեծ արդյունքը գրանցվել է 1991թ-ի «Փոթորիկ անապատում»՝ մարտական գործողության ժամանակ: Ավելի քան 200 «ԱՅ-64 Ա» մարտական ուղղաթիռները, կատարելով 18700 ժամյա թռիչքներ, շարքից հանել էին հակառակորդի ավելի քան 500 տանկ, զրահատեխնիկա, այլ կրակային միջոցներ և պաշտպանական հենակետեր՝ ունենալով ընդամենը 1.5 տոկոսանոց կորուստ: Առհասարակ

առավել հզոր և տարատեսակ սպառազինություն ունեն նշված մարտական հարվածային ուղղաթիռները: Նման ուղղաթիռները համարվում են գրահատեխնիկայի հիմնական և ամենաառաջին թշնամին: Ժամանակակից համազորային մարտի ժամանակ դրանք կազմակերպված գործողությունների դեպքում կարող են ոչնչացնել մինչև 4-6 և ավելի տանկեր՝ մեկ թռիչքի ընթացքում:

Վերերկրյա և օդային նշանակետերի ոչնչացման, խոցման, ճնշման և այլ խնդիրների համար նման ուղղաթիռների վրա կարող են տեղադրվել հակատանկային և օդ-օդ դասի կառավարվող հրթիռներ: Վերջիններս նախատեսված են օդում հակառակորդի թռչող սարքերից սեփական ուղղաթիռը պաշտպանելու համար: Կուտակային մարտական մասով հակատանկային հրթիռները, որոնք հանդիսանում են նման ուղղաթիռների հիմնական սպառազինությունը (ՈՒՄՄ), ունեն արձակման առավելագույնը մինչ 10 կմ հեռավորություն և բարձր հուսալիություն: Սակայն, բացի վերը նշվածից, այս ուղղաթիռները կարող են զինվել նաև բեկորաֆուզասային կամ ֆուզասային ազդեցության մարտական մաս ունեցող կառավարվող հրթիռներով, չկառավարվող ավիացիոն հրթիռներով, տարբեր տրամաչափերի թնդանոթներով և գնդացիներով, նռնականետերով, ավիացիոն ռումբներով, ականներով և այլն:

Մրանք մարտական հարվածային ուղղաթիռներն էին:

Իսկ ինչո՞վ կարելի է փրկել հեռու լեռներում կամ անտառներում վթարային վայրէջք կատարած օդաչուին կամ հատուկ նշանակության ջոկատին:

Ինչո՞վ կարող է հրամանատարը այցելություն կատարել բավականին անհարմար տեղում դիրքավորված իր ստորաբաժանումներին: Աֆղանստանում խորհրդային հրամանատարության կողմից անցկացված «Անապատ», «Եռանկյունի» և այլ մարտական օպերացիաների ժամանակ կարճ ժամանակաընթացքում վտանգավոր տեղամասերում ուղղաթիռների միջոցով կատարվել է ավելի քան 7000 դեսանտայինների իջեցում: Եղել են նաև ավելի մեծ զորախմբերի դեսանտային իջեցումներ: Այստեղ կարևոր է նշել, որ Աֆղանստանում խորհրդային ուղղաթիռների ընդհանուր քանակը չի գերազանցել 300-ը: Պատկերը հստակ հասկանալու համար շեշտենք, որ այս թվից ո՛չ բոլորն էին լիարժեք շարքում, և ո՛չ բոլորը կարող էին մասնակցել նշված գործողություններին:

Այս ամենը ուղղաթիռների դրական կողմերի մասին: Ինչպես ցանկացած տեխնիկա, այս մեքենաներն ևս ունեն բացասական կողմեր, սակայն իրենց արժանիքների կողքին բացասականները խամրում են:

Անհրաժեշտ է նշել, որ տարբեր խնդիրների համար պետք է գործեն տարբեր ուղղաթիռներ: Ուղղաթիռները կարող են թռիչք և վայրէջք կատարել գրեթե ցանկացած տեղանքից, և սա իրենց ոսկե քարտն է: Պատերազմում և՛ հայկական, և ադրբեջանական ուղղաթիռային ավիացիան ներկայացվել է հիմնականում «Մի-24» մարտական և «Մի-8» տրանսպորտային

ուղղաթիռներով: Իհարկե, եթե պետությունը շատ հարուստ չէ, ապա լավագույն տարբերակը բազմանպատակ տեսակների կիրառությունն է: Սպառազինությունում ունենալով մի քանի տեսակ ուղղաթիռներ՝ յուրաքանչյուրի համար պետք է կատարել համապատասխան խնամք, վերանորոգում, սպասարկում, պատրաստել հատուկ մասնագետներ և այլն: Սակայն կան խնդիրներ, որոնց լուծման համար հարկավոր են համապատասխան տեսակի մեքենաներ: Որպես վառ օրինակ է «Մի-26»-ով «Գրադ» կայանքների տեղափոխումն Ացախ: «Մի-24» և «Մի-8» ուղղաթիռները, ինչ խոսք, իրենց կենսագրությունը պատվով գրած մեքենաներ են, սակայն նոր ժամանակները նոր պահանջներ ունեն: «Մի-24»-ի հիմնական թերությունը, որպես հարվածային ուղղաթիռ, չափերն են: Լրացուցիչ դեսանտային բաժինը, մեր խորին համոզմամբ, արդեն վաղուց իրեն սպառել է: Իր դասի մեջ ոչ մի ուղղաթիռ այսօր չունի նման բաժին, հետևաբար նման չափեր և քաշ:

Դեռ աֆղանական պատերազմի ժամանակ մասնագետներն եկան այն եզրակացության, որ «Մի-24» ուղղաթիռի քարշազինվածությունը (էներգազինվածությունը) քիչ է հատկապես բարձր լեռնային պայմաններում, որտեղ շարժիչների հզորությունն զգալիորեն նվազում է: Յենց սա էր «Մի-28» և «Կա-50» նոր հարվածային ուղղաթիռների ստեղծման հիմնական պատճառներից մեկը: Ժամանակակից լավագույն հարվածային ուղղաթիռների քարշազինվածությունն անցնում է 0,4-ը: Որոշ ուղղաթիռների մոտ այս ցուցանիշը հասնում է 0,45-0,48-ի, առանձին դեպքերում 0,5-0,55-ի: Իսկ «Մի-24»-ի լավագույն տեսակների մոտ այս ցուցանիշը կազմում է 0,38: Տվյալ ցուցանիշով է որոշվում ուղղաթիռի խուսավարության հնարավորությունները:

Ձեռնիթաիրթիռային համալիրների կատարելագործման ամենակարևոր չափանիշներից մեկը հակազդեցության ժամանակն է: Այսինքն՝ հարկավոր է իմանալ, թե համալիրը նշանակետը հայտնաբերելուց հետո ինչքան շուտ կարող է կրակ բացել: Այսօր լավագույն համալիրների հակազդեցության ժամանակը գրեթե չի հասնում տաս վայրկյանի: Իսկ ուղղաթիռի կամ ինքնաթիռի համար կարևոր է ավելի շուտ խոցել այդ համալիրը: Իհարկե, այստեղ շատ կարևոր է ուղղաթիռի կամ ինքնաթիռի և չափսերը, և շարժման արագությունը, և կրակի արդյունավետությունը, և խուսավարության հնարավորությունները:

Մի պարզ օրինակ. լեռնային և անտառոտ տեղանքներում հաջողությամբ քողարկվող հասարակ զենիթային միջոցներն օդային նշանակետերին նշան են բռնում օպտիկական նշանոցներով, և պարզից էլ պարզ է, որ չափսերով մեծ մեքենային ավելի շուտ կվերցնեն նշանառության և ավելի դյուրին կխոցեն: Եվ նույն չափսերով մեծ մեքենան ավելի դժվարությամբ խույս կտա կրակից: Բացի այս ամենից այսօր վերը նշված այլ հարվածային ուղղաթիռները կարող են կրել մինչև 16 հակատանկային դեկավարվող

հրթիռներ: Իսկ վետերան «Մի-24»-ն ընդամենը կրում է 4 նման հրթիռ: Ահա բոլոր այս չափանիշներով «Մի-24» մարտական ուղղաթիռն արդեն ապրել է իր ժամանակը: Իսկ մեր տեղանքի համար մարտական հարվածային ուղղաթիռի դերը չափազանց կարևոր է: Կարելի է նույնիսկ ասել, որ նման ուղղաթիռը ՌՕՈւ-ի հիմնական հարվածային միջոցը կարող է լինել:

Տրանսպորտային ֆունկցիաներ կատարող ուղղաթիռը, պատերազմի ժամանակ ավելի շատ թռիչքներ է կատարում քան մարտական ուղղաթիռը: Այս առումով տրանսպորտային ուղղաթիռին ներկայացվող որոշ պահանջներ ավելի շատ են, քան մարտական ուղղաթիռին ներկայացվող պահանջները: Ցանկալի է, որ նման ուղղաթիռը լինի բազմաեղանակային, լավ շարժունակ և նաև՝ զինված: Պետք է նշել, որ «Մի-8»-ի նորացված տարբերակները համաշխարհային չափանիշներով բավարարում են նշված պահանջներին: Ավելի կոնկրետ՝ «Մի-8»-ի հիմնական թերությունները վերացված են. դրանք են՝ գիշերային և վատ եղանակային պայմանների թռիչքային սարքերը, այլ ղեկավարման սարքեր և հարմար դռները: Սակայն ցանկալի է, որ հատուկ թռիչքների ժամանակ կիրառվեն հատուկ փոքրիկ ուղղաթիռներ, որոնց չափսերն ավելի փոքր են, շարժունակությունը՝ ավելի մեծ: Նման հատուկ խնդիրների շարքին են դասվում, օրինակ, հատուկ դիվերսիոն խմբերի տեղաշարժը, կարևոր անհատների տեղաշարժը, վիրավորների տեղափոխումը:

Նման խնդիրները շատ են: Բանակի ապագա կառուցվածքային և ռազմավարական կատարելագործման համար ավելի կարևոր դեր է հատկացվում տրանսպորտային ավիացիային, քանի որ ապագայում կարևոր դեր են ունենալու արագ արձագանքման մեծաքանակ ուժերը: Այս ուժերի տեղաշարժերն ևս պետք է արագ կատարել, որպես կանոն, տրանսպորտային ուղղաթիռներով, որոնք պետք է գործեն ցանկացած եղանակի ժամանակ և կարողանան աջակցել կրակով:

Հատուկ պահանջների համար պետք է նշել մի կարևոր խնդիր ևս, որը ապագա պատերազմներում ունի չափազանց կարևոր դերակատարություն: Դա օդային հետախուզության հրամանատարական և ղեկավարման կետերի դերն է: Նման կետերը կարող են ավիացիոն փոքր ջոկատի կամ հրետանային մեկ մարտկոցի կրակի արդյունավետությունը բարձրացնել բազում անգամներ: Բնականաբար, նման կետերը պետք է տեղակայվեն որքան հնարավոր է փոքր ուղղաթիռի վրա: Շատերին է հայտնի ամերիկյան «ՕՅ-58 Կայովա» չափազանց փոքր և շարժունակ ուղղաթիռը, որը կատարում է հետախուզական և կրակային ղեկավարման խնդիրներ: Նման տեսակի ուղղաթիռներն են՝ ֆրանսիական «ԵՑ-120»-ը, ռուսական «Մի-34»-ը, «ԱՆՍԱՏ»-ը և այլն:

Ընդհանուր եզրակացության գալու համար, հաշվի առնելով վերը նշված բազում չափանիշները և պահանջները, պետք է նշել, որ ուղղաթիռային սպառազինությունում պետք է ունենալ գոնե երեք-չորս հիմնական տեսակ:

Իսկ քանակությունը բոլորովին այլ խնդիր է: Նշված չորսից երկուսը՝ հարվածային և հատուկ նշանակության ուղղաթիռները, կարող են լինել նույն մեքենայի քիչ ձևափոխված տարբերակները:

Նշեցինք ուղղաթիռային ավիացիայի մասին, բայց չպետք է մոռանալ նաև ինքնաթիռների՝ համաշխարհային ավիացիայի հիմնական ներկայացուցիչների մասին: Մեր տարածաշրջանում մարտական ինքնաթիռ հասկացողությունն առաջին հերթին ընկալվում է գրոհիչ ավիացիայի տեսքով: Չնայած նրան, որ գրոհիչները մարտավարական ավիացիայի ամենափոքրիկ ներկայացուցիչներն են, այնուամենայնիվ, մեր տարածաշրջանի համար լավ գրոհիչները կարելի է դիտարկել որպես օպերատիվ-մարտավարական մեքենաներ: Խորհրդային «Սու-25 Սայրակ» գրոհիչը շատ ավիատորների համար դարձել է լեգենդ: Աֆղանական և բազում լուրջ պատերազմներում այս ինքնաթիռի մասին հրաշքեր են պատմում: «Իլ-2»-ից հետո սա մեկ այլ ռուսական շոկ է համաշխարհային ավիացիայի համար: Բայց, ինչպես ցանկացած մեքենա, այս հավատարիմ և դիմացկուն «զինվորը» ևս ծերանում է: Նոր ժամանակների պատերազմների համար այս մեքենային առաջին հերթին հարկավոր են ընթացիկ և նախնական ինֆորմացիայի ստացման սարքավորումներ, ինչպես նաև այլ արտաքին հետախուզական և նշանառման համակարգերի հետ համագործակցության սարքավորումներ: Եվ այս բոլորը ճիշտ նպատակին ծառայեցնելու համար պետք է կիրառվի գերձզգրիտ սպառազինության: Այս բոլոր նշված և չնշված խնդիրները հիմնականում լուծում են ստացել նշված գրոհիչի վերջին տարբերակում՝ «Սու-39»-ում: Լեռնաանտառային խիստ կտրտված տեղանքում շատ կարևոր է ինքնաթիռի կենսունակությունը, որն այս մեքենայի այցեքարտն է:

Ինքնաթիռի այլ տեսակի՝ կործանիչի, մասին նշենք հետևյալը:

Մեզ հարկավոր է համաշխարհային չափանիշներին հավասար, գոնե շատ չզիջող կործանիչ, որն օդում կարողանա պահպանի և իրեն, և վերը նշված մեքենաներին: Այն պետք է լինի մեկ շարժիչով, քանզի մեզ համար դա կարևոր է, և հնարավորության դեպքում լրացնի «Սու-39»-ի օպերատիվ կարողությունների բացը, թեկուզ սահմանափակ հնարավորություններով գործի վերգետնյա նշանակետերի նկատմամբ: Ունենալով հազար կիլոմետրին մոտ գործողության շառավիղ՝ այն պետք է ունենա 4000-5000 կգ բեռնատարողություն:

ՀՕՊ համալիրների մասին նշելիս մենք կատարեցինք մի փոքրիկ ակնարկ այն մասին, որ ներկայումս գենիթային համալիրների բազում այլ հատկանիշներից շատ կարևոր է նաև հակազդեցության փոքր ժամանակը: Արդիական գերժամանակակից «Ս-300 ՎԱ», «Ս-300 ՊՍՈւ-2», «Ս-400», «Փեթրիոտ ՊԱԿ-3», «Ասթեր-30» և այլ համալիրներն իրենց գերձզգրիտ, հեռահար և հուսալի հրթիռներով նույնիսկ կարող են առհասարակ չգործածվել մեր տարածաշրջանում: Գրոհիչ ավիացիայի հարվածները



կարող են տևել 10-15 վայրկյան և, եթե հրթիռ արձակենք մինչև նշանակետին հասնելը կարող ենք կորցնել ուղղորդումը, քանի որ օդանավը կանցնի բնական արգելքների հետևը: Իսկ մինչ նշանակետին հասնելը շատ դժվար է այդ օդանավերին հայտնաբերելը: Այստեղ շատ հարկավոր են այնպիսի համալիրներ, որոնց հակազդեցության ժամանակը պետք է չգերազանցի 7-8 վայրկյանը և պիտի ունենա ուղղահայաց արձակվող և շատ արագ թռչող հրթիռներ: Հրթիռի ղեկավարումը շատ շուտ վերգետնյա համալիրից պիտի անցնի ինքնուղղորդման: Ամբողջ համալիրը տեղակայված լինի մեկ բարձր անցանելիություն ունեցող մեքենայի վրա: Այն երկալիք կամ եռաալիք լինի նշանակետերի նկատմամբ և ունենա խոցման ոչ ավելի 15-20 կմ հեռահարություն: Կարողանա պայքարել նաև գերձզգրիտ սպառազինությունների, թռիչքի հետագիծն ակտիվորեն փոփոխող նշանակետերի հետ: Նման պահանջներին եթե ոչ լրիվ, ապա շատ մոտ է ռուսական «Տոր Մ» ՁՀՀ-ը: Իհարկե, ՀՕՊ-ն երբեք չի կազմակերպվում մեկ էշելոնով և չի կարելի միայն վերջը նշված համալիրներով կառուցել ողջ ՀՕՊ-ը: Սակայն այս համալիրները շատ կարևոր են, և, եթե նույնիսկ հեռահար համալիրների հակազդեցության ժամանակը լինի մեծ, միևնույն է, նրանց համագործակցությունը շատ ավելի արդյունավետ կլինի:

Երիցս ապագա պատերազմում հաղթելու համար պետք է հաղթել խաղաղ օրերի պատերազմը:

Ու՞մ միտքը, որ ավելի կտրուկ և ճիշտ է դատում, ո՞վ ավելի խելամտորեն է կառուցում իր մարտավարությունը, ով պատրաստ է մահանալ ցանկացած պահի, նա էլ կկարողանա իրենից հեռացնել պատերազմը կամ հաղթել ցանկացած պահի...

Պատերազմի սավառնակները և սպառազինությունը

...Օղանավն երազանք է, մանկան արցունքի մեծանպիտակ երազանք, սակայն չար մարդիկ իրենց նպատակների համար պղծում են ամեն ինչ...

31.01.1996թ, Յեղիմակ

Փորձենք համառոտ ներկայացնել արցախյան գոյամարտի ընթացքում երկու կողմից կիրառված ինքնաթիռների, ուղղաթիռների, ավիացիոն և ՅՕՊ սպառազինության մասին:

Քանի որ և՛ Ադրբեջանը, և՛ Արցախը խորհրդային միության կազմից էին անջատվել, ապա պիտի գինվեին հիմնականում խորհրդային սպառազինություններով: Եթե մեր հակառակորդն օրինական և ոչ օրինական ճանապարհներով ժառանգություն էր ստացել մի քանի տասնյակ ինքնաթիռներ և ուղղաթիռներ, ապա փոքրիկ Արցախը զենք ստանալու մեծ հնարավորություն չուներ, առավել ևս օրինական ճանապարհով:

Ինչևէ, մենք արդեն նշել ենք, թե կողմերը ինչպե՞ս և ինչքա՞ն ավիացիոն տեխնիկա են ձեռք բերել:

Այժմ ներկայացնենք նրանց տեսականին:

Երկու կողմերից էլ հիմնական դերակատարներն եղել են «Մի-8» և «Մի-24» ուղղաթիռները, որոնք կատարել են ընդհանուր թռիչքաքանակի զգալի մասը: Հայկական կողմից կարճ ժամանակով կիրառվել են ռուսական «Մի-26» բեռնատար ուղղաթիռներ, իսկ ռազմական ինքնաթիռներ գրեթե չեն կիրառվել: Քաղաքացիական տեխնիկայից հիմնական դերակատարն եղել է «Յակ-40»-ը և փոքր դեր է խաղացել նաև «Ան-2»-ը: Սակայն ադրբեջանական կողմն ակտիվորեն կիրառել է «Սու-25», «Սու-24» և «ՄիԳ-25» ինքնաթիռները: Մամուլում հաղորդվել է նաև ադրբեջանական «Սու-17» և «ՄիԳ-21» ինքնաթիռների կիրառման մասին: Ադրբեջանական ՌՕՈւ-ը զինված են եղել ռուսումնամարտական «Լ-29» և «Լ-39» ինքնաթիռներով, ինչպես նաև «Մի-2» ուղղաթիռներով, որոնց կիրառությունն ևս բացառված չէ: 1995-99թթ-ին մամուլում հաղորդվեց այն մասին, որ Ադրբեջանն Ուկրաինայից գնել է «ՄիԳ-29» կործանիչներ: Ավելի ուշ նորից մամուլում հայտնվեց այնպիսի տեղեկատվություն, ըստ որի Ադրբեջանը Թուրքիայից ձեռք է բերել մի քանի «Ֆ-16» կործանիչներ, որոնց համար մասնագետներ են պատրաստվել Թուրքիայում: Հավաստի են, արդյո՞ք, այս տեղեկությունները, թե ոչ, մենք չենք կարող ասել:

Որպես զենիթային միջոցներ երկու կողմից էլ կիրառվել են նորից

հիմնականում խորհրդային արտադրության միջոցներ: Ակտիվորեն կիրառվել են սովորական 12.7 և 14.5 մմ-ոց ԴՇԿ, ՆՍՎ, ՆՍՎՏ, ԿՊՎ, ԿՊՎՏ, Մ-2 Բրաունինգ ռուսական, չինական և ամերիկյան գնդացիրները՝ առանձին կամ հատուկ զենիթային միացված կարգավիճակներով: Հազվադեպ չեն եղել նաև սովորական գնդացիրների և ինքնաձիգների թեկուզ քիչ արդյունավետ կիրառությունը: Կիրառվել են 23 մմ-ոց «ՋՈւ-23-2» հատուկ զենիթային ավտոմատ հրանոթներ: Լաչինի միջանցքի բացումից հետո հայկական կողմում հայտնվեցին 57 մմ-ոց «Ս-60» զենիթային մի քանի հրանոթներ, որոնք ավելի շուտ էին կիրառվել Ադրբեջանի կողմից: Պետք է նշել, որ հրանոթները գործել են առանձին և ոչ համալիրի կազմով «ՌԴԿ-1»-ի հետ միասին, ինչը զգալիորեն կբարելավեր կրակի արդյունավետությունը: Բոլոր ոչ հրթիռային զենիթային համակարգերից առավել արդյունավետ են այն համալիրները, որոնք ունեն առանձին ռադիոսարքավորումներ, հաշվիչ սարքեր և ավտոմատացված են: Նման համալիրներից այս պատերազմում գործել է միայն «ՋՍՈւ-23-4 Շիլկա» համալիրը, որը որակապես շատ է տարբերվում վերը նշված այլ զենիթային միջոցներից: Սակայն պետք է նշել, որ «ՋՍՈւ-23-4 Շիլկա» համալիրներից ոչ բոլորի մոտ էր գործում «ՌԴԿ-2» համակարգը: Իհարկե, բոլորովին այլ արդյունավետություն ունեն զենիթահրթիռային և կրովի զենիթահրթիռային համալիրները: Նման համալիրներից հիմնականում կիրառվել են «Ստրելա 2 Ս», «Ստրելա 3», «Իզլա», «Օսա» և «Կրուգ» համալիրները: Մամուլում նշվել է նաև ադրբեջանական կողմում «Ստրելա-10», «Կուբ», «Ս-75», «Ս-125» և առանձնապես «Ս-200» համալիրների առկայության մասին: Ինչպես նաև նշվել են հայերի կողմից «Ս-75» և «Ս-125» համալիրների կիրառության մասին, սակայն հեղինակը տվյալ հարցերի մասին չունի հավաստի տեղեկություններ: Ինչպիսի՞ բնութագրեր ունեն այս մեքենաները և համալիրները:

Կործանիչ «ՍիԳ-21» (Ֆիշբեյ ըստ ՆԱՏՕ-յական անվանման)



Սա մեկտեղանի, մետաղյա, եռանկյունի թևերով, մեկշարժիչանի ինքնաթիռ է: Այս կործանիչի մասին կարելի է գրել հատորներ: Սա միակ կործանիչն է աշխարհում, որն ստեղծվել է 2-րդ սերնդի ժամանակ, բայց անցել է 3-րդ սերնդի ճամփան: Իսկ այժմ կատարելագործված տեսքով կարող է մրցել նույնիսկ 4-րդ սերնդի մեքենաների հետ: „Ռուսական Բուլալայկան,, (ինչպես անվանում էին այս կործանիչը) մեկ տասնամյակից ավելի աշխարհում չուներ հավասարը: Այս կործանիչի վրա հիմնվելով կոնստրուկտորների մի ողջ բանակ հիմնել է 4-րդ սերնդի կործանիչների պահանջները, որովհետև 2-րդ և 3-րդ սերնդում վերջին հաշվով չկար մի այնպիսի կործանիչ, որ կարողանար նրա հետ մրցել օդում գերակշռության համար մարտ վարելիս:

Չեմ սխալվի, եթե ասեմ, որ սա կործանիչ չէ, այլ կործանիչային մի դարաշրջան, չափանիշ, և նույնիսկ եթե Ա.Ի.Միկոյանն ոչինչ ստեղծած չլիներ, «ՄիԳ-21»-ը բավական էր, որ նրա անունն ոսկե տառերով գրվեր համաշխարհային ավիացիայի պատմության մեջ:

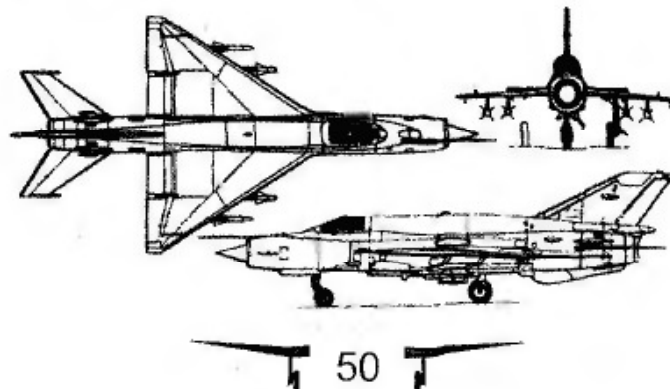
Առաջին նախաձևը 1955-ի դեկտեմբերի 14-ին օդ բարձրացրեց փորձարկող օդաչու Գ.Կ.Մոսուլովը, իսկ երկրորդ նախաձևը 1956թ-ի հունիսի 16-ին օդ բարձրացրեց փորձարկող օդաչու Գ.Մ.Սեդովը: Հետագայում Ե-4-ի կատարելագործումը՝ որպես Ե-6, իսկ մշակվելուց հետո՝ որպես «ՄիԳ-21», սկսվեց արտադրվել Մոսկվայի և Գորկիի ավիաշինական գործարաններում: ԽՍՀՄ-ում արտադրությունը շարունակվեց մինչև 1986թ-ը, իսկ Չինաստանում, Չեխոսլովակիայում և Հնդկաստանում արտադրությունը դեռ շարունակվում էր: Այդ ժամանակաընթացքում արտադրվել էր շուրջ 12000 մեքենա, որից 10158-ը՝ ԽՍՀՄ-ում: Մեքենան ուներ տասնյակ տեսակներ: Այն օգտագործվել էր և՛ որպես կործանիչ, և՛ որպես ռմբակոծիչ, և՛ որպես հետախույզ, և՛ որպես ուսումնավարժական և բազում շատ այլ խնդիրների համար, սակայն ամենաարդյունավետն օգտագործվել էր որպես կործանիչ: Շահագործման ընթացքում տարբեր տարբերակների կողմից սահմանվել են բազում համաշխարհային ռեկորդներ, որոնք երկար ժամանակ մնում էին անգերազանցելի: Օդաչուներն այս կործանիչին անվանել են «Բոցավառ նետ»: Կործանիչի տարբեր տեսակներն ունեցել են տարբեր ժամանակներին համապատասխանող, տարբեր երկրների արտադրության ռադիոէլեկտրոնային ղեկավարման, նշանառման հարմարանքներ և սպառազինություն: Կատարվել են բազում գիտափորձեր. «ՄիԳ-21»-ի հիման վրա Չինաստանում ստեղծվել էր նոր կործանիչ: Իր առաջին մարտական կիրառությունն եղել էր վիետնամական պատերազմում, որտեղ գերազանցել էր ամերիկյան բոլոր կործանիչներին: Հետագայում Մերձավոր Արևելքում «ՄիԳ-21»-ը մեծ գլխացավանք էր բոլորի համար: Սակայն, այս ամենն անցյալում էր, իսկ այժմ «ՄիԳ-21»-երի բավականին մեծ քանակը տարբեր երկրներում միշտ չէ, որ կիրառվում է ճիշտ

նպատակին: Ներկայումս մոտ 30 պետությունների սպառազինության մեջ կա շուրջ 4000 այսպիսի մեքենա: 1993 թվականին Ռուսաստանում կատարվեց «ՄիԳ-21»-ի կատարելագործումը մինչև 4-րդ սերնդի մակարդակի: Այն կոչվեց «ՄիԳ-21-93» և մասնավորապես տեղադրվեց նոր ՌՏԿ: Ունի ղեկավարման ավելի արդիական համակարգ և սպառազինություն: Նման կատարելագործում կատարեց նաև իսրայելական ԻԱԻ ընկերությունը, որը մասնավորապես Ռումինիայի համար կոչվեց «ՄիԳ-21-2000»:

«ՄիԳ-21»-ը համաշխարհային ավիացիայի պատմության մեջ մի բացառիկ երևույթ է:

«ՄիԳ-21 բիս » կործանիչի հիմնական մարտավարատեխնիկական բնութագիրը՝

- Անձնակազմը—1մարդ
- Թռիչքի մաքսիմալ արագությունը ( կմ/ժ )
- մեծ Ի-ի վրա - 2175 կմ/ժ
- փոքր Ի-ի վրա - 1450 կմ/ժ
- Գործողության առաստաղը – 17800 մ
- Բարձրացման արագությունը— 225 մ/վ
- Թռիչքի հեռավորությունը – 1210 կմ
- Գործողության շառավիղը – 560-1000 կմ
- Մարտական բեռնվածքի քաշը – 1500 կգ
- Սպառազինությունը – 1x23մմ-ոց երկփողանի հրանոթ՝ 200 արկով (ԳՇ-23L) օդ-օդ դասի և օդ-երկիր դասի Ռ-60, Ռ-73, X-25, X-66 և այլ ղեկավարվող ու չղեկավարվող հրթիռներ:
- Դատարկ ինքնաթիռի քաշը – 8725 կգ
- Թռիչքային քաշը—10400 կգ
- Չափսերը
- Երկարությունը – 14.7մ
- Թևերի բացվածքը – 7.1մ
- Բարձրությունը – 4.7մ
- Թևերի մակերեսը – 23 քառ.մ
- Շարժիչը / Զգորությունը( Չ/ուժ) – Ռ-25-300 / 4100 (7100 ֆորսաժով)





Սա մեկտեղանի, մետաղյա, բարձրադիր նետաձև թևերով, արկչարժիչային ինքնաթիռ է: Այս կործանիչն ևս մեծ հետք է թողել համաշխարհային կործանիչաշինության վրա: «ՄիԳ-25»-ը մինչև օրս էլ մնում է աշխարհի ամենաարագընթաց մարտական ինքնաթիռը (3395կմ/ժ): «ՄիԳ-25»-ի ստեղծման աշխատանքներն Ա.Ի.Միկոյանն սկսել էր դեռ 1961թ-ից: Այն հատուկ ստեղծվել էր ամերիկյան բարձրաթռիչք հետախույզներին և ռմբակոծիչներին կալանելու, խոցելու նպատակով: Միևնույն ժամանակ, որպես հետախույզ, պետք է անհասանելի մնար այն ժամանակի բոլոր ՁՀՀ-երի համար (բացի Նայկ-Յերկուլես ՁՀՀ-ից): Ինքնաթիռի առաջին «Ե-155 Ռ-1» նախաձևը 1964 թ-ի մարտի 6-ին օդ բարձրացրեց փորձարկող օդաչու Ա.Ֆեդոտովը: Ինքնաթիռը մինչև սերիական արտադրությունը սահմանեց տասնյակ համաշխարհային ռեկորդներ, որոնցից շատերը մինչև օրս մնում են անգերազանցելի: «ՄիԳ-25»-ը մեծ հետք է թողել ամերիկյան 20-րդ դարի ամենաահեղ կործանիչի՝ «Ֆ-15»-ի, ստեղծման գործում: 1969 թվականին Գորկիի գործարանում սկսվեց «ՄիԳ-25Ռ» հետախույզի խմբաքանակային արտադրությունը, իսկ 1971 թ-ից կործանիչ-կալանիչի՝ «ՄիԳ-25Պ»-ի, արտադրությունը: Ինքնաթիռների արտադրությունը շարունակվեց մինչև 1985 թվականը: Բոլոր տարբերակներից արտադրվել է 1186 մեքենա. դրանք են՝ ՌԲ, ՌԲԿ, ՌԲՍ, Ռ. Պ, ՌԲՎ, ՌԲՏ և այլն: Ինքնաթիռի ֆյուզելյաժի 80 տոկոսը պատրաստված է պողպատից, 11 տոկոսը՝ ալյումինի միաձուլվածքներից, 8 տոկոսը՝ տիտանից և 1 տոկոսը՝ կոմպոզիցիոն մետաղներից: Ինքնաթիռն իր ժամանակի համար զինված էր շատ ժամանակակից ռադիոէլեկտրոնային համակարգով և սպառազինությամբ: Մասնավորապես ՌՏԿ-ն թույլ էր տալիս 100 կմ հեռավորության վրա հայտնաբերել օդային նշանակետ: Մի խոսքով ստեղծված էր իր ժամանակի համար մի «Փոթորիկ» մեքենա, որի հետևից արևմտյան հատուկ

ծառայություններն երկար ժամանակ որս էին կազմակերպում:

«ՄիԳ-25»-ն առանձին թեմայով քննարկվել է նաև ամերիկյան կոնգրեսում: Այս կործանիչի Մերձավոր Արևելքում հայտնվելն ուղղակի միջազգային սենսացիա եղավ: Այն առաջին անգամ կիրառվել է 1982թ-ին՝ իսրայելա-սիրիական պատերազմում, առաքվել է մի շարք երկրներ և կիրառվել է մինչև 90-ական թվականներին տեղի ունեցած գրեթե բոլոր պատերազմներում: Ողջ աշխարհին քաջ հայտնի է այս կործանիչի առևանգումը ռուս օդաչուի Բելենկոյի կողմից, որն այն ուղևորեց ճապոնիա, որպեսզի արևմտյան մասնագետներն ուսումնասիրեին խորհրդային գերգաղտնի կործանիչը:

«ՄիԳ-25»-ը հավերժ կմնա համաշխարհային կործանիչաշինության պատմության մեջ՝ որպես անհասանելի մի բարձունք: «ՄիԳ-25»-ն անմիջապես Ա.Ի.Միկոյանի ղեկավարությամբ ստեղծված վերջին համաշխարհային «ցնցումն» էր: «ՄիԳ-25»-ը բոլոր չափանիշներից դուրս մեքենա է: Այստեղ ավելնորդ չի լինի նշել, որ այն „օդաչուով հրթիռների,,՝ «Ֆ-104», «Բ-58», «Մ-50», «Ա-11» և «Բ-70», լավագույն շարքի վերջաբանն է:

Մի շարք երկրներում տարբեր ձևափոխություններ են կատարվել այս կործանիչը վերգետնյա նշանակետերին հարվածելու համար: 1975թ-ին իր առաջին թռիչքը կատարեց «ՄիԳ-25ՄՊ» նոր տարբերակը, որը հետագայում դարձավ բոլորովին այլ որակի և նոր կործանիչ՝ «ՄիԳ-31» սուպեր կործանիչ:

«ՄիԳ-25 ՌԲ» ինքնաթիռի հիմնական մարտավարատեխնիկական բնութագիրը՝

Անձնակազմը – 1 մարդ

Թռիչքի մաքսիմալ արագությունը՝ (կմ/ժ)

մեծ Ի-ի վրա - 3000 կմ/ժ

փոքր Ի-ի վրա - 1200 կմ/ժ

Գործողության առաստաղը – 23000 մ

Բարձրացման արագությունը(մ/վ) –

Թռիչքի հեռավորությունը – 1600-2130 կմ

Գործողության շառավիղը – 1000-1180 կմ

Մարտական բեռնվածքի քաշը – 4000 կգ

Սպառազինությունը – օդ-օդ դասի և օդ-երկիր դասի Ռ-40, X-58, X-66 և

այլ ղեկավարվող ու չղեկավարվող հրթիռներ:

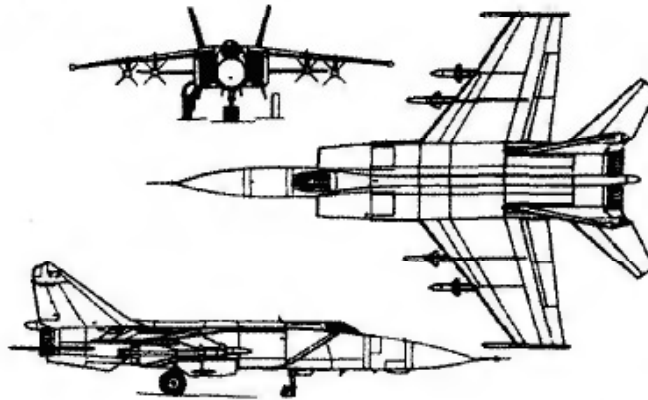
Դատարկ ինքնաթիռի քաշը – 20000 կգ

Թռիչքահին քաշը --- 36720-41000 կգ

Չափսերը՝

Երկարությունը – 21.55մ

Թևերի բացվածքը – 14.02մ  
Բարձրությունը – 5.14մ  
Թևերի մակերեսը – 61.40 քառ.մ  
Շարժիչը/Հզորությունը( Ձ/ուժ) – Ռ-15Բ-300 2X11250



Կործանիչ «ՄիԳ-29» (Ֆուլբրում)



Սա մեկտեղանի, երկշարժիչանի, նետաձև թռչող թև սխեմայով ինքնաթիռ է։ Այս կործանիչի ստեղծման աշխատանքներն Ա.Ի.Միկոյանի անվան ԿԲ-ում սկսվել էին դեռ 1974թ-ից կոնստրուկտոր Ռ.Ա.Բեյակովի գլխավորությամբ։ Նոր կործանիչը պետք է փոխարիներ արդեն հնացած «ՄիԳ-21»-ին, «ՄիԳ-23»-ին, «Սու-15»-ին և «Սու-17»-ին, սակայն հետագայում պահանջները փոխվեցին և գերազույն նպատակը դարձավ օդանավակայանից ոչ շատ մեծ հեռավորության վրա երկնքում գերակշռության համար մարտի վարումը։ Եվ այդ առավելագույնս հաջողվեց փորձառու կոնստրուկտորներին Ռ.Ա.Բեյակովին և Մ.Ռ.Վալդենբերգին, որոնք ղեկավարում էին այս կործանիչի ստեղծման աշխատանքները։ Առաջին



ինքնաթիռը 1977թ-ի հոկտեմբերի-6-ին օդ է բարձրացրել փորձարկող օդաչու Ա.Ֆեդոտովը: Մինչև 1993 թվականն արտադրվել է շուրջ 2000 մեքենա և առաքվել է մի շարք երկրներ: Որոշ պետություններ այս կործանիչը կարող են արտադրել արտոնագրով: Այս կործանիչն իր կառուցվածքում ուներ բազում հեղափոխական նորույթներ: Ակնառու էր թռչող թև սխեման, որն իրեն ապահովում էր զարմանալի խուսավարություն և զենքի ղեկավարման էլեկտրոնային համակարգ: Այն ունի երեք նշանառության ալիք, որոնք կապված են նավային հաշվիչ սարքի հետ: Առաջին ալիքը կապված է դոպլերային ՌՏԿ-ի հետ, որը կարող է մինչև 90 կմ հեռվորության վրա հայտնաբերել օդային նշանակետեր: Երկրորդ ալիքը լազերային հեռաչափով ինֆրակարմիր ջերմապելենգատորն է, որը կարող է որոշել նշանակետերի կոորդինատներն առանց իր տեղը մատնելու: Իսկ երրորդ ալիքն օդաչուի սաղավարտի հետ է կապված: Թեքելով գլուխը՝ օդաչուն կնայի նշանակետը բռնելով խաչի մեջ: Համակարգն ավտոմատ հրաման է տալիս նախորդ երկու ալիքներին և օդ-օդ համակարգին: Կործանիչի շարժիչի հզորության և քաշի հարաբերությունը մեծ է մեկից, ինչն ապահովում է վերամբարձ արագացումը:

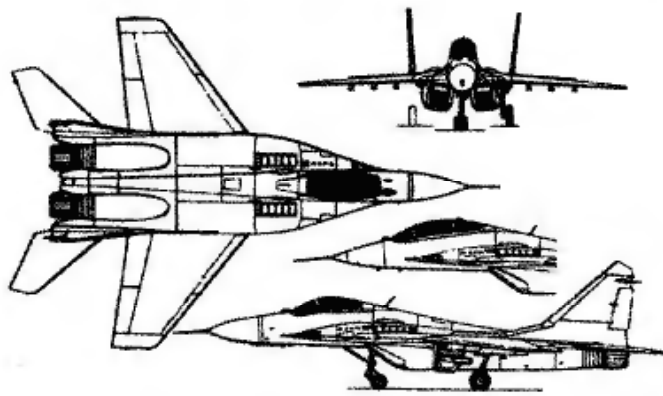
«ՄիԳ-29»-ն ուղղակի ամպրոպ էր ավիացիայի աշխարհում: Մինչև 1988-թն այն գաղտնի էր: Այդ տարի այն հայտնվեց Ֆարներբորոյի միջազգային ավիացուցահանդեսում: Իրադարձությունն ուղղակի ցնցող էր: Արևմտյան շատ օդաչուներ հետագայում այս մեքենան անվանեցին «ցանկացած օդաչուի երազանք»: Շատերն էին ուզում «ՄիԳ-25»-ի նման ունենալ այս մեքենայից, սակայն նրանց չհաջողվեց: (Թեպետ կա տեղեկություն այն մասին, որ ռուս օդաչուն «ՄիԳ-29»-ը խորհրդային Ուկրաինայի տարածքից անցկացրել էր Թուրքիա, սակայն խորհրդային կողմի բողոքից հետո այն անմիջապես հետ են վերադարձրել:)

«ՄիԳ-29»-ն իր առաջին մարտական կիրառությունն ունեցել է «Պարսից ծոցում», որտեղ մարտնչել է թվապես գերազանցող թշնամու դեմ: Բացի այդ իրաքցի օդաչուները չէին կարող մրցել փորձառու ամերիկացիների հետ, որոնց օդային մարտերը լավ կազմակերպվում էին հեռահար ղեկավարման և նշանառման համակարգերով: Նույն պատկերն ստացվեց նաև Հարավսլավիայում: Այնուամենայնիվ, այս մեքենան իրեն հիանալի է դրսևորել: «ՄիԳ-29»-ը չորրորդ սերնդի լավագույն կործանիչներից մեկն է, նոր սերնդի ատրոֆիանմիկայի չափանիշների ձևավորողներից մեկը: Երկտ է, այն իր մարտավարական հնարավորությունների խորությամբ և բազմազանությամբ չի կարող համեմատվել իր մրցակիցների՝ «Սու-27»-ի, «Ֆ-16»-ի, «Ֆ-15»-ի և այլոց հետ, բայց, որպես փոքր շառավղում գործող ՅՕՊ-ի օդային գերակշռության համար մարտ վարող կործանիչ, այն հավասարը չունի աշխարհում: Դա ապացուցել են մի քանի անգամ կազմակերպված ուսումնական մարտերը՝ վերը նշված կործանիչների հետ: «ՄիԳ-29»-ի բարձրացման և շրջադարձի արագությունը չունի աշխարհում

և ոչ մի կործանիչ: Այս կործանիչի Մ, ՍՍՏ և ՍՍՏ-1 տարբերակները համակցված են էլեկտրոհեռահար ղեկավարման համակարգով, զենքի ղեկավարման ամենաարդիական համակարգով, որն ապահովում է միանգամից 10 նշանակետերի ուղեկցումը և 4-ի խոցումը: «ՄիԳ-29Ս»-ի էքսպորտային տարբերակը կոչվում է «ՄիԳ-33»: Անցյալ տարի Մոսկվայի ավիացուցահանդեսում ներկայացվեց մեքենայի նոր քարշուժի վեկտորի փոփոխությանը շարժիչներով ՕՎՏ տարբերակը: Ինչ խոսք, այս մեքենան ևս մեկ լուրջ քայլ էր դեպի ապագա, ևս մեկ միկոյանական անգերազանցելիության փորձ: Այն մեծ հետք է թողել հետագա մտքի ծնավորման վրա: «Սու-27»-ի ընտանիքի այսօրվա շռայլ ու ցնցող հաղթանակները վստահորեն կարելի է ասել, որ սկսվել են «ՄիԳ-29»-ից, որովհետև, ըստ նշանակության, «Սու-27»-ը «ՄիԳ-29»-ի մտքի շարունակությունն է:

«ՄիԳ-29Ա» կործանիչի հիմնական մարտավարատեխնիկական բնութագիրը՝

Անձնակազմը—1 մարդ  
 Թռիչքի մաքսիմալ արագությունը՝ (կմ/ժ)  
 մեծ Ի-ի վրա - 2450 կմ/ժ  
 փոքր Ի-ի վրա - 1500 կմ/ժ  
 Գործողության առաստաղը — 17000 մ  
 Բարձրացման արագությունը —330 մ/վ  
 Թռիչքի հեռավորությունը — 2100 կմ  
 Գործողության շառավիղը — 500-600 կմ  
 Մարտական բեռնվածքի քաշը — 3000 կգ  
 Սպառազինությունը — 1x30մմ-ոց հրանոթ՝ 150 կրակոցով (ԳՇ-30-1) օդ-օդ  
 դասի և օդ-երկիր դասի Ռ-60, Ռ-73, Ռ-27, X-25, X-66 և այլ հրթիռներ:  
 Դատարկ ինքնաթիռի քաշը — 10900 կգ  
 Թռիչքային քաշը —մինչև 18500 կգ  
 Չափսերը՝  
 Երկարությունը — 17.3մ  
 Թևերի բացվածքը — 11.3մ  
 Բարձրությունը — 4.7մ  
 Թևերի մակերեսը — 38 քառ.մ  
 Շարժիչը/Չզորությունը( Ձ/ուժ) — ՌԴ-33/ 2X5300 (8300) Ֆորսաժով



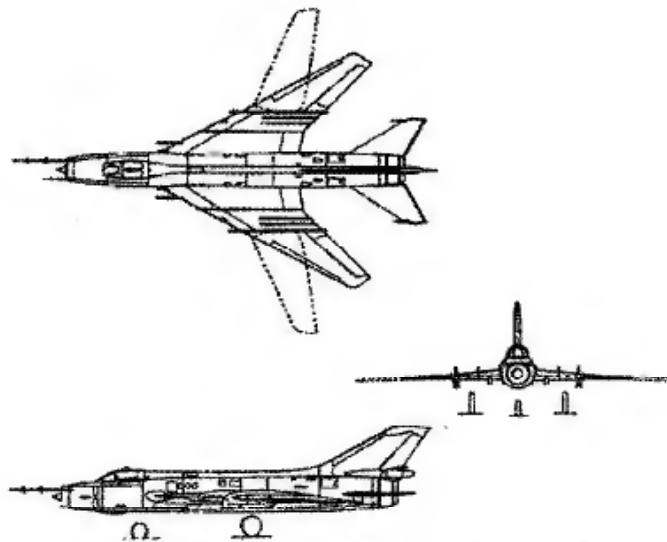
Կործանիչ-ռմբակոծիչ «Սու-17» (Ֆիթթեր)



Սա մեկտեղանի, մետաղյա, միջադիր դասավորությամբ, մետաձևությունը փոփոխող թևերով, մեկշարժիչանի ինքնաթիռ է: Ստեղծվել է Պ.Օ. Սուխոյի անվան ԿԲ-ում: Առաջին օրինակը, որը ստեղծվել էր «Սու-7» կործանիչի հիման վրա, 1966թ-ի օգոստոսի 2-ին օդ բարձրացրեց փորձարկող օդաչու Վ. Ս. Իլյուշինը: Այս ինքնաթիռի արտադրությունը շարունակվել է մինչև 1990թ-ը, և արտադրվել է մոտ 1200 մեքենա: «Սու-17»-ն իր առաջին մարտական կիրառությունն ունեցել է 1973թ-ին իսրայելա-սիրիական պատերազմում: Առհասարակ այս մեքենան իրեն լավ կողմերով է դրսևորել բազում մերձարևելյան և պակիստանա-հնդկական պատերազմներում: «Սու-17»-ն աչքի է ընկել իր բազմազան կիրառությամբ: Ինքնաթիռի տարբեր կատարելագործումները «Սու-20» և «Սու-22» անուններով առաքվել են մի շարք երկրներ: Իսկ ԽՍՀՄ-ում այն երկար մնաց որպես ռազմաճակատային ավիացիայի հիմնական ինքնաթիռ: Այս ինքնաթիռն ունեցել է ամենաբազմազան զենքեր կրելու և կիրառելու հնարավորություն: «Սու-17»-ն ամենուր շատ պրակտիկ և նյութական քիչ ծախսեր պահանջող մեքենայի համրավ է ունեցել: Որպես թեթև ռմբակոծիչ, առանց զրահի և գերժամանակակից նշանառության հարմարանքների այս ինքնաթիռն աշխարհի տարբեր անկյուններում համարվել է անփոխարինելի: Մեծ դեր են խաղացել նրա մեկ շարժիչը և թևերի մետաձևության փոփոխությունը: «Սու-17»-ն էկվադորում նույնիսկ

«Սու-17 Մ4» ռմբակոծիչի հիմնական մարտավարատեխնիկական բնութագիրը՝

Անձնակազմը – 1 մարդ  
Թռիչքի մաքսիմալ արագությունը՝ (կմ/ժ)  
մեծ H-ի վրա - 1850 կմ/ժ  
փոքր H-ի վրա - 1350 կմ/ժ  
Գործողության առաստաղը – 17000 մ  
Թռիչքի հեռավորությունը – 2550 կմ  
Գործողության շառավիղը – 415-600 կմ  
Մարտական բեռնվածքի քաշը – 4500 կգ  
Սպառազինությունը – 2x 30մմ-ոց հրանոթ՝ 170 կրակոցով ՆՌ-30, օդ-օդ դասի և օդ-երկիր դասի X-2, X-25, X-29, X-66 և այլ ղեկավարվող ու չղեկավարվող հրթիռներ:  
Դատարկ ինքնաթիռի քաշը – 10640 կգ  
Թռիչքային քաշը – 19500 կգ  
Չափսերը՝  
Երկարությունը – 19.0մ  
Թևերի բացվածքը – 10(13.6)մ  
Բարձրությունը – 5.1մ  
Թևերի մակերեսը – 34.8(38.4) քառ.մ  
Շարժիչը/Հզորությունը( Չ/ուժ) – ԱԼ-21Ԗ-3/ 1X11200



## Ռազմաճակատային ռմբակոծիչ «Սու-24» ( Ֆենսեր )



Սա երկտեղանի, մետաղյա, բարձրադիր, փոփոխվող նետաձևությամբ թևերով, երկչարժիչանի ինքնաթիռ է: Ստեղծվել է անմիջապես Պ.Օ. Սուխոյի գլխավորությամբ, առաջին թռիչքը կատարվել է 1967թ հուլիսի 2-ին: Այն օդ է բարձրացրել Վ.Ս. Իլյուշինը: Սերիական արտադրությունը 1971թ-ից շարունակվել է մինչև 1993թ, և արտադրվել է մոտ 1200 մեքենա: Եղել է հիմնական տարբերակներից բացի նաև հետախույզ, լցավորող և այլ տարբերակներ: Հիմնական տարբերակն է ՄԿ-ն: Այս մեքենան ստեղծվել է որպես ամերիկյան «Ֆ-111»-ին համարժեք մրցակից, սակայն պետք է ասել, որ շատ տվյալներով գիջում է «Ֆ-111»-ին: Երկու օդաչուները նստած են կողք-կողքի: Այս մեքենան ևս առաքվել է մի շարք երկրներ: Այն համակցված է բավականին արդիական ղեկավարման համակարգերով, ինչը հատկապես ապացուցում է չեչենական 2-րդ պատերազմը: Այս ինքնաթիռից ապշեցնող արդյունավետությամբ կիրառվում են 1500 կգ-ոց ղեկավարվող ավիառումբները: «Սու-24»-ն իր առաջին մարտական կիրառությունն ունեցել է աֆղանական պատերազմում:

Հիշվում է այսպիսի մի դեպք, երբ «Սու-24»-ից խոցվել և ջրասույզ է արվել խորհրդային մի ռազմանավ՝ իր ողջ ընթացությամբ անձնակազմով: «Սու-24»-ը յուրային ՑՁ-ի համար կարելի է համարել ադրբեջանական ՌՕՈւ-երի ամենաահեղ ինքնաթիռը:

«Սու-24Մ» ռմբակոծիչի հիմնական մարտավարատեխնիկական բնութագիրը

Անձնակազմը - 2 մարդ  
Թռիչքի մաքսիմալ արագությունը ( կմ/ժ )  
մեծ Ի-ի վրա - 2120 կմ/ժ  
փոքր Ի-ի վրա - 1365 կմ/ժ  
Գործողության առաստաղը - 17500 մ  
Թռիչքի հեռավորությունը - 3850 կմ

Գործողության շառավիղը – 1250 կմ  
Մարտական բեռնվածքի քաշը – 8100 կգ  
Սպառազինությունը – 1x23մմ-ոց վեցփողանի հրանոթ՝ 500 կրակոցով ԳՇ-6-23, բազմատեսակ ղեկավարվող ու չղեկավարվող հրթիռներ, ռումբեր և արկեր:

Դատարկ ինքնաթիռի քաշը – 22300 կգ

Թռիչքային քաշը — 39700 կգ

Չափսերը՝

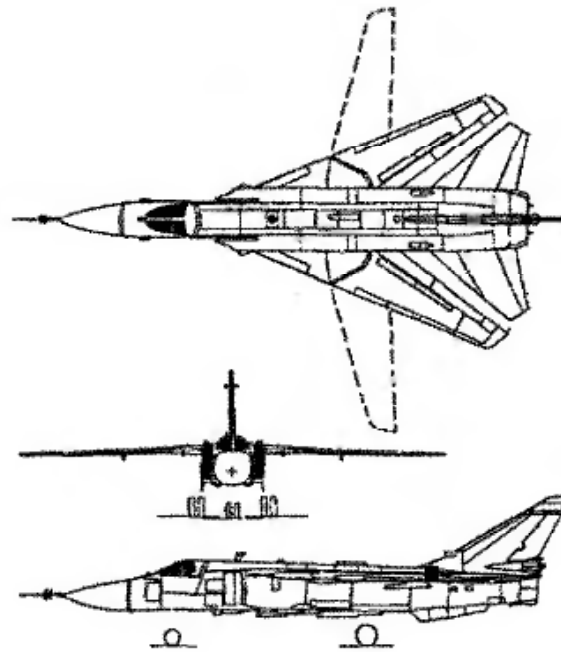
Երկարությունը – 24.5մ

Թևերի բացվածքը – 10.3(17.6)մ

Բարձրությունը – 6.1մ

Թևերի մակերեսը – 51(55) քառ.մ

Շարժիչը/Զգորությունը( 2/ուժ) – ԱԼ-21Խ-3Ա/ 2X7800(11200)



Գրոհիչ «Սու-25» ( Ֆրոգֆութ)

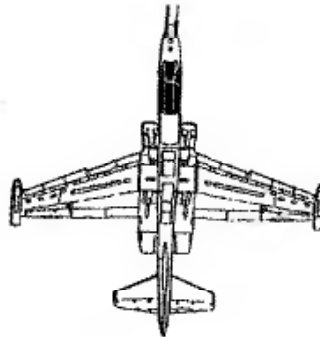


Սա մեկտեղանի, մետաղյա, բարձրադիր սեղանաձև թևերով, երկշարժիչանի ինքնաթիռ է: Բավական երկար ժամանակ է, ինչ խորհրդային միությունը չուներ հատուկ ստեղծված գրոհիչ ինքնաթիռ: Բոլոր այն մեքենաները, որոնք ստեղծվել էին կործանիչների կամ ռմբակոծիչների հիման վրա, լիովին չէին համապատասխանում գրոհիչներին ներկայացվող պահանջներին: Այս ամենը մի կողմից, մյուս կողմից սկսվել էր աֆղանական պատերազմը, որտեղ նման ինքնաթիռներն ավելի անհրաժեշտ էին: Իսկ ամերիկացիներն արդեն ստեղծել էին իրենց վերջին և բավականին ստացված գրոհիչը լավ սպառազինությունով, գրոհելու փոքր շառավիղով և արագությամբ: Հարկավոր էր ձեռք առնել անհապաղ միջոցներ: Ստեղծման աշխատանքներն ինքնուրույն արդեն սկսվել էին Պ.Օ.Սուխոյի անվան ԿԲ-ում: Երբ գործը դարձավ պաշտոնական, ծրագիրը ղեկավարեց Վ.Պ.Բաբակը: Ստեղծված առաջին մեքենան 1975թ փետրվարի 22-ին օդ բարձրացրեց փորձարկող օդաչու Վ.Ս. Իյուշինը: 1980թ-ի գարնանն երկու գրոհիչ պետական փորձարկում անցան անմիջապես Աֆղանստանում, պատերազմական պայմաններում: Իսկ 1981թ-ին ադրբեջանական Սիտալ-2այում կազմավորվեց արդեն առաջին առանձին գրոհիչ ավիագունդը: Խմբաքանակային արտադրությունը 1977թ-ից շարունակվել է մինչև 1991թ-ը՝ Թիֆլիս և Ուլան-Ուդե քաղաքներում: Այդ ժամանակաընթացքում արտադրվել է շուրջ 1300 մեքենա: Այս մեքենան շատ զարմանալի հատկություններ ունի. նախ և առաջ ապշեցնում է կենսունակությունը: Ինքնաթիռի ողջ կարևոր հանգույցները գրահապատ են: Աֆղանական պատերազմում նույնիսկ դեպքեր են եղել, երբ շարժիչներից մեկը «Սթինգեր» ԿՁՀՀ-ով խոցվելուց հետո շարունակել է աշխատել որոշ ժամանակ: Օդաչուի ապակին գրահապատ է և իրենից ներկայացնում է 55 մմ հաստություն ունեցող պաշտպանիչ շերտ: Ճիշտ է, մեքենան աչքի չի ընկնում ղեկավարման արդիական համակարգերով, սակայն ունի տարբեր զինատեսակներ կիրառելու լավ հնարավորություն: Դրա համար ծառայում են 10 արտաքին կախիչները, որոնցից կախվում են հիմնականում չղեկավարվող հրթիռներ և ավիառումբեր: «Սու-25»-ն իր առաջին կիրառությունն ունեցել է աֆղանական պատերազմում, որտեղ վայելել է օդաչուների սերն ու հարգանքը և անցել համապատասխան կատարելագործում: Նրան անվանել են «Սարյակ»: Այս մեքենան լուրջ կոնֆլիկտներում այնպիսի համբավ ձեռք բերեց, ինչպես «Իլ-2»-ը հայրենական պատերազմի ժամանակ: «Սու-25»-ը ռուսական գրոհիչաշինության լավագույն ավանդույթների ապացույցն է և շարունակողը: «Սու-25»-ին պետք է համարել օդային զինվոր: Լեռնային պայմաններում նրա գրոհի ցածր արագությունն ու գրահապատությունը պետք է համարել հանճարեղորեն հասարակ և կիրառական հրաշք: Եթե ԽՍՀՄ-ը կամ Ռուսաստանը լավ գովազդ կազմակերպեր, ապա այս ինքնաթիռն իրավունք կստանար

կոչվելու բոլոր ժամանակների լեգենդար ինքնաթիռներից մեկը:  
 «Սու-25»-ն ունեցել է մի քանի տարբերակ, որոնք կիրառվել են և՛ որպես  
 նշանադիր, և՛ որպես խանգարիչների կրող, և՛ որպես տախտակամածային  
 գրոհիչ: Իսկ 1984թ-ին այս մեքենայի հիման վրա ստեղծվեց մի նոր ահեղ  
 գրոհիչ՝ ամենաարդիական համակարգերով և նոր սպառազինությամբ: Այն  
 կոչվեց «Սու-39»:

«Սու-25» գրոհիչի հիմնական մարտավարատեխնիկական բնութագիրը՝

- Անձնակազմը – 1 մարդ
- Թռիչքի մաքսիմալ արագությունը՝ ( կմ/ժ )
- միջին H-ի վրա - 970 կմ/ժ
- կրեյսերական արագությունը – 700 կմ/ժ
- Գործողության առաստաղը – 7000 մ
- Թռիչքի հեռավորությունը – 900 կմ
- Գործողության շառավիղը ( կմ ) –
- Մարտական բեռնվածքի քաշը – մինչև 4400 կգ
- Սպառազինությունը – 1x30մմ-ոց երկփողանի հրանոթ՝ 250 կրակոցով
- ՎՌՈՒ-17Ա, բազմատեսակ հրթիռներ և ռումբեր
- Դատարկ ինքնաթիռի քաշը – 9315 կգ
- Թռիչքային քաշը – 17600 կգ
- Չափսերը՝
- Երկարությունը – 15.5մ
- Թևերի բացվածքը – 14.3մ
- Բարձրությունը – 4.8մ
- Թևերի մակերեսը – 30.1 քառ.մ
- Շարժիչը/Գոյությունը( Ձ/ուժ ) – Ռ-195/ 2X4500





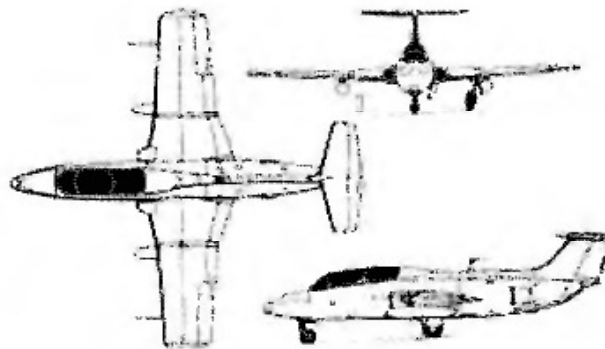
## Ուսումնամարզական ինքնաթիռ «L-29» (Դելֆին)



Այս ինքնաթիռն ստեղծվել է 1959թ-ին չեխական «Աէրո» ընկերության կողմից՝ որպես վարչավական պայմանագրի պետությունների, ռազմաօդային ուժերի հիմնական ուսումնամարզական ինքնաթիռ: Այդ մրցույթը հաղթելով արտադրվել է մի քանի հազար օրինակով և մինչ օրս կիրառվում է բազում երկրներում: Բացի իր հիմնական ֆունկցիաներից կարող է կիրառվել՝ որպես թեթև գրոհիչ:

«L-29» ինքնաթիռի հիմնական մարտավարատեխնիկական բնութագիրը՝

Անձնակազմը – 2 մարդ  
Թռիչքի մաքսիմալ արագությունը ( կմ/ժ )  
միջին H-ի վրա – 655 կմ/ժ  
կրեյսերական արագությունը — 545 կմ/ժ  
Գործողության առաստաղը – 11000 մ  
Թռիչքի հեռավորությունը – 900 կմ  
Գործողության շառավիղը – 640 կմ  
Մարտական բեռնվածքի քաշը – մինչև 300 կգ  
Սպառագիներությունը – 7.62մմ-ոց գնդացրային արկղ հրթիռներ և ռումբեր  
Դատարկ ինքնաթիռի քաշը – 2280 կգ  
Թռիչքային քաշը — 3540 կգ  
Չափսերը՝  
Երկարությունը – 10.81մ  
Թևերի բացվածքը – 10.29մ  
Բարձրությունը – 3.13մ  
Թևերի մակերեսը – 19.8 քառ.մ  
Շարժիչը/Զգորությունը( Չ/ուժ) – Մ-701u 500/ 1X890

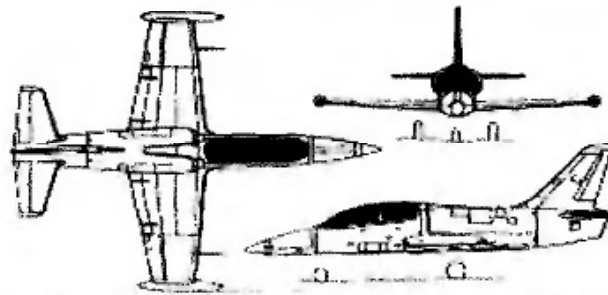




Չեխական «Աերո» ընկերությունը 1968թ-ին ստեղծեց մի նոր ինքնաթիռ, որը համարվելու էր «L-29»-ի փոխարինողը: Նորաստեղծ մեքենան նախագծվել էր Յ.Վիլչեկի անմիջական ղեկավարությամբ: Ինքնաթիռը հաջողված էր, սակայն չորս տարի արտադրության իավուներ չէր ստանում: Այնուամենայնիվ, հետագայում իրադրությունը փոխվեց, և «L-39»-ը ոչ միայն դարձավ իր նախորդի նման հիմնական ուսումնամարզական ինքնաթիռ, այլ նաև ունեցավ մի քանի մարտական և ոչ մարտական տեսակներ: Այն հիմք հանդիսացավ հետագա մոդելների համար, որի հիման վրա ստեղծվել են «L-59» և «L-159» նորագույն ինքնաթիռները:

«L-39» ինքնաթիռի հիմնական մարտավարատեխնիկական բնութագիրը՝

Անձնակազմը – 2 մարդ  
Թռիչքի մաքսիմալ արագությունը՝ (կմ/ժ)  
միջին H-ի վրա – 910 կմ/ժ  
կրեյսերական արագությունը — 750 կմ/ժ  
Գործողության առաստաղը – 11000 մ  
Թռիչքի հեռավորությունը – 1750 կմ  
Գործողության շառավիղը – 760 կմ  
Մարտական բեռնվածքի քաշը – մինչև 1100 կգ  
Սպառազինությունը – 1 հատ 23 մմ-ոց գնդացիր, հրթիռներ և ռումբեր  
Դատարկ ինքնաթիռի քաշը – 3580 կգ  
Թռիչքային քաշը — 5670 կգ  
Չափսերը  
Երկարությունը – 12.13մ  
Թևերի բացվածքը – 9.46մ  
Բարձրությունը – 4.77մ  
Թևերի մակերեսը – 18.8 քառ.մ



Թեթև տրանսպորտային ինքնաթիռ «ԱԻ-2» (Քոլտ)

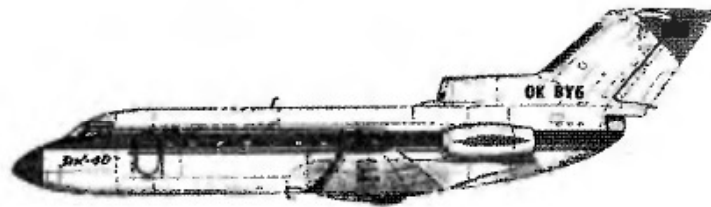


Պատերազմից հետո, երբ Օլեգ Անտոնովն իր նորաստեղծ կոնստրուկտորական բյուրոյով հաստատվեց Կիևում, առաջին լուրջ խնդիրն եղավ գյուղատնտեսական ինքնաթիռի ստեղծումը: Նոր մեքենան, որը օդ բարձրացավ 1947թ-ի օգոստոսի 31-ին, սկզբից կոչվում էր «ԱԻ-1», իսկ հետո անվանվեց «ԱԻ-2»: Մինչ օրս որոշ պետություններ արտադրում են այս՝ հասարակության օրինակ համարվող ինքնաթիռը: «ԱԻ-2»-ը խորհրդային այցեքարտն է համարվել շատ պետություններում: Այն կիրառվել է ամենատարբեր ոլորտներում, վայելել օդաչուների անսահման սերն ու հարգանքը: Մինչև այժմ շատ վայրերում, որտեղ թռիչքուղին բետոնյա կամ ասֆալտապատ չէ, հիմնական միջոց համարվում է այս «հին ձիուկը»: Արցախյան պատերազմի սկզբում ևս «ԱԻ-2»-ն իր համեստ լուծան է ներդրել: Շրջկենտրոններում ժողովուրդը, մի փոքր հողակտոր հարթեցնելով, այն դարձրեց «կուկուրուզնիկի» թռիչքուղի: Այս հեղինակավոր մականունը հայտնի է ոչ մեկ տասնյակ սերունդների: Սարդիկ գոյատևում էին Արցախ հասցված փոքրաքանակ բեռներով:

«ԱԻ-2» ինքնաթիռի հիմնական մարտավարատեխնիկական բնութագիրը՝

Անձնակազմը – 2 մարդ  
 Թռիչքի մաքսիմալ արագությունը ( կմ/ժ )  
 միջին H-ի վրա - 258 կմ/ժ  
 կրեյսերական արագությունը – 185 կմ/ժ  
 Գործողության առաստաղը – 4400 մ  
 Թռիչքի հեռավորությունը – 900 կմ  
 Բեռնվածքի քաշը – մինչև 1300 կգ  
 Դատարկ ինքնաթիռի քաշը – 3450 կգ  
 Թռիչքային քաշը – 5500 կգ  
 Չափսերը՝  
 Երկարությունը – 12.7մ  
 Թևերի բացվածքը – 18.1մ  
 Բարձրությունը – 4.0մ  
 Թևերի մակերեսը – 46.3 քառ.մ  
 Շարժիչը/Ջզորությունը( Ձ/ուժ) – ԱՇ 62 ԻՈ/ 1X1000

Տեղական ավիաուղիների ինքնաթիռ «Յակ-40»

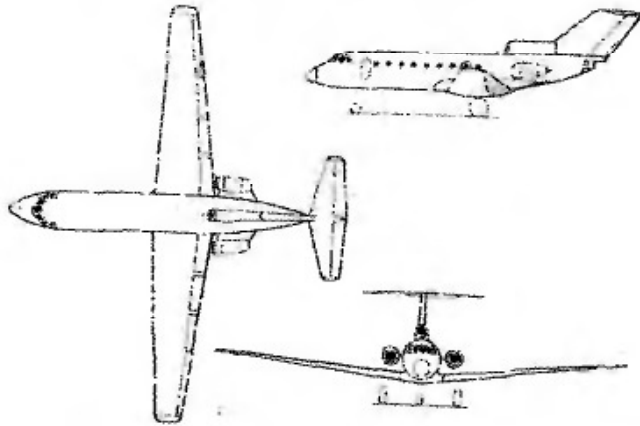


1966թ-ին Ա.Ս.Յակովևի ԿԲ-ում ստեղծվեց տեղական ավիաուղիների առաջին ռեակտիվ ինքնաթիռը, որն ստեղծման օրվանից ի վեր տասնյակ հազարավոր թռիչքներ է կատարել սկսած ռուսական ցրտաշունչ տափաստաններից մինչև Սահարա անապատ: «Յակ-40» ինքնաթիռն արտադրվել է ավելի քան 1000 օրինակով: Այն արտահանվել է տասնյակ երկրներ, կատարելագործվել է, և բարելավվել են հիմնական տվյալները: Արցախյան պատերազմում այս օդանավերն իրենց դրսևորել են հերոսական մարդկանց նման:

«Յակ-40» ինքնաթիռի հիմնական մարտավարատեխնիկական բնութագիրը

Անձնակազմը – 2 մարդ  
 Թռիչքի մաքսիմալ արագությունը ( կմ/ժ )  
 միջին H-ի վրա - 700-800  
 կրեյսերական արագությունը – 510 կմ/ժ  
 Թռիչքի առաստաղը – 8100 մ  
 Թռիչքի հեռավորությունը – 1500 կմ

Դատարկ ինքնաթիռի քաշը – 9850 կգ  
 Թռիչքային քաշը — 16100 կգ  
 Չափսերը՝  
 Երկարությունը – 20.3մ  
 Թևերի բացվածքը – 25մ  
 Բարձրությունը – 6.5մ  
 Թևերի մակերեսը – 70 քառ.մ  
 Շարժիչը/Հզորությունը(Ձ/ուժ) – ԱԻ-25/ 3X1500



Մարտավարական կործանիչ «Ֆ-16 Ֆայթինգ Ֆալկոն»



Սա մեկտեղանի, մետաղյա, միջնադիր նետածն թևերով, մեկշարժիչանի և եռաշասի ինքնաթիռ է:

«Ֆ-16»-ն ստեղծվել է «Ջեներալ Դինամիքս» ընկերության կողմից: Իր առաջին թռիչքը կատարել է 1974թ-ի փետրվարի 2-ին: Այս կործանիչը զինված էր «Ֆ-15» կործանիչի մեկ շարժիչով: Ստեղծման նպատակը նույնն էր, ինչ «Ֆ-15»-ինը: Բանը նրանում էր, որ վիետնամական պատերազմում ամերիկյան ՌՕՈւ-երը համոզվեցին, որ չունեին այնպիսի կործանիչ, որն օդային մարտում կարողանար պայքարել «Միգ-21»-ի հետ: Ունեցած

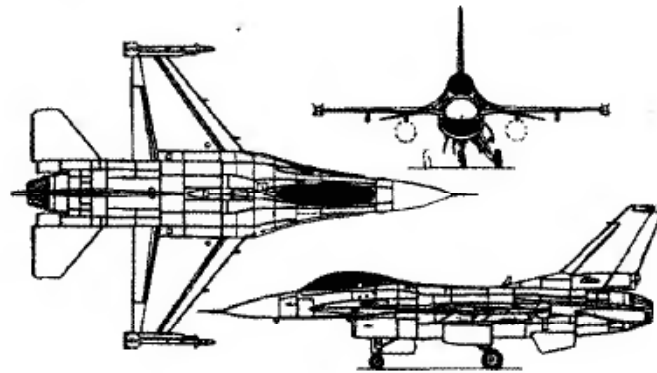
կործանիչների կատարելագործումն ոչինչ չտվեց, իսկ միկոյանական միտքը կրկին մեկ «փոթորիկ» նետեց միջազգային ասպարեզ՝ «ՄիԳ-23»-ը: Նման անելանելի դրության մեջ ամերիկյան ՌՕՈՒ-երը մեկ էլ եղել էին 2-րդ համաշխարհային պատերազմի ժամանակ, երբ ճապոնական «Ջերո-Սեն»-երի հետ մրցել չէին կարողացել: Հարկավոր էր շտապ միջոցներ ձեռք առնել, և ակրոդինամիկայի ամենալավագույն մասնագետները, հաշվի առնելով այդ պատերազմի դառը փորձը, սկսեցին մի դժվարին աշխատանք: Այս գործում, իհարկե, առանց հետախուզության տվյալների շատ դժվար էր առաջ շարժվել, և նրանք ստացան անհրաժեշտ տեղեկություններ «ՄիԳ-21»-ի , «ՄիԳ-23»-ի և նորագույն «ՄիԳ-25»-ի մասին:

«Ֆ-16»-ն առաջին կործանիչն էր աշխարհում, որը հագեցած էր էլեկտրոհեռահար ղեկավարման համակարգով: «Ֆ-16»-ն օդային մարտի տեսության մեջ լուրջ բեկում մտցրեց: Կիրառվել էր հեղափոխական կառուցվածք: Հետագայում այն նաև կատարելագործվեց և ավելի հաջող ստացվեց, մանավանդ վերգետնյա նշանակետերին հարվածելու համար: Մինչև 1993թ-ն արտադրվել է 3793 կործանիչ, որից 2229-ը՝ ԱՄՆ-ում: Ստեղծող ընկերությունն այժմ մտնում է «Լոքհիդ» ընկերության կազմի մեջ, որն իրականացնում է կործանիչի գլոբալ կատարելագործում: Ներկայումս արտադրության քանակն անցել է 4000-ից: «Ֆ-16» կործանիչն իր տեսակի մեջ ներկայումս ամենատարածվածն է աշխարհում: Այն արտադրում են մի քանի պետություններում: Այս կործանիչը ներկայումս կազմում է մի շարք պետությունների ՌՕՈՒ-երի հիմնական մասը: Այս ամենը պայմանավորված է նրանով, որ «Ֆ-16»-ը, ունենալով լավ մարտավարատեխնիկական տվյալներ, շահագործման համար շատ ավելի էժան է, քան իր հիմնական մրցակիցները՝ ժամանակակից լավագույն մարտավարական կործանիչները: «Ֆ-16»-ը հիմնական պարամետրերով քիչ է գիջում նրանց, իսկ որոշ պարամետրերով, գերազանցելով նրանց, ունի մեկ շարժիչ: Ահա, թե ինչն է ապահովում նրա հաղթանակները միջազգային շուկաներում: «Ֆ-16»-ի հետ կարող էին մրցել միայն ֆրանսիական «Միրաժ-2000»-ը և շվեդական «ՋԱՍ-39 Գրիպենը», որոնք ևս ունեին մեկ շարժիչ և համեմատաբար ավելի մեծ ռմբատարողություն: Սակայն «Ֆ-16»-ի վերջին Ց Բլոք-60 տարբերակն այդ հնարավորությունն էլ չթողեց նրանց: Նրա հիման վրա տարբեր երկրներում ստեղծվել են մի քանի նոր մեքենաներ:

«Ֆ-16Ց» կործանիչի հիմնական մարտավարատեխնիկական բնութագիրը

Անձնակազմը – 1 մարդ  
Թռիչքի մաքսիմալ արագությունը ( կմ/ժ )  
մեծ Ի-ի վրա - 2100 կմ/ժ

փոքր H-ի վրա - 1100 կմ/ժ  
 Գործողության առատադըր – 15000-17000 մ  
 Բարձրացման արագությունը – 220 մ/վ  
 Թռիչքի հեռավորությունը – 3900 կմ  
 Գործողության շառավիղը – 1200-1500 կմ  
 Մարտական բեռնվածքի քաշը – 5500-7000 կգ  
 Սպառազինությունը – 1x20մմ-ոց վեցփողանի հրանոթ Մ-61Ա1\* 515  
 կրակոցով, օդ-օդ , օդ-երկիր և այլ դասի հրթիռներ՝ ԱԻՄ-7, ԱԻՄ-9, ԱԻՄ-  
 120 և այլն: \_\_  
 Դատարկ ինքնաթիռի քաշը - 7600 կգ  
 Թռիչքային քաշը — 17000 կգ  
 Չափսերը  
 Երկարությունը – 15 մ  
 Թևերի բացվածքը – 9.4մ  
 Բարձրությունը – 5 մ  
 Թևերի մակերեսը – 27.9 քառ.մ  
 Շարժիչը/Զգորությունը( Ձ/ուժ) – Ֆ-100-ԺԵ-100 / 1X10150 ֆորսաժով



Բազմանպատակ ուղղաթիռ «Մի-2» (Հովիլայթ)

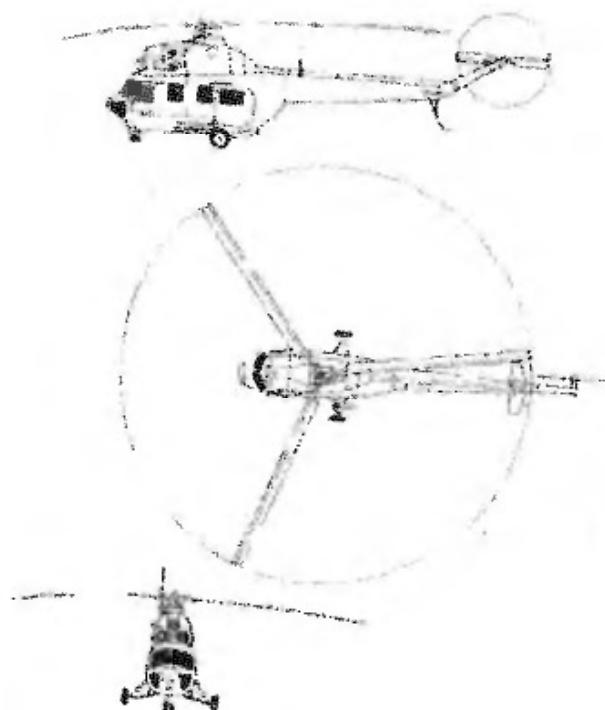


1960թ-ից Մ.Լ.Միլի անվան ԿԲ-ում սկսվում են «Մի-1» ուղղաթիռին փոխարինող ստեղծելու աշխատանքները: Նոր մեքենան պետք է առավելագույնս գերազանցեր նախորդին: Իր տեսակի մեջ նոր ուղղաթիռն

երկու շարժիչով եզակի մեքենա էր: Հետագայում այս մոտեցումը դարձավ հեղափոխական: Արդյունքում՝ 1961թ-ի սեպտեմբերին առաջին անգամ թռիչք կատարած «Մի-2» ուղղաթիռը դարձավ միջանկյալ դաս միջին և փոքր ուղղաթիռների միջև: «Մի-2»-ն ունեցել է աննախադեպ մեծ հեղինակություն: Արտադրվել է ավելի քան 5000 օրինակով և կիրառվել է ամենատարբեր նպատակներով:

«Մի-2» ուղղաթիռի հիմնական մարտավարատեխնիկական բնութագիրը՝

Անձնակազմը – 1-2 մարդ  
Թռիչքի մաքսիմալ արագությունը – 210 կմ/ժ  
Ստատիկ և դինամիկ առավելագույն բարձրությունը – 2000-4000 մ  
Մարտավարական շառավիղը – 450 կմ  
Թռիչքի հեռավորությունը – 790 կմ  
Դատարկ ուղղաթիռի քաշը – 2400 կգ  
Թռիչքային քաշը – 3500-3700 կգ  
Բեռնաբարձումը – 700-800 կգ  
Չափսերը՝  
Երկարությունը – 11.4 մ  
Բարձրությունը – 3.75 մ  
Պտուտակի տրամագիծը – 14.5 մ  
Շարժիչը(2/ուժ) – 2x405/ ԳՏԴ-350



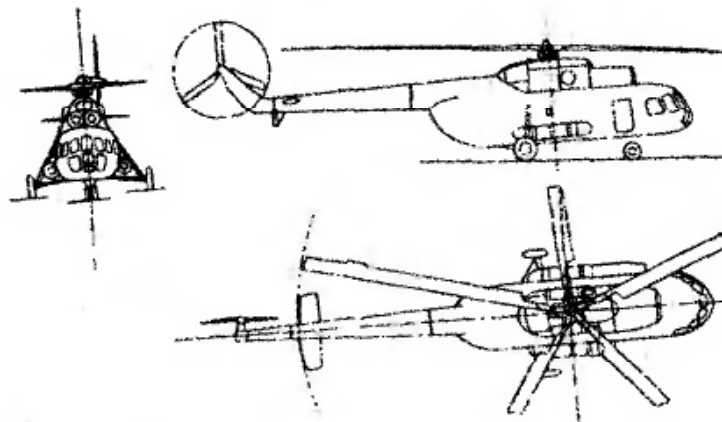




1957թ-ից հնացած «Մի-4» տրանսպորտային ուղղաթիռին փոխարինելու նպատակով Մ.Լ.Միլի անվան ԿԲ-ում սկսվեցին նոր տրանսպորտային ուղղաթիռ ստեղծելու աշխատանքները: Նոր ուղղաթիռն իր կառուցվածքով բավականին պարզ էր և պրակտիկ: Միաշարժիչ տարբերակն իր առաջին թռիչքը կատարեց 1961թ-ի հունիսի 24-ին, իսկ երկշարժիչանի տարբերակը, որը հանդիսացավ նոր ուղղաթիռի իսկական նմուշը, 1962թ-ի սեպտեմբերի 17-ին օդ բարձրացրեց փորձարկող օդաչու Ն.Վ.Լեշինը: Փորձարկումների ընթացքում հրաժարվեցին տանող չորս պտուտակներից փոխարենն ընդունելով հինգ պտուտականի տարբերակը: Շարժիչներն ևս փոխվեցին, և 1965թ-ին սկսվեց մեքենայի խմբաքանակային արտադրությունը: Այս ուղղաթիռը միանգամից սիրվեց զորամասի օդաչուների կողմից: Այն իր տվյալներով զգալիորեն գերազանցում էր «Մի-4»-ին: Ուղղաթիռն առաքվել է տասնյակ արտասահմանյան պետություններ և, կարելի է ասել, խորհրդային ուղղաթիռային տեխնիկայի այցեքարտն է եղել, Վարշավյան պայմանագրի պետությունների «համեստ ծիուկը»: Ամենուր «Մի-8» ուղղաթիռն ունեցել է անխափան և հուսալի աշխատող մեքենայի համբավ: Ահա արդեն շուրջ 40 տարի է, ինչ այս հրաշալի մեքենան ծառայում է մոլորակի ամենատարբեր անկյուններում: Հատկապես ապշեցնող են այս ուղղաթիռի շահագործման արդյունքները բոլոր տեսակի բարդ կլիմայական պայմաններում: Առանձնապես ապշեցնում են փորձարկումները հնդկական լեռներում և Կոլումբիայի արևադարձային գոտում: «Մի-8»-ն ունեցել է տասնյակ տարբերակներ գյուղատնտեսության, քաղաքացիական ավիացիայի և բանակի համար: Այն զինվել է ամենատարբեր հրթիռային և հրանոթային սպառազինությունով և մասնակցել է աֆղանական, արցախյան, չեչենական, իրան-իրաքյան և այլ պատերազմներին: Այս ուղղաթիռի հիման վրա ստեղծվել են՝ ամֆիբիա «Մի-14»-ը և, ավելի կատարելագործված, «Մի-17»-ը: Արտադրվել է ավելի քան 12000 նման ուղղաթիռի

## Նարատեսակներ:

«Մի-8ՄՏ» ուղղաթիռի նարտավարատեխնիկական բնութագիրը՝  
Անձնակազմը – 2-3 մարդ  
Թռիչքի մաքսիմալ արագությունը – 250- 260 կմ/ժ  
Ստատիկ և դինամիկ առավելագույն բարձրությունը – 1760-4900 մ  
Մարտավարական շառավիղը – 145 կմ  
Թռիչքի հեռավորությունը – 495 կմ  
Սպառազինությունը՝ 1x7.62մմ-ոց գնդացիր, 12.7մմ-ոց գնդացիր կամ  
2x23մմ-ոց հրանոթ, ղեկավարվող և չղեկավարվող հրթիռներ  
Դատարկ ուղղաթիռի քաշը – 7200 կգ  
Թռիչքային քաշը – 12200 կգ  
Բեռնաբարձումը – 4000 կգ կամ 28 զինվոր  
Չափսերը՝  
Երկարությունը – 25.4 մ  
Բարձրությունը – 5.6 մ  
Պտուտակի տրամագիծը – 21.3 մ  
Շարժիչը(2/ուժ) – 2x3200/ ՏԿ3-117Ա / ՄՏ



Մարտական ուղղաթիռ «Մի-24 » (Յինդ)



Հաշվի առնելով Հնդկաչինի և Մերձավոր Արևելքի պատերազմների փորձը, որտեղ ուղղաթիռները կիրառվեցին ոչ միայն որպես տրանսպորտային ու փրկարարական, այլ նաև որպես մարտական մեքենաներ, ԽՍՀՄ-ում 1960-ական թվականներին ծավալվեցին լայնածավալ աշխատանքներ՝ մարտական ուղղաթիռ ստեղծելու ուղղությամբ: 1967թ-ին Մ.Լ.Միլի անվան ԿԲ-ում ստեղծվեց խորհրդային առաջին մարտական ուղղաթիռը՝ «Մի-24»-ը: Փորձնական օրինակի առաջին թռիչքը կատարվեց 1969թ-ի սեպտեմբերի 19-ին: Թռիչքն իրականացրեց փորձարկող օդաչու Գ.Վ.Ալֆերովը: 1971թ-ից սկսվեց մեքենայի խմբաքանակային արտադրությունը, և մինչև 1991թ-ն արտադրվել էր շուրջ 2300 ուղղաթիռներ, որոնք առաքվել են մոտ 20 երկիր և համարվել բանակային ավիացիայի հիմնական մարտական ուղղաթիռը: «Մի-24»-ի շատ հանգույցներ ստեղծվել են «Մի-8»-ի հիման վրա: Առաջին տարբերակն եղել է ոչ այնքան հարմար. օդաչուական նստատեղերն արդյունավետ չէին: Սակայն հետագայում այն կատարելագործվեց ու դարձավ ավելի ահեղ և արդյունավետ կրակային միջոց: Այս ուղղաթիռին վստահորեն կարելի է անվանել աշխարհի ամենաշատը պատերազմած ուղղաթիռ: Այն ամենուր աչքի է ընկել իր պարզությամբ ու արդյունավետությամբ, և իզուր չեն նրան անվանել «Կոկորդիլոս»: «Մի-24»-ն աֆղանական պատերազմի իսկական հերոս է, ցամաքային զորքերի հիմնական փրկիչը: Այս ուղղաթիռն իր վրա ի սկզբանե կրել է խորհրդային ռազմավիացիոն արդյունաբերության ամենավերջին նվաճումները, քանի որ մինչև 80-ական թվականները ՑՁ-ի համար չկար ոչ մի այլ մարտական ուղղաթիռ: Մեքենան ունեցել է ավելի քան երկու տասնյակ տարբերակներ, որոնք սպառազինված են եղել տարբեր տեսակի հրանոթային, գնդացրային և հրթիռային սպառազինությամբ: «Մի-24»-ն առաջին ուղղաթիռն է աշխարհում, որը համատեղում է կրակային աջակցման, հակատանկային և տրանսպորտային գործողությունները: Մեքենայի կարևոր հանգույցները զրահապատ են, ինչպես գրեթե բոլոր մարտական ուղղաթիռներինը: Հայազգի փորձարկող օդաչու Գ.Ռ.Կարապետյանը 1978թ-ին «Մի-24»-ի «Ա-10» տարբերակով սահմանեց արագության համաշխարհային ռեկորդ՝ 368կմ/ժ: Ներկայումս Ռուսաստանի և Իսրայելի կողմից կատարվում են այս տեսակի ուղղաթիռների խորացված կատարելագործում, որը կհամապատասխանի ժամանակի պահանջներին:

«Մի-24Վ» ուղղաթիռի մարտավարատեխնիկական բնութագիրը  
Անձնակազմը – 2-3 մարդ

Թռիչքի մաքսիմալ արագությունը – 335 կմ/ժ

Ստատիկ և դինամիկ գործնական առավելագույն բարձրությունը – 2200-4500 մ

Մարտավարական շառավիղը – 140 կմ

Թռիչքի հեռավորությունը՝  
մարտական - 450 կմ  
տրանսպորտային - 915-1000 կմ

Սպառազինությունը՝ 1x12.7մմ-ոց չորսփողանի գնդացիր ( կամ 2x23մմ-  
ոց) հրանոթ, 4 հակատանկային ղեկավարվող հրթիռներ, չղեկավարվող  
հրթիռներ, մինչև 1000կգ ռմբատարողություն  
Դատարկ ուղղաթիռի քաշը – 8600 կգ  
Թռիչքային քաշը – 11500 կգ

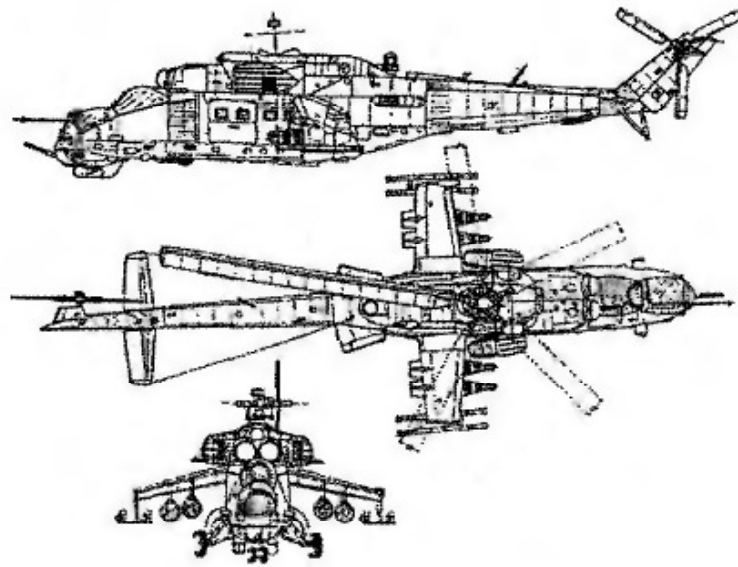
Չափսերը  
Երկարությունը – 21.5 մ  
Բարձրությունը – 5.7 մ  
Պտուտակի տրամագիծը – 17.3 մ  
Շարժիչը(Ձ/ուժ) – 2x2200 S43-117

«Մի-24Դ» ուղղաթիռի մարտավարատեխնիկական բնութագիրը՝  
Անձնակազմը – 2-3 մարդ

Թռիչքի մաքսիմալ արագությունը – 335 կմ/ժ  
Կրեյսերական արագությունը -280 կմ/ժ  
Ստատիկ և դինամիկ առավելագույն բարձրությունը – 2200-4500 մ  
Մարտավարական շառավիղը – 140 կմ  
Թռիչքի հեռավորությունը՝  
մարտական - 450 կմ  
տրանսպորտային -915-1000 կմ

Սպառազինությունը՝ 2x30մմ-ոց ( կամ 2x23մմ-ոց) հրանոթ, 4  
հակատանկային ղեկավարվող հրթիռներ, չղեկավարվող հրթիռներ, մինչև  
1000 -1500 կգ ռմբատարողություն  
Դատարկ ուղղաթիռի քաշը – 8200 կգ  
Թռիչքային քաշը – 12000 կգ

Չափսերը՝  
Երկարությունը – 21.35 մ  
Բարձրությունը – 5.7մ  
Պտուտակի տրամագիծը – 17.3 մ  
Շարժիչը(Ձ/ուժ) – 2x2200 S43-117



Տրանսպորտային ծանր ուղղաթիռ «Մի-26» (Հալո)

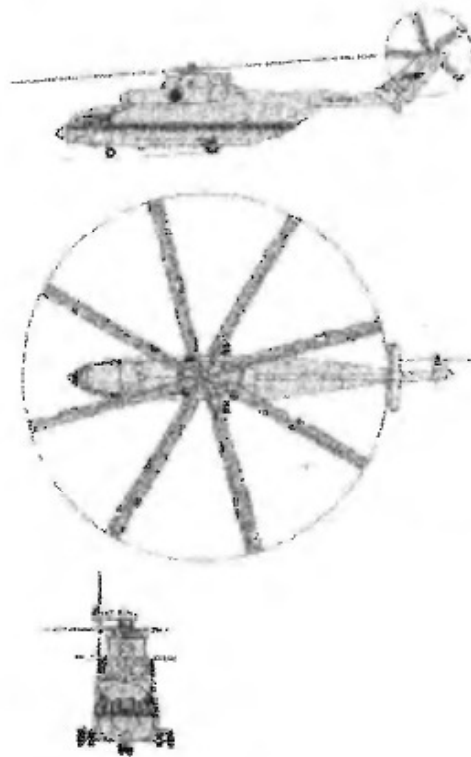


1980-ական թվականների սկզբներին պետական պահանջներն ստիպեցին մտածել ռազմատրանսպորտային ծանր «Մի-6» ուղղաթիռին փոխարինող ստեղծելու մասին: Խնդիրը ի սկզբանե շատ դժվարին էր: Շատ մասնագետներ չէին համարձակվում կատարել այն: Երբ ծավալվեցին հիմնական աշխատանքները, մասնագետների հիմնական մասն այն կարծիքին էր, որ ուղղաթիռը պետք է ստեղծվի երկու պտուտականի տարբերակով (ինչպես ամերիկյան «Չինուկ»-ը): Սակայն 1977թ-ի դեկտեմբերի 14-ին տասնյակ հակասություններից, գլխավոր մասնագետների պաշտոնափոխություններից ու ձգձգումներից հետո ի վերջո առաջին անգամ նոր ուղղաթիռն օդ բարձրացրեց փորձարկող օդաչու Գ.Ռ.Կարապետյանը: Մինչև «Մի-26»-ի սպառազինություն ընդունելը չանցավ մեկ տարի, սակայն այս նոր հսկան սահմանեց մի քանի համաշխարհային ռեկորդներ: Այն արտադրվել է ոչ մեծ քանակով, սակայն այսօր այս ուղղաթիռը չունի իրեն հավասարն ամբողջ աշխարհում և

շահագործվում է մի քանի պետություններում: «Մի-26»-ն օգտագործելու խնդրանքով մեկ անգամ չէ, որ ԱՄՆ-ը, ՄԱԿ-ը և բազում այլ երկրներ ու կազմակերպություններ դիմել են Ռուսաստանին:

«Մի-26»-ը տեխնիկական հրաշք է:

- «Մի-26» ուղղաթիռի մարտավարատեխնիկական բնութագիրը՝
- Անձնակազմը – 5 մարդ
- Թռիչքի մաքսիմալ արագությունը – 295 կմ/ժ
- Ստատիկ և դինամիկ առավելագույն բարձրությունը – 1800-6500 մ
- Մարտավարական շառավիղը – 800 կմ
- Թռիչքի հեռավորությունը – 2000 կմ
- Դատարկ ուղղաթիռի քաշը – 28200 կգ
- Թռիչքային քաշը – 56000 կգ
- Բեռնաբարձումը – 20000 կգ կամ 85 զինվոր
- Չափսերը՝
- Երկարությունը – 33.73 մ
- Բարձրությունը – 8.15 մ
- Պտուտակի տրամագիծը – 32 մ
- Շարժիչը(2/ուժ) – 2x11400/ Դ-136



## ԱՎԻԱՑԻՈՆ ՄՊԱՌԱԶԻՆՈՒԹՅՈՒՆ

Ավիացիոն սպառազինությունն օդային հարձակման միջոցների (ՕՅՄ) մի բաղկացուցիչ մասն է: Ավիացիոն սպառազինության արդյունավետությունից է կախված ողջ ՕՅՄ-ի արդյունավետությունը: Շատ ՕՅՄ-եր երկար տարիներ մնում են որպես կրող, իսկ կատարելագործվում են միայն սպառազինությունը և ղեկավարման համակարգերը: «Ավիացիոն սպառազինություն» հասկացողությունն, որոշակի հարաբերական իմաստ ունի. այն կարող է լինել նաև ինքնուրույն ՕՅՄ-ի տեսքով: Վերջին տասնամյակում ՕՅՄ-երի դերը բարձրացել է մի քանի անգամ: Այս հարցում մեծ դեր են խաղացել գերճշգրիտ հարվածող միջոցները, որոնք հիմնված էին նշանառության լազերային, ռադիոլոկացիոն, արբանյակային ուղղորդման և այլ սկզբունքների վրա: Մեր հարակից երկրների ՕՅՄ-երի ավիացիոն սպառազինությունը բաժանվում է երեք հիմնական խմբի՝ հրանոթային, հրթիռային և ռմբային: Հրթիռայինն էլ իր հերթին բաժանվում է ղեկավարվողի և չղեկավարվողի, ռմբայինը նույնպես՝ ուղղորդվողի և ոչ ուղղորդվողի (այսինքն՝ ազատ ընկնող):

Հրանոթային սպառազինության մարտավարատեխնիկական բնութագիրը

Որպես կանոն՝ ինքնաթիռների և ուղղաթիռների վրա տեղադրված հրանոթները լինում են՝ ավտոմատ 12.7-30մմ-ոց, միափող կամ բազմափող: Նշանակետերը խոցում են առավելագույնս 2-4կմ հեռավորության վրա: Առանձին դեպքերում լինում են ավելի մեծ և փոքր տրամաչափի ավտոմատ զենքեր:

Անվանումը	Տրամաչափը (մմ)	Փողերի քանակը	Արագածությունը (կր/ր)	Արկերի պաշարը
ՅԱԿԲ-12.7	12.7	4	4000	2400
ԳՇ23	23	2	2500	250
ԳՇ23L	23	2	3000	1400
ԳՇ30-1	30	1	1500	150
9Ա-968	23	6	10000	400
9Ա-620	23	6	9000	400

Վերը նշված սպառազինությունից առավել հետաքրքրություն են ներկայացնում բազմափող արագաձիգ հրանոթները, որոնք առավել արդյունավետ են օդային մարտի համար, քանի որ նշանառման տակ գտնվող նշանակետերը (հիմնականում օդային) վայրկյանի 10-րդ մասում անցնում են որոշակի տեղամաս: Այդ նպատակով պետք է ստեղծել խոցման դաշտ, ինչն ապահովում են բազմափող և արագաձիգ հրանոթները:

Ուժբային սպառազինության մարտավարատեխնիկական բնութագիրը

Տեսակը	Դասը	Քաշը (կգ)	Մարտական մասի քաշը	Մարտական տեսակը
Բետաբ-250	ազատ ընկնող	200	140	Զրահահար
Բետաբ-500	ազատ ընկնող	430	380	Զրահահար
Կար-500	ղեկավարվող	534	400	Ֆուգասային
Օդաբ-1000	ազատ ընկնող	1000	950	բեկորա-Զր.
Կար-1500	ղեկավարվող	1560	1180	Ֆուգասային
Օֆաբ-100	ազատ ընկնող	100	60	Բեկորա-Ֆուգ.
Օֆաբ-250	ազատ ընկնող	250	210	Բեկորա-Ֆուգ.
ՊԲ-250	ազատ ընկնող	250	200	Բեկորա-Ֆուգ.
ՌԲԿ-250	ազատ ընկնող	273	150	Ժապավենային
ՌԲԿ-500ԱՕ	ազատ ընկնող	380	290	Ժապավենային
Ֆար-500	ազատ ընկնող	500	450	Ֆուգասային

Յրթիռային սպառազինության մարտավարատեխնիկական բնութագիրը

Տեսակը	Դասը	Քաշը (կգ)	Մարտական մասի քաշը	Արձակման հեռավ. (կմ)
U-5	չղեկավ. օդ-բազմանպատ.	5.1	1.1	4
U-8	-----	7.4	0.6	2.2
U-13	-----	75	31	1-1.3
U-24Բ	չղեկ. օդ-երկ.	235	136	2
U-80Ս	-----	4.3	1	4.5
Ա-25L	ղեկավ. օդ-երկիր	480	150	3
X-23L	ղեկավ. օդ-երկիր	286	108	11
X-25	ղեկավ. օդ-երկիր	300	90	20
X-29	ղեկավ. օդ-երկիր	660	320	10



X-66	ղեկավ. օդ-երկիր	278	103	10
Ռ-40	ղեկավ. օդ-օդ	700-800	40-100	70-80
Ռ-60	ղեկավ. օդ-օդ	45	3.5	10
Ռ-73	ղեկավ. օդ-օդ	105	8	30

## ԶԵՆԻԹԱՅԻՆ ՍՊԱՌԱԶԻՆՈՒԹՅՈՒՆ

ԿԶՐՅ «Ստրելա 2 -3»



1968թ-ին ԽՍՀՄ-ում, ամերիկյան «Ռեդ Այ» ԿԶՐՅ-ի բազմակողմանի ուսումնասիրություններից հետո, վերջապես ստեղծվեց առաջին ԿԶՐՅ-ը «Ստրելա-2»-ը (9432): (Նման համալիրներին անվանել են նաև դյուրակիր կամ տեղափոխվող): Այս համալիրի ստեղծումը մասնագետներից մեծ ջանք ու եռանդ պահանջեց. նրանք փաստորեն ստեղծեցին բոլորովին նոր զինատեսակ: Նոր ԿԶՐՅ-ը, բնականաբար, ավելի կատարելագործված էր, քան ամերիկյանը: Ստեղծման աշխատանքները պաշտպանական տեխնիկաների կոմիտեի հատուկ բյուրոյում ղեկավարում էր կոնստրուկտոր Բ.Շավիրինը, իսկ հետագայում նրա մահից հետո կոնստրուկտոր Ս.Նեպոբեդինին: Ամենածանր աշխատանքը հրթիռի ջերմային ինքնուղղորդվող գլխիկի ստեղծումն էր: 1968-70թ-ի մարտական կիրառությունը հիանալի չէր, բայց հուսադրող էր: «Ստրելա-2»-ը կատարելագործվեց, և 1970թ-ին ի հայտ եկավ նոր «Ստրելա-2Մ» (9432Մ), իսկ 1974թ-ին «Ստրելա-3»(9434) ԿԶՐՅ-երը:

Այս համալիրների «9Մ32», «9Մ32Մ» և «9Մ36» հրթիռներն ունեին բաղ սխեմա, կարծր վառելիքային ռեակտիվ արձակման և երթային շարժիչներ, ինքնուղղորդվող ջերմային գլխիկ: Դրանք նույնպես արձակվում էին

միանգամյա օգտագործման փողից և ունեին ամրացվող սնուցման աղբյուր և արձակման մեխանիզմ: Այս համալիրների կիրառության արդյունավետությունն զգալիորեն գերազանցում էր «Ռեդ Այ»-ին: Մերձավոր Արևելքում նրանք մեծ դեր խաղացին հակամարտող կողմերի համար: Նրանց հիման վրա տարբեր երկրներում ստեղծվել են մի քանի այլ ԿԶՅՅ-եր: Համալիրներն առաքվել են մի քանի տասնյակ երկրներ:

«Ստրելա 2 Ս» ԿԶՅՅ-ի մարտավարատեխնիկական բնութագիրը՝

Համալիրի քաշը-15 կգ

Խոցման հեռավորությունը՝

Առավելագույն-4.2կմ

Նվազագույն-0.8կմ

Խոցման բարձրությունը՝

Առավելագույն-2.3 կմ

Նվազագույն-50 մ

Նշանակետերի առավելագույն արագությունը՝

Հանդիպակաց-150 մ/վ

Հետևից-260 մ/վ

Խոցման հավանականությունը-0.11-0.24

ԿԶՅՅ «Իգլա»



1970-ական թվականներից «Մեքենաշինական ԿԲ»-ում աշխատանքներ էին ծավալվում նոր ԿԶՅՅ-ի ստեղծման գործում, որը պիտի կարողանար փոխարինել հնացած «Ստրելա-3»-ին: 1980թ-ին ստեղծվեց «Իգլա-1» (94310), իսկ 1982թ-ին՝ ավելի կատարելագործված «Իգլա» ԿԶՅՅ-երը(9438): Համալիրների գլխավոր կոնստրուկտորն էր Ս.Նեպոբեդինին: «Իգլա» ԿԶՅՅ-ն սկզբունքորեն ոչնչով չէր տարբերվում նախորդներից: Ուղղակի նոր «9Մ 39», հրթիռն ստեղծելիս հաշվի էին առնվել «9Մ37» հրթիռի ստեղծման փորձը, ինչպես նաև ամերիկյան համարժեքի առավելությունները: Հրթիռի ջերմային ինքնուղղորդվող գլխիկն ուներ

երկու ֆոտոընդունիչ հիմնական և պահեստային: Հրթիռը խուսավարում էր նաև գազադինամիկ ղեկերով: Նոր համալիրն ուներ խոցման շատ փոքր բարձրություն, ինչը շատ կարևոր էր, նշանակետերի ճանաչման հնարավորություն, և լավ պաշտպանված էր խանգարումներից: «Իգլա»-ն ունի մի քանի տարբերակ՝ նույնիսկ գույզված, նստատեղով: Այն ևս իր ամերիկյան համարժեքի նման կիրառվել է ուղղաթիռների վրա: Այս համալիրն ավելի հաջող կիրառվել է շատ պատերազմներում, այդ թվում՝ արցախյան:

«Իգլա» ԿԶՀՀ-ի մարտավարատեխնիկական բնութագիրը՝

Համալիրի քաշը-17 կգ

խոցման հեռավորությունը՝

Առավելագույն-5կմ

Նվազագույն-0.5կմ

խոցման բարձրությունը՝

Առավելագույն-3.5 կմ

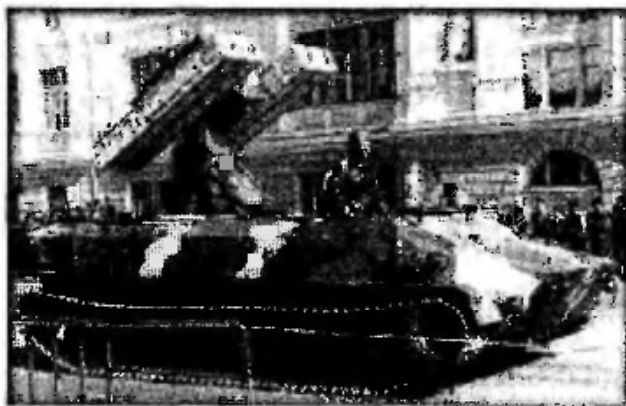
Նվազագույն-10 մ

Նշանակետերի առավելագույն արագությունը՝

300-350 մ/վ

խոցման հավանականությունը-0.4-0.7

ԶՀՀ «Ստրելա-10»



1976թ-ին «Ստրելա-1» ԶՀՀ-ին փոխարինելու նպատակով խորհրդային «Ճշգրիտ մեքենաշինության ԿԲ»-ում ստեղծվեց «Ստրելա-10» (9435) շարժական ԶՀՀ-ը: Նոր համալիրի գլխավոր կոնստրուկտորն էր Ա.Նուդելմանը: «Ստրելա-10» համալիրն ավելի կատարելագործված էր: Նրա «9Մ 37» հրթիռն ուներ բազմախառն, սակայն ղեկավարման համար կարող էին կիրառվել նաև թևերից հետ տեղադրված ռոլերոնները և կարծր վառելիքային ռեակտիվ շարժիչը: Այն արձակվում էր բեռնամփոփներից և ղեկավարվում կոմբինացված ջերմային և օպտիկական գլխիկի շնորհիվ: Հրթիռի ղեկավարման մեխանիզմի մեջ մտցվել էին հատուկ խուսավարման ծրագրեր մանևրուցակ նշանակետերի դեմ պայքարելու համար (ինչպես

ամերիկյան «ՖԻՄ-92» հրթիռը): «9Մ37» հրթիռը գազադինամիկ ղեկերի կիրառման շնորհիվ ունի շատ մեծ խուսավարություն: Այս ամենն զգալիորեն բարձրացնում էր նոր համալիրի արդյունավետությունը, ինչը նա ապացուցեց բազում առաքված երկրներում՝ մասնակցելով մի շարք պատերազմների: Այս համալիրի վերջին տարբերակն այժմ սպառազինված է «9Մ 333» կատարելագործված հրթիռով: Ողջ համալիրը տեղակայված է բարձր անցանելիություն ունեցող ՄՏԼԲ թրթուրավոր մեքենայի վրա:

«Ստրելա 10 » ՋՀՀ-ի մարտավարատեխնիկական բնութագիրը՝  
Խոցման հեռավորությունը՝  
Առավելագույն-5կմ  
Նվազագույն-0.8կմ  
Խոցման բարձրությունը՝  
Առավելագույն-3.5 կմ  
Նվազագույն-25 մ  
Նշանակետերի առավելագույն արագությունը՝  
Յանդիպակաց-415 մ/վ  
Յետևից-310 մ/վ  
Խոցման հավանականությունը-0.5  
Յակագդեցության ժամանակը-6-8 վ  
Յրթիռների քանակը ԱԿ-ի վրա-8 հատ

#### ՋՀՀ «Օսա»



1971թ-ին ԽՍՀՄ-ում «20-րդ գիտահետազոտական ինստիտուտում (ԳՀԻ)» Վ.Եֆրեմովի գլխավորությամբ ստեղծվեց առաջին լիարժեք փոքր հեռահարության ՋՀՀ-ը, որը տեղադրված էր մեկ մեքենայի վրա: Այս հանգամանքը շատ կարևոր էր հասկանալի պատճառներով: Նման համալիրի ստեղծման վրա աշխատում էին շատ երկրներում, բայց ոչ բոլորին էր հաջողվում այն կատարել: «Օսա» (9Կ33) ՋՀՀ-ը ամբողջովին տեղադրված էր մեկ անվավոր մեքենայի վրա: Այն

նախատեսված էր միայնակ և խմբային նշանակետեր խոցելու համար: Սակայն սկզբից համալիրն ուներ շատ „հիվանդություններ,,. հուսալիորեն չէր կարող պայքարել ցածրաթռչք նշանակետերի դեմ, լավ պաշտպանված չէր ՌԷՊ-ից, խոցվող նշանակետերի տվյալներն էլ շատ թույլ էին և այլն: Մինչև 1980թ-ը համալիրի «ԱԿՄ» տեսակի ի հայտ գալը «Օսա»-ն չէր ազատվում այդ թերություններից: Համալիրի «9Մ 33» հրթիռն ուներ բադ սխեմա, կարծր վառելիքային ռեակտիվ շարժիչ, արձակվում էր բեռնամփոփներից և ղեկավարվում էր գետնից հեռակառավարմամբ: Ղեկավարման համար կիրառվում էին երկու տարբեր ՌՏԿ-եր: Սակայն այս դեպքում, քանի որ համալիրը կարող էր ղեկավարել երկու հրթիռ, ապա կիրառվեցին երկու զույգ ՌՏԿ-եր: Համալիրի վրա կար 6 բեռնամփոփ հրթիռ: Այս համալիրն ևս առաքվել է մի շարք երկրներ և ամենուր իրեն դրսևորել է լավ կողմերով, հատկապես արցախյան և իրաքյան պատերազմներում: Այն բավականին արդյունավետ է համարվում լեռնային կտրտված տեղանքում:

«Օսա » ՋՀՀ-ի մարտավարատեխնիկական բնութագիրը՝  
 Խոցման հեռավորությունը՝  
 Առավելագույն-10կմ  
 Նվազագույն-1.5կմ  
 Խոցման բարձրությունը՝  
 Առավելագույն-5 կմ  
 Նվազագույն-30 մ  
 Նշանակետերի առավելագույն արագությունը՝  
 Մինչև 500 մ/վ  
 Խոցման հավանականությունը-0.55-0.8  
 Հակազդեցության ժամանակը-10-15 վ

ՋՀՀ «Կուր»



1967թ-ին խորհրդային ՑՁ-ի ՅՕՊ-ի սպառազինության մեջ ընդունվեց նորագույն, արագաշարժ և պրակտիկ «Կուբ» (2412) ՁՅՅ-ը: Նոր համալիրն ստեղծվել էր «Յատուկ ԿԲ-15»-ում, որը մի քանի անգամ անվանափոխվեց: Այս համալիրի ստեղծումը բավականին մեծ ջանք էր պահանջել կոնստրուկտորներից, և նրա հետ կապված հույսերն արդարացան: Նոր համալիրին ներկայացվող պանանջները շատ խիստ էին: ԱՄՆ-ում շատ մեծ մակարդակի վրա էր ՌԷՊ-ը՝ նոր հակառադիոլոկացիոն հրթիռներ, ավիացիայի կիրառության մեծ խտություն և այլն: Այս անկրկնելի համալիրի ստեղծման գործում իր մեծ ավանդն ունի նաև ղեկավար կոնստրուկտորներից մեկը՝ մեր հայրենակից Յ.Գ.Յակոբյանը: Արաբա-խորայելական բազում զինված ընդհարումներում «Կուբ» ՁՅՅ-ը ցուցաբերեց անկրկնելի արդյունավետություն: Մեկ հրթիռով մարտական պայմաններում խոցված նշանակետերի քանակը մինչև օրս գերազանցված չէ ոչ մի համալիրի կողմից: Այս համալիրի շնորհիվ ԽՍՀՄ-ի զորքերը համարվում էին ամենապաշտպանվածն աշխարհում: Նրա «ՅՄ9» հրթիռն էր, որ Իսրայելը վերցրեց և ստեղծեց «Բարակ-1»-ը: «Պարի-Մատչ» ամսագիրը նույնիսկ գրել է. «Սիրիացիները երբևիցե կկանգնեցնեն այս հրթիռի կոնստրուկտորի՝ Վ.Վ.Տիխոմիրովի, արձանը, քանի որ այդ հրթիռն ուղղակի փրկել էր այդ երկիրը»:

«ՅՄ9» հրթիռն ուներ շրջադարձ թև սխեմա, կոմբինացված վառելիքային շարժիչ, որն աշխատում էր և՛ հեղուկով, և՛ կարծր վառելիքով ու ղեկավարվում էր կիսաակտիվ սկզբունքով: ԱԿ-ի վրա կար 3 հրթիռ: «2412» համալիրը տարբեր կատարելագործումներով՝ «Ռոմբ», «Գանգ» և այլ անվանումներով, դարձավ Վարշավայի պայմանագրի պետությունների ՑՁ-ի հիմնական ՁՅՅ-ը: Մինչև 1983թ-ն արտադրվել է ավելի քան 500 նման ՁՅՅ տասնյակ հազար հրթիռներով: Մինչև օրս այն հուսալիորեն հսկում է շատ պետությունների օդային սահմանները: Ավելին, հետագայում այն վերափոխվեց այնպես, որպեսզի կարողանա կիրառել նորագույն «94 37» ՁՅՅ-ի հրթիռները, և դրանով ևս մեկ քայլ կատարվեց «2412» համալիրի հուսալիության բարձրացման գործում: Յնդկաստանում «2412» ՁՅՅ-ի հիման վրա ստեղծվել է «Ակաշ» ՁՅՅ-ը:

«Կուբ» ՁՅՅ-ի մարտավարատեխնիկական բնութագիրը

Խոցման հեռավորությունը՝

Առավելագույն-22-25կմ

Նվազագույն-4կմ

Խոցման բարձրությունը՝

Առավելագույն-14 կմ

Նվազագույն-30 մ

Նշանակետերի առավելագույն արագությունը

600 մ/վ

ԶՅՀ «Ս-75»



Ցավոք, չնայած ՀՕՊ-ի նոր տեխնոլոգիաների ստեղծման վրա ծախսվող ահռելի միջոցներին, ընդհուպ մինչև 1950-ական թվականների վերջը, ԽՍՀՄ-ին չէր հաջողվում կասեցնել ամերիկյան հետախույզ թռչող մեծ օբյեկտների ներթափանցումն երկրի տարածք: (Այս հարցը ԽՍՀՄ-ի համար մնացել է որպես ցավոտ խնդիր: Մշտական օդապարիկներ, զոնդեր և այլն: Մեկ ինքնաթիռին խոցելը դարձավ հնարավոր, և ի հայտ եկավ մեկ այլը անզերագանցելի ՍՐ-71-ը): 1958թ-ին ստեղծվեց առաջին սերիական «Ս-75» ԶՅՀ-ը, որը հաջորդեց անհաջող «ՍԱ-75»-ին: Բոլորին քաջ հայտնի է այս համալիրով 1960թ-ի մայիսի 1-ին ամերիկյան «ՌԻ-2» հետախույզի խոցումը ԽՍՀՄ-ի տարածքում՝ Սվերդլովսկ քաղաքի մոտ, բայց չէ՞ որ այս հետախույզն արդեն մի քանի տարի էր, ինչ անպատիժ թռչում էր ԽՍՀՄ-ի վրայով: Դրան նախորդել էր մի ամերիկյան «ՌԲ-57»-ի խոցումը չինական երկնքում, որից հետո հաջորդեցին այլ նշանակետերի խոցումներ ԽՍՀՄ-ի և դաշնակից երկրների տարածքներում: Իր ժամանակի համար հիանալի համալիրն ստեղծվել էր «ԿԲ-1»-ում ներկայումս «Ալմազ», Ա.Ռասպլետինի գլխավորությամբ: Համալիրի «Կ-750» հրթիռն ստեղծվել էր «Ֆակել» ԿԲ-ում Պ.Գրուշինի գլխավորությամբ: Այն ուներ նորմալ սխեմա, հեղուկ վառելիքային ռեակտիվ շարժիչ՝ հետադիր կարծր վառելիքային արագացուցիչով և ղեկավարվում էր հեռակառավարմամբ, հրամանների վերգետնյա պատրաստմամբ: Այն կարող էր կրել մինչև 15 կտ հզորության միջուկային մարտագլխիկ: Արձակման կայանի վրա տեղադրված էր մեկ

առաջին խորհրդային «Ս-25» ՁՅՅ-ի «Վ-300» հրթիռից: «Ս-75» ՁՅՅ-ը կարող էր նշանակետին խոցել՝ արձակելով միանգամից երեք հրթիռ: Նորաստեղծ համալիրը, ինչպես և ցանկացած առաջնեկ համալիր, ուներ շատ թերություններ. շատ էին բաղկամասերը, ուներ թույլ պաշտպանվածություն, հրթիռների բարդ սպասարկում, միայն մասնակի շարժունակություն և այլն: Սակայն «Ս-75» համալիրն անցավ զարգացման երկար ճանապարհ՝ «Դվինա», «Դեսնա», «Վոլխով», «Վոլգա» և այլն: Այն առաքվել է մի շարք երկրներ: Կատարելագործվել է նաև հրթիռը, նույնիսկ ի հայտ է եկել նոր անունով հրթիռ՝ «Վ-755»-ը: «Ս-75»-ի արդյունավետությունն առավելապես ցուցադրվել է վիետնամական պատերազմում, որտեղ համալիրը հայտնվեց 1965թ-ից: Եվ հենց «Ս-75»-ից սկսվեց պատերազմի մի նոր տեսակ՝ ավիացիայի և ՁՅՅ-երի պատերազմը, որը, ի տարբերություն ցանկացած մարտական գործողության տեսակի, զարգանում էր ոչ թե տարիներով ու դարերով, այլ շաբաթներով և ամիսներով: Բնականաբար, այդ պայքարում ծնվում է նաև ՌԷՊ-ի գաղափարը, առանց որի չկա ավիացիայի հակամարտություն: Կիրառվեցին ցածր թռիչքները, միայնակ թռիչքները, հակահրթիռային խուսավարումները և այլն: Արդյունքում մի օր ՁՅՅ-ի արդյունավետությունը կարող էր լինել 60-70 տոկոս և ավելին, իսկ հաջորդ օրը 10 տոկոս էլ չէր կազմի: «Ս-75»-ն առաքվել է ոչ մեկ տասնյակ երկրներ, մասնակցել է մի քանի պատերազմի: Այն համարվում է աշխարհի լեգենդար ՁՅՅ-երից մեկը: Նրա մասին, կարելի է ասել, առասպելներ են հյուսվել, և նրանով ԽՍՀՄ-ն ողջ աշխարհին ներկայացվեց որպես հզոր ՅՕՊ ունեցող պետություն: Ընդհուպ մինչև վերջերս այս համալիրի նկարը չէր իջնում ՅՕՊ-ի բոլոր տեսակի ցուցանակների վրայից: «Ս-75»-ի հիման վրա ողջ աշխարհում ստեղծվել են մի շարք ՁՅՅ-եր: Շատ երկրներում այն մինչև օրս մնում է մարտական հերթապահության մեջ: Միայն Վիետնամին առաքվել է ավելի քան 7000 հրթիռ, իսկ այլ պետություններ առաքվել են ավելի քան 420 ՁՅՅ-եր: 1990-ական թթ.-ին այդ համալիրների կատարելագործման համար ստեղծվեց վերջին «Վոլգա-2Ա» տարբերակը:

«Ս-75» ՁՅՅ-ի մարտավարատեխնիկական բնութագիրը՝

խոցման հեռավորությունը՝

Առավելագույն-30-56կմ

Նվազագույն-7կմ

խոցման բարձրությունը՝

Առավելագույն-27-30 կմ

Նվազագույն-100 մ

Նշանակետերի առավելագույն արագությունը՝

Յանդիպակաց-1000 մ/վ

խոցման հավանականությունը-0.5



Հակազդեցության ժամանակը՝ մոտ մեկ րոպե  
Հրթիռների քանակը ԱԿ-ի վրա-1 հատ

ՁՐՀ «Ս-125»



1961թ-ին ԽՍՀՄ-ում ստեղծվեց նոր «Ս-125 Պեչորա» ՁՐՀ-ը, որը նախատեսված էր փոքր և միջին բարձրությունների վրա միայնակ և խմբային նշանակետեր խոցելու համար: Բացառիկ դեպքերում կարող էր խոցել նաև ՌՏԿ-ի համար տեսանելի վերգետնյա նշանակետեր: Նոր համալիրն ստեղծվել էր նույն «ԿԲ-1»-ում, նույն մարդկանց կողմից: Համալիրի «Վ-600» հրթիռը կրկին ստեղծվել էր «Ֆակել»-ում Գրուշինի գլխավորությամբ: Նույն թվականին համալիրը վերափոխվեց ՌԾՈւ-ի համար և կոչվեց «Վոլնա»: «Ս-125»-ը, ի տարբերություն «Ս-75»-ի, ուներ ավելի հզոր ռադիոէլեկտրոնային սարքավորումներ և ՌԷՊ-ի միջոցներ, ինչը բնական էր: «Ս-125»-ը կարող էր նշանակետին խոցել երկու հրթիռով: Համալիրն ուներ շարժական և անշարժ տարբերակներ, քանի որ «Ս-75»-ը, չնայած իր հիանալի մարտավարատեխնիկական տվյալների, այդպես էլ չդարձավ գորային ՐՕՊ-ի համալիր: «Ս-125» ՁՐՀ-ի «Վ-600» (այն կոչվում էր նաև «5424». համալիրի կատարելագործումներն ունեցել են նաև «Վ-601», «5427» հրթիռ) հրթիռն ուներ նորմալ սխեմա, երկաստիճան կարծր վառելիքային ռեակտիվ շարժիչ, որը ղեկավարվում էր հեռակառավարմամբ: Հրամանները պատրաստվում էին գետնի վրա և ռադիոալիքներով փոխանցվում էին հրթիռին: Արձակման կայանի վրա կար չորս հրթիռ, որոնք արձակվում էին անկյան տակ:

«Ս-125»-ն առաքվել է թվով 35 երկրներ և շատ շուտ կրկնեց «Ս-75»-ի փառքը: Առաջին անգամ կիրառվել է 1970թ-ին, Եգիպտոսում: Հետագայում նրա կիրառությունը Մերձավոր Արևելքում ապացուցեց, որ այն կարող էր

կոչվել լավագույն համալիրներից մեկը: Վերը նշված երկու համալիրներն էլ մարտական գործողություններում կիրառության ժամանակ ունեցել են և պանծալի, և դժվարին օրեր, քանի որ նրանց մեծ արդյունավետությունը միանգամից առաջացնում էր ՌԷՊ-ի միջոցների զարգացում Արևմուտքի և, մասնավորապես, ԱՄՆ-ի կողմից: Իսկ, ինչպես հայտնի է, նրանք ունեին շատ հզոր ՌԷՊ-ի բազա և մշտական պայքար: Եղել են դեպքեր, երբ Մերձավոր Արևելքում «Ս-75»-ի, «Ս-125»-ի և «Կուր»-ի արդյունավետությունը կազմել է 0.05 տոկոս: «Ս-125» ՁՅՅ-ը մինչև օրս էլ մնում է շատ պետությունների ՁՈւ-ի կազմի մեջ: Նրանով նույնիսկ 21-րդ դարում հայ հակաօդայինները կատարել են բարդ վարժություններ: Արտադրվել է ավելի քան 1200 նման համալիր: Տարբեր երկրներ առաքված ավելի քան 500 համալիրները կոչվում էին «Պեչորա»: 1990-ական թվականներին այս համալիրն ևս ենթարկվեց լուրջ կատարելագործման, և ի հայտ եկավ «Պեչորա-2» ՁՅՅ-ը:

«Ս-125 » ՁՅՅ-ի մարտավարատեխնիկական բնութագիրը՝

Խոցման հեռավորությունը՝

Առավելագույն-25կմ

Նվազագույն-2.5կմ

Խոցման բարձրությունը՝

Առավելագույն-18 կմ

Նվազագույն-20 մ

Նշանակետերի առավելագույն արագությունը՝

Հանդիպակաց-700 մ/վ

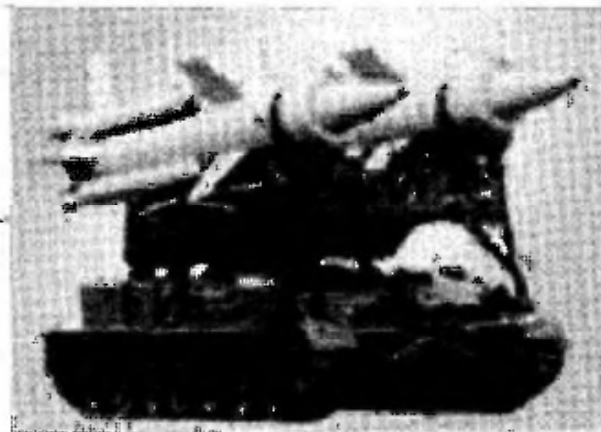
Հետևից-300 մ/վ

Խոցման հավանականությունը-0.4-07

Հակազդեցության ժամանակը մոտ մեկ րոպե

Հրթիռների քանակը ԱԿ-ի վրա-4 հատ

ՁՅՅ «Կրուզ»



Միայն 1964թ-ին ԽՍՀՄ-ում հաջողվեց ստեղծել առաջին լիարժեք շարժական գորային ՉՕՊ-ի «Կրուզ» (2411) ՁՅՅ-ը: Այն նախատեսված էր միայնակ և խմբային նշանակետեր խոցելու համար: «Կրուզ» ՁՅՅ-ն ստեղծվել էր «Համար 20 ԳՀԻ»-ում՝ կոնստրուկտոր Վ.Եֆրեմովի գլխավորությամբ: Համալիրի «3Մ 8» հրթիռն ստեղծվել էր «Հատուկ ԿԲ-8»-ում՝ Լ.Լյուկևի կողմից: Այն ուներ շրջադարձ թև սխեմա, հեղուկ վառելիքային ռեակտիվ շարժիչ 4 կողային արագացուցիչներով: Հրթիռներն ԱԿ-ի վրա երկուսն էին և արձակվում էին նախօրոք ուղղված ուղղորդիչներից, իսկ թռիչքի ընթացքում ղեկավարվում էին հեռակառավարմամբ՝ գետնից «1Ս32» ՌՏԿ-ի միջոցով: Համալիրի հակազդեցության ժամանակը 60 վայրկյան էր: Ի տարբերություն «Վ-750» հրթիռի՝ «3Մ8» հրթիռի մոտ որպես թթվիչ օգտագործվում էր մթնոլորտային օդը՝ քիմիական թունավոր նյութերի փոխարեն: Այս հանգամանքը բավականին կարևոր էր համալիրի սպասարկման համար: «2411» համալիրն ունեցել է մի շարք տարբերակներ և առաքվել է մի քանի երկրներ: Բազում փորձարկումներում նա ապացուցել է իր արդյունավետությունը, ինչի հիման վրա էլ ստեղծվեց «Կրուզ Մ» տարբերակը, որը նախատեսված էր նաև մարտավարական և օպերատիվ մարտավարական հրթիռների խոցման համար: «2411»-ի հիման վրա մշակվել է նաև «Մ-31» ՁՅՅ-ը, որը նախատեսված էր ՌԾՈւ-ի համար: Այս համալիրը նախորդ նշվածների նման չի ունեցել լայն մարտական կիրառում, սակայն կան տեղեկություններ, որ այն կիրառվել է արցախյան գոյամարտում:

«2411 » ՁՅՅ-ի մարտավարատեխնիկական բնութագիրը՝  
 Խոցման հեռավորությունը՝  
 Առավելագույն-45-50կմ  
 Նվազագույն-6-7կմ  
 Խոցման բարձրությունը՝  
 Առավելագույն-24.5 կմ  
 Նվազագույն-150 մ  
 Նշանակետերի առավելագույն արագությունը  
 800-100 մ/վ  
 Խոցման հավանականությունը-0.7-0.8  
 Հակազդեցության ժամանակը-60 վ  
 Հրթիռների քանակը ԱԿ-ի վրա-2 հատ



1964թ-ին ԽՍՀՄ-ում ստեղծվեց օբյեկտային ՅՕՊ-ի «Ս-200 Անգարա» կիսաշարժական ԶՅՅ-ը, որն ստեղծվել էր ներկայիս «Ալմազ» գիտական կենտրոնում՝ հանրահայտ կոնստրուկտոր Ա.Ռասալետինի անմիջական ղեկավարությամբ: «54214» հրթիռը նորից ստեղծվել էր «Ֆակել»-ում՝ Պ.Գրուշինի ղեկավարությամբ: Այն նախատեսված էր միայնակ և մեծ խմբերով նշանակետերի խոցման համար: «Ս-200»-ի ԱԿ-ը մեկ հրթիռով շարժվում էր երկաթգծի վրա: Նույն թվականին, առաջին անգամ ԽՍՀՄ-ում, այս համալիրով խոցվում է օպերատիվ մարտավարական հրթիռը: «Ս-200» համալիրն ուներ շատ մեծ բաղկամասեր, սակայն դա չէր խանգարում, քանի որ համալիրն ինքնին լուծում էր մեծ տարածք պահպանելու խնդիր: Համալիրը շատ արդյունավետ էր, ինչն ապացուցեցին բազմակի փորձարկումները: «Ս-200»-ի «5421» (28) հրթիռն ուներ նորմալ սխեմա, հեղուկ վառելիքային ռեակտիվ շարժիչ՝ 4 կողային կարծր արագացուցիչներով, և ղեկավարվում էր կիսաակտիվ սկզբունքով: «Ս-200»-ն ասես իր մեջ ներառում էր ողջ ԽՍՀՄ-ի սարսռեցնող հզորությունը: «5428»-ն ունի 8000 կգ մասսա: Հրթիռի մեծ մարտական մասը թույլ է տալիս միանգամից խոցել ինքնաթիռների մեծ քանակ, իսկ անհրաժեշտության դեպքում կարող էր հագեցվել նաև միջուկային մարտագլխիկով: Այս համալիրով խորհրդային հրթիռաշինության մասնագետներն ևս մեկ լուրջ քայլ են կատարել դեպի սեփական ոճ, դեպի անկրկնելիություն: 1970թ-ին ի հայտ եկավ կատարելագործված «Ս-200 Վեգա», իսկ 1975 թ-ին՝ ավելի կատարելագործված «Ս-200 Դուբնա» տեսակները: Հատկապես ավելացվել էին համալիրի հեռահարությունը և խոցման բարձրությունը: «Ս-200»-երն առաքվել են նաև այլ երկրներ: «Ս-200»-ով սիրիացիները նույնիսկ խոցել են «Ե-2» ամերիկյան ղեկավարման համակարգի ինքնաթիռը: Վերջերս տեղի ունեցած իրադարձությունը կապված «Ս-200»-ի և Իսրայելից վերադարձող «Տու-154»-ի հետ, ոչ մի կերպ չի կարող բացասաբար անդրադառնալ այս աշխարհահռչակ համալիրի

հեղինակության վրա:

Նշված համալիրներից շատերը չունեն մեծ արդյունավետություն լեռնային կտրտված տեղանքներում: Դրանք նշանակետի նկատմամբ միաալիք են և ռադիոէլեկտրոնային ժամանակակից պայքարի միջոցների դեմ՝ գրեթե անգոր: Պետք է նշել, որ պատերազմի ընթացքում չեն արձանագրվել ռադիոէլեկտրոնային հակազդեցության դեպքեր:

«Ս-200 » ՋՀՀ-ի մարտավարատեխնիկական բնութագիրը՝  
 Խոցման հեռավորությունը՝

Առավելագույն-240կմ

Նվազագույն-7կմ

Խոցման բարձրությունը՝

Առավելագույն-41 կմ

Նվազագույն-50 մ

Նշանակետերի առավելագույն արագությունը՝

1200 մ/վ

Խոցման հավանականությունը-0.9

Հակազդեցության ժամանակը-80-90 վ

Հրթիռների քանակը ԱԿ-ի վրա-1 հատ

Ձեռնիքային գնդացիների և հրանոթների մարտավարատեխնիկական բնութագիրը

Ձեռնիքային հրանոթներն ու գնդացիները, որոնք ստեղծված են հատուկ կամ սովորական հրաձգային զենքերի հիման վրա, աչքի են ընկնում կրակի բավականին մեծ արագաձգությամբ՝ ցածրաթռիչք նշանակետերի խոցման համար, և ունեն բավականին մեծ կինետիկ էներգիայի պաշար՝ նույնիսկ մարտական թռչող սարքերի խոցման համար: Չնայած որոշ զրահապատ մեքենաներ, ստանալով վնասվածքներ նման միջոցներից, շարունակում են թռիչքը: Ձեռնիքային նման միջոցներն արդյունավետությամբ գործում են հատկապես դարաններից՝ անակնկալ կրակոցներով, մինչև երկու կմ հեռավորության և մեկ կմ բարձրության վրա:

Անվանումը	Տրամաչափը (մմ)	Փողերի քանակը	Արագաձգությունը (կր/ր)	Արկերի պաշարը
ԴՇԿ	12.7	1	650-700	50 x5
ՆԱՎ	12.7	1	80-100	50x5

ՆՍՎՏ	12.7	1	80-100	-
ԿՊՎ	14.5	1-4	70-80	50x10
ԿՊՎՏ	14.5	1	70-80	-
Ս-2	12.7	1	100	100
ԶՈՒ-23-2	23	2	1600	50x2
ԶՍՈՒ-23-4	23	4	3400	2000
Ս-60	57	1	120	200(5)

Այսպիսով՝ ավարտեցինք մեր փոքրիկ աշխատանքը բոցավառ այն օրերի հերոսների մասին, որոնք մեր այսօրվա գոյության հիմնական երաշխիքը հանդիսացան օրհասական այն ժամին, երբ մենք տվեցինք 20-րդ դարի մեր վերջին և հաղթական գոյամարտը:

Ուրախ կլինենք ընթերցողների կողմից ստացված լրացուցիչ տեղեկատվության և լրացումների համար:

...Ժողովուրդ, քո պատմության բոլոր դարերի անունով երգվեցնում են սերունդներիդ՝ «Չներել, չներել թուրքին, անգամ եթե մի օր նրան տեսնես անկյալի վիճակում»:

Այո՛, ներում են թշնամուն, բայց ո՛չ իր կեսի սպանիչին, ո՛չ նրան, որը մի օր փորձեց գոյության գրքից քո անունը սրբել...

Գարեգին Նժդեհ

Յեղիմակի կողմից օգտագործված գրականությունը՝

- 1.«Յերոսամարտի պողպատե թևերը» Ա.Չիբուխչյան
- 2.«ՅՕՊ միջոցների զարգացման պատմությունը և հեռանկարները»  
Ա.Յովհաննիսյան
3. «Ավիացիոն տեղեկատու» Կորաքս Վերսիա-1.0
- 4.«Ձեռնիթահրթիռային համալիրներ» Վասիլին Ն. Յա. Գուրինովիչ Ա.Լ.
- 5.«Ավիացիան Յայ-Ադրբեջանական կոնֆլիկտում» Մ.Ժիրոխով  
Այլ նյութեր

Տպագրությունը օֆսեթ:  
Տպաքանակը՝ 200 օրինակ

**Տպագրված է՝ «Ամիկուս Պրինտ»  
տպարանում  
ք. Երևան, Մանանդյան 33/1,  
հեռ.՝ (+374 10) 42-53-73  
E-mail: amikusprint1@rambler.ru**





## Արծրուն Կարապետի Հովհաննիսյան

Ծնվել է 1980թ-ին Շիրակի մարզի Ցողամարզ գյուղում: Ավարտել է Հ.Հ. Պ.Ն. Վ.Սարգսյանի անվան ռազմական ինստիտուտը: Ջրադվում է սպառազինությունների պատմության և զարգացման հեռանկարների ուսումնասիրությամբ: Ունի ավիացիոն տեխնիկայի և սպառազինության վերաբերյալ տասնյակ հրատարակված հոդվածներ: Հեղինակել է «ՀՕՊ միջոցների զարգացման պատմությունը և հեռանկարները» աշխատությունը, «Հարակից երկրների օդային հարձակման միջոցները» ուսումնական ձեռնարկը և «Ամենահայտնի ռազմական ինքնաթիռները» գրքույկը: Սա հեղինակի երկրորդ հրատարակված գործն է:

ISBN 99941-2-041-7

