

ԳԻՐՔԸ ՆԵՐԿԱՅԱՅՎԱԾ Է ԿՐՃԱՏՈՒՄՆԵՐՈՎ

ՕԴԱՅԻՆ ԳԵՐԱԿԱՅՈՒԹՅՈՒՆ

ՕԴԱՅԻՆ ՀԱՐՁԱԿՄԱՆ ՄԻՋՈՑՆԵՐԻ ԵՎ ՀԱԿԱՕԴԱՅԻՆ ՊԱՇՏՊԱՆՈՒԹՅԱՆ ՀԱԿԱՄԱՐՑՈՒԹՅՈՒՆԸ ՌԵԱԿՏԻՎ ԳԱՐԱՇՐՋԱՆՈՄ

Արծրան Կարապետի Հովանոնիայան



Ծնվել է 1980թ. Շիրակի մարզի Ցաղանուզ գյուղում:
2001թ. ավարտել է ՀՀ ՊՆ Վ.Ստրադայանի անվան ռազմական
ինտոլիտաուդ: Ձրադրվում է սպառազնուարքանների սրտամոթյան
և գարգաջման հետազոտությունների, ինչպես նաև, սուպերադաշտանային
ռազմարտադրական կինոսյուրնեյների ռառամնակաթյանը:
Երկր մնազարքանների և ավիայի քան սուտը հարկանների հեղինակ է:



ՊՈՏՈՒՄԻՆԻՄԱՆ ԳԻՐՔԸ

ՕԴԱՅԻՆ ԳԵՐԱԿԱՅՈՒԹՅՈՒՆ

ԱՐԾՐՈՒՆ ՀՈՎՀԱՆՆԻՅԱՆ

ՕԴԱՅԻՆ ԳԵՐԱԿԱՅՈՒԹՅՈՒՆ

ՕԴԱՅԻՆ ՀԱՐՁԱԿՄԱՆ ՄԻՋՈՑՆԵՐԻ ԵՎ ՀԱԿԱՕԴԱՅԻՆ
ՊԱՇՏՊԱՆՈՒԹՅԱՆ ՀԱԿԱՄԱՐՑՈՒԹՅՈՒՆԸ ՌԵԱԿՏԻՎ ԳԱՐԱՇՐՋԱՆՈՄ



ԵՐԵՎԱՆ, 2010

Նախաբան-----էջ

ԳԼՈՒԽ 1. ԵՀՊ-ից ՄԻՆՉԵՎ ՌԵԱԿՏԻՎ ԳԱՐԱՇՐՁԱՆԻ ՀԱՍՏԱՏՈՒՄԸ

- 1.1. ՕՀՄ-ները մինչև տիեզերական դարաշրջանը-----
- 1.2. ՕՀՄ-ները ԵՀՊ-ի ժամանակ-----
- 1.3. Կորեական երկնքում-----
- 1.4. Միջին արևելքի առաջին կայծակնային պատերազմը-----
- 1.5. Չինական փոքր պատերազմ-----
- 1.6. Վիետնամական երկնքում-----

ԳԼՈՒԽ 2. ԱՄԵՐԻԿՅԱՆ ՄՈԳԵԼԻ ՀԱՍՏԱՏՈՒՄԸ

- 2.1. «Հյուծման պատերազմ» և «Դատաստանի օր»-----
- 2.2. Աֆղանական երկնքում-----
- 2.3. Իրան-Իրաքյան պատերազմը-----
- 2.4. Լիբանանում 1982թ.-----
- 2.5. Ատլանտյան օվկիանոսի հարավում-----
- 2.6. «C-200»-ի դեբյուտը-----

ԳԼՈՒԽ 3. ՏԻԵԶԵՐԱԿԱՆ ԳԱՐԱՇՐՁԱՆԸ՝ ԱՄԵՐԻԿՅԱՆ ՆՈՐ ՄՈԳԵԼ

- 3.1. ՕՀՄ-ները տիեզերական դարաշրջանում-----
- 3.2. Բալկաններում, Աֆղանստանում և Իրաքում-----
- 3.3. ԱԹՄ-երի դերը ամերիկյան ՌՕՈւ-երում-----

ԳԼՈՒԽ 4. ԱՄԵՐԻԿՅԱՆ ՕՀՄ-ՆԵՐԻ ԳԵՐԱԿԱՅՈՒԹՅԱՆ ԱՊԱՀՈՎՄԱՆ ԱՅԼ ԳՈՐԾՈՆՆԵՐԸ

- 4.1. Ամերիկյան ՌԾՈւ-երի երկար ձեռքը-----
- 4.2. Հակառակորդի ՌՕՈւ-երի և ԹՄ-երի ուսումնասիրությունը-----
- 4.3. Ամերիկյան հանդգնությամբ կատարվող օդային հետախուզությունը-----
- 4.4. Ամերիկյան ռադիոհետախուզությունը և ՌԷՊ-ը-----
- 4.5. Անցած փորձի վերլուծությունը և նոր ձեռքբերումները-----

ԳԼՈՒԽ 5. ՀԱՄԵՄԱՏՈՒԹՅՈՒՆՆԵՐ և ԵԶՐԱԿԱՅՈՒԹՅՈՒՆՆԵՐ

- 5.1. Ռուսական և այլ մոդելները-----
- 5.2. Եզրակացություններ-----

ԳԼՈՒԽ 6. ԳԱՍԵՐ ՄԵՁ ՀԱՍԱՐ

- 6.1. Օրինակներ մեր պատմությունից-----
- 6.2. ՀՕՊ-ի և ՌՕՈւ-երի միավորման մասին-----
- 6.3. Տեղեկություններ աղբյուրանական ՌՕՈւ-երի մասին-----
- 6.4. Կործանիչները և ՀՕՊ-ի այլ սպառազինությունը-----
- 6.5. Օդուժի բարեփոխումների այլ հարցերը-----
- 6.6. Այլ ՕՀՄ-ներ-----
- 6.7. ԱԹՄ-երը մեզանում-----
- 6.8. Ենթակառուցվածքները-----

Հգոր է այն բանակը, որում յուրաքանչյուր զինվոր համոզված է, որ ամբողջ բանակի հաղթանակը հենց իրենից է կախված: Սակայն այդ նույն զինվորը պատրաստ է մարտնչել իր յուրաքանչյուր զոհված ընկերոջ փոխարեն և՛ կրկնապատկելով ուժերը, մինչև վերջ հավատարով հաղթանակին:

10.10.10 թ. Երևան

Ուժ՝ ահա՛ արևի տակ ապրելու իրավունքը: Ինչո՞վ է շարժվում մոլորակը, ինչպե՞ս է զավակը դուրս գալիս մոր արգանդից, ինչպե՞ս է փոքրիկ ծաղիկը ծակում բետոնե հաստ շերտը՝ արևի տակ հաստատվելու համար: Այդ բոլորը ո՞չ գեղեցկությամբ, ո՞չ սիրով, այլ ուժով: Ահա՛ բնության մայր օրենքը: Ուժ՝ ահա՛ հզորների հենարանը և թույլերի բաղձանը:

20.07.09. Երևան

ԵՐԿՈՒ ԽՈՍՔ

Այս աշխատության մեջ առաջին անգամ հայերեն փորձ է արվել վերլուծել ԵՀՊ-ից հետո ստեղծված բոլոր ԹՄ-ների կիրառության պատմությունը և դրանց դասերը: Որոշ դեպքերի մանրամասները չեն ներկայացվել: Սահմանափակվել ենք հիմնականում թվական տվյալների ներկայացմամբ, քանի որ փորձել ենք շեշտը դնել վերլուծության վրա: Աշխատության մեջ ներկայացվում է «օդային գերակայություն» հասկացողությունը, պատերազմում օդային միջոցների տեղն ու նշանակությունը, հակաօդային պաշտպանության ցամաքային և օդային բաղադրիչների կիրառության առանձնահատկությունները: Ամփոփելով այս ոլորտում համաշխարհային զարգացումներն՝ փորձել ենք ներկայացնել դրանց դասերը և զարգացումները:

Հեղինակը, տերմինների և իրադարձությունների վերաբերյալ ունենալով հստակ սկզբունքներ, հստակորեն հետևել է դրանց, որոնք ընթերցողի մոտ կարող են առաջացնել որոշակի՝ առաջին հայացքից անհասկանալի հարցեր: Մենք փորձել ենք մնան խնդիրների համար առանձին բացատրություններ տալ տողատակերում: Ներողամտություն ենք հայցում, եթե հեղինակի որոշ սկզբունքների վերաբերյալ բացատրություն չի տրվել, ինչպես նաև այն բանի համար, որ հստակ ռազմական տերմինաբանության բացակայության դեպքում կիրառվել են որոշ ոչ հայերեն բառեր: Շատ բառեր մենք թարգմանել ենք և այսուհետ մշտապես կիրառելու ենք՝ որոշակի հիմք դնելով այս ոլորտում:

ՌՕՈւ-ի և բազմատեսակ ԹՄ-ների գործողությունների բազմակողմանի վերլուծության այս փորձը ընթերցողի մոտ կարող է կոտրել կարծրատիպերը: Մեր կողմից բազմակի անգամ ապացուցված թվական տվյալների և դրանց վրա կատարած հետևությունների հիման վրա շատերի մոտ կարող է կարծիք առաջանալ, որ հեղինակը պատկանում է պատմաբանների այն դասին, որոնք ամեն կերպ ցանկանում են սևացնել և ստորացնել խորհրդային ժողովրդի բազմակի հաղթանակները, այդ թվում նաև՝ փառավոր հաղթանակը մարդկության պատմության հզորագույն բանակներից մեկի նկատմամբ:

Շտապենք Ձեզ հիասթափեցնել: Ոչ, ինչքան էլ որ հեղինակը ճշմարտության փնտրտուքի մեջ խճճվի, միևնույն է, ակնառուն և բացահայտը փոխելու բնավորություն չունի: Ավելին կասենք՝ խորհրդային և ռուսական պետականության ցանկացած մեծ ձեռքբերում իրականացվել է նաև հայ ժողովրդի մեծագույն ներդրմամբ: Այդ ամենը մեզ համար էլ է հոգեհարազատ և ինչ-որ չափով սեփական: Գերմանական բանակին հաղթելու համար հայ ազգը գերագույն ճիգեր է գործադրել և ահռելի ներդրում ունի, որով մենք անչափ հպարտ ենք: Ոչ մի փոքր ազգ այդքան արժեքավոր մասնակիցներ չի տվել: Գուադալկանալի հերոսների անունները հավերժացնող վահանակին կա հայորդու անուն: Հայկական փառավոր դիվիզիաներից 89-րդ Թամանյանն այսօր Մոսկվայի գործերի ամենահեղինակավոր գորամիավորումն է: Ոչ մի փոքր ազգ այս պատերազմում այդքան հերոսներ (ԽՍՀՄ հերոսներ, փառքի լրիվ շքանշանակիր, ԱՄՆ-ի, Ֆրանսիայի և այլ երկրների հերոսներ) ու բարձրաստիճան հրամանատարներ (60 ավելի ԽՍՀՄ գեներալներ, որոնցից 5-ը հետագա մարշալներ, 2-ը կարևորագույն գորատեսակների գլխավոր շտաբների պետեր, ԱՄՆ-ի բանակի գեներալ) չի տվել:

Խորհրդային ամենահեղինակավոր կործանիչները, որոնց անունը ռուսական զենքի փառքը հասցրեց անհասանելի բարձունքների, ստեղծվում էին հայորդու կողմից: Արևելքի ու արևմուտքի միջև միշտ գերադասում ենք պահել ազգային: Անհրաժեշտ է օգտվել բոլորից էլ, սակայն միշտ պետք է մնալ ամուր արմատների վրա: Այս աշխատությունը զգացմունքների ոգով չի ստեղծված, ինչքան էլ լինեն որոշակի ոչ ակադեմիական մեջբերումներ, որոնք չոր գուտ ակադեմիական ձևին որոշակի ճկունություն են հաղորդում:

ՆԱԽԱԲԱՆ

Ա. Հովհաննիսյանի կողմից կատարված այս աշխատությունն առաջին փորձերից մեկն է Հայաստանում, որում հայերեն ներկայացվում է Երկրորդ համաշխարհային պատերազմից հետո մինչև մեր ժամանակները ընթացած հիմնական ռազմական գործողությունների ու հակամարտությունների ընթացքում ռազմաօդային ուժերի և զենիթա-հրթիռային համալիրների կիրառության և դրանց զարգացման հիմնական միտումները: Այս աշխատանքը կարևորվում է նաև նրանով, որ մեկ ամբողջական գրքում ներկայացված են օդային հարձակման միջոցների և ՀՕՊ-ի հակամարտությունը՝ նշված ժամանակահատվածում: Հեղինակը, արդյունավետ կերպով օգտագործելով մի քանի հարյուր աղբյուրներ, թվական տվյալների օգնությամբ ցույց է տվել օդային հարձակման միջոցների օրեցօր աճող դերը, դրանց ազդեցության տակ փոփոխվող մարտի կանոնները: Առանձանակի կարևորվում է աշխատանքի այն մասը, որտեղ հեղինակը, ռազմական գործողությունների համաշխարհային փորձից ելնելով, վերլուծություններ է կատարում, առաջարկներ է ներկայացնում հայկական զինված ուժերի՝ հատկապես ռազմաօդային ուժերի ու ՀՕՊ-ի զարգացման ու կատարելագործման ուղղությամբ: Բավականին փաստարկված ներկայացված է նաև մեր տարածաշրջանում Ադրբեջանի կողմից նախաձեռնված սպառազինության մրցավազքը, սպառազինությունների համեմատական վերլուծությունը, և արվել են կարևոր հետևություններ: Իհարկե, աշխատանքն ինչ որ առումով բացառիկ է: Այն հավակնում է լուրջ բանավեճեր առաջացնել և կարծրատիպեր կոտրել: Սա էլ աշխատանքի մյուս արժանիքն է: Գաղտնիք չէ, որ ճշմարտությունը ծնվում է նման բանավեճերում: Սա ճշմարտության ուղեցույց-աշխատանք է, որը, իմաստային առումով, հեղինակի նախորդ գործերի շարունակությունն է:

*ՀՀ ՊՆ Արմենակ Խանփերյանցի անվան ռազմական
ավիացիոն ինստիտուտի պետի ուսումնական և գիտական
աշխատանքների գծով տեղակալ, տ.գ.թ.
գնդապետ Զավեն Հակոբջանյան*

Ներածություն

Վերջին յոթանասունամյակում գրեթե ոչ մի պատերազմ չի սկսվել գետնի վրա: Դեռ 1921թ. իտալացի ռազմական տեսաբան Ջուլիո Դուեն Առաջին համաշխարհային պատերազմի (ԱՀՊ)(1914-

1918թթ.) արյունաքամ մարտերից խելամիտ ելք գտնելու փնտրտուքների մեջ մշակեց հիմնավոր մի տեսություն¹: Նա նկատեց, որ պատերազմի սահմանների վերացումը և բոլոր հարթությունների ներգրավումը մարտական գործողությունների մեջ հիանալի հնարավորություն են ստեղծում հենց ավիացիայի համար²:

Դուեն առաջիններից էր, ով նկատեց, որ ավիացիան դառնում է զորատեսակներից ամենահզորը, որ միայն ավիացիայով հնարավոր է հաղթանակ տանել: ԱՀՊ-ից սկսած՝ զինված հակամարտությունների ժամանակ ավիացիայի դերը գնալով ավելի է կարևորվում: Կարճ ժամանակ անց նմանատիպ տեսությամբ հանդես եկավ նաև ամերիկացի գեներալ Ռիչյամ «Բիլլի» Միտչելը³: Նա, բավականին ոգևորվելով Դուեի տեսությամբ, նոր թափ հաղորդեց գործին, անգամ պաշտոնը զոհեց ավիացիայի զարգացման համար⁴:

Դուեի տեսության հիմնական ասելիքը հետևյալն էր՝ հակառակորդի կենսական նշանակություն ունեցող օբյեկտների խոցմամբ հնարավոր է ազդել ամբողջ բանակի, պետության ու ազգի հոգեբանության վրա՝ նույնիսկ երբեմն հանգիստ թողնելով զինված ուժերին (ՁՈւ)⁵:

Այս տեսությունը հիմնված էր այն պարզ դատողության վրա, որ պատերազմի ժամանակ, սեփական գործողություններով կարողանաս ազդել հակառակորդի վարքի վրա: Այսինքն՝ դու՝ քո նախապես պլանավորած և հստակ իրականացվող քայլերով, կանխատեսելի ես դարձնում հակառակորդին: Սա արդեն մի փոքր ավելին էր, քան զուտ մարտավարությունը: Այն դրանով իսկ դառնում է բոլոր ժամանակների զորավարների երազանքի իրականացումը: Սա ոչ այլ ինչ էր, քան՝ տեսնել պատերազմի ժամանակային և տարածական բոլոր հարթությունները: Նման քայլի իրականացման համար իհարկե անհրաժեշտ էին նաև համապատասխան միջոցներ, որոնք այն ժամանակ դեռ գոյություն չուներին, սակայն տվյալ դեպքում կարևորը գաղափարն էր:

Վերջին յոթանասունամյակի գրեթե բոլոր պատերազմները գալիս են հավաստելու այն տեսակետը, որ նա իրավացի էր: Իհարկե, այդ ամենը միանգամից տեղի չունեցավ: Դուեն ընդամենը կանխատեսում էր, միտք էր տալիս: Այսօր այդ կարևորվող դերն իրենց վրա են վերցրել ընդհանուր թռչող սարքերը (ԹՄ) կամ օդային հարձակման միջոցները (ՕՀՄ), որոնց մի մասն էլ կազմում է ավիացիան: Սենք ԹՄ-ները ընդհանրացնում ենք ՕՀՄ-ների հետ այն պատճառով, որ դրանց կիրառության պատմությունն ապացույցեց հստակ մի իրողություն: Գրեթե չկա մի ԹՄ, որը հնարավոր չլինի կիրառել՝ որպես կրակային կամ այլ հարված հասցնող ՕՀՄ⁶: Ավելին՝ զինվորականները գրեթե բոլոր ԹՄ-ների մարտական հնարավորությունները փորձել են: Նշված դասակարգումներից գատ կան նաև ռազմաօդային ուժեր (Ռ-ՕՈւ) կամ օդուժ հասկացություններ, որոնք ևս մեր աշխատության մեջ որոշ տեղերում, բարդություն չառաջացնելու նպատակով, նույնացված են: Չնայած վերջինիս մեջ կարող են մտնել ավելի ընդհանրական ԹՄ-ներ, տրանսպորտային այլ ԹՄ-ներ, որոնք տվյալ պահին զենք չեն կիրառում:

Օդուժը մոտ մեկ դար է, ինչ կիրառվում է ռազմական բնագավառում: Բնականաբար, նույնքան ժամանակ է, ինչ, որպես օդուժի հիմնական թշնամի, կիրառվում է նաև հակաօդային պաշտպանությունը (ՀՕՊ):

¹ Giulio Douhet, *The Command of the Air*. New York: Coward-McCann, 1942; Reprint, Washington, DC: Office of Air Force History, U.S.A.F., 1983 «1921, 1927». pp. 58-65.

² Giulio Douhet, *The...; Reprint, Washington, DC: Office....* pp. 58-276.

³ William J Ott, Maj Gen William “Billi” Mitchell: A Pyrrhic Promotion, *Air & Space Power Journal*, December 1, 2006. 29 may 2009. pp.27-33.

⁴ John T. Correll, "Billy Mitchell and the Battleships", *AIR FORCE Magazine*, June 2008, pp. 64-67.

⁵ William Mitchell, *Skyways: A Book on Modern Aeronautics*. Philadelphia: J. B. Lippincott Company. p. 255.

⁶ Տարբեր ժամանակներում ստեղծված ամենամեծ և անհարմար դիրիժաբլերը, բեռնատար, մարդատար ինքնաթիռները, տիեզերական կրող հրթիռներն անգամ շատ չնչին տեխնիկական ձևափոխությունների արդյունքում վերածվում էին հարվածային միջոցների՝ ռբակոնդիչի, հակամավային ինքնաթիռի և այլն: Նշվածի լավագույն ապացույցն են հանդիսանում գերմանական «Zeppelin» դիրիժաբլերը, խորհրդային «P-7» բալիստիկ հրթիռը, «Алмаз» տիեզերակայանը, գերմանական «FW-200», ամերիկյան «C-130», «Boeing-747» և այլ ինքնաթիռները, չհաշված հարյուրավոր ուսումնական ԹՄ-ները, որոնք ներգրավվել են ամենատարբեր մարտական խնդիրների կատարման համար: ԱՄՆ-ում նույնիսկ բեռնատար ինքնաթիռից բալիստիկ ռազմավարական հրթիռ է արձակվել (Н. Таликов. Самолет Ил-76 и его модификации. Авиация и космонавтика. 4.2003, стр. 12.):

Սակայն այս երկու զորատեսակների դերի բարձրացմանը մենք կանդրադառնանք հատկապես Երկրորդ համաշխարհային պատերազմից (ԵՀՊ, 1939-1945թթ.) հետո եղած զարգացումների մասին նշելիս: Երկու զորատեսակներն էլ մեծ զարգացում են ապրել հատկապես այս պատերազմից հետո, այսպես կոչված, ռեակտիվ տեխնոլոգիաների զարգացման արդյունքում: Չինված պայքարի պատմությունը հարձակման և պաշտպանության միջոցների մշտական հակամարտության ընթացք է: Հարձակման միջոցները, ի տարբերություն պաշտպանականի, հանդիսանում են կատարելագործման լոկոմոտիվներ և, անկախ ժամանակաշրջանից, ավելի դինամիկ են զարգանում: Պաշտպանության միջոցների զարգացումը գրեթե միշտ կրնկակոխ հետևում է հարձակման միջոցների առաջընթացին: Ինչպես հարձակման, այնպես էլ պաշտպանության նորագույն միջոցների զարգացման համար պարարտ հող է հանդիսանում գիտատեխնիկական առաջընթացը: Չարգացած պետությունների ՉՌ-ի կազմում ՌՕՌ-ները և, առհասարակ, ՕՀՄ-ներն ավելի զգայուն են արդի գիտատեխնիկական տարատեսակ զարգացումների նկատմամբ: Դրա համար էլ նման պետություններում մինչ օրս նշված զորատեսակին հատկացված միջոցները զգալիորեն գերազանցում են այլ զորատեսակների զարգացման համար հատկացված միջոցներին:

1940-ական թթ. հենց նման գիտատեխնիկական առաջընթաց էին ապահովում ռեակտիվ շարժիչների, ռադիոալիքների, նյութագիտության և այլ տեխնոլոգիաները: Նման գիտական նորամուծություններն ապահովեցին ՕՀՄ-ների և ՀՕՊ-ի հետպատերազմյան աննախադեպ զարգացումը:

1.4. Միջին Արևելքի առաջին կայծակնային պատերազմը

Դեռ 1956թ. Իսրայելն Անգլիայի և Ֆրանսիայի դաշնակցությամբ պատերազմեց Եգիպտոսի դեմ: Պատերազմը ընթանում էր Սուեզի ջրանցքի համար: Եգիպտոսին օգնում էր ԽՍՀՄ-ը: Մարտերը շատ երկար չտևեցին, դաշնակիցները հաղթանակ տարան: Չնայած նրան, որ Եգիպտոսին օգնում էին խորհրդային զինվորականները, ավիացիայի դերն այս պատերազմում խորհրդանշական էր՝ հատկապես Եգիպտոսի կողմից⁷:

Գասական օդային պատերազմ տեղի ունեցավ 1967թ. Իսրայելի և արաբական երկրների միջև, (այսպես կոչված «վեցօրյա պատերազմ»-ը): Արդեն վաղուց կործանիչները և այլ ռեակտիվ ինքնաթիռներն իրենց տվյալներով ևս մեկ քայլ առաջ էին անցել Կորեական երկնքի ինքնաթիռներից: Հակառակորդի ավիացիայի դեմ պայքարի հիմնական միջոցները դեռ համարվում էին կործանիչները: Այս պատերազմի մասին մենք նշում ենք ավելի շուտ, քան հաջորդ նշվելիքը, այն պատճառով, որ այն նախ շուտ ավարտվեց, հետո՝ առաջին դասական պատերազմն էր Մերձավոր Արևելքում, որտեղ չնայած հայտնվեց ՀՕՊ-ի ցամաքային հրթիռային բաղադրիչը, սակայն այդպես էլ մնաց աննկատ:

Իսրայելական ՀՕՊ զորքերը մինչև 1965թ. գործում էին որպես առանձին զորատեսակ: Նույն թվականին իսրայելական ՉՈւ-ն, ստանալով ամերիկյան «HAWK» զենիթահրթիռային համալիրները (ՉՀՀ), անցան զորատեսակների ամերիկյան կառուցվածքին: Այսինքն՝ ՀՕՊ զորքերն ենթարկվեցին ՌՕՈւ-ին⁸:

Պատերազմից առաջ կողմերն ունեին հետևյալ քանակի ինքնաթիռներ՝ Իսրայելը՝ մոտ 280 ինքնաթիռ, որոնցից միայն 90-ը կործանիչ էր, դրանցից 72-ը ժամանակակից կործանիչ էր, իսկ մնացածը՝ հիմնականում հին կործանիչների հիման վրա ձևափոխված, շեշտում ենք, ոչ հատուկ ստեղծված ռմբակոծիչներ⁹: Եգիպտոսը, Սիրիան և այլ օգնական արաբական երկրները միասին ունեին մոտ 460-500 ինքնաթիռ¹⁰:

Հունիսի 5-ի առավոտյան շուտ իսրայելական ավիացիան կայծակնային հարված հասցրեց եգիպտական, հետո սիրիական, հորդանանյան և իրաքյան Մոսուլ քաղաքի օդանավակայաններին: Հարվածներն այնքան ճշգրիտ և անսպասելի էին, որ գրեթե միանգամից հիմնականում գետնի վրա արաբական ավիացիան ոչնչացվեց: Առաջնային հարվածներ հասցվեցին խորհրդային արտադրության «Կու-16» և «Իլ-28» ռմբակոծիչներին, որոնք հզոր մեքենաներ էին և մեծ վտանգ էին ներկայացնում Իսրայելի համար:

Վեցօրյա պատերազմի արդյունքում իսրայելական ավիացիան կատարեց 3279 մարտական թռիչք, ոչնչացվեց 469 արաբական ինքնաթիռ, օդում՝ միայն 60-ը: 3 ինքնաթիռ ոչնչացվեց իսրայելական ՉՀ-ի միջոցով¹¹: Իսրայելական կորուստները կազմում էին 46-48 ինքնաթիռ¹², տոկոսային 1,4-1,5%: Գրանցից միայն 15-18-ն¹³ օդային մարտերում՝ 0,5-0,7%-ը: Ընդհանուր քանակով Իսրայելը, իհարկե, կորցրել էր իր ունեցած ինքնաթիռների մոտ 20%-ը, սակայն դրանով հակառակորդին հասցրել էր 90-95 % վնաս: Գժվար է, իհարկե, թռիչքներից առանձնացնել, թե քանի տոկոսն է կատարվել օդային մարտերի համար, իսկ քանիսը՝ ցամաքային զորքերի աջակցության համար: Իսրայելական ինքնաթիռները հիմնականում օդ էին բարձրանում խառը սպառազինությամբ: Ընդհանուր արդյունավետությունը կազմում է 7-8 թռիչք՝ յուրաքանչյուր ոչնչացված արաբական ինքնաթիռի համար: Արաբական ցուցանիշներն ավելնորդ է անգամ հաշվելը, որովհետև դրանք չափազանց փոքր են: Հաշվի առնելով դրանց քանակը, տարածքի չափերը և իսրայելական կործանիչների խիտ թռիչքները՝ արաբական ավիացիայի գործողություններն ուղղակի խայտառակություն էին:

Գերազանցությունը, որը ստեղծել էին իսրայելցիները, հնարավորություն ընձեռեց նրանց փայլուն հաղթանակ տանել բոլոր ռազմաճակատներում: Ամեն ինչ կազմակերպված էր բարձր մակարդակով, եթե անգամ ի հայտ էր գալիս որևէ սխալ, այն անհապաղ վերլուծվում և շտկվում էր:

⁷ <http://www.airwar.ru/locwar.html>

⁸ А.Алексеев. Военно-воздушные силы и ПВО Израиля, ЗВО, 2.2002, стр. 28; О. Грановский, Войска ПВО АОИ. <http://www.isayeret.com/units/air/7298/article.htm>, <http://www.isayeret.com/units/air/egrophan/article.htm>, <http://www.iaf.org.il/>

⁹ М.Спик. Истребители Асы..., стр. 253; М.А. Жирохов. История ВВС Израиля. М.-Минск, 2001, стр. 157.

¹⁰ М.А. Жирохов. История ВВС... стр. 156-157; М.Спик. Истребители Асы..., стр. 253.

¹¹ М.А. Жирохов. История ВВС... стр. 171.

¹² М.А. Жирохов. История ВВС... стр. 172; <http://home.comcast.net/~anneled/IAFinventory.html>

¹³ <http://home.comcast.net/~anneled/IAFinventory.html>

Իսրայելական ինքնաթիռները, որոնք հիմնականում ֆրանսիական արտադրության էին, իրենց որակով որոշակի, սակայն ոչ որոշիչ առավելություն ունեին նորագույն խորհրդային ինքնաթիռների նկատմամբ: Հաջողությունը հիմնականում թաքնված էր կազմակերպման, մասնագիտական պատրաստության և որակ ապահովող այլ գործոնների մեջ:

Թե ինչ էր նշանակում ավիացիայի մման կայծակնային և հագեցած հարվածներով պարտության հասցնել թշնամուն, մենք ստորև կներկայացնենք այլ պատերազմների օրինակի վրա, որոնք սակայն հանդիսանում են այս մեկի օրգանական շարունակությունը:

1.5. Չինական փոքր պատերազմ

1946թ. սկսված Չինաստանում ընթանում էր հերթական քաղաքացիական պատերազմը: Չան Կայչիի կողմնակիցներն ամրացել էին Թայվան և այլ կղզիների վրա: Ինչպես միշտ, նրանց աջակցում էր ԱՄՆ-ն, ժամանակի ընթացքում նրանց միջև օդային մարտերը դարձան սովորական բան: Կորեական պատերազմի ավարտից սկսած այս մարտերում ներգրավվեցին նաև ռեակտիվ կործանիչները¹⁴: Ամերիկյան նավատորմի ինքնաթիռները ևս ներգրավվեցին այս փոքր պատերազմում: Մեծ տեղեկություններ չկան այս պատերազմի մասին: Ըստ ռուս պատմաբանների՝ Մ.Ժիրոխովի և Ա.Կոտլոբովսկու, մինչև 1967թ. Թայվանի և Ամերիկյան կործանիչների կողմից օդային մարտերում խոցվել է ավելի քան 70 չինական ինքնաթիռ, իսկ սեփական կորուստները կազմել են մոտ 30 ինքնաթիռ¹⁵: Օդային մարտերում հիմնականում կիրառվել են ժամանակակից ամերիկյան և խորհրդային կործանիչներ՝ արդիական սպառազինությամբ: Այստեղ է առաջին անգամ կիրառվել ամերիկյան «օդ-օդ» դասի «AIM-9 Sidewinder» հրթիռը, որի մասին ստորև կնշվի մանրամասն:

4.1. Ամերիկյան հանդգնությամբ կատարվող օդային հետախուզությունը

Ամերիկյան Ռ-ՕՌ-ի հրամանատարությունը ռազմական գործողությունների ժամանակ կամ դրանց նախապատրաստվելիս միշտ գործել է նախաձեռնողականությամբ: Երբեմն նախաձեռնությունը մշտապես պահելու համար նրանք լինում էին հանդուգն: Հակառակորդի մասին մշտական տեղեկությունների հավաքման համար ԱՄՆ-ում միշտ մեծ տեղ են հատկացրել օդային միջոցներին: Ժամանակի ընթացքում սովորական հետախուզական ինքնաթիռներին եկան լրացնելու տարատեսակ ռադիոհետախուզության, պայքարի և սադրիչ միջոցները, որոնք այսօր լայնորեն կիրառվում են ամբողջ աշխարհում: Մենք, հիմնականում նպատակ ունենալով քննարկել ՕՀՄ-ների և ՀՕՊ-ի գործողությունները, ստիպված ենք սկսել սառը պատերազմից:

Դեռ չէր ավարտվել ԵՀՊ-ն, երբ սկսվեց երկու հակառակ հասարակարգերի դաժան մրցակցությունը, որը երբեմն-երբեմն կարճ կամ երկար ժամանակով՝ հիմնականում ուրիշ պետությունների տարածքներում վերաճում էր իսկական պատերազմի: Այդ պատերազմների ժամանակ հետախուզական ինքնաթիռների թռիչքները կրում էին ավելի հետաքրքրական և զավեշտական բնույթ: Ինչը նախ պայմանավորված էր «դե ֆակտո» խաղաղ ժամանակների համար բավականին ինտենսիվ և ագրեսիվ թռիչքներով, թռիչքների համարձակությամբ, տեխնիկական միջոցների ընդգրկումն ներգրավմամբ, ինքնաթիռների օրեցօր աճող բացառիկ տվյալներով և այլն: Այս ժամանակներից հետախուզական թռիչքների մեջ ի հայտ եկան նորանոր մոտեցումներ: Տեխնիկական նորամուծություններից էին ավտոմատ տարատեսակ տեսախցիկներն ու ֆոտոսարքերը, ռադիոընդունիչներն ու պելենգատորները, ինֆրակարմիր ճառագայթների հայտնաբերման ընդունիչները, մթնոլորտային բաղկացուցիչների ամենատարբեր հայտնաբերման միջոցները և այլն:

Ամերիկյան հետախուզական ինքնաթիռները ԵՀՊ-ից հետո միանգամից սկսեցին ակտիվորեն հետախուզել խորհրդային և այլ կոմունիստական պետությունների տարածքներն՝ ամենահանդուգն ձևով խախտելով օդային սահմանները: Այդ բազմաժանր թռիչքների ժամանակ ևս կիրառվում էին ինչպես սովորական ինքնաթիռների ձևափոխված տարբերակները, այնպես էլ այլընտրանքային թռիչքային սարքերը՝ հատկապես օդապարիկները, աերոստատները, տարատեսակ զոնդերը, անօդաչու ինքնաթիռները, արբանյակները և այլն:

¹⁴ <http://army.lv/ru/oruzhic/Oruzhic-Rossii/Stati/Voenno-vozdushnic-sili/103>

¹⁵ <http://www.airwar.ru/locwar.html>; www.ACIG.org; <http://army.lv/ru/oruzhic/Oruzhic-Rossii/Stati/Voenno-vozdushnic-sili/103>

Սկզբից ամերիկյան և անգլիական Ռ-ՕՈւ-ները խորհրդային տարածքների հետախուզման համար օգտագործում էին ԵՀՊ-ի լավագույն հետախուզական ինքնաթիռները և ունեցածից ներկայումս ավելի վերափոխված տարբերակները: Արդեն 1945թ. մայիսի 20-ին խորհրդային զենիթային հրանոթները կրակ բացեցին ամերիկյան «B-24 Liberator» ունեցածից ավելի վրա, որը խախտել էր խորհրդային սահմանը, չանցած մեկ ամիս՝ հունիսի 11-ին, կրակ բացեցին «P-38 Lightning» կործանիչի վրա: Երկու դեպքում էլ կորուստներ չեղան: Հետախուզությունը կատարվում էր ԽՍՀՄ-ի բոլոր կողմերից: 1945թ. աշնանից արդեն խորհրդային հրամանատարությունը պաշտոնապես պահանջեց, որպեսզի ամերիկյան սահմանախախտները դադարեցնեն թռիչքները: Սահմանախախտները սկսել էին քավականին շատ ներխուժել խորհրդային տարածքներ, իսկ ԽՍՀՄ-ի եվրոպական դաշնակիցների օդային սահմաններն առհասարակ սեփականի տպավորություն ունեին հետախուզական ինքնաթիռների օդաչուների համար: Նման իրավիճակ էր նաև չինական երկնքում: Ամերիկացիները ոչ միայն լույս հետախուզություն էին կատարում, այլ նաև կատարում էին դիվերսանտների նետում, ինչը բացառիկ բան էր: Դիվերսանտներին և գործակալներին նետում էին հատկապես մերձբարձրյան հանրապետությունների տարածքներ, Ուկրաինա, Կովկաս և այլն: Թռիչքները գնալով սաստկանում էին: Ռուս պատմաբաններ Դ.Վոլկոզոնովի և Վ.Ֆյոդորովի հաշվարկներով՝ ամերիկյան հետախուզական թռիչքները 1950թ. մինչև 60-ական թթ. վերջերը կազմել են ավելի քան 10 000 դեպք: Դրանցից շատերը մինչև օրս գաղտնի են, քանի որ կապ ունեն պետական անվտանգության հետ: Մենք կանոդադառնանք բացահայտվածներից ընդամենը մի քանի տասնյակ ամենահետաքրքիրներին:

Ստալինին շատ էին անհանգստացնում ամերիկյան հետախույզների նման համարձակ գործողությունները, սակայն իրական վախը նրան համակեց 1950թ. հուլիսի 15-ին, երբ ամերիկյան մի հետախույզ թռչելով հասավ մինչև Մոսկվա: Գերագույն հրամանատարի զայրույթը զգացին ՀՕՊ-ի ղեկավարությունը և այլ ռազմական գործիչներ, սակայն ոչինչ անել չէր հաջողվում: Նման հանդգնություն դեռ ոչ մի հակամարտող երկիր իրեն թույլ չէր տվել: 1950թ. հոկտեմբերի 8-ին տեղի ունեցավ չտեսնված հանդուգն մի դեպք: Ամերիկյան «F-80 Shooting Star» գրոհիչները հարված հասցրեցին Վլադիվոստոկ քաղաքի մոտակայքում գտնվող խորհրդային Սուխայա Ռեչկա օդանավակայանին, վնասվեցին մի քանի ինքնաթիռներ¹⁶: Հետո, իհարկե, ներողություն խնդրեցին՝ պատճառաբանելով, որ սխալվել են: Այդ օրերի հետ է կապվում ևս մեկ դեպք կապված «P2V Neptune» ինքնաթիռի հետ, որը պատկանում էր ամերիկյան 6-րդ պարելային ավիաբազային: Վլադիվոստոկի գիշերային երկնքում «МиГ-15»-երը փորձում էին խոցել ամերիկացուն, սակայն զնդացրորդը խոցում է խորհրդային կործանիչներից մեկը¹⁷:

1952թ. ապրիլի 17-ի գիշերը միանգամից երեք NATO-ական «RB-45 Tornado» ինքնաթիռներ մեծ բարձրության վրա խախտեցին խորհրդային սահմանը: Ինչու NATO-ական, քանի որ ինքնաթիռներն ամերիկյան էին, անձնակազմերը՝ խառը: Նրանք օդ էին բարձրացել Սկալտորպ բազայից: Առաջին ինքնաթիռը, որը վարում էր Ջոն Կրեմպտոնն, ուղղություն վերցրեց դեպի ԽՍՀՄ-ի հարավ՝ Սև ծովի ավազանի ռազմական բազաներ: Երկրորդ ինքնաթիռը, որը վարում էր Գորդոն Կրեմերն, ուղղություն վերցրեց դեպի Մոսկվա, իսկ երրորդ ինքնաթիռը՝ Բիլ Բլեթերի հրամանատարությամբ, ուղղություն վերցրեց դեպի Բաթյան ավազանի ռազմական բազաները: Ինքնաթիռներն անվնաս կատարեցին իրենց մարտական առաջադրանքը, հետախուզեցին հսկայական տարածքներ և հետ վերադարձան: Խորհրդային ՀՕՊ-ը նրանց տեսնում էր, սակայն անկարող էր որևէ բան ձեռնարկել:

1952թ. հոկտեմբերի 15-ին ամերիկյան երկու «RB-47B Stratojet» հետախույզները՝ Դոնալդ Հիլմենի ղեկավարությամբ, թռչելով Ալյասկայից Չուկոտկայի կողմից, հյուսիսից ներխուժեցին խորհրդային օդային տարածք¹⁸: Բավականաչափ թռչելով հարավ՝ նրանք թեքվեցին դեպի արևելք, հետախուզելով խորհրդային ռազմական օբյեկտները, նրանք միաժամանակ վերադառնում էին: Միմյանցից բաժանվելով՝ նրանք հետախուզում էին ավելի մեծ տարածություն, Էզվենկինոտին չհասած, խորհրդային «МиГ»-երը երևացին Հիլմենի հետախույզի հետևում, սակայն նրանք չկարողացան գրոհել: Թռիչքը տևեց մոտ 8 ժամ, որից մոտ երկու ժամը՝ խորհրդային օդային տարածքում: Այս թռիչքով ճշգրտվում էին ոչ միայն իրադրությունը խորհրդային այդ

¹⁶ А.Котловский. И. Сеидов. Горячее небо „холодной войны,, Мир Авиации №2(10)'1995, №1(11)'1996; <http://www.warlib.ru/index.php?id=links>

¹⁷ А.Котловский. И. Сеидов. Горячее...

¹⁸ Независимое военное обозрение. Пятница, 04 июля 2008. №22 (574); <http://nvo.ng.ru/gazeta>

տարածաշրջանում, այլ նաև հեռավոր հետախուզական թռիչքների հնարավորությունը: Սա «RB-47B Stratojet» ինքնաթիռի առաջին թռիչքն էր ԽՍՀՄ-ի տարածքով:

Քայլը, ինչ խոսք, համարձակ և հանդուգն էր: Ամերիկացիները նման թռիչքների համար սկսեցին լայնորեն կիրառել այդ ժամանակների համար դեռ նոր «RB-47E Stratojet» հետախուզական ինքնաթիռները, որոնք իրենցից ներկայացնում էին նորագույն «B-47» ռմբակոծիչի վերափոխված տարբերակները: «RB-47E»-ն ուներ մինչև 950-1000 կմ/ժ արագություն, 13-14 կմ թռիչքային առաստաղ և կարող էր խորհրդային տարածքներում կատարել մոտ 1000 կմ թռիչք: Այն զինված էր հզոր հետախուզական սարքերով և բազում զաղտնիքների հայտնաբերման հեղինակ էր:

1952թ. նոյեմբերի 18-ին խորհրդային չորս «МиГ-15» կործանիչները Վլադիվոստոկ քաղաքի մոտակայքում փորձեցին խոցել ամերիկյան «USS Princeton (CV-37)» ավիակիր նավից օդ բարձրացած մի քանի «F9F-2 Panther» կործանիչներին: Տեղի ունեցած օդային մարտի արդյունքում ԽՍՀՄ-ը կորցրեց երկու կործանիչ, օդաչուներ Վանդալովը և Բելյակովն անհետ կորան¹⁹: Պախտմկիցն էլ զոհվեց՝ փորձելով փրկել խոցված կործանիչը:

Ըստ ամերիկյան տվյալների՝ 1952թ. ընթացքում ամերիկյան հետախուզական ինքնաթիռները ռադիոտեղորոշման հետախուզության միջոցով կարողացել են գտնել Սիբիրի ռազմավարական նշանակության օբյեկտները, և մեկ թռիչք էլ կատարել են Կոլայի թերակղզու կողմը: Նման հետախուզական սարքերը նրանց թույլ են տալիս կատարել գիշերային անվտանգ թռիչքներ:

Օգոստոսի վերջին «RB-57 Canberra» ինքնաթիռով իրենց բախտը ԽՍՀՄ-ում փորձեցին անգլիացիները՝ հետախուզական թռիչքի ուղարկելով Կապուստին-Յար հրաձգարանը՝ ռմբակոծչին նկարահանելու համար: Ինքնաթիռն օդ բարձրացավ Գերմանիայից և միանգամից հայտնվեց խորհրդային ՀՕՊ-ի տեսադաշտում: Ինքնաթիռը, բարձրանալով մինչև 14000 մետր, անցավ Վարշավյան պայմանագրի անդամ երկրների տարածքով և հարավից մտավ խորհրդային օդային սահմանը: Անցավ Կիևը, հետո Խարկովը ու շարունակում էր թռչել դեպի արևելք՝ ավելի բարձրանալով վեր: ԽՍՀՄ-ում տասնյակ կործանիչներ էին օդ բարձրանում՝ մեկը մյուսին խանգարելով ու հերթ չտալով, սակայն՝ ապարդյուն: Կապուստին-Յարի մոտակայքում «МиГ»-երից մեկը դժվարությամբ մոտեցավ և կրակահերթ արձակեց, արկերը դիպան «RB-57 Canberra»-ին: Ինքնաթիռը չկործանվեց, սակայն սկսեց թափահարվել և օդաչուն վախենալով թռիչքն ավարտեց Իրանում²⁰:

1954թ. ապրիլի 28-ից 29-ի գիշերը նորից երեք ինքնաթիռներ, այս անգամ անգլիական «RB-45 Tornado», խախտեցին խորհրդային սահմանը: Հարավային ուղղությամբ թռչում էր Ջոն Կրեմպտոնը, կենտրոնական ուղղությամբ՝ Գարրի Կարրելլի անձնակազմը, իսկ հյուսիսային ուղղությամբ անձնակազմն առաջնորդում էր Գորդոն Կրեմերը: Կրեմպտոնի ինքնաթիռն արդեն հասնում էր Կիևին, երբ երկնքում 11 000 մետր բարձրության վրա տեսավ զենիթային հրանոթների արկերի պայթյուններ: Ոչ մի օդաչու չի կարող սեփական բազայից հազարավոր կմ հեռավորության վրա չվախենալ արկերի պայթյուններից: Նա ինքնաթիռը շոջեց հետ՝ բացելով առավելագույն արագություն: Հրամանատարի մոտ անգամ միտք ծագեց ներքև նետել դատարկ կախովի վառելաքաթերը, որպեսզի մի քիչ էլ ավելացնի առավելագույն արագությունը, սակայն հետո, մտածելով քաղաքական ճգնաժամի մասին, ձեռնպահ մնաց այդ ձեռնարկից: Կիևից օդ բարձարցվեցին կործանիչներ, սակայն նրանք մթության մեջ ոչինչ անել չկարողացան: Մյուս ինքնաթիռներին ևս փորձեցին խոցել, բայց նորից ապարդյուն: Անգլիացիներն անվտանգ հետ վերադարձան: Կրեմպտոնը վայրէջք կատարեց արևմտյան Գերմանիայում, հետո վերալիցքավորվելով վերադարձավ Սկալտորպ: Սա թվում է՝ հերթական ամերիկյան սադրանքն էր, սակայն ԽՍՀՄ-ում այս մտքից ուղղակի սարսափում էին, չէ՞ որ ամերիկացիները խորքային անպատիժ հետախուզություն էին կատարում ռազմավարական ռմբակոծիչներով, որոնք կարող էին կրել միջուկային ռումբեր: Այլ տվյալներով ինքնաթիռները եղել են «B-47» և երեք ուղղություններով հասել են Նովոգորոդ, Կիև և Սմոլենսկ²¹:

Մի միջադեպ տեղի ունեցավ 1954թ. մայիսի 8-ին: Սրանք տոնական նվերներ էին ռուսների համար: Ըստ նախագահ Դ.Էյզենհաուերի թույլտվության՝ ամերիկյան 91-րդ ռազմավարական հետախուզական թևը, որը տեղակայված էր Օհայո նահանգի Լոկբորն բազայում, ստացավ շտաբների պետերի կոմիտեի հրամանը՝ մի քանի «KC-97» օդային լիցքավորողներ ու «RB-47E Stratojet» հետախուզական ինքնաթիռներ ուղարկել Ֆայերֆորդ բրիտանական քաղաքական

¹⁹ Известия, 5.1.1994; <http://news2000.org.ua/print?a=/paper/35151>

²⁰ The Quarterly Journal of Military History. Spring 1997, N 3, p. 29-30.

²¹ И.В. Ерохин. Войска ПВО страны: Прошлое и настоящее, судьба и надежды. Тверь 2004, стр. 34.

ավիաբազա: Այդ օրվա թռիչքն առաջին հանձնարարությունն էր: Ըստ սցենարի՝ օդ էին բարձրանում երեք ինքնաթիռ, որոնցից երկուսը, չհասած Մուրմանսկ քաղաք, հետ էին շրջվում, իսկ երրորդը՝ կապիտան Հարոլդ Օստինի գլխավորությամբ (*երկրորդ օդաչու կապիտան Կարլ Հոլտ, շտորման մայոր Վենս Հեյլին*), պետք է շարունակեր թռիչքը և նկարահաներ խորհրդային 9 օդանավակայանները, որտեղ կարող էին տեղակայված լինել խորհրդային նորագույն ինքնաթիռներ: ԽՍՀՄ-ի օդային տարածքում նրանք պիտի կատարեին ավելի քան 950 կիլոմետրանոց թռիչք: Օստինի անձնակազմը խորհրդային օդային սահմանը խախտեց 12 000 մետր բարձրության վրա օրը ցերեկով: Լավ եղանակ էր, նույնիսկ ինքնաթիռն իր հետևից սպիտակ գծեր էր թողնում, ինչն անցանկալի էր: Շատ չանցած, ինչպես և սպասում էին ամերիկացիները, հայտնվեցին խորհրդային կործանիչները, որոնք սկզբից չէին համարձակվում մոտենալ և միայն ուղեկցում էին, իսկ հետո կատարեցին առաջին, սակայն անհաջող գրոհը: Հետո հաջորդ գրոհները, սակայն նորից անհաջող, հավանաբար օդաչուները մեծ բարձրությունների և արագությունների պայմաններում չէին կարողանում ճիշտ հաշվարկել գրոհը: Օստինը փորձեց պաշտպանական հրանոթներով պատասխան կրակ բացել, սակայն չհաջողվեց, հրանոթները չէին աշխատում: Հոլտն ինչ-որ կերպ հրանոթները կիրառեց՝ արձակելով մի փոքր կրակահերթ, որից կործանիչները, որոնք արդեն մի քանիսն էին, հավանաբար վախեցան, քանզի մի որոշ ժամանակ մոտ չէին գալիս: Պայքարն արդեն շարունակվում էր մոտ մեկ ժամ, Օստինն արդեն շրջվել էր հարավ-արևմուտք՝ դեպի ֆինլանդական սահմանը, ի վերջո կործանիչներից մեկը գրոհեց հետևից քիչ թեք և առաջին իսկ կրակահերթով դիպավ թևին: Անձնակազմը զգաց հզոր հարվածը, որոշ սարքեր շարքից դուրս եկան, որոնցից էր նաև կապի համակարգը, սակայն ինքնաթիռը նորմալ ենթարկվում էր, շարունակում էր թռչել՝ կատարելով առաջադրանքը: Շուտով ամերիկացիներն իրենց «ուղեկցողներով» մտան ֆիննական օդային սահման, որտեղ դեռ շարունակվում էր օդային մարտը: Սակայն նորից խորհրդային կործանիչներն անհաջող էին գրոհում, նրանցից մեկն անգամ փորձեց խոյահարել, սակայն նորից անհաջող, իսկ այդ պահին նկարահանող ֆոտոսարքերը նրան նկարեցին այդքան մոտիկից²²:

Խորհրդային կործանիչը, որին հաջողվեց դիպչել ամերիկյան հետախույզին, «МиГ-17ПФ» նորագույն կործանիչն էր, որի օդաչուն էր հյուսիսային նավատորմի լավագույն օդաչուներից մեկը՝ կապիտան Մ.Կիտայիկը: Նա շատ դառնացած էր, որ ամերիկացիների համար ամեն ինչ ավարտվեց այդքան հեշտ²³: Ամերիկացիների բախտը բերեց, գեներալ Լի Սեյի մոտ ընդունելության ժամանակ Օստինը խոստովանեց, որ եթե կործանիչները գրոհեին պոչի կողմից, ապա նրանք հաստատ կխոցեին «RB-47E Stratojet»-ին²⁴:

1954թ. խորհրդային հակաօդայինները ձեռք բերեցին ևս մեկ լուրջ թշնամի՝ ավտոմատ թափառող աերոստատները, որոնք, թռչելով բավականին բարձր, կատարում էին ավտոմատ հետախույզություն: Այդ տարի ամռանն առաջին նման աերոստատին խոցեց կապիտան Լ. Սավիչը նորագույն «МиГ-17П» կործանիչով 10 000 մետր բարձրության վրա: Առհասարակ աերոստատների հետ սկզբից գրեթե անհնար էր պայքարել:

Հաջորդ տարի՝ 1955թ. մարտին, անգլիական Սկալտորպ ռազմաօդային բազայից երեք անգամ ամերիկյան «RB-45 Tornado» հետախույզները՝ մայոր Ջոն Անդերսոնի հրամանատարությամբ, եվրոպական մասից խախտեցին խորհրդային օդային սահմանը:

Նույն ժամանակ ամերիկացիներն իրականացրեցին մի ռազմական գործողություն՝ մի քանի ինքնաթիռներով հետախույզելով խորհրդային հյուսիսային սահմանները: Ամերիկացիների քաղած տվյալների համաձայն՝ ԽՍՀՄ-ը հզորացնում էր իր ՀՕՊ-ը: Անհրաժեշտ էին ավելի շատ և ստույգ տվյալներ:

1956թ. գարնանն ԱՄՆ-ի նախագահի թույլտվությամբ սկսվեց հետախույզական «Hurman» գործողությունը: Գործողությունը չտեսնված բարդ էր ու ծավալային: Խորհրդային ողջ հյուսիսային սահմանները, որ կազմում էին ավելի քան 5000 կմ, պետք էր հետախույզել ամենայն մանրամասնությամբ: Գործողությունը պլանավորում էր գնդապետ Գլեն Ռոջերսը: Գործողությանը պիտի մասնակցեին ամերիկյան «RB-47E» և «RB-47H» ավելի քան 20 հետախույզ ինքնաթիռներ: Նրանց օդում վերալիցքավորելու համար կիրառվելու էին տասնյակ «KC-97» լիցքավորող

²² К. Пиблз Тайные полеты. Смоленск, 2002; <http://www.airwar.ru/locwar.html>; И.В. Ерохин. Войска ПВО страны: Прошлое и настоящее, судьба и надежды. Тверь 2004, стр. 34.

²³ The Quarterly Journal...

²⁴ А. Котловский. И. Сеидов. Горячее небо...; <http://www.airwar.ru/locwar.html>

ինքնաթիռներ: Բոլոր ինքնաթիռները տեղակայվել էին Գրենլանդիայի Տուլե բազայում: Ամեն ինչ կատարվում էր գերագույն գաղտնիությամբ: Մեծ տեղ էր հատկացվում ռադիոհեռախոսախոսությանը, որը պետք է իրականացնեին «RB-47H» ինքնաթիռները: Գծվարություններից խուսափելու համար թռիչքները նախատեսված էին իրականացնել վատ եղանակային պայմանների ժամանակ և գիշերվա ժամերին:

Ամենահանդուգն թռիչքը տեղի ունեցավ մայիսի 6-ին, երբ ամերիկյան վեց ինքնաթիռ թռչելով հասան մինչև Անադիր և թեքվելով դեպի արևելք՝ անցան Ալյասկա²⁵: Հաջորդ օրը նրանք նույն թռիչքուղով վերադարձան Տուլե: Յոթ շաբաթվա ընթացքում կատարվեց ավելի քան 150 հետախուզական թռիչք ԽՍՀՄ-ի օդային տարածքում, և ինքնաթիռները ոչ մի տեսակի կորուստ չունեցան: Գործողությունների ողջ ընթացքում խորհրդային կործանիչները ընդամենը մի քանի անգամ էին փորձել խոցել ամերիկյան ինքնաթիռներին՝ այն էլ անարդյունք: «Human» գործողության արդյունքները փայլուն էին ու ցնցող, խորհրդային օդային սահմանները հյուսիսից գրեթե անպաշտպան էին²⁶:

1956թ. հուլիսի 4-9-ը կատարվեց հետախույզների 5 թափանցում խորհրդային տարածքներ՝ մինչև 350 կմ խորությամբ:

1956թ. խորհրդային ավիացիայում սպառազինության մեջ է ընդունվում նորագույն «МиГ-19» կործանիչը, և հենց նույն ժամանակ, երբ օդաչուները դեռ նոր էին յուրացնում այս կործանիչը, հուլիսի 4-ին ամերիկյան «RB-57 Canberra» հետախույզը խախտեց ԽՍՀՄ-ի սահմանը, սակայն օդ բարձրացած երկու կործանիչներից ոչ մեկը չկարողացավ խոցել նրան: Իսկ հաջորդ օրը մեկ ուրիշ ամերիկյան հետախույզ խախտեց սահմանը, անցավ Գ-Ղ-Հ-ի, Լեհաստանի սահմանները և մտավ Բելառուսական ՍՍՀ-ի տարածքը: Ամբողջ ընթացքում այս սահմանախախտին խոցելու համար օդ էին բարձրացել ավելի քան հարյուր կործանիչներ, որոնցից մի քանիսը նորագույն «МиГ-19»-ներ էին²⁷: Սակայն այդ բոլոր քայլերն ապարդյուն անցան: Սահմանախախտն անվնաս հետ վերադարձավ՝ հսկայական հետախուզական տվյալներ հավաքած:

Ամերիկյան օդային հետախույզության համար այս թվականը հիշարժան է նաև նրանով, որ 1956թ. Թուրքիայի և Գերմանիայի տարածքից դեպի ԽՍՀՄ էին արձակվում հետախուզական ատրոստատներ, որոնք, նկարահանումներ իրականացնելով, պետք է հասնեին մինչև Խաղաղ օվկիանոս: Սակայն արձակված 516 ատրոստատներից միայն 44-ը հասան տեղ, մնացածին ոչնչացրեցին խորհրդային հակաօդայինները²⁸:

ԽՍՀՄ-ի ղեկավարությունը նման հետախուզական թռիչքների դեմ պայքարելու համար փորձում էր կատարել ամեն ինչ, և 1958թ. հուլիսի 4-ին արձակվեց պաշտպանության նախարարի № 0049 հրամանը, որը նախատեսում էր խոցել պետական սահմանախախտներին:

1958թ. շատ ակտիվ էին անգլիական «RB-57 Canberra»-ները և դրանց ամերիկյան «եղբայրներ» «RB-57 Canberra»-ները, որոնք անպատիժ մեկ անգամ չէ, որ հասնում էին մինչև անգամ Կիև ու Մոսկվա: Վերը նշվածները 1958թ. համարվում էին բավականին բարձրաթռիչք: «RB-57 Canberra»-ի հատուկ հետախուզական տարբերակները կարող էին բարձրանալ մինչև 15-16 կմ:

1959թ. հոկտեմբերի 7-ին չինական երկնքում գրանցվեց հաղթանակ՝ խորհրդային հակաօդայինների կողմից խորհրդային նորագույն «С-75» ՁՀՀ-ներով խոցվեց ամերիկյան «RB-57D Canberra» հետախուզական ինքնաթիռը: «С-75» ՁՀՀ-ին բախտ էր վիճակված լինել խորհրդային ուժերի նման առաջին և հուսալի պաշտպանը: Շատ զավեշտական պատմություններ են կապված այս համալիրի հետ:

Չինական երկնքում խորհրդային նորագույն ՁՀՀ-ի հաջողության մասին մենք արդեն նշել էինք, սակայն դա դեռ բոլորը չէր: Հայրենի երկնքում այս զենքի դեբյուտը եղավ 1959թ. նոյեմբերի 16-ին, երբ

²⁵ Независимое военное обозрение. Пятница, 04 июля 2008. №22 (574); <http://nvo.ng.ru/gazeta>

²⁶ <http://www.airwar.ru/locwar.html>

²⁷ А. В. Федорченко, А.В. Котлобовский, А. В. Хаустов. Непризнанный в своём отечестве // Авиация и Время. 1995. № 5, стр. 2-20; Ефим Гордон Первый советский сверхзвуковой // Авиамастер (приложение к журналу Техника — молодежи). 1999. № 1, стр. 37-49; Якубович Н. В. Истребитель МиГ-19 // Авиаколлекция (приложение к журналу Моделист-конструктор). 2003. № 1; Беляков Р. А., Мармен Ж. Самолёты МиГ 1939—1995, Москва: АВИКО ПРЕСС, 1996, стр. 134-157; Подрепный Е. И. Реактивный прорыв Сталина — Москва: Яуза, Эксмо, 2008, стр. 276-349; Война в воздухе № 107, 2004.

²⁸ The Quarterly Journal...

Վոլգոգրադի մոտ «С-75» համալիրով 28 000 մետր բարձրության վրա խոցվել էր ամերիկյան հետախուզական ատրոստատը:

Վերը նշված ժամանակաշրջանում ամերիկյան և հիմնականում NATO-ական հետախուզական և սադրիչ թռիչքները, որոնք անցնում էին մի քանի հազարը, իրենց նպատակին հասան՝ ապացուցելով, որ խորհրդային ՀՕՊ-ը հուսալի չէ, և, առհասարակ, երկրի տարածքը հուսալի պաշտպանված չէ: Լինում էին դեպքեր, որ սահմանի մոտակայքում թռչող ինքնաթիռները ռադիոխանգարումներ էին ստեղծում՝ խափանելով այս կամ այն համակարգի շահագործումը: Ըստ տարբեր տվյալների՝ մինչև 1960թ. խորհրդային սահմաններում ամերիկացիները կորցրել են 17-25 տարատեսակ հետախուզական ինքնաթիռներ, որոնց անձնակազմը հիմնականում զոհվել էր կամ անհետ կորել: Խորհրդային կործանիչ ավիագնդերից մեկը հեռավոր արևելքում 1962-66թթ. ընթացքում կատարել էր ավելի քան 960 մարտական թռիչք՝ սահմանախախտների դեմ պայքարելու համար:

Ավանդական հետախուզության համար «RB-47 Stratojet»-ից և «RB-57 Canberra»-ից հետո այլ ինքնաթիռի կիրառման մասին խորհելիս ամերիկացիները կանգ էին առել մի շատ բարդ խնդրի առաջ: Նրանք այդ մասին սկսել էին մտածել դեռ հետախուզական ինտենսիվ թռիչքների սկզբից, քանի որ այս ժամանակներն ավիացիայի բուն զարգացման տարիներն էին: Ամերիկացիները, կիրառելով բազում հետախուզական ինքնաթիռներ հասկացան, որ նրանք բոլորն էլ կարճ ժամանակ անց դառնում են խոցելի, քանի որ հատկապես խորհրդային «МиГ»-երը տարեցտարի ավելի ու ավելի էին հզորանում: Անհրաժեշտ էր ստեղծել հատուկ հետախուզական ինքնաթիռ և այնպիսի մեքենա, որը խոցվելուց ձերբազատված լիներ հնարավորին երկար ժամանակ: Կիրառվող հետախուզական ինքնաթիռների փոխարինողը պատրաստվում էր քայլ առ քայլ:

Այսինքն՝ ամերիկացիներն իրականացնում էին իրենց հստակ մշակված օդային պատերազմը խորհրդային երկնքում և մտադրությունից ետ կանգնելու ցանկություն չունեին: Հայտարարվեց մրցույթ, որին ներկայացված լավագույն նախագիծը ճանաչվեց «Lockheed» ընկերության ավիակոնստրուկտոր Կլարենս Ջոնսոնի «CL-282» նախագիծը: Մրցույթի հովանավորը ոչ թե Ռ-ՕՌ-ն էր, այլ ԿՀՎ-ն, ինչը նշանակում էր, որ ամեն ինչ շատ լուրջ էր և գաղտնի: Առհասարակ, խորհրդային օդային տարածքի խախտումների հիմնական պատվիրատուն երբեմն հենց այս կազմակերպությունն էր: Աշխատանքները ընթանում էին բավականին արագ տեմպերով և արդյունավետ: 1955թ. օգոստոսին իր առաջին թռիչքը կատարած «U-2 Dragon Lady» ինքնաթիռը մեկ տարի անց արդեն մշտական հետախուզական թռիչքներ էր կատարում խորհրդային, չինական և այլ տարածքներում: Ինքնաթիռն ուներ առավելագույնը 7-8 տոննա քաշ, 850 կմ/ժ առավելագույն արագություն, 8000-8500 կմ թռիչքային հեռավորություն, սակայն այս անհասանելի հետախույզի գաղտնիքը նրա թռիչքային բարձրությունն էր, որը կազմում էր 21 000 մետր և ավելի: Ամենազարմանալին այն էր, որ առավելագույն թռիչքային բարձրությամբ «U-2»-ը կարող էր թռչել ոչ թե մի քանի րոպե, այլ ամբողջ թռիչքի ընթացքում: Ինքնաթիռն այդ ամենի համար ուներ շատ մեծ թևեր՝ 24,38 մետր թևերի բացվածքով և 55,7 մ² մակերեսով: Այս զարմանալի մեքենան հետագայում պիտի դառնար բոլոր ժամանակների ամենահայտնի և սկանդալային ինքնաթիռներից մեկը: «U-2»-ը կառուցված էր հանճարեղորեն՝ համադրելով պարզության և բարդության տարրեր:

Նոր հետախուզական ինքնաթիռների առաջին ստորաբաժանումը, որը ոչ պաշտոնական գրականության մեջ կոչվում է ստորաբաժանում «10-10», տեղակայվեց արևմտյան Գերմանիայում: Ամեն ինչ կազմակերպվում էր շատ մանրակրկիտ և հուսալի, ԿՀՎ-ն իր ռազմավարական ծրագրերի իրագործման համար միջոցներ չէր խնայում: Թռիչքների թույլտվություն պետք է տար անձամբ ԱՄՆ-ի նախագահը:

Առաջին հետախուզական թռիչքը «U-2»-ն իրականացրել է 1956թ. հունիսի 20-ին²⁹: Թռիչքը կոչվում էր «Առաջադրանք 2003»: Օդ բարձրանալով Արևմտյան Գերմանիայից՝ օդաչու Կարլ Օվերստրիխն արևելյան եվրոպայի կոմունիստական երկրերի տարածքներում կատարեց հետախուզություն և վերադարձավ Վիսբադեն³⁰: Ողջ թռիչքի ընթացքում պահպանվում էր ռադիոլռություն: Մեկ օր անց արդեն քննարկվում էր խորհրդային տարածքներում թռիչքների հեռանկարը:

²⁹ К. Пиблз. Тайные...

³⁰ А.Котлобовский. И. Сеидов. Горячее...; <http://www.airwar.ru/locwar.html>

Հուլիսի 2-ին իրականացվեց ևս երկու թռիչք գրեթե նույն թռիչքուղով (*առաջադրանք 2009 և 2010*) կոմունիստական երկրների վրա: Երկու ինքնաթիռներն էլ անվնաս տեղ հասան՝ իրենց հետ բերելով հսկայական հետախուզական տեղեկություններ:

Իսկ հուլիսի 4-ին կայացավ առաջին թռիչքը խորհրդային տարածքների վրա (*առաջադրանք 2013*): Ինքնաթիռը (*կողային համարը 341, գործարանային համարը 56-6680*) օդ բարձրացավ Գերմանիայի Ֆեդերատիվ հանրապետության (ԳՖՀ) Վիսբադեն օդանավակայանից, օդաչուն էր Հարվի Շթրքմանը: Անցնելով Արևելյան Գերմանիայի տարածքները, հյուսիսային Լեհաստանը՝ Շտոկմանը մտավ բելառուսկան տարածքներ, անցավ Մինսկը և ուղղություն վերցրեց դեպի Լենինգրադ: Նա հետագայում խոստովանել է, որ վախենում էր: Շուտով նա տեսավ նաև առաջին «ՄԻԳ»-երին, որոնք հուսահատորեն փորձում էին հասնել նրան, սակայն ապարդյուն: Շթրքմանը նկարհանեց Լենինգրադի մոտակայքի նավաշինական գործարաններն ու ռմբակոծիչ ավիացիայի օդանավակայանները³¹: Կործանիչները բազում անգամ փորձում էին հասնել նրան, սակայն ապարդյուն, նա նույնիսկ նկարեց մի քանիսին: «Ս-2»-ը Բալթիկ ծովի ափերով հետ վերադարձավ և վայրէջք կատարեց Վիսբադենում: Թռիչքը տևեց գրեթե 9 ժամ:

Այս թռիչքը նվիրված էր ԱՄՆ-ի անկախության օրվան: Խրուչչովը գտնվում էր ԽՍՀՄ-ում՝ ամերիկյան դեսպանատանը, երբ նրան հայտնեցին այդ մասին:

Հաջորդ թռիչքը տեղի ունեցավ հաջորդ օրը (*առաջադրանք 2014*): Կարմեն Վիտոն օդ բարձրացավ նույն տեղից, մարտական առաջադրանքը սակայն այլ էր: Նա ուղղություն վերցրեց դեպի Կիև: Նորից խորհրդային ՀՕՊ-ի ուժերը միանգամից հայտնաբերեցին սահմանախախտին: Կործանիչներն օդ էին բարձրանում առանց ժամանակ կորցնելու, սակայն, ավա՜ղ...: Հասնելով Կիև՝ Վիտոն ինքնաթիռը թեքեց դեպի Մինսկ, որից հետո հասնելով այնտեղ՝ դարձավ դեպի Մոսկվա: Խորհրդային ղեկավարությունը զայրույթից ատամներն էր կրճտացնում: Վիտոն կարծես դիտմամբ երկու անգամ անցավ Մոսկվայի վրայով, հատուկ նկարահանեց նորագույն ՀՕՊ-ի համալիրները, որոնք նախատեսված էին մայրաքաղաքի պաշտպանության համար: Վիտոն հանգիստ նկարահանեց Մոսկովյան շրջանի բոլոր ռազմավարական օբյեկտները և մերձբալթյան երկրների վրայով վերադարձավ Վիսբադեն: «Ս-2»-ը ԽՍՀՄ-ի եվրոպական մասում հայտնաբերեց ցանկալի ռազմավարական ռմբակոծիչ ինքնաթիռները, որոնցից այնքան վախենում էին ԱՄՆ-ում: Պարզվեց, որ նրանց քանակը շատ ավելի քիչ է, քան կարծում էին ԱՄՆ-ում: Հետագայում խորհրդային պաշտոնաթող օդաչու գնդապետ Վասիլի Պիկալինը պիտի պատմի, որ այդ օրը նրան նորագույն «ՄԻԳ-19» կործանիչով Ռեգայի մոտակայքից օդ բարձրացրեցին սահմանախախտին խոցելու, սակայն ուղղորդողները խառնվեցին, իսկ բարձրությունը չէր բավարարում: Հաջորդ օրը վերգետնյա ուղղորդողները նույնիսկ երկու խորհրդային կործանիչներին միմյանց դեմ հանեցին: Մեկ այլ անգամ վայրէջքի ժամանակ վթարվեց օդաչու կապիտան Կապուստինը: Խրուչչովը սահմանախախտ ինքնաթիռին խոցող օդաչուին խոստացել էր հերոսի կոչում տալ, իսկ նախարարը՝ զինվորական կոչում:

Հետախույզների հանդուգն թռիչքների ընթացքում խորհրդային ՀՕՊ-ը ոչ միշտ էր կարողանում հետևել սահմանախախտներին, իսկ ամերիկյան ռադիոհետախուզության ուժերն ամեն տեղից հետևում էին խորհրդային ուժերի գործողություններին:

Հուլիսի 9-ին միանգամից երկու ինքնաթիռներ կատարեցին հետախուզական թռիչքներ: Առաջինը՝ զիզգագներով (*առաջադրանք 2020*) անցավ մերձբալթյան երկրների վրայով, չհասած Մինսկըջվեց հարավ, ու նորից նկարահանելով Լեհաստանը՝ վերադարձավ Վիսբադեն:

Երկրորդը՝ (*առաջադրանք 2021*) շատ ավելի բարդ ու երկար թռիչքուղի անցավ: Սկսելով Վիսբադենից՝ այն անցավ Պրահան, ավստրիական հողով մտավ Բուդապեշտ, հետո Լվովի վրայով անցավ Կիև, շրջվեց Մինսկ ու նորից մերձբալթյան երկրների վրայով վերադարձավ: Հաջորդ օրը (*առաջադրանք 2023*) «Ս-2»-ը հասավ մինչև Գրիմի թերակղզի, նկարելով Սևոստոպոլը, Միմֆերոպոլը, Օդեսան, վերադարձավ Վիսբադեն: Նույն օրը խորհրդային կողմն ամերիկյան դեսպանատանը հանձնեց բողոքի նոտա՝ հուլիսի 4-ին և 5-ին կատարած թռիչքների վերաբերյալ: Նոտան իրենից ներկայացնում էր հետաքրքիր հետախուզական փաստաթուղթ: Ինչպես երևում էր նոտայից, ռուսները թռիչքների ողջ երկարությունը չէին վերահսկել, քանի որ իրենց թվում էր, թե սահմանախախտը խորացել է մի քանի հարյուր կմ: Ինչպես նաև ռուսները մտածում էին, որ սահմանախախտը երկչարժիչանի ռմբակոծիչ է: Հետո հետևեցին այլ պետությունների բողոքները, որոնցից հստակ

³¹ Նույն տեղում:

երևում էր, որ ոչ մեկն էլ չի կարողացել հստակ հետևել սահմանախախտին և, որ ամենակարևորն էր, ոչ մեկը չգիտեր, թե դա ինչ ինքնաթիռ է: Այս ինքնաթիռը ռադիոալիքների համար որոշակիորեն անտեսանելի էր, ինչպես նախատեսել էր կոնստրուկտորը: Դա հետագայում կապացուցվի:

Ամերիկացիներն այդ թռիչքներից կատարեցին հսկայական հետևություններ և, բնականաբար, շատ գոհ էին: Ժամանակավորապես ԿՀՎ-ի «սավառնակները» դադարեցրեցին իրենց «սանձարձակությունները»: Սակայն նոր տարվա սկզբից աշխատանքները վերականգնվեցին:

1957թ. երկու «МИГ-17П» կործանիչ 17-րդ կործանիչային ավիագնդից Պրիմորեյում փորձեցին խոցել անկոչ հյուրին, սակայն, բնականաբար, բարձրությունը չբավարարեց: Նույն տարում նման կործանիչով Ռուբենկատանի սահմանի մոտակայքում 9-րդ գվարդիական կործանիչային ավիագնդից մեկ այլ օդաչու փորձեց հասնել սահմանախախտին, սակայն նորից ապարդյուն:

Ըստ պահեստի գեներալ-գնդապետ Յու. Վոտինցևի, ով 1957թ. հանդիսանում էր Մոսկվան պաշտպանող ՀՕՊ-ի բանակի հրամանատարի տեղակալը՝ նույն թվականի օգոստոսին Մոսկվան համարվում էր հուսալիորեն պաշտպանված «С-25 Беркут» ՁՀՀ-ով: Եվ այդ ամսում նորից Մոսկվային է մոտենում «U-2»-ը: Գեներալն ասում է, որ թռիչքին հետևող մասնագետներն ապշած էին նրա թռիչքի բարձրությունից, թռիչքի երբեմն կանգնելու աստիճան հասնող արագությունից և հաճախակի կարճ ժամանակներով էկրանից առհասարակ անհետանալուց³²: Տվյալ պահին նրան անտեսանելի էին անվանում, եղան քննարկումներ ամենաբարձր մակարդակներով, ոմանք առհասարակ կասկածում էին այդ բարձրություններում թռչելու իրողությունը, իսկ մյուսներն առհասարակ երկմտանքի մեջ էին (*շատերը, բայց ոչ փորձառու Ա.Տուպոլևը, ով շատ ճիշտ էր կռահել այդ ինքնաթիռի կառուցվածքը*): Գեներալի հիշելով՝ հրթիռները մարտական վիճակի բերեցին, սակայն այլևս նման թռիչքներ չկրկնվեցին:

Կան տեղեկություններ այն մասին, որ խորհրդային առաջին «С-25 Беркут» ՁՀՀ-ով, «U-2»-ին խոցել, այնուամենայնիվ, փորձել են, սակայն արձակած հրթիռները նպատակին չեն հասել:

1959թ. փետրվարին «U-2»-ը հերթական անգամ խախտեց խորհրդային սահմանը, նրան խոցելու համար Միջին Ասիայից օդ բարձրացրեցին «МИГ-19»-ին (*այլ տվյալներով՝ «МиГ-17»*), որը ղեկավարում էր էսկադրիլայի հրամանատար փորձառու օդաչուն: Սահմանախախտը գտնվում էր 20 կմ բարձրության վրա: «МИГ-19»-ը դինամիկ առաստաղով բարձրացավ մինչև 17,5 կմ՝ այլևս ոչինչ անել չէր կարող: Երբ օդաչուն վայրէջք կատարեց վերադաս հրամանատարությանը զեկուցեց, որ տեսել է մեծ թևերով, խաչաձև ինքնաթիռ: Հրամանատարությունը նրան չհավատաց:

Մինչև 1960թ. ամերիկյան «U-2» հետախույզները ԽՍՀՄ-ի բոլոր կողմերից կատարեցին ավելի քան 30 հետախուզական թռիչքներ: Նրանք գործում էին թուրքական Ինջիրլիք, ճապոնական Ատսու և հատկապես պակիստանյան Փեշավար օդանավակայաններից: Խորհրդային ոչ մի տարածք աննկատ չէր մնում:

1960թ. փետրվարի 5-ին «U-2»-ը նորից հասավ Մոսկվայի մոտակայքը և նկարահանեց երկաթգծի ճյուղավորումներն իրենց շարժագնացներով³³:

1960թ. ապրիլի 5-ին ամերիկյան հետախույզը հասավ մինչև խորհրդային տիեզերանավակայան, որն այն ժամանակ դեռ կոչվում էր հրթիռային հրաձգարան, և նկարահանեց այդ օբյեկտը³⁴:

Ինքնաթիռի հաջողությունները ցնցող էին, այն հետախուզական թռիչքներ էր կատարում խորհրդային ամենակարևոր շրջանների վրա՝ սահմանը խախտելով ցանկացած կողմից: «U-2»-ները գործում էին նաև Իրանում և Ալյասկայում տեղակայված ամերիկյան բազաներից:

1960թ. ապրիլի 9-ին Պակիստանի Փեշավար բազայից օդ բարձրացած և Թուրքմենիայի կողմից խորհրդային սահմանը խախտած «U-2»-ի օդաչուն էր հետագայում հայտնի դարձած Ֆրենսիս Հարի Փաուերսը: ՀՕՊ ուժերի ջանքերն ապարդյուն էին, հետախույզը մեկ ռազմավարական օբյեկտից անվնաս անցնում էր մյուսին: Ուրալի օդանավակայաններից մեկից օդ են բարձրանում երկու «МИГ-19» կործանիչներ, որից մեկը վարում էր կապիտան Գեմադի Գուսևը, իսկ մյուսը՝ ավագ լեյտենանտ Վլադիմիր Կարչևսկին: Երբ նրանք մոտենում են Սվերդլովսկ քաղաքին վերալիցքավորվելու

³² Ю.В. Вотинцев. Неизвестные войска исчезнувшей сверхдержавы. Военно-исторический журнал. 1993.8,9,10,11.

³³ К. Пиблз. Тайные...; <http://www.lockheedmartin.com/products/u2/u-2-specifications.html>

³⁴ А. Докучаева. "Как сбили Фрэнсиса Пауэрса", <http://combatavia.info/razvl61.html>;
<http://www.lockheedmartin.com/products/u2/u-2-specifications.html>

նպատակով, վերջինիս ինքնաթիռը հանկարծակի վթարվում է, և օդաչուն, փորձելով փրկել իքնաթիռն, ուշ է կատարում ինքնանետումը (կատապուլտ) և մահանում: «Մ-2»-ն, այսպես էլ անպատիժ անցնելով տարածքներ, հետախուզեց Սարի-Շագանի գաղտնի հրաձգարանը, այնուհետև մոտեցավ այն ժամանակ դեռ Տյուրա-Տամ կոչվող գաղտնի օբյեկտին, որը հետագայում հայտնի դարձավ, որպես Բոյկանուր տիեզերանավակայան: Օդ բարձրացած տարբեր կործանիչները ոչինչ անել չկարողացան: Թուրքմենիայի տարածքով հետախույզի հետ վերադառնալուց նորից «ՇԿ-9»-ին օդ բարձրացրեցին, սակայն օդաչուները մեծ բարձրությունների վրա թռչելու փորձ չունեին, վերգետնյա ուղղորդման մասնագետները նման փորձ չունեին, կործանիչների վրա համապատասխան սպառազինություն չկար և այլն և այլն:

ՀՕՊ կորպուսի հրամանատար գեներալ Յու.Վոտինցևը 156-րդ կործանիչային ավիագնդի երկու «ՄԻԳ-17» կործանիչների օդաչուներին հրամայեց Իրանի օդային սահմանը խախտելով ուղեկցել սահմանախախտին, այնքան մինչև վայրէջքի նպատակով իջնող «Մ-2»-ին հնարավոր լինի խոցել (*այլ տվյալներով «ՄԻԳ»-երն օդ էին բարձրացել «ՇԿ-9»-ի օդաչու կապիտան Դորոշենկոյին օդանավակայան ուղեկցելու համար, քանի որ վերջինս մոլորվել էր և վառելիք չունեի*): Սակայն խորհրդային օդաչուներն, անցնելով մոտ 300 կմ, արդեն հետապնդումը շարունակելու հնարավորություն չունեին, քանի որ վերջանում էր վառելանյութը, և հետ վերադարձան³⁵:

«Մ-2»-ի առաջին և ամենանշանակալի կորուստը եղավ 1960թ. մայիսի 1-ին, երբ այժմյան Եկատերինբուրգ քաղաքի մոտակայքում խորհրդային «Շ-75» ՁՀՀ-ով խոցվեց Ֆրենսիս Փատերսի կողմից ղեկավարվող ինքնաթիռը: Այս դեպքը համաշխարհային խայտառակություն դարձավ: Օդաչուին ցուցադրական դատարանով դատեցին, երկրի ղեկավարությունը բացահայտ մեղադրեց ամերիկյան կողմին: Այստեղ կա մի հետաքրքիր նրբություն, մինչև Փատերսի խոցումը խորհրդային փառաբանված հետախուզությունը գրեթե տեղեկություն չունեի ամերիկյան հետախույզի մասին: Տասնյակ օդաչուներ և օպերատորներ արդեն հինգ տարի է զեկուցում էին քսան կմ-ի վրա թռչող ինքնաթիռի մասին, իսկ շատ գեներալներ չէին հավատում նրանց: ԿՀՎ-ն, չնայած իր գերգաղտնիության ապահովման բոլոր քայլերին, թույլ էր տվել մի քանի այնպիսի վրիպումներ, որ թվում էր «Մ-2»-ի գաղտնիքը վաղուց կորսված է: Մի քանի անգամ հետախույզի շարժիչի խափանման պատճառով այն հայտնվել էր բավականին ցածր բարձրությունների վրա, անգամ մեկ անգամ Չինաստանի երկնքում: Ըստ ռուսական աղբյուրների՝ օդաչուն, հայտնվելով իրեն խոցել փորձող կործանիչների ճանկերում, պայթեցրել էր ինքնաթիռն իր հետ: Իսկ այլ անգամ՝ 1959թ. սեպտեմբերի 24-ին, խորհրդային օդային տարածքից վերադարձող օդաչուն շարժիչի պատճառով վայրէջք կատարեց մի ճապոնական քաղաքացիական օդանավակայանում: Ինչքան էլ որ ինքնաթիռն այստեղ քիչ մնաց, միևնույն է, մի «էնտուզիաստ» հասցրել էր նկարել ինքնաթիռը, տվյալներ հավաքել նրա մասին և նույնիսկ տպել թերթում: Սակայն այս ամենից հետո էլ խորհրդային կողմը կույր էր:

Փատերսի խոցման օրը ևս առանց զոհերի չեղավ, ապրիլի 9-ին զոհված օդաչու, ավազ լեյտենանտ Վլադիմիր Կարչևսկու զորամասից նորից օդ բարձրացվեցին երկու «ՄԻԳ-19» կործանիչներ: Ինքնաթիռներից մեկը վարում էր էսկադրիլիայի հրամանատարի տեղակալ կապիտան Բորիս Այվազյանը, իսկ մյուսը՝ ավազ լեյտենանտ Սերգեյ Սաֆրոնովը: Նրանք լիցքավորման նպատակով վայրէջք կատարեցին Սվերդլովսկի Կոլցով օդանավակայանում: Նույն օդանավակայանում էր պատահաբար հայտնվել կապիտան Իգոր Մենտյուկովը, ով իր «ՇԿ-9»-ը գործարանից տեղափոխում էր զորամաս: Ամնիջապես օդ են բարձրացնում Մենտյուկովին, չնայած նա առանց սպառազինության էր: Պիտի խոյահարեր, սակայն նորից վերգետնյա ուղղորդման մասնագետները սխալվում են և հերոսությունը չի ստացվում: Մենտյուկովը մի կերպ վայրէջք է կատարում Կոլցովոյում: Հետո օդ են բարձրացնում երկու «ՄԻԳ»-երին, այդ ընթացքում ՁՀՀ-ն խոցում է «Մ-2»-ին, սակայն իրադրությունը ոչ մեկը չէր հասկանում. մոտ կես ժամ քառս էր: Շարունակում են հրթիռներ արձակել արդեն օդում կործանվող հետախույզի վրա: Մյուս դիվիզիոնի զենիթայինները Սերգեյ Սաֆրոնովի կործանիչը ընդունում են որպես հետախույզ և հրթիռ արձակում նրա վրա: Սաֆրոնովը մահանում է: Այվազյանը մի կերպ է փրկվում՝ ենթագիտակցորեն կործանիչը կտրուկ թեքելով ներքև: Խառնաշփոթի մեջ արձակվում է 14 հրթիռ, այնինչ առաջին արձակումն արդեն խնդիրը լուծել էր³⁶:

³⁵ Ю.В. Вотивцев. Неизвестные...

³⁶ И.В. Ерохин. Войска ПВО страны: Прошлое и настоящее, судьба и надежды. Тверь 2004, стр. 44.

Խորհրդային «С-75» ՁՀՀ-ն առաջին անգամ չէ, որ հաջողության էր հասնում:

Սվերդլովսկի խոցումից հետո ԱՄՆ-ի նախագահ Դ.Էյզենհաուերն արգելեց «U-2»-երի թռիչքը ԽՍՀՄ-ի տարածքով: Սակայն դրանք վերսկսվեցին 1962թ. օգոստոսի 30-ին, ամերիկացիները «U-2»-ով սահմանը խախտեցին այս անգամ Սախալինի ուղղությամբ, ԽՍՀՄ-ը բողոքեց: Ամերիկացիները նույնիսկ ներողություն խնդրեցին:

Սեպտեմբերի 9-ին «U-2»-ը խոցվեց չինական Նանչան քաղաքի երկնքում: Չինական հակաօդայիններն առհասարակ «U-2»-ների խոցման հարցում ռեկորդակիր են (*Խոցել են 1963թ. նոյեմբերի 1-ին, օդաչուն գերի է ընկել: 1964թ. հուլիսի 7-ին օդաչուն մահացել է: 1965թ. հունվարի 10-ին Պեկինի մոտակայքում օդաչուն գերի է ընկել: Նույն օվականի նոյեմբերի 28-ին*³⁷, 1967թ. սեպտեմբերի 9-ին, օդաչուն մահացել է):

Ամերիկյան այդ հետախույզները թռիչքներ էին կատարում նաև այլ պետությունների տարածքներում, մի քանի խոցումները ստիպեցին պակասեցնել նրանց թռիչքների քանակը: 1962թ. սկսված Կարիբյան ճգնաժամի պատճառով հոկտեմբեր ամսին «U-2»-ների թռիչքները Կուբայի երկնքում նորից ակտիվացան: Արդեն կատարվել էր տասնյակից ավելի թռիչքներ, երբ «С-75» ՁՀՀ-ն հաջողության հասավ նաև Կուբայի երկնքում, հակառակորդը նորից նույն ամերիկյան հետախույզն էր: Խորհրդային սպան գործել էր առանց հրամանի, սակայն նրան դրա համար չպատժեցին: Մահացավ օդաչու Ռուդոլֆ Անդերսը: «U-2»-ների թռիչքները դադարեցվեցին, սակայն ոչ հետախույզական թռիչքները: Այս անգամ հերոսը «RF-101 Voodoo» հետախույզն էր, որը կարող էր թռչել երկու անգամ արագ, սակայն ոչ այնքան բարձր: Առաջին ցածր թռիչքը կատարեց ամերիկացի օդաչու Վիլյամ Էկկերը: Մի քանի թռիչքներից հետո ամերիկացիները ստացան այն տեղեկությունները, որ կամենում էին: Նման ցածր ու հաճախակի իրականացվող թռիչքները շատ էին ազդում Կուբայում տեղակայված զորքի հոգեբանության վրա: Կուբայի առաջնորդ Կաստրոն հրամայեց կրակ բացել նրանց վրա, շատ ինքնաթիռներ վերադառնում էին գնդակների հետքերով, սակայն ոչ մի ինքնաթիռ չխոցվեց այլևս: Իսկ ճգնաժամի քննարկումների ժամանակ Միկոյանը Քենեդուն առաջարկում էր կղզու սպառազինման վերահսկողությունն իրականացնել հենց «U-2»-ների միջոցով, որոնք անհասանելի էին կուբացիների համար³⁸:

Ամերիկյան ղեկավարությունն, անտեսելով կորուստները, ոչ միայն կանգ չէր առնում, այլ կատարելագործում էր միջոցներն ու եղանակները: Հոկտեմբերի 28-ին նրանք նորից «U-2»-ով խախտեցին խորհրդային սահմանը՝ այս անգամ Չուկոտկայի կողմից: Հետագայում էլ «U-2»-ները թռել են խորհրդային և այլ կոմունիստական պետությունների սահմաններում:

Խորհրդային տարածքների հետախույզության գործում լայնորեն կիրառվում էին նաև քաղաքացիական ինքնաթիռները: Նրանց վրա տեղադրվում էին թաքցրած ֆոտոսարքավորումներ և նրանք, իրենց հիմնական թռիչքուղուց մի փոքր շեղվելով, շատ դեպքերում հայտնաբերում էին գաղտնի օբյեկտներ: 1962թ. հունվարի 8-ին խորհրդային կործանիչները բելգիական քաղաքացիական «Caravelle» ինքնաթիռին, որը խախտել էր խորհրդային սահմանը, ստիպեցին վայրէջք կատարել Երևանում (*Եղել է նաև այլ դեպք, երբ Երևանում հարկադրական վայրէջք է կատարել նաև Քուվեյթին պատկանող «Boeing 727»-ը, ամսաթիվը հայտնի չէ*): Ֆրանսիական ավիաընկերությունները ևս շատ էին կատարում նման անօրինական քայլեր: Մի անգամ էլ, երբ ֆրանսիական «Caravelle» ինքնաթիռը հիմնական թռիչքուղուց շեղվեց մոտ 50 կմ, խորհրդային «МиГ»-երը ֆրանսիացուն նախ ստիպեցին վերադառնալ իր տեղը և հետո վայրէջք կատարել ստուգման համար: Լուրջ դիվանագիտական սկանդալ բացվեց:

1960-ական թթ. սկզբներին խորհրդային օդային սահմանները բոլոր կողմերից հավասարաչափ պաշտպանված չէին: Առավել պաշտպանված էր համարվում արևմտյան սահմանը, որը հսկում էին ոչ միայն խորհրդային, այլ նաև Վարշավյան պայմանագրի պետությունների ՀՕՊ-ի ստորաբաժանումները: Լավ պաշտպանված էր համարվում նաև կովկասյան ուղղությունը: Գերպաշտպանված էին Մոսկվայի, Լենինգրադի և այլ արդյունաբերական կենտրոնների օդային սահմանները: Վատ պաշտպանված էին համարվում արևելյան և միջինասիական սահմանները: Միջինասիական ուղղությունից հաճախակի ներխուժող հակառակորդը ստիպեց երկրի ղեկավարությանն ուժեղացնել երկրամասի պաշտպանությունը: Մասնավորապես, այնտեղ տեղակայված 73-րդ օդային բանակը համալրվեց 100 նոր «С-75» ՁՀՀ-ով, 12 նոր «П-14» ՌՏԿ-ով:

³⁷ В. Коровин. Ракетных дел мастер. Техника молодежи. Январь 2001, стр. 37.

³⁸ Մ.Միկոյան: Հայրս՝ Անաստաս Միկոյանը: Եր., 2007թ. էջ 171:

Ունեցած երկու կործանիչային ավիագնդերին ավելացվեց ևս չորսը: 1963թ. մայիսին Միջին Ասիայում ստեղծվեց նաև ՀՕՊ-ի 12-րդ առանձին բանակը:

Քացի վերը նշված տարատեսակ հետախուզական ինքնաթիռներից, տարբեր երկրներում ստեղծվում էին նաև ռադիոհետախուզության ինքնաթիռներ, որոնք բարձր և արագ թռչելու խնդիր չունեին: Քանի որ ԽՍՀՄ-ի սպառազինության մեջ ընդունվեցին ՀՕՊ-ի այնպիսի միջոցներ, որոնք կարող էին պայքարել բարձրաթռիչք նշանակետերի դեմ, ամերիկացիները փոխեցին մարտավարությունը, նրանք հաճախակի անգամ սահմանը չէին խախտում, քանի որ հետախուզումն ուղղված էր վերգետնյա հայտնաբերման միջոցների տեղադիրքի որոնմանը: Այս տեսակի ինքնաթիռները, թռչելով սահմանին բավականին մոտ, մի քանի հարյուր կմ խորությամբ հայտնաբերում էին այն ռադիոտեղորոշման կայանները, որոնք փորձում էին հայտնաբերել իրենց, կատարում էին լսածայնային հետախուզություն և այլն: Նշվածից զատ, շարունակվում էին ավանդական հետախուզական թռիչքները՝ սահմանային խախտումներով, ամենամեծ բարձրություններից մինչև ցածր բարձրությունների կարճ ժամանակով ներխուժումները:

Ամերիկյան ղեկավարությունը շարունակում էր մշակել գլոբալ հետախուզության բազում ծրագրեր, որոնցից ծնվեցին նաև մեր քննարկման հաջորդ նյութերը՝ «A-11»-ը, հետախուզական արբանյակները, ԱԹՍ-ները և այլն: Այս թվականներին ԱՄՆ-ում մշակվում էր նաև ուղեծրային բազմակի օգտագործման «X-20» ինքնաթիռի ծրագիրը, որը նախատեսված էր նաև տիեզերական հետախուզական թռիչքների համար: Դեռ «U-2»-ի փորձարկումների ժամանակ ԿՀՎ-ի ղեկավարությունն արդեն մտածում էր այնպիսի ինքնաթիռի մասին, որը նման բարձրաթռիչքության դեպքում ունենար ավելի քան չորս անգամ ավելի մեծ արագություն: Եվ բացի այդ էլ, որպեսզի հակառակորդի ՌՏԿ-ներից աննկատ մնար, քննարկվում էին անտեսանելիության տարբերակներ, այսինքն՝ անդրադարձման մակերեսի փոքրացման աշխատանքներ պիտի տարվեին, ինչը հիմնովին նորություն էր ավիացիայի պատմության մեջ (*չնայած ինչպես նշեցինք նման աշխատանքի փորձնական քայլերը, ոչ առանց հաջողության, կատարվել էին հենց «U-2» ծրագրի ժամանակ*):

Նոր հետախույզի ստեղծման համար ԿՀՎ-ն հայտարարեց մրցույթ, որը նորից հաղթեց Կելլի Ջոնսոնը: Ստեղծված ինքնաթիռը կոչվում էր «A-12», այն իր առաջին թռիչքը կատարեց 1962թ: Ինքնաթիռի նախատեսված բոլոր տվյալները համապատասխանում էին իրականությանը: ԿՀՎ-ն շատ ոգևորված էր: Շուտով սպասվում էր զարմանալի հետախուզական թռիչքների նոր ալիք:

«A-12» անունը կրող հետախուզական ինքնաթիռը ԿՀՎ-ի օգտին կատարեց բազում հետախուզական թռիչքներ տարբեր սոցիալիստական պետությունների տարածքներում: Այն համարվում էր «U-2»-ի փոխարինողը: Շուտով «A-12» նախագիծը վերափոխվեց «SR-71»-ի և փոխանցվեց ՌՕՈւ-ին, սակայն խնդիրը միայն անվան մեջ չէր: ՌՕՈւ-ի հետախույզը հազեցած էր ավելի հզոր հետախուզական սարքավորումներով: ՌՕՈւ-ի հետախուզական թռիչքները շարունակվեցին և նույնիսկ շատացան: 1968թ. մինչև 1971թ. միայն Չինաստանը 500 անգամ բողոքեց իր օդային տարածքը խախտելու համար. խախտումների զգալի մասն իրականացրել էին Ճապոնիայում տեղակայված «SR-71»-երը, որոնք մեկ թռիչքի ընթացքում կարող էին հետախուզել միանգամից նաև Վիետնամի տարածքը: Ճապոնական Օկինավա կղզու Կադեն օդանավակայանում տեղակայված հետախույզները բազմիցս խախտել են նաև Հյուսիսային Կորեայի օդային տարածքները և բացառված չէ նաև ԽՍՀՄ-ի (*չնայած ակնհայտ ապացույցներ չկան այն մասին, որ այս օդանավակայանից այս ընթացքում «SR-71»-երը խախտել են խորհրդային օդային տարածքը*): Ըստ հայտնի տվյալների՝ եվրոպական և խորհրդային օդային տարածքներում «SR-71»-երի թռիչքները սկսվել են 1979թ. անգլիական Միդլենդսի ռազմաբազայից: Սակայն չի բացառվում ավելի վաղ կատարված թռիչքները: Մինչև 1980-ական թթ. վերջերը հետախույզներն անգլիական բազայից կատարել են հարյուրավոր հետախուզական թռիչքներ (*«SR-71»-ի կողմից խորհրդային օդային տարածքի խախտումների մասին տեղեկությունները շատ աղքատիկ են՝ ելնելով հույժ զաղտնիությունից, սակայն որոշակի նյութերի վերլուծությունից ինչ-որ բան վերհանել հնարավոր է*): Անհնար է, որ ԽՍՀՄ-ի տարածքում թռիչքներ կատարված չլինեն: Ըստ հյուսիսկորեական տեղեկատվության՝ միայն 1982թ. այս ինքնաթիռները 187 անգամ խախտել են իրենց երկրի օդային սահմանը³⁹: 1986թ. խախտումները և բողոքները շարունակվում էին⁴⁰: «SR-71»-երը հետախուզել են նաև Լատինական Ամերիկայի, Միջին Արևելքի բազում պետությունների տարածքները:

³⁹ И.Перов, А.Федоров. Американская разведка на службе у вашингтонских провокаторов. ЗВО. 10.1983, стр. 11.

Շատ են նաև այս ինքնաթիռով կատարված զարմանալի և հանդուգն թռիչքները փորձարկումների ժամանակ: Ամենահետաքրքիր թռիչքներից մեկը տեղի է ունեցել 1973թ. հոկտեմբերի 12-ին, երբ տեղի էր ունենում արաբա-իսրայելական հերթական պատերազմը, «SR-71»-ն օդ բարձրացավ ԱՄՆ-ից և օդում մի քանի անգամ կատարելով լիցքավորում՝ հասավ մարտական գործողությունների թատերաբեմ, նկարահանեց Եգիպտոսի, Իսրայելի, Սիրիայի և այլ արաբական տարածքներն ու հաջորդ օրը վայրէջք կատարեց ԱՄՆ-ում: Թռիչքը տևեց ավելի քան տաս ժամ, որից կեսն անցավ երեք ձայնայինին մոտ արագությամբ, իսկ թռիչքի երկարությունը կազմում էր ավելի քան 20 000 կմ: «SR-71»-ը միակ ինքնաթիռն է աշխարհում, որի կրեյսերական արագությունն անցնում է 3000 կմ/ժ-ից: Եգիպտոսը հաջորդ օրը բողոքեց իր օդային սահմանը խախտելու կապակցությամբ, սակայն ոչ նրանք, ոչ մնացած պետությունները ոչինչ անել չէին կարող: Մերձավորարևելյան տարածքներում հետախուզական թռիչքները պատերազմի ընթացքում կատարվեցին մի քանի անգամ: Հանդուգն և բացառիկ թռիչքները հերթական անգամ կանխեցին համաշխարհային պատերազմը, և օգնեցին Իսրայելին հաղթանակ տանել: 1986թ. «SR-71»-երը նորից մասնակցեցին իրական մարտական գործողությունների: Նրանք հետախուզեցին Լիբիայի տարածքը մարտական հարվածներից հետո:

1987թ. մայիսի 27-ին ԽՍՀՄ-ի հյուսիսային դարպասները հսկող հայտնի 72-րդ գվարդիական կործանիչային ավիագունդը հենց առաջին օրը մարտական հերթապահության կանգնած նորագույն «МиГ-31» կործանիչով ստացավ մարտական առաջադրանք՝ խոցել խորհրդային հակաօդայիններին անհանգստացնող «SR-71»-ին: Ըստ ռուսական տեղեկությունների՝ ամերիկացին շուտ փախավ: Փաստն այն է, որ այն չխոցվեց, սակայն կապիտաններ Յու.Մոխսեևը և Օ.Կրասնովը գոհ մնացին իրենց գործողություններից: Կամչատկայում տեղակայված խորհրդային կործանիչ ավիագունդերից մեկը միայն 1987թ-ին 214 անգամ կործանիչներ է օդ բարձրացրել՝ սահմանախախտներին և սահմանին մոտիկ թռչողներին խոցելու համար, իսկ 1988թ. նույն խնդրի համար կատարել է 825 թռիչք: Գունդն արդեն զինված էր նորագույն «МиГ-31» կործանիչներով: Ռուսական տվյալների համաձայն՝ այդ խախտումների մեջ քիչ դեր չունեին անորսալի «Սև թռչունը»:

Խորհրդային և ռուսական բազում տվյալների մեջ հպարտությամբ նշվում է, որ խորհրդային նորագույն «МиГ-31» և «Су-27» կործանիչների հայտնվելուն պես «SR-71»-երն այլևս չէին կարողանում կատարել իրենց խնդիրները: Իհարկե, վերջիններս հիանալի կործանիչներ են, սակայն թող մեզ ներեն ռուս մասնագետները, նույն բանը մենք լսում էինք այն ժամանակ, երբ սպառազինության մեջ ընդունվեց «МиГ-25» կործանիչը: Իսկ դա դեռ ինը տարի առաջ էր: Սակայն ինչպես տեսնում ենք, ոչ «МиГ-25»-ի, ոչ «Су-27»-ի և ոչ էլ նույնիսկ ամենահզոր «МиГ-31»-ի հայտնվելով «SR-71»-երն իրենց թռիչքները չեն դադարեցրել, իսկ եթե նրանք անգամ իրենց խնդիրը չեն կարողացել կատարել, դա դեռ հաղթանակ չէ: Մեզանից խնամքով թաքցնում են, թե քանի անգամ են այս անորսալիներն անցել խորհրդային սահմանը, քանի անգամ նշված կործանիչները չեն կարողացել հետևել նրանց, քանի անգամ են այս կործանիչները հրթիռներ արձակել նրանց վրա, և՛ ապարդյուն: 1968թ. մինչև 1990թ. «Սև թռչունը» կատարել էր 3551 հետախուզական թռիչք: 1990թ. հունվարին այս ինքնաթիռների ընդհանուր թռիչքը կազմում էր 53 490 ժամ, որից 11 675 ժամը՝ երեքձայնային և ավելի արագությունների պայմաններում: Եվ այս ամենն այն դեպքում, երբ արտադրվել է ընդամենը մոտ 50 միավոր «SR-71» և «A-12» ինքնաթիռներ: Ամերիկացիները ստեղծել էին հզոր մի հետախույզ, որը ոչ թե երրորդ կարգի պետությունների տարածքները հետախուզելու համար էր, այլ ԱՄՆ-ի համար առաջին թշնամու, և դժվար չէ հասկանալը, որ դա նրանց հաջողվել է: Աշխարհում ոչ մի ինքնաթիռ չի կարողացել լինելով քանակով այդքան քիչ, հակառակորդի տարածքում կատարել այդքան շատ թռիչքներ, մնալ անպատիժ և ունենալ այդքան մեծ հեղինակություն: Այս ինքնաթիռն ավիացիայի պատմության ամենազարմանալի, գրավիչ և հայտնի ինքնաթիռն է: Թռիչքների ընթացքում սահմանվեցին բազում համաշխարհային ռեկորդներ, որոնցից մեկը՝ արագության համաշխարհային բացարձակ ռեկորդը՝ 3529.56 կմ/ժ, մինչև օրս գերազանցված չէ⁴¹ (չնայած ինքնաթիռն ունեցել է ավելի մեծ ցուցանիշներ, որոնք սակայն չեն գրանցվել): Նման ցուցանիշները, ինչ խոսք, գոհացնում էին ամերիկյան ղեկավարությանը, և ոչ մեկի համար էլ

⁴⁰ Вартанесян В.А. Радиоэлектронная..., стр. 219.

⁴¹ http://records.fai.org/general_aviation/aircraft.asp?id=779

նորություն չէր, որ միշտ ամենաարագ և ամենաբարձր ցուցանիշներին ձգտող հետախույզ ինքնաթիռներն արդյունավետ են:

Ամերիկյան այս ինքնաթիռի հետ կարող է համեմատվել միայն Սիկոյանի կողմից ստեղծված «МиГ-25»-ը, որը ԽՍՀՄ-ում առաջինը հասավ և անցավ 3000 կմ/ժ-ը, իսկ սահմանված թռիչքային առաստաղն աշխարհում գերազանցված չէ մինչև օրս՝ 37 650 մետր⁴²: Այս առաստաղը, իրականացվել է շնորհիվ հզոր քարշազինվածության: Խորհրդային կործանիչը այդ բարձրության վրա երկար չէր կարող թռչել: Պրակտիկ առաստաղով «SR-71»-ը գերազանցում է «МиГ-25»-ին:

«МиГ-25P» և «МиГ-25РБ» ինքնաթիռներն իրենց հետախույզական թռիչքներով 1971թ. մեծ անախորժություններ պատճառեցին Իսրայելին: «МиГ-25» հետախույզը լայնորեն կիրառվել է նաև Իրանի տարածքը հետախույզելու համար: Շահի կառավարման ժամանակ, երբ այս պետությունն ուներ արևմտյան ուղղվածություն, խորհրդային հետախույզները մեկ անգամ չէ, որ խախտում էին հարևանի օդային սահմանը: Հատուկ այս սահմանախախտներին խոցելու նպատակով ԱՄՆ-ում գնված «F-14» կործանիչներն էլ իրադրությունը չփոխեցին: Եվ միայն, երբ 1977թ. օգոստոսին պարսկական այս կործանիչի կողմից «AIM-54» հրթիռներով 15 կմ բարձրության վրա խոցվեց «BQM-34E» թիրախը, խորհրդային ուսնձգությունները դադարեցվեցին⁴³: «МиГ»-երը երբեմն պատահմամբ մեծ արագության պատճառով ներխուժում էին NATO-ական Թուրքիայի և Հունաստանի տարածքներ⁴⁴: Սակայն «МиГ-25»-ը մարտական ինքնաթիռ էր, այն որոշ տվյալներով, այնուամենայնիվ, զիջում էր «SR-71»-ին և իսրայելցիներին, այնուամենայնիվ, հաջողվեց խոցել այն:

1969թ. վերջին խորհրդային զինվորականների կողմից Բայկոնուր տիեզերանավակայանից մի քանի կիլոմետր այն կողմ նկատվեց սահմանախախտ ինքնաթիռ: Անմիջապես տարածաշրջանի ամբողջ ՀՕՊ-ը բերվեց մարտական վիճակի: Սակայն սահմանախախտն ինքը վայրէջք կատարեց առանց խոցելու և ստիպելու: Բանից պարզվեց, այն ինքնաթիռ չէր, այլ անօդաչու հետախույզական թռչող սարք, որը, սակայն հետախույզել էր ոչ թե խորհրդային, այլ չինական տարածքները, ուներ ռադիոհետախույզության և ֆոտոհետախույզության սարքեր, թռիչքի ավելի քան 5000 կմ հեռահարություն և բավականին մեծ բարձրություն: Իսկ փոքրիկ ռեակտիվ շարժիչը կարող էր նրան հաղորդել գերձայնային արագություն: Սարքը լիովին նորություն էր խորհրդային մասնագետների համար և միանգամից որոշում կայացվեց այն մանրամասնորեն ուսումնասիրել (*Հայտնաբերվածն ամերիկյան «D-21» անօդաչու հետախույզն էր, որը ստեղծվել էր նույն հայտնի Կ. Ջոնսոնի կողմից: Սարքը Ջոնսոնի շատ ստեղծագործությունների նման զարմանալի էր ու բացառիկ: «D-21»-ը սկզբից արձակվում էր «SR-71»-ի վրայից, սակայն փորձարկումներն անհաջող անցան: Որոշվեց արձակել «B-52» ոմբակոծիչի թևի տակից: «D-21»-ն ուներ մոտ 30 կմ թռիչքի բարձրություն և 5500 կմ թռիչքային հեռավորություն: Երբ ԽՍՀՄ-ի փլուզումից հետո Մոսկվա ժամանեց Կելլի Ջոնսոնից հետո «Lockheed» ընկերության գլխավոր կոնստրուկտոր դարձած Բեն Ռիչը, նրան ցուցադրեցին այդ սարքի կտորները: Նա միանգամից ճանաչեց «D-21B» ԱԹՄ-ն, որը չէր վերադարձել իր առաջին մարտական առաքելությունից⁴⁵): Արդյունքում 1971թ. մարտի 19-ին կայացվեց մինիստրների խորհրդի N57 որոշումը՝ ռազմարդյունաբերական համալիրի մասին: Որոշման համաձայն՝ հարկավոր էր կարճ ժամանակում ստեղծել ամերիկյան սարքի համարժեքը՝ օգտագործելով նաև խորհրդային սարքավորումներ: Ծրագիրը կոչվեց «Ворон»:*

Շարունակվում էին ամենատարբեր եղանակներով խորհրդային և այլ կոմունիստական պետությունների սահմանների խախտումները և հետախույզական թռիչքները: Ինչպես նշեցինք, օդապարիկներն ու աներոսատաներն այս գործում վաղուց էին հայտնվել առաջին շարքերում: Ըստ խորհրդային տվյալների՝ միայն 1956թ. մինչև 1977թ. խորհրդային ՀՕՊ-ի կողմից արձանագրվել է աներոսատաների և օդապարիկների 4112 արձակում դեպի ԽՍՀՄ, որոնցից խոցվել էին միայն 793-ը:

1976թ. օգոստոսի 24-ին Թուրքիայից Խորհրդային Հայաստանի օդային տարածք էին ներխուժել երկու ամերիկյան «F-100 Super Sabre» կործանիչ, սակայն «C-75» ՉՀՀ-ի արձակած հրթիռները խոցեցին ամերիկյան ինքնաթիռներին⁴⁶: Այլ տվյալներով՝ մեկին, որի օդաչուն իջավ Թուրքիայում: 1978թ. ապրիլի 20-ին խորհրդային սահմանը Մուրմանսկի կողմից խախտեց կորեական

⁴² А. Яковлев. Советские самолеты., стр. 358.

⁴³ <http://www.airwar.ru/history/locwar/bv/fl4iran/fl4iran.html>

⁴⁴ <http://www.airwar.ru/locwar.html>

⁴⁵ Крылья Родины. 2003 г. N5, стр. 23-25.

⁴⁶ Տ. Դերիկյան, Երկնքի պահապաններն ու տիրակալները, 1-ին գիրք. Երևան 2008, էջ 5:

ավիատրիներին պատկանող և իր թռիչքուղուց 200 կմ շեղված «Boeing 707» ինքնաթիռը: Անմիջապես օդ բարձրացվեց 365-րդ կործանիչային ավիագնդի «Cy-15TM» կործանիչը, որը ղեկավարում էր կապիտան Ա.Բոսովը: Վերջինս «օդ-օդ» դասի «P-98» առաջին հրթիռով խոցեց սահմանախախտին, որի թևի մի մասը պոկվեց, օդաչուն ՌՏԿ-ի էկրանի վրա այդ երևույթը ընդունեց որպես Թ-Հ-ի արձակում և այդ պոկված մասին էլ խոցեց հաջորդ հրթիռով: Քաղաքացիական սահմանախախտը բարեբախտաբար վնասվածքով կարողացավ վայրէջք կատարել սառցակալված Կորալիյարվի լճի վրա⁴⁷: 1978թ. հունիսի 2-ին, այլ տվյալներով հուլիսի 21-ին, ամերիկյան արտադրության չորս «CH-47 Chinook» տեսակի ուղղաթիռներ հետախուզական նպատակներով, Իրանի կողմից խախտելով օդային սահմանը, մտել էին խորհրդային տարածք և գրեթե հասել Թուրքմենիայի մայրաքաղաք Աշխաբադին: Օդ բարձրացվեցին 17-րդ կործանիչային ավիադիվիզիայի 152-րդ կործանիչային ավիագնդի «МиГ-23» կործանիչները, որոնցից մեկը՝ ուղղաթիռներից մեկին խոցեց հրթիռով, իսկ մյուսին վնասեց հրանոթով: Առաջինը կործանվեց, անձնակազմը մահացավ, երկրորդը՝ վթարային վայրէջք կատարեց Աշխաբադի օդանավակայանում, իսկ երկուսին հաջողվեց հեռանալ: Նորից բազում էին հարկադրված վայրէջքի դեպքերը: Իսկ ղեկտեմբերի 23-ին սահմանը խախտած իրանական քաղաքացիական ինքնաթիռին ստիպողական վայրէջքի բերեցին խորհրդային կործանիչները:

Հարկավոր է նշել, որ շատ խորհրդային օդաչուներ օդային սահմանախախտների հետ պայքարելիս գիտակցաբար զնացել են խոյահարման, ինչը խոսում է նրանց բարձր մարտական և ռազմահայրենասիրական պատրաստության մասին: Խոյահարումներ էին կատարում նաև սոցիալիստական այլ պետությունների օդաչուները:

1983թ. ամերիկացիները նորից «չափերն անցան», չնայած դժվար է գտնել նրանց չափի զգացողությունն ամբողջ սառը պատերազմի տարիներին: Ապրիլի 4-ին ամերիկյան «Midway (CV-41)» և «USS Enterprise (CVN-65)» ավիակիրներից օդ բարձրացած վեց «A-7» գրոհիչները, խախտելով խորհրդային օդային սահմանը մոտ 30 կմ, ներխուժեցին Կուրիլյան կղզիներ և Չելյոնի կղզու վրա կատարեցին ուսումնական հարձակում՝ ռմբանետմամբ: Խորհրդային ղեկավարությունը կատաղած էր: Սեպտեմբերի 1-ին կրկին մեկ այլ կորեական «Boeing 747» ինքնաթիռ, սահմանը խախտելով, խորացել էր խորհրդային օդային տարածք, այս անգամ էլ «Cy-15» կործանիչը՝ օդաչու Գ.Օսիպովիչ, այն խոցեց նորից «P-98» հրթիռներով: Անձնակազմից զատ մահացավ ավելի քան 260 ուղևոր⁴⁸: Մեծ աղմուկ բարձրացավ, բանից պարզվեց, որ խորհրդային օդաչուն ոչ մի նախազգուշական կրակ չէր բացել, իսկ սահմանախախտի հանգամանքն օգտագործելով՝ ամերիկյան հետախուզական ինքնաթիռները հայտնաբերել էին խորհրդային ՀՕՊ-ի ընդհանուր համակարգի բաղկացուցիչ մասերի տեղադիրքերը: Դեպքի հետ կապված դեռ կան բազում անհայտ հանգամանքներ: Սահմանի խախտման դեպքերը շատ էին:

Թռչող սարքերի զարգացման ֆանտաստ տեսաբանները դեռ 20-30-ական թթ. նկատում էին, որ տիեզերական այն սարքերը, որոնք կնմանվեն ինքնաթիռներին, կծառայեն մարդկությանը նաև մթնոլորտի շերտերում: Պատմությանը նման սարքեր շատ են հայտնի: Երբ ԱՄՆ-ում առաջին անգամ տիեզերք բարձրացավ բազմակի օգտագործման տիեզերանավ մաքրքը՝ «SPACE SHUTTLE»-ը, մասնագետները լուրջ մտավախություն հայտնեցին: Տեսականորեն այն կարող էր միջուկային հարվածներ հասցնել սառը պատերազմի իր հակառակորդ ԽՍՀՄ-ին, սակայն որոշ մասնագետներ այդ հեռանկարին չէին հավատում: 1985թ. «SPACE SHUTTLE»-ը տիեզերքից սուզվել էր ներքև և Մոսկվայի վրա հայտնվել ընդամենը 80 կմ բարձրության վրա, ինչը ԽՍՀՄ-ի համար շատ վտանգավոր էր: Խորհրդային ղեկավարներն անմիջապես գնահատեցին այս տիեզերանավի վտանգը և մեծ զարկ տվեցին խորհրդային համարժեք ծրագրին: «SPACE SHUTTLE»-ի այս խուսավարությունը ևս կարելի է համարել հետախուզական թռիչք, ավելին, այն ռազմավարական հետախուզություն էր: Հայտնի միջոցներով նորից շարունակվում էին խորհրդային, չինական, կորեական և այլ կոմունիստական պետությունների օդային սահմանների մասսայական խախտումները: Եվ նորից առանց զոհերի հնարավոր չէր:

1970-ական թթ. վերջերին խորհրդային սահմանախախտների շարքում ավելացան փոքր սպորտային ինքնաթիռները, որոնք, իհարկե, նորություն չէին, սակայն ակտիվացան: Փոքրիկ անկոչները հայտնվում էին բոլոր կողմերից: 1986թ. հունիսի 30-ին երկու նման ինքնաթիռ հայտնվեցին

⁴⁷ В.Е. Ильин, М.А. Левин, Истребители, стр.122; В.Марковский, К.Перов. Советские..., стр.16-17.

⁴⁸ И. Муромов, Сто великих авиакатастроф, М. 2003, стр. 300-313; В.Е.Ильин, М.А Левин, Истребители, стр.122; В.Марковский, К.Перов. Советские...

Իրանի կողմից, խորանում էին Ադրբեջանի տարածք, երբ օդ բարձրացվեցին կործանիչներ և անգամ ուղղաթիռներ: Առաջինին ստիպեցին վայրէջք կատարել Քյուրդամիրում, երկրորդին՝ Հորադիզի մոտակայքում: 1987թ. ապրիլի 25-ին նման մի ինքնաթիռի ստիպեցին լքել խորհրդային տարածքը:

Հաջորդ նման կարգազանցությունը ցնցեց ամբողջ աշխարհը՝ մի կողմից ավետելով սառը պատերազմի ավարտը, մյուս կողմից բացահայտելով այդ պատերազմի հաղթողներին: 1987թ. մայիսի 28-ին Մոսկվայի ժամանակով ժամը 13.30-ին Հելսինկիի օդանավակայանից օդ բարձրացավ ամերիկյան արտադրության «Cessna-172 Skyhawk» սպորտային ինքնաթիռը, որը ղեկավարում էր տասնինամյա օդաչու Մաթիաս Ռուսթը: Դանդաղաշարժ սպորտային ինքնաթիռով օդաչուն, անցնելով խորհրդային սահմանը, մի քանի ժամից վայրէջք է կատարում Մոսկվայում՝ հենց փողոցի վրա՝ Կրեմլի մոտակայքում: Թռիչքային ճանապարհը կազմում էր ավելի քան 1100 կմ, այն անցնում էր խորհրդային բազում կործանիչային ավիագնդերի և զենիթային ստորաբաժանումների վրայով: Ամբողջ թռիչքի ընթացքում նկատելով սահմանախախտին՝ մի քանի կործանիչներ փորձել էին կանխել վերջինիս թռիչքը, սակայն ամեն անգամ ինչ-որ մի բան խանգարել էր նրանց⁴⁹: Այնուամենայնիվ, այս պատանին աշխարհաքաղաքական սկանդալ սարքեց, պաշտոնից հեռացվեցին ԽՍՀՄ-ի պաշտպանության մինիստրը, ՀՕՊ-ի հրամանատարը և բազում այլ սպաներ, խորհրդային զորքերի վարկանիշը կայծակնային անկում ապրեց, իսկ արևմտյան հատուկ ծառայությունները հաղթանակ տոնեցին: Հետագայում այս պատանուն դատեցին, սակայն դա չէր կարևորը, գործը կատարված էր: Ինչ խոսք, այս ամենը քարոզչական ճակատի մի հաղթանակ էր և ավելի մեծ նպատակ էր հետապնդում: Նման դեպքերը հետագայում ԽՍՀՄ-ի համար դարձան իսկական պատուհաս, նրանք անասելի անկում էին բերում խորհրդային վարկանիշին: Ռուսթից հետո նման ոտնձգությունները չդադարեցին և նույնիսկ աճեցին, դեպքից չանցած մեկ շաբաթ՝ հունիսին 2-ին, նման ինքնաթիռ հայտնվեց Թիֆլիսի մոտակայքում: Մեկ տարի անց՝ նույն օրը, Ռուսթի սխրագործությունը փորձեցին կրկնել ուրիշները: 1988թ. մայիսին նորվեգացի Անդրեաս Սոմմերսը երեք օր շարունակ «Cessna-152» ինքնաթիռով ներխուժում էր խորհրդային տարածք, սակայն կարճ ժամանակ անց անհապաղ դուրս գալիս: 1989թ. մարտի 29-ին և ապրիլի 22-ին տեղի ունեցան նմանատիպ խախտումներ: Եվ միշտ չէ, որ հնարավոր էր լինում կարգազանցներին ստիպել վայրէջք կատարել: 1989թ. հունիսի 9-ին իր հայրենակցի փառքը գերազանցեց սպորտսմեն Հանս Շնայդերը, որն այս անգամ հայտնվելով Թուրքիայի կողմից «Cessna-172 Skyhawk»-ով՝ վայրէջք կատարեց ծովափնյա Բաթումի քաղաքի օդանավակայանում, ինքնաթիռից նետեց ծաղիկներ և նամակ ու անմիջապես հեռացավ: Չլսված հանդգնությունն անպատիժ մնաց:

1980-ական թթ. խորհրդային ՀՕՊ զորքերը երկրի սահմանների մոտակայքում և սահմաններից ներս տարեկան հայտնաբերում էին մոտ 3000 թռիչք: Օդային հետախուզության ամերիկյան գործողությունների մասին ավելի հակիրճ պատմել չստացվեց մի քանի պատճառով: Ինչպես ինքներդ կարող եք գնահատել, դրանք շատ էին, տեխնիկական ու ռազմական առումով շատ վտանգավոր ու համարձակ: Մենք, ուսումնասիրելով օդային հետախուզության այս և բազում այլ այստեղ չնշված դեպքերը, եկել ենք մի հստակ եզրակացության: Փաստորեն, խորհրդային և կոմունիստական այլ պետությունների օդային տարածքներում մի քանի տասնամյակ ընթացել է իսկական օդային պատերազմ: Այդ օդային պատերազմը, որը այլ կերպ անվանել չի կարելի, ելնելով իր երկար ժամանակից և բազում մարտական կիրառության դեպքերից, բացառիկ և առանձնահատուկ է: Բացառիկությունը նրանում է, որ այդ պատերազմը հիմնականում երկու կողմից էլ տարբեր պատճառներով գաղտնի է պահվել, կողմերը չեն կիրառել համարժեք ինքնաթիռներ և հաղթանակ տանողը այն իրականացրել է հիմնականում առանց կործանիչների: Սա չտեսնված բան է, երբ օդային պատերազմում կործանիչների և ՋՀՀ-ների հետ պայքարում հաղթում են միայն հետախուզական և հատուկ նշանակության ինքնաթիռներով: Այստեղ կուզենայի մեկնաբանել մի շատ հայտնի ռուս գիտնականի տեսակետը:

Ռ-Ռ-ի ռազմական գիտությունների ակադեմիայի ակադեմիկոս Ի.Երոխինը՝ իր «Войска ПВО страны: Прошлое и настоящее, судьба и надежды. Тверь 2004.» մեր կողմից բազմիցս հիշատակված գրքում, հիմնականում դժգոհելով ներկայումս իրականացվող ՀՕՊ-ՌՕՌ միավորման ռուսական մոդելից, անդրադառնում է նաև այս պատերազմին, ինչպես մեկ այլ հեղինակ է այս պատերազմն անվանել «Սառը պատերազմի տաք երկինք»: ԵՀՊ-ից հետո մինչև 1960 ական թվականները ԽՍՀՄ-ի տարածքային ՀՕՊ-ի չորս վերակազմավորումները նա համարում է

⁴⁹ Ճեպլընթաց.7(14) 21.6.1997; Հայ Զինվոր. 30 (438) 3-10 օգոստոս, 2002, էջ 13-14:

հիմնարություն և որպես հիմնավորում նշում է ամերիկյան ինքնաթիռների վերը նշված անպատիժ հետախուզական թռիչքները: Սակայն իր տեսակետով 5-րդ վերակազմավորումը ճշմարիտ համարելով՝ պնդում է, որ այդ հետախուզական թռիչքները այլևս դադարել են: Որպես հաստատուն հիմնավորում էլ նշում է, որ 10 000 հայտնաբերված խախտումներից խորհրդային ՀՕՊ-ը խոցել է մոտ 250-ին: Մի փոքր մեկնաբանենք այս տեսակետը.

- ✓ Նախ մենք բազում օրինակներով ապացուցեցինք, որ նման թռիչքները տարբեր ինտենսիվությամբ, սակայն գրեթե անփոփոխ արդյունավետությամբ, սկսվել են 1945թ. մայիսից և չեն ավարտվել մինչև ԽՍՀՄ-ի փլուզումը: Ավելին՝ դրանք շարունակվում են մինչև օրս:
- ✓ Հետո՝ լավ է ասված հայտնաբերված 10 000-ը, այո՛, շատ թռիչքներ չեն էլ հայտնաբերվել, իսկ իրականում դրանք եղել են շատ ավելին: Կամաց-կամաց բացվող արխիվներից օրեցօր ավելի տխուր դեպքեր են հայտնի դառնում:
- ✓ Պետք չէ մեղադրել ոչ մեկին, նախ այդ անհաջող վերակազմավորումների համար պատասխանատու են նույն զինվորականությունը, և դա է նրանց իրական դեմքը: Հետո՝ ինչ վերակազմավորում էլ իրականացվել է, արդյունավետությունը շատ չի փոխվել:

ԽՍՀՄ-ի օդային տարածքի համար մղված օդային պատերազմում իրոք ամերիկացիները կորցրել են մոտ 250 ԹՍ: Սակայն դրանք կազմում են կատարված թռիչքների 1-2 %-ը, ինչը ամերիկյան չափորոշիչների մեջ է:

4.2. Ամերիկյան ռադիոհետախուզությունը և ՌԷՊ-ը

Ամերիկյան օդային հետախուզության մեջ առանցքային տեղ ունեն ռադիոհետախույզները, որոնց մասին մենք ակնարկով նշեցինք օդային ընդհանուր հետախուզության մասին պատմող ծավալուն բաժնում:

Հետախուզական ավիացիայի զարգացման համար այս ժամանակները հիշարժան են նրանով, որ առաջավոր պետությունների ՌՕՈւ-ում ի հայտ էին գալիս օդային տարածքների հետախուզման և մարտի ղեկավարման օդային կետերը: Այսինքն՝ հետախույզներ, որոնք ոչ միայն հայտնաբերում, այլ նաև պայքարում էին այդ նշանակետերի դեմ կամ օգնում և ղեկավարում էին պայքարի այլ միջոցներին: Ղեռ ԵՀՊ-ի երկրորդ կեսից ԱՄՆ-ի ՌԾՈւ-ում կիրառվում էր «TBM-3V» ԹՍ-ն, որը («*Cadillac*» *նախագիծ*) ինքնաթիռի ներքևում տեղադրված ռադիոլուկացիոն սարքով հնարավորություն ուներ հակառակորդի ինքնաթիռներին հայտնաբերել մինչև 160 կմ հեռավորության վրա: Նման մի ինքնաթիռ էր նաև անգլիական հատուկ «Vickers Wellington»-ը, որը մեծ հուսալիությամբ հայտնաբերում էր հակառակորդի ուժակոծիչները:

Պատերազմից հետո նման համալիրներ ստեղծվեցին նաև այլ ինքնաթիռների հիման վրա, սակայն, միևնույնն է, հրամանատարությանն այս ամենը չէր բավարարում: Նրանց հարկավոր էր օդային մարտի կազմակերպող: Նման ինքնաթիռներից առաջինն էր ամերիկյան «EC-121 Warning Star»-ը, որը ստեղծվել էր «Constellation» բեռնատարի հիման վրա, այն սպառազինության մեջ էր ընդունվել 1953թ.⁵⁰: Ինքնաթիռն իր վրա կրում էր ռադիոտեղորոշման կայան վեց տոննա ընդհանուր ռադիոսարքավորումներով: Շուտով ստեղծվում են նաև ամերիկյան «E-1 Tracer»⁵¹ և արտասահմանյան այլ համանման ինքնաթիռներ, որոնցից էր նաև խորհրդային «Ty-126»-ը: Այն սպառազինության մեջ է ընդունվել 1961թ.:

Ռադիոհետախուզության ամենամասայական պայքարը սկսվել է վիետնամական պատերազմից, որտեղ սկսեցին զանգվածաբար կիրառել զենիթային և այլ կառավարվող հրթիռները, հակահրթիռներն ու ճնշման ռադիոսարքերը: 1964թ. ամերիկյան ծովային ավիացիայի համար սպառազինության մեջ ընդունվեց «E-2 Hawkeye» օդային հետախուզության և ղեկավարման կետը, որն ուներ նշանակետերի հայտնաբերման մոտ 300 կմ հեռավորություն: Սակայն, բացի այս ամենից, «E-2 Hawkeye»-ը ոչ միայն հայտնաբերում էր, այլ նաև տարանջատում և ուղեկցում էր, կարող էր ուղղորդել բազում յուրային կործանիչների և տեղեկությունը փոխանցել այլ համալիրներին: Ի

⁵⁰ Gargus, John. The Son Tay Raid: American POWs in Vietnam Were Not Forgotten. College Station, TX: Texas A&M Press, 2007. pp. 87-182; Michel, Marshall L. Clashes: Air Combat Over North Vietnam 1965-1972. Аннаполис, MD: Военно-морской институт прессы, 1997. p. 46-252.

⁵¹ М. Шелехов. Авиация капиталистических государств. М., 1975, стр. 142-143.

տարբերություն ամերիկյան և խորհրդային նախորդ համանման համալիրների՝ «E-2 Hawkeye»-ը կարող էր հայտնաբերել նաև ցածրաթիչք նշանակետեր: Սրանք համալիրի ոչ բոլոր արժանիքներն էին: «E-2 Hawkeye»-ի նման համալիրները լիովին փոխեցին օդային մարտի տեսությունը:

Մեկ տարի անց ամերիկյան Ռ-ՕՌ-ի սպառազինության մեջ ընդունվեց վերգետնյա ռադիոհետախուզության «RC-135» համալիրը, որը մինչև օրս մշտապես կատարելագործվելով՝ մեծ ծառայություններ է մատուցել սեփական երկրին: Հետախուզական թվարկված ինքնաթիռներից գատ, հիմնականում վիետնամական պատերազմում ծնվեցին «OV-1 Mohawk», «OV-10 Bronco», «RF-4C» և «EA-6 Prowler» ռադիոհետախուզության և հակազդեցության ինքնաթիռները: Վիետնամական պատերազմում կիրառված ՋՀՀ-ի աշխատանքը խափանելու համար կիրառվեցին հզոր ալիքների հեռարձակողներ և այլ խանգարողներ, որոնք փակում էին ՌՏԿ-ների տեսադաշտը: Եվ այս պայքարը կրում էր մշտական բնույթ, սա արդեն կայծակնային պատերազմի իսկական օրինակ էր, քանի որ հակամարտող կողմերի ուժերի հարաբերակցությունը և տեխնիկական զարգացումը փոփոխվում էր օրեցօր և անգամ՝ ժամ առ ժամ: Ամերիկյան հետախուզական ավիացիայի համար հատկապես հատկանշական է վիետնամական պատերազմից կատարած հետևությունները: Ինչպես արդեն նշել ենք, այս պատերազմում լայն կիրառություն գտավ ռադիոհետախուզությունը, որի զարգացման համար էլ պատերազմից հետո միջոցներ չէին խնայում: Այդ ուշադրությունից առաջին հերթին 1975թ. ծնվեց «EF-111 Raven» ռադիոհետախուզության և պայքարի ինքնաթիռը, որը փոխարինելու էր նախորդ ինքնաթիռներին: Ինքնաթիռը հետագայում մեծ հոջողությամբ կիրառվեց Լիբանանում, Իրաքում և Հարավսլավիայում:

Ամերիկյան հրամանատարությունը 1979թ. ստեղծեց օդային մարտի ղեկավարման «Boeing E-3 Sentry» AWACS համակարգը, որն իր նշանակությամբ բացառիկ մի մեքենա է: (Տե՛ս նկար 19) Այն իրենից ներկայացնում է «E-2 Hawkeye»-ի հզորացված և բարելավված տարբերակը, որը մինչև օրս հավասարը չունի: «Sentry» համակարգի օգնությամբ ամերիկյան ավիացիան վերջին բոլոր պատերազմներում ունեցել է օդային գերազանցություն: AWACS համակարգի ինքնաթիռը, հետախուզելով հակառակորդի օդային տարածքը, մինչև 600 կմ հեռավորության վրա կարող է հայտնաբերել հարյուրավոր նշանակետեր, տարանջատել իրարից և տասնյակ կործանիչների մարտը ղեկավարել մի քանի ժամ: Համակարգը բազմիցս կատարելագործվել է և անգամ առաքվել է դաշնակից այլ պետություններին:

1989թ. ամերիկյան Ռ-ՕՌ-ի կազմում ընդգրկվեց «E-6 Mercury» ռազմավարական կապի ինքնաթիռը, որը հիմնականում գործում է օվկիանոսային ավազաններում: Նման ինքնաթիռներն ապահովում են հսկայական նավատորմների կապն ու գործողությունները: 1991թ. ամերիկյան Ռ-ՕՌ-ները սպառազինության մեջ ստացան «E-8 JSTARS» վերգետնյա հետախուզության, նշանադիտման և ղեկավարման ինքնաթիռը: Այս հետախույզման իրենից ներկայացնում է AWACS-ի այլ հարթության ապահովման վերգետնյա տարբերակը: «E-8»-ը հարյուրավոր կիլոմետր հեռավորության վրա հայտնաբերում է վերգետնյա բազում նշանակետեր, կատարում տեղանքի էլեկտրոնային քարտեզագրում, նշանակետերի բաժանում, համագործակցում է նաև այլ հետախույզների, արբանյակային համակարգերի, ղեկավարման կետերի հետ, ինչպես AWACS-ը: Նման համակարգերով համագորային մարտի կազմակերպումը տասնյակ անգամներ բարձրացնում է գործողությունների արդյունավետությունը: Մենք այդ մասին նշել էինք նախորդ գլուխներում: Ամերիկյան ռադիոհետախուզության և Ռ-ԷՊ-ի միջոցները զարգանում են շատ արագ: Ներկայումս ԱՄՆ-ում բազում նորագույն նախագծերի հետ մեկտեղ փորձարկումներ են անցնում «B-52H» ծանր ռմբակոծիչի հիման վրա՝ «CCJ» ծրագրով ստեղծված Ռ-ԷՊ-ի ինքնաթիռները: Ծրագրի արժեքը կազմում է 3-4 մլրդ դոլար⁵²: Մինչև 2015թ. ծովային ավիացիան կստանա 75 միավոր նոր «E-2D Advanced Hawkeye» ինքնաթիռներ՝ հզորացված սարքավորումներով⁵³: Հաջողությամբ իրականացվում է նոր սերնդի օդային հրամանատարական կետի՝ «E-10A MC2A» ստեղծման աշխատանքները, որը պետք է միաժամանակ փոխարինի «E-8 JSTARS», «E-3C Sentry» և «RC-135V/W Rivet Joint»

⁵² А.Максименко. Основные программы ВВС США по созданию средств РЭБ. ЗВО. 1/2010, стр. 54-58.

⁵³ Д.Рюриков, О. Подражанец. Авианосные ударные ВМС США: Перспективы развития и боевого применения. ЗВО. 5/2010, стр. 65.

համակարգերին⁵⁴: Այս համալիրները կիրառվելու են նոր սերնդի ցանցակենտրոն պատերազմների ժամանակ, որն ակտիվորեն առաջ է մղվում ԱՄՆ-ում⁵⁵:

5.1. Եզրակացություններ

Ռազմական ոլորտում ԹՄ-ների կիրառմամբ նախ մարտական գործողությունները ընդգրկեցին տարածաչափական ուղղահայաց հարթությունը⁵⁶: Հորիզոնական հարթության մեջ էլ մեծացան գորքերի հեռահարությունը, մարտական գործողությունների արագությունը և խորությունները, վերացավ անվտանգ թիկունքը⁵⁷, թուլացավ գորքերի կախվածությունը հաղորդակցության երկար ուղիներից, և ի հայտ եկան մարտի այլ տեսակներ: Չորքերն այլևս չեն կենտրոնացվում բնակավայրերում: ԹՄ-ների մարտական կիրառությունն ազդեց նաև բերդերում, ամրոցներում վարվող պաշտպանության վրա, զրահագնացքների կիրառության վրա, ինչպես նաև առաջին աշխարհամարտում ի հայտ եկած և հեռանկարային համարվող սուզանավերի գործողությունների վրա:

ԱՀՊ-ի ժամանակ սուզանավերի հիմնական կիրառող Գերմանիան ստեղծել էր 344 սուզանավ, որից 178-ը խորտակվել էր⁵⁸: Իհարկե, նավերի այս տեսակը բավականին արդյունավետ էր գործել՝ շնորհիվ գերմանական ռազմական փայլուն մտքի: Յուրաքանչյուր խորտակված սուզանավ խորտակել էր 33,8 տարատեսակ նավ: Սակայն մեզ հետաքրքրում է այս նավի և ավիացիայի հակամարտությունը: Թվարկված քանակից ավիացիան խորտակել էր ընդամենը 6 սուզանավ, հիմնական խորտակողը եղել էին ծովային ականները՝ 44 սուզանավ⁵⁹:

Այս պատերազմում ընդհանուր խորտակված սուզանավերի քանակը հասնում է 1178, ինչը կազմում է խորտակված հիմնական տեսակի ռազմական նավերի մոտ 60 %-ը⁶⁰: Թիվը լավագույնս արտահայտում է այս տեսակի նավերի կարևորությունը և բոլորովին ոչ թուլությունը: 1178 թվից 420 բաժին է ընկնում ավիացիային, ինչը կազմում է մոտ 35 %⁶¹:

Սրանք, ինչպես նշեցինք, առաջին աշխարհամարտի տվյալներն են, իսկ հիմա ներկայացնենք ԵՀՊ-ի տվյալները: Գերմանիան նորից հանդիսանում է այս տեսակի նավերի լավագույն արտադրողն ու, ամենակարևորը, հիմնական կիրառողը: Ամբողջ պատերազմի ընթացքում արտադրվել է 1175 գերմանական սուզանավ, որից 1130 մտել են սպառազինության մեջ: 1130-ից 768-ը խորտակվել է դաշնակիցների կողմից, խորհրդային բանակը խորտակել է 48 գերմանական սուզանավ⁶²: Գաշնակիցների հակասուզանավային ուժերը հիմնականում բաղկացած էին ինքնաթիռներից, նույնիսկ նավերի շարասյունների մեջ գնալով գերակշռում էին ուղեկցող ավիակիրներն իրենց

⁵⁴ С.Паршин, Ю.Кожанов. Концепции сетцентрического боевого управления ВС США, Великобритании и ОВС НАТО. Общее и различия. ЗВО. 4/2010, стр. 7-18.

⁵⁵ Network-Centric Warfare: Its Origins and Future. By Vice Admiral Arthur K. Cebrowski, US. Navy, and John J.Garstka. USNI Proceedings. January 1998.

⁵⁶ Ուղղահայաց հարթության մեջ գրեթե միաժամանակ հայտնվեցին նաև սուզանավերը: Սակայն վերջիններիս հնարավորությունները այս հարթության մեջ խուսանավելու համար շատ փոքր են՝ համեմատած ԹՄ-ների՝ մինչև մի քանի հարյուր մետր: Ներկայումս ԹՄ-ները մարտական խնդիրներ են կատարում սուզանավերի ստորջրյա խորություններից մինչև հազարարավոր կմ բարձրությամբ տիեզերական տարածություններում: Ընդ որում, եթե առաջին ԹՄ-ները միայն ինքնաթիռներն էին, որոնք տեղակայվում էին գետնի վրա և օդ բարձրանում այնտեղից, ապա այսօր իրավիճակը այլ է: Ներկայումս ԹՄ-ների արձակման հարթակները տարածված են բոլոր հարթություններում: ԹՄ-ները այսօր արձակվում են այլ ԹՄ-ներից, սուզանավերից նաև ստորջրյա իրադրությունից և անգամ տիեզերքից:

⁵⁷ С.Л. Печуров. Революция в военном деле: взгляд с Запада. Военная мысль. № 4. 1997, стр.78.

⁵⁸ А. Шталь. Малые Войны 1920-1930-х годов. М.,2003, стр. 13.

⁵⁹ Նույն տեղում:

⁶⁰ И.М. Капитанец. Война на море 1939-1945. М.,2005, стр. 377.

⁶¹ Նույն տեղում:

⁶² И.М. Капитанец. Война..., стр. 378-383.

ինքնաթիռներով: Այսինքն՝ խորտակված սուզանավերի, որոնք կազմում են արտադրվածի 67 %-ը, զգալի մասը խորտակվել է ավիացիայի միջոցով: Եվ այստեղ հատուկ նշենք, որ սուզանավերի կողմից ինքնաթիռների խոցումը կրել է խորհրդանշական բնույթ, հայտնի են ընդամենը տասնյակի չհասնող դեպքեր: Դրան հակառակ՝ ինքնաթիռները հաճախ սուզանավերին խոցում էին և շարունակում կատարել նաև այլ առաջադրանքներ, նրանք կարող էին մեկ թռիչքի ընթացքում կատարել մի քանի խնդիրներ: Այսինքն՝ ինչքան էլ որ սուզանավերն անեղ միջոցներ էին, զգալի վնաս էին տալիս վերջրյա նավերին և հատկապես անպաշտպան առևտրային նավերին, միևնույն է, ամենից շատ վախենում և կորուստներ էին կրում ավիացիայից:

Դեռ 20-րդ դարասկզբի պատերազմներում հստակորեն երևաց կրակային հարվածի գերակայող դերը: Ռուս մեծ գորավար Ա.Սուվորովի խոսքը՝ «Գնդակը հիմար է, սուրն է կտրիճը», արդեն չէր համապատասխանում իրադրությանը: Վառողը վաղուց էր հայտնաբերվել, սակայն գնդացիների և արագածիզ հրետանու միջոցով՝ կրակը հետ մղեց կենդանի ուժերով հարվածին:

Ներկայումս համագործակցող մարտի հիմքը կազմում է հեռահար կրակային ներգործությունը: Ժամանակի ընթացքում կրակային հարվածի դերը գնալով ավելի մեծացավ, իսկ գնդացիներից և հրետանուց առաջամարտիկի դերը վերցրեցին ՕՀՄ-ները: Դրանց ներգործության խորությունը միայն մարտավարական ՕՀՄ-ներով կազմում է մինչև 300 կմ, իսկ օպերատիվ մարտավարականով՝ մինչև 1000 կմ և ավելի⁶³:

ԵՀՊ-ից հետո գրեթե բոլոր՝ քիչ թե շատ հավասար հակառակորդների միջև տեղի ունեցած դասական պատերազմներում հաղթել են արևմտյան ռազմական միտքն ու տեխնոլոգիաները:

Սեզանում կա մի անհիմն, հիմնականում խորհրդային քարոզչական ու քաղաքական ծագում ունեցող ենթադրություն, որ ԱՄՆ-ն ոչ մի պատերազմում չի հաղթել: Սա ավելի քան անհիմն և պարզամիտ արտահայտություն է: Վիետնամական պատերազմի մասին կա նույն ոգուն համապատասխանող մի տեսակետ, որ իբր գերազանց զինված և արևմտյան չափորոշիչներով առաջնորդվող հարավցիները պարտվեցին կիսապարտիզանական զորքերին, որոնք առաջնորդվում էին և զինված էին խորհրդա-չինական մոդելով⁶⁴: Որոշ մասնագետներ նույնպիսի եզրակացության եկան նաև 2008թ. ռուս-վրացական պատերազմից հետո: Նրանք իրենց «փառավոր» հաղթանակը վրացական բանակի նկատմամբ դարձրել են նոր հիմնավորում: Պնդում են, որ արևմտյան չափորոշիչներով չափազանց տարված վրացիներն արագ բարոյալքվեցին:

Նման պնդումներն անհիմն են, ավելին՝ չեն փայլում մեծ փորձագիտական համոզմունքով: Նախ՝ ցանկացած պատերազմում կարևոր է մոտիվը, դրդապատճառը, կողմերի վերաբերմունքն այդ պատերազմին: Հետո՝ մենք նշեցինք, որ այս առումով կան դասական և ոչ դասական պատերազմներ, վերջիններիս մենք անվանում ենք «քաղաքական կեղտոտ պատերազմներ», որոնցում տարած հաղթանակները կամ կրած պարտությունները շատ հարաբերական են և ոչ հստակ: Այս առումով սխալ է հիմնվել նշված պատերազմների օրինակի վրա և փորձել ապացուցել ռուսական ռազմական չափանիշների առավելությունն արևմտյան չափանիշների նկատմամբ:

Առանձին անդրադառնանք նշված դեպքերին: Հյուսիսային վիետնամցիները թեկուզ իրենց կենսամակարդակով զիջում էին հարավցիներին, սակայն ռազմական աջակցություն ստանալու մակարդակով ոչ միայն չէին զիջում, այլ որոշ հարցերում նաև գերազանցում էին առաջիններիս: Խորհրդային և չինական ռազմական օգնությունը հսկայական էր, իսկ հյուսիսցիների մարտական փորձը բարձր մակարդակի վրա էր:

2008թ. վրացական բանակը ռուսական բանակի հետ համեմատելը ընդհանրապես անհեթեթություն է: Չնայած նրան, որ հակամարտության գոտում, երկու բանակների ընդհանուր թվաքանակը կարող է լինել մոտիկ, ռուսական բանակն՝ ի հաշիվ տեխնիկական գործոնի, անհամեմատելի է վրացական բանակի հետ: Մի շարք արևմտյան խորհրդատուների և զենքերի առկայությունը վրացական բանակում չէր նշանակում, որ դեռ մի քանի տարի առաջ լիովին խորհրդային մոդելով կառուցված բանակը, տասնամյակներ ռուսական արժեհամակարգով ապրած մարդկանցով, մի երկու տարում հիմնովին փոխվեց և արևմտյան չափորոշիչներ է կրում: Չնայած դրան՝ վրացիների կողմից որոշակի արևմտյան տեխնոլոգիաների և փորձի կիրառությունը ռուսական բանակի վրա թանկ նստեց:

⁶³ Г.А. Арбатов, К.Н.Брутенц, Э.А.Иванян, Е.М.Примаков....Современные..., стр. 351; militera.lib.ru/science/tactic/index.html; Тактика, стр. 152.

⁶⁴ Mikhail Barabanov. The August War between Russia and Georgia. Moscow Defense Brief, N3(13), 2008, p. 11.

Կասկածից դուրս է, որ արևմտյան ռազմական չափորոշիչներն ավելի առաջադեմ են, որ ամերիկյան նորամուծություններն են շարժում ոլորտի զարգացումը:

Բոլոր ամերիկյան նորամուծությունների մեջ հատկապես հստակ ուրվագծվել են պատերազմից պատերազմ աճող Ռ-ՕՌ-ի և ՕՀՄ-ների կիրառության մասշտաբներն ու ձևաչափը: ՕՀՄ-ների գերակայությանը ծառայող տեխնիկական բոլոր նորամուծությունները, որոնք քիչ չեն, հիմնականում ի հայտ են եկել ԱՄՆ-ում:

ԹՄ-ների և ՕՀՄ-ների դերի մեծացման ֆոնի վրա հետաքրքրական է ներկայացնել զարգացած երկրների ՁՌ-ում Ռ-ՕՌ-ի տեսակարար կշիռը՝ քանակական առումով: Ըստ 2008-2010թթ. տվյալների՝ Մեծ Բրիտանիայի, Գերմանիայի, Իսրայելի և Ֆրանսիայի ՁՌ-ներում այն անցնում է 20%-ից, Ռուսաստանի, Չինաստանի և Հնդկաստանի ՁՌ-ում չի կազմում 20%: Միայն ԱՄՆ-ի Ռ-ՕՌ-ն է կազմում ՁՌ-ի 32%⁶⁵: Ընդ որում, հատուկ նշենք, որ ամերիկյան Ռ-ՕՌ-ները տեխնիկապես առավել զինվածն ու հագեցածն են, որը, բացի զորատեսակի հզորությունից, ևս մեկ բան է նշանակում՝ այդ 32%-ը շատ ավելի բարձր է, եթե համեմատենք այլ պետությունների չափանիշներով: Այն խնդիրը, որն ամերիկյան Ռ-ՕՌ-ներում կատարում են 5 զինծառայող, այլ Ռ-ՕՌ-ներում կատարում են 7-10-ը: Ամերիկյան Ռ-ՕՌ-ի կազմի մեջ ի սկզբանե մտել են նաև բալիստիկ ռազմավարական հրթիռները, այսինքն՝ ամենաահեղ ՕՀՄ-ները: Ամերիկյան ՁՌ-ները զինված են աշխարհում ամենաարդիական և հզոր ԹՄ-ների ամենամեծ քանակով: Այդ սարքերը կիրառվում և սպասարկվում են աշխարհի ամենագարգացած տեխնոլոգիաներով: Ոչ մի բանակում գոյություն չունեն այդքան և այդպիսի կառավարման, հետախուզման, կապի, վերալիցքավորման և այլ համակարգեր, ինչպիսիք օգտագործվում են ԱՄՆ-ի ՁՌ-ներում: Նշվածին հակառակ ցամաքային զորքերը ԱՄՆ-ի ընդհանուր ՁՌ-երի մեջ զբաղեցնում են 46%, այն դեպքում երբ գերմանիայում՝ 69% է, իսկ չինաստանում 70%⁶⁶:

ՀՕՊ-ն ավիացիայի ճնշման տակ մարտական ապահովման տեսակից ժամանակի ընթացքում վերածվեց մարտատեսակի: Որոշ մասնագետների կարծիքով՝ մարտական ապահովման տեսակից մարտատեսակի է վերածվում նաև Ռ-ԷՊ-ը: Տարեցտարի ԹՄ-ների հնարավորություններն ավելի են մեծանում: Այստեղ մի փոքր կանգ առնենք հենց ՀՕՊ-ի և Ռ-ԷՊ մարտատեսակի վերածման և ՕՀՄ-ների հետ համագործակցելու խնդրի վրա:

Ամերիկյան ՕՀՄ-ների կիրառության փորձի մեջ հստակ երևում են հակառակորդի ՀՕՊ-ի հաղթահարմանը, լինի այն զուտ ցամաքային, թե միացյալ, հատկացված մեծ ուժերը: Ուժերը շատ են հատկապես գործողությունների սկզբում, քանի դեռ ՀՕՊ-ը չի չեզոքացվել կամ ցանկալի մակարդակով թուլացվել: Օրինակ՝ 1999թ. Հարավսլավիային հասցրած հարվածների նախնական փուլում, որը տևեց մարտի 24-27-ը, հակառակորդի ՀՕՊ-ին և ավիացիային ուղղված հարվածները կազմում էին ընդհանուր հասցվածների 80%-ը⁶⁷: Հետագա օրերին էլ, երբ առաջադրված նախնական խնդիրը մեծապես լուծված էր, նույն խնդրի համար հատկացվում էին հարվածների մինչև 40-50%-ը⁶⁸:

Հակառակորդի ՀՕՊ ուժերին հասցվող հարվածների ժամանակ մեծ դերակատարություն ունեն Ռ-ԷՊ-ի միջոցները: Հարվածային խմբերն առանց այս ուժերի չեն գործում: Ինչպես մենք նշեցինք, 1986թ. ապրիլի 14-15-ի գիշերն ամերիկացիները «Կանյոն էլդորադո» ռազմագործողության շրջանակներում հարվածեցին Լիբիային: Նշված ժամին Ռ-ԷՊ-ի ինքնաթիռները ստեղծեցին խանգարումներ և հարվածներ հասցրեցին ՉՀՀ-ներին: Անգլիայից օդ բարձրանալով և օդում լիցքավորվելով՝ Չիբրաթարի վրայով Լիբիայի թիկունքն անցած 15 ինքնաթիռներից 13-ը հարվածային էին, 2-ը՝ Ռ-ԷՊ-ի: Փաստորեն, յուրաքանչյուր 5-6 հարվածային ինքնաթիռներին բաժին էին ընկնում մեկական Ռ-ԷՊ-ի ինքնաթիռներ: Հետագայում ամերիկացիները ՀՕՊ պատնեշներն ավելի վստահորեն անցնելու համար կիրառել են նաև այս տարբերակը՝ մեկ Ռ-ԷՊ-ի ինքնաթիռ երկու հարվածային ինքնաթիռներին: Ավիացիոն ստորաբաժանումներում ինքնաթիռների 30%-ը ամերիկացիներն արդեն դարձնում են Ռ-ԷՊ-ի ինքնաթիռներ՝ չհաշված մեծ ստորաբաժանումներին

⁶⁵ Վերլուծությունը կատարված է ըստ՝ Зарубежное Военное Обозрение. 2008, № 7, стр. 76-110, 2010, № 7, стр. 66-111. ամսագրի The Military Balance 2007-2010, The Middle East Strategic Balance 2007-2010 պարբերականների, «Jane's» և այլ տեղեկատուների.

⁶⁶ И.Н. Воробьев, В.А. Киселев. Переход Сухопутных войск на бригадную структуру как этап повышения их маневроспособности. Военная Мысль. 2/2010, стр. 19.

⁶⁷ И.М. Капитанец. Флот в войнах..., стр. 132.

⁶⁸ Նույն տեղում:

տրված հզոր միջոցները⁶⁹: Ընդ որում, ՌԷՊ-ի մեքենաներ են դարձնում լավագույն ինքնաթիռները, օրինակ, վերջերս որոշում է կայացվել այդպիսին դարձնել 176 «F-15» կործանիչներ, որոնք իրենց տեղը զիջում են նորագույն «F-22»-երին⁷⁰:

20-րդ դարի վերջին տեղի ունեցած մարտական գործողություններից կատարած գլխավոր հետևությունները հետևյալն են՝

- ✓ Ամենահզոր զորատեսակը ՌՕՌ-ներն են, քանի որ դրանք նախ զինված են սպառազինությունների այնպիսի տեսականիով, որ կարող են պայքարել գրեթե ցանկացած զորատեսակի դեմ ամենաբազմազան ձևերով: Երկրորդ՝ դրանք շատ ճկուն են, տեղափոխման, կիրառության, հակազդեցության և այլոց հետ համագործակցելու հարցերում, ինչը նոր դարաշրջանի արագընթաց մարտերում որոշիչ է:
- ✓ Վերջ է դրվում ՀՕՊ-ի դասական ձևին, որն արմատավորվել էր խորհրդային-ռուսական հիմնավորմամբ: ՀՕՊ-ի միայն վերգետնյա բաղադրիչներով, որոնք ակտիվ ռադիոալիքներ հեռարձակող ՁՀՀ-ներ են և անգամ ընդունակ են տեղադիրքն արագ փոխել, հնարավոր չէ հասնել հաջողության: Կենսունակ է միայն կործանիչներին փոխարացնող և օգնող ՀՕՊ-ը:

Նույնիսկ ամենազարգացած ՁՀՀ-ները, որոնք համագործակցում են բազում այլ ոչ ԹՄ-ներին պատկանող համակարգերի հետ, չեն ապահովում մեծ հաջողություն ՕՀՄ-ների մասսայական կիրառության ժամանակ: Վերը բերված բազում օրինակներին ավելացնենք ևս մեկը: Մինչև օրս լավագույն ցուցանիշն ապահոված ամերիկյան «Patriot» ՁՀՀ-ն Իրաքում յուրաքանչյուր խոցված ԹՄ-ի համար ծախսել է 1-3,5 հրթիռ⁷¹: Իհարկե, տվյալը հիմնականում վերաբերվում է բալիստիկ հրթիռների խոցմանը, ինքնաթիռները խոցվել են ավելի լավ ցուցանիշներով, սակայն կիրառությունը մասսայական չի եղել, իսկ հակառակորդը՝ ոչ այնքան հզոր: Ընդ որում, առաջին պատերազմում խոցվել են արձակած հրթիռների մոտ 49 %-ը և միայն երկրորդում՝ բոլոր վնաս ներկայացնող հրթիռները⁷²: (Տե՛ս նկար 24)

- ✓ Միայն պաշտպանական մարտավարությամբ հնարավոր չէ հասնել հաջողության:

Վիետնամական, արաբա-իսրայելական մի քանի պատերազմներում և մի քանի այլ հակամարտություններում տեղի ունեցավ օդուժի և ՀՕՊ-ի կիրառության ամերիկյան և խորհրդային

⁶⁹ А. Васильев. Радиоэлектронная борьба в воздушных операциях ВВС США. ЗВО №1 1991, стр. 41-44

⁷⁰ <http://www.meta.kz/158309-vvs-ssha-prevratjat-istrebiteli-f-15-v-samolety.html>,
<http://www.flightglobal.com/articles/2010/07/09/344274/f-15-silent-eagle-scores-two-firsts-with-export-license-flight.html>

⁷¹ Д.Галкин. Боевое применение зенитных пакетных комплексов Пэтриот в вооруженных конфликтах. ЗВО, 10.2006, стр. 26-32.

⁷² 1991թ. «Patriot» ՁՀՀ-ի և «Scud-B» բալիստիկ հրթիռների միջև տեղի ունեցած մենամարտի մասին շատ է գրվել: (Տե՛ս նկար 32) Սա պատմության մեջ առաջին անգամ մենամարտն էր, որի ժամանակ տարբեր տվյալներով արձակվել է 91-98 «Scud-B» հրթիռ կամ դրանց իրաքյան՝ «Al-Husseini», «Al-Abbas» տարբերակները: Որոշ տվյալներով՝ արձակվածներից խոցվել է ընդամենը 35-50 %-ը: Սակայն քանի որ հրթիռներն իրենք անհուսալի էին և շատ ժամանակ առանց որևէ միջամտության տեղ չէին հասնում, դժվար է ասել, թե իրականում «Patriot» քանիսին է խոցել, կամ փորձել խոցել: Տարբեր աղբյուրներում նշվում է, որ յուրաքանչյուր «Scud-B»-ի վրա արձակվել է մինչև մի քանի տասնյակ «MIM-104» հրթիռ: Կարծում ենք՝ սա չափազանցություն է, քանի որ նախ ՁՀՀ-ը շատ կարճ ժամանակ ունի դրանք խոցելու համար, իսկ նույն հրթիռի վրա արձակելու առավելագույն հնարավորությունը 3 հրթիռ է: Այնուամենայնիվ, առաջին հրթիռային մենամարտը շատ հետաքրքիր առանձնահատկություններ ի հայտ բերեց: Գրանցից մեկն էլ այն էր, որ մեծ արագությունների պայմաններում նույնիսկ 90 կգ-անոց մարտական մասի պայթյունը կարող է լուրջ վնաս չպատճառել մյուս հրթիռին: Շատ խոցված համարվող հրթիռներ իրականում շեղվում էին, սակայն տեղ էին հասնում: Հենց այս ժամանակ եղավ դեպք, երբ խոցված համարվող, սակայն իրականում ընդամենը ուղեգիծը փոխած, «Scud-B»-ը ընկավ զորանոցի մեջ, և շատ մարդիկ զոհվեցին: Այդ պատճառով ամերիկյան մասնագետները ՁՀՀ-ները կատարելագործելիս և նորերը ստեղծելիս հրթիռները խոցելու համար գնացին ավելի դժվար ճանապարհով, որը, սակայն, ավելի հուսալի է: Բանը նրանում է, որ կամ պետք էր շատ մեծացնել հրթիռների մարտական մասերը՝ մինչև 150-200 կգ և ավելի, կամ ստեղծել կինետիկ հարվածող փոքր մարտական մասեր: Առաջին տարբերակը նրանց համար անընդունելի էր, քանի որ ամերիկյան զենիթային հրթիռները՝ շնորհիվ արդիական տեխնոլոգիաների, ստեղծվում էին բավականին փոքր: Օրինակ՝ «ERINT» հրթիռների ընդհանուր քաշը հազիվ է հասնում 320 կգ.: Այդ պատճառով նրանք ներկայումս հիմնականում հրթիռներին օդում խոցում են ուղիղ հարվածով, որը, իհարկե, տեխնիկապես դժվար է, սակայն ավելի հուսալի է, ոչնչացնում նշանակետին:

մողելների բախում, որում ցայտուն երևաց վերջինիս «վիժումը»: Նույնիսկ ամենահագեցած ՀՕՊ-ը, որի գլխավոր դերակատարը վերգետնյա բաղկացուցիչն է, ի վիճակի չէ հաջողությամբ պայքարել կազմակերպված և հզոր ՕՀՄ-ների դեմ:

Ժամանակակից ՕՀՄ-ների մասսայական կիրառմամբ հենց մարտական գործողությունների սկզբից հնարավոր է հաղթանակ տանել: Կիրառության մասսայականությունն աննախադեպ է⁷³: Ամերիկացիներն այդ մասսայականությամբ, ամբողջ թատերաբեմի մշտական տեսանելիությամբ ու կառավարելիությամբ, խոցման միջոցների ամենակարողությամբ և այլ բաղադրիչներով վերացնում են առաջին, երկրորդ էշելոններ հասկացողությունը կամ ռեզերվը: Բացի դրանից, առաջին էշելոնի գորքերը այնքան արագ են շարքից դուրս գալիս, որ երկրորդ էշելոնը կամ ռեզերվը չեն հասցնում միջամտել⁷⁴: Խրամատային ամուր, պասիվ պաշտպանությունը, որը կարծրատիպ է դարձել, արդեն չի կարող ապահովել հուսալի պաշտպանություն⁷⁵: Հարձակողական դատողությունը հակամարտության ժամանակ դառնում է գերակայող⁷⁶:

Ժամանակին Արևմուտքում ճիշտ հասկացան աշխարհին տիրելու գործիքի և միջավայրի փոխարինման պահը: Կար ժամանակ, երբ Մեծ Բրիտանիան, տիրելով օվկիանոսներին, տիրում էր աշխարհին: ԱՄՆ-ում ժամանակին հասկացան, որ եկել է ժամանակը, երբ հարկավոր է տիրել երկնքին, որպեսզի տիրել օվկիանոսներին, հետևաբար՝ աշխարհին: Միտումը շարունակվելով բարձրանում է տիեզերք, որտեղից կարելի է տիրել ողջ մոլորակին և ոչ միայն:

Չորատեսակներից ավիացիայի որոշիչ դերի մասին դեռ ԵՀՊ-ի վերջում շատ դիպուկ նկատել է գերմանացի գեներալ Կ. Կոլլերը:

«Ցանկացած զինվոր սովորաբար մտածում է իր զորատեսակի գործողության հեռավորությամբ և սեփական գեների տեղաշարժման արագությամբ: Այդ պատճառով ծովային սպաները շատ ժամանակ չեն կարողանա (*իսկ բանակային սպաները երբեք*) հասնել դատողության և աշխարհաընկալման այն մասշտաբին, որին այս կամ այն չափ տիրապետում են գրեթե բոլոր բանակների ՌՕՈւ-ների սպաները: Ի՞նչ է բանակային կորպուսը գետնի վրա. 50 000 մարդ, հազար միավոր տեխնիկա և հրետանու մի խումբ՝ հսկայական հրամանատարական համակարգով: Եվ այդ բոլորը պատերազմում են 15-20 կմ ճակատի վրա: Հսկայական մի հրեշ, սակայն նրան հետաքրքրում են միայն հարևանները՝ աջից և ձախից: Միևնույն ժամանակ ՌՕՈւ-ի սպան մտածում է զգալիորեն ավելի լայն և խորը: Նա այլ կերպ է այդ ամենը պատկերացնում: Ի՞նչ է այդ կորպուսի ճակատը մի լեյտենանտի համար, ով պետք է կատարի հեռավոր հետախուզության թռիչք. քարտեզի մի հատված, որն ունի մի մատի լայնք, եթե ոչ ավելի քիչ»⁷⁷:

Ամերիկացիները ճիշտ և ժամանակին հասկացան այս հրամայականը: Աշխարհում մինչ օրս արտադրված ընդհանուր բոլոր ինքնաթիռների մոտ 50-60 %-ն արտադրել է ԱՄՆ-ն: Միայն ԱՄՆ-ում են ՌՕՈւ-ի բարձրաստիճան սպաներն այդքան հաճախ զբաղեցնում ընդհանուր բանակի հրամանատարությունը: ԱՄՆ-ն միակ պետությունն է աշխարհում, որը զինված է գերճշգրիտ զենքերի մեծ տեսականիով՝ սկսած փոքր արկերից, մինչև բալիստիկ և ԹՀ-ներ: ԱՄՆ-ի ռազմավարական, հարձակողական սովորական զենքերը գերազանցում են ռազմավարական հարձակողական միջուկային զենքերի բանակին: Վերջին հանգամանքը նոր երևույթ է և որոշիչ առավելություն այլ միջուկային տերությունների նկատմամբ: Այստեղ դիպուկ է նաև այն տեսակետը, ըստ որի ամերիկյան սովորական գերճշգրիտ ՕՀՄ-ներով կարելի է հաղթել ցանկացած պետության, նույնիսկ ՌԳ-ին⁷⁸: Շեշտենք, որ այս տեսակետը և անհանգստությունը ռուս մասնագետներինն է:

2010թ. փետրվարին հրապարակված տվյալների համաձայն՝ ԱՄՆ-ում սկսվել են նոր սերնդի կործանիչների և ռազմավարական ռմբակոծիչների տվյալների հաստատմանն ուղղված գիտափորձական աշխատանքները: Ամերիկյան մասնագետները կարծում են, որ մոտ ապագայում ՕՀՄ-ների մոտ կեսն արդեն կլինեն ԱԹՄ-ների հիման վրա ստեղծված մոդուլներ և համալիրներ, որոնք կկարողանան գործել ապագայի ցանցակենտրոն պատերազմներում և դրանցից դուրս: 2020թ.

⁷³ А.Н. Захаров. Операция «Лис пустыни»...

⁷⁴ В.А. Вахрушев. Локальные войны..., стр. 28.

⁷⁵ И.Н. Воробьев. Какие войны грозят нам в будущем веке?. Военная мысль. №2. 1997, стр. 18-24.

⁷⁶ С.Л. Печуров. Революция в военном деле: взгляд с Запада. Военная мысль. №4. 1997, стр. 73-80.

⁷⁷ Т. Элмхерст. Подлинная история..., стр. 580.

⁷⁸ Ю.В. Криницкий, В.Н. Тикшаев. Проблемы организации ПВО подвижных объектов государственного значения. Военная Мысль. 6/2010, стр. 41-46.

դրանց քանակը բանակում պետք է կազմի 800-ից ոչ պակաս⁷⁹: Ամերիկյան հայտնի ռազմական տեսաբան Ջոն Վերդենը կարծում է, որ 2025թ. ամերիկյան Ռ-ՕՌ-ի մոտ 90%-ը կկազմեն ԱԹՄ-ները⁸⁰:

ԱՄՆ-ում ներկայումս արտադրվում են գերճշգրիտ հարվածային միջոցներ, որոնց քանակը մոտակա տաս տարում կարող է հասնել 150 000-ի, ստեղծվում են նաև դրանց կրողները: Օրինակ՝ «Ohio SSBN/SSGN» տեսակի ատոմային ռազմավարական սուզանավերը վերածվել են գերճշգրիտ ԹՀ-ներ կրողների, որոնց վրա տեղադրվում է 154 ԹՀ⁸¹:

Հարկավոր է ճիշտ գնահատել ԹՄ-ների և ՕՀՄ աճող դերն ու նշանակությունն սպազայի պատերազմներում, որոնք մարտավարական և ռազմատեխնիկական կատարելագործումների հետևանքով կվերածվեն գերճշգրիտ խոցման միջոցների:

ԳԼՈՒԽ 6. ԴԱՍԵՐ ՄԵՁ ՀԱՍԱՐ

6.1. Օրինակներ մեր պատմությունից

Յամաքային ՀՕՊ-ի կիրառության դեպքերը, որոնց օրինակով մենք սպացուցեցինք դրանց անպիտանելիությունը, բավականին շատ են: Սակայն տվյալ ժամանակաընթացքում կա մեկ բացառություն, երբ առանց կործանիչների, միայն ցամաքային ՀՕՊ-ի միջոցներով պատերազմում տարվել է հաղթանակ: Այդ բացառիկ և փայլուն օրինակը պատկանում է մեզ՝ հայերիս:

Արցախյան գոյամարտը բացառիկ էր նաև ՕՀՄ-ների և ընդհանրապես ԹՄ-ների կիրառության կողմերի հնարավորություններով: Հազվադեպ են եղել այնպիսի մարտական գործողությունները, երբ պատերազմող կողմերից մեկը տիրապետի բավականին հզոր Ռ-ՕՌ-ների՝ բազմաքանակ ԹՄ-ներով և փորձառու օդաչուներով, իսկ մյուս կողմը ոչ միայն չունենա համարժեք սարքեր, այլ նաև զրկված լինի տարրական ՀՕՊ-ի միջոցներից:

ԽՍՀՄ-ը փլուզման պահին Անդրկովկասում ուներ մի քանի ռազմական օդանավակայան, որոնք մտնում էին ՀՕՊ-ի 19-րդ առանձին բանակի և 34-րդ օդային բանակի կազմի մեջ: Վրաստանի տարածքում կար 9-ը, իսկ Ադրբեջանի տարածքում՝ 5 ռազմական օդանավակայան⁸²: Դրանցից էին Սիտալ-Չայում տեղակայված խորհրդային 80-րդ «Су-25» գրոհիչների առաջին ավիագունդը, Նասսանիում՝ ՀՕՊ-ի 82-րդ կործանիչային ավիագունդը՝ զինված «МиГ-25» կործանիչներով, Քյուրդամիրում՝ 976-րդ ռմբակոծիչային ավիագունդը՝ «Су-24» ինքնաթիռներով, և Դալյարում՝ 882-րդ հետախուզական ավիագունդը՝ «МиГ-25РБ» և «Су-24МР» ինքնաթիռներով: Ադրբեջանը ցանկացած գնով ձեռք էր բերում այդ ինքնաթիռներից, չնայած որ Ռ-ուսաստանը փորձում էր դուրս բերել դրանք⁸³: Նույնիսկ դեպք է եղել, երբ թռիչքից առաջ ինքնաթիռի անիվները ծակվել են, այլ համակարգեր խափանվել են, միայն թե ինքնաթիռը թռիչք չկատարեր: Ադրբեջանի տարածքից հանվող մարտավարական միջուկային սպառազինությունն անգամ քիչ էր մնում բաժին ընկներ ծայրահեղականների ձեռքը⁸⁴:

6.4. Կործանիչները և ՀՕՊ-ի այլ սպառազինությունը

Հայկական Ռ-ՕՌ-ի համար լավագույն տարբերակը, եթե չհաշվենք գումարային խնդիրները, ամերիկյան նորագույն «F-35»-ն է: Այս կործանիչն աշխարհում միակն է, որն ունի մեկ շարժիչ,

⁷⁹ В. Щербаков. Пентагон составил тридцатилетний план развития авиации, Минобороны США отдает приоритет многофункциональным и беспилотным летательным аппаратам, Независимое военное обозрение, 2010-03-05.

⁸⁰ Ա.Տ. Հովակիմյան: Ռ-ազմական բնագավառի նորություններ: Հայկական Բանակ, № 3(33), 2002, էջ 100-103:

⁸¹ И. Капитанец. Флот в войнах..., стр. 244.

⁸² М.Пядушкин. Вооружая Кавказ: Нечаянное наследство Москвы//Кавказ: вооружен и разобшен/ Под редакцией Матвеевой А., Хизкока Д. Saferworld, ЦАСТ: Лондон-М., Февраль 2004, стр. 164-167.

⁸³ Y.Aliyev. Arms Control Process in Transcaucasia // NATO School, Polaris Quarterly, Vol. 1, Issue 2, Summer 2004, p.47.

⁸⁴ Ядерное нераспространение / Под ред. Орлова В.А. Т.1.ПИР-Центр: М., 2002, т.1, стр. 211.

միաժամանակ ուղղահայաց թռիչք-վայրէջքի հնարավորություն և այլն: Այն նույնիսկ երկշարժիչանի կործանիչներին գրեթե ոչ մի տվյալներով չի զիջում: Հենց նման հատկանիշներն են, որ այն մեզ համար դառնում է անփոխարինելի: ՀՀ-ում օդանավակայանային ցանցի սակավության պատճառով «F-35»-ի ՈւԹՎ-ի հնարավորությունն ուղղակի անփոխարինելի է մեզ համար: Ընդ որում, «F-35»-ի ավանդական մարտավարատեխնիկական տվյալները խորհրդանշական չեն, ինչպես «Harrier»-ի և «Як-38»-ի մոտ, որոնք, որպես մարտավարական կործանիչ-ինքնաթիռ, շատ թույլ տվյալներ ունեն: Հինգերորդ սերնդի ամերիկյան այս կործանիչն ունի շատ տեխնիկական հնարավորություններ, առանց որոնց հնարավոր չէ պատկերացնել ապագա պատերազմները: Ապագայում այս կործանիչը լինելու է ամենամասսայականը, ինչը շատ կարևոր է նրա շահագործման համար:

Հարմար տարբերակներ են ամերիկյան «F-16C», «F-15E» ֆրանսիական «Mirage 2000-5», «Rafale C-1» և ռուսական «Су-30» կործանիչները: Շատ արդյունավետ կլինի առաջինը, որն ունի մեկ շարժիչ, ինչը շահագործողի համար ավելի կարևոր է: «F-16C»-ն աշխարհի ամենատարածված կործանիչ-ինքնաթիռն է, որը ևս կարևոր է հետագա շահագործման ծախսերի համար: Այն լիարժեք բազմաֆունկցիոնալ է, օժտված է լայն հնարավորություններով: Ֆրանսիական կործանիչները ևս շատ հարմար են: Առաջինը «F-16C»-ի նման ունի մեկ շարժիչ և լավ է իրեն դրսևորում օդային մարտերում: Երկրորդը երկշարժիչանի է, ունի հիանալի տվյալներ և բազմաֆունկցիոնալ է:

Սակայն, հաշվի առնելով քաղաքական իրադրությունը, հայ օդաչուների մասնագիտական պատրաստության հիմնախնդիրները և ինքնաթիռների նախնական գինը՝ հավանաբար, լավագույն տարբերակը հենց ռուսական «Су-30» կործանիչն է: Վերջինս ունի մինչև 8 տոննա ռմբատարողություն և թռիչքի բավականին մեծ հեռահարություն: Կործանիչը հաջողությամբ կարող է խոցել և՛ օդային, և՛ վերգետնյա նշանակետեր: Կատարելով օդային գերազանցության ապահովման խնդիր՝ կարող է ինտեգրված լինել ՀՕՊ-ի հետ և միաժամանակ հեռահար հարվածներ հասցնել կարևոր վերգետնյա նշանակետերին: Երկու խնդիրների կատարման համար այն կարող է զինվել մինչև 100 կմ և ավելի հեռահարության ճշգրիտ հրթիռներով (X-28, X-31, X-35, X-58, X-59, P-27, P-77 և այլն)⁸⁵: Այսինքն՝ կործանիչը, գտնվելով ՀՀ օդային տարածքում, կարող է խնդիրներ կատարել ԼՂՀ-ի և նույնիսկ Ադրբեյջանի տարածքում: Վերգետնյա նշանակետերին հարվածելու համար «Су-30»-ը կրում է մակ գերճշգրիտ ռումբեր: «Су-30»-ը, բոլոր խնդիրների լուծման հետ միաժամանակ, այլ միջոցների համար հանդիսանում է օդային հրամանատարական կետ: Օդային հարվածներ հասցնելու ժամանակ այն կարող է կազմակերպել ամբողջ մարտը՝ և՛ հարվածել, և՛ օգնել այլ ԹՄ-ներին կատարել ճշգրիտ հարվածներ, և՛ միաժամանակ պաշտպանել այդ սարքերին օդային հակառակորդից⁸⁶: Կործանիչը ղեկավարում է երկու օդաչու, ինչը շատ կարևոր է մնանատիպ խնդիրների համալիր լուծման համար: «Су-30»-ը, լեռնային տեղանքում վերգետնյա նշանակետերին հարվածներ հասցնելու ժամանակ, մի քանի տվյալներով զիջում է «Су-24»-ին և «Су-25»-ին (*ցածր թռչելու հնարավորություն, գրահապատ քաղաքամասեր*)⁸⁷: Սակայն նշվածներին գերազանցում է այլ, ոչ պակաս կարևոր տվյալներով (*թռիչքի հեռահարություն, տարատեսակ սպառազինություններ կրելու հնարավորություն և այլն*): Այն միաժամանակ օդային մարտի բոլոր ձևերում գերազանցում է դրանց ու «МиГ-29»-ին⁸⁸: «Су-30»-ն ադրբեյջանական «МиГ»-երին գերազանցում է թռիչքի հեռավորությամբ, ինչը հատկապես շատ կարևոր է մարտերը հակառակորդի տարածք տեղափոխելու տեսանկյունից:

Եթե նույնիսկ այսօր հայկական ՋՈՒ-երը ձեռք բերեն «МиГ-29» կործանիչներ, և վերջապես ստեղծվի կործանիչ ավիացիա, միևնույն է, դա լինելու է կարճաժամկետ լուծում՝ ի պատասխան ադրբեյջանական նախաձեռնությանը, որն անթույլատրելի է Հայաստանի համար: Ադրբեյջանի կողմից «Су-30»-ների կամ համարժեք այլ ինքնաթիռների ձեռք բերման դեպքում հայկական ՌՕՈՒ-ն նորից կհայտնվի դժվար կացության մեջ⁸⁹: Մենք նրանց նախաձեռնությանը ոչ թե պիտի պատասխանենք,

⁸⁵ В. Марковский, К. Перов. Советские..., стр. 47.

⁸⁶ В. Беляев, В. Ильин. Российская..., стр.156-157; <http://www.ausairpower.net/flanker.html>

⁸⁷ М. Архипова. Реактивные самолеты вооруженных сил СССР и России, М.-Минск. 2002, стр. 32-33.

⁸⁸ Բացի ակնհայտ մարտավարատեխնիկական տվյալներից, ավաճի լավագույն ապացույցը հանդիսացան օդային մարտերը Եթովպական «Су-27»-երի, որոնք հանդիսանում են «Су-30»-ի նախատիպը, և Էրիթրեյական «МиГ-29»-երի միջև: Մարտերը գրեթե բացարձակապես ավարտվեցին առաջինի հաղթանակներով: <http://www.aviaport.ru/news/2009/03/26/169637.html>

⁸⁹ «Су-30» կործանիչը մոտակա 20 տարում կարող է դառնալ աշխարհի ամենամասսայական կործանիչներից մեկը: Բանն այն է, որ լինելով 4-րդ սերնդի լավագույն կործանիչներից մեկը և ներկայումս լավագույն

այլ նախաձեռնությունը մեր ձեռքը վերցնենք: «Cy-25»-երի որոշ քանակություն չէ-ն ունի, իսկ «Cy-30»-ը չէ-ի համար կարող է լուծել ռազմավարական խնդիրներ: Նման ինքնաթիռների անգամ փոքր քանակը՝ 10-12 միավոր, կարող է մեծ բան փոխել ուժերի հարաբերակցության հարցում: Դրանք իրենց զսպողական դերը կատարած կլինեն անգամ հակառակորդի կողմից համանման ինքնաթիռների մեծ քանակի առկայության պայմաններում: Հարձակողական սպառազինության այս նվազագույն տեսակներն ու քանակն առնվազն խիստ անհրաժեշտ են՝ այսօր և ոչ հեռավոր ապագայում հավասարակշռությունը պահելու համար: Գալիք պատերազմը դատապարտված է ընթանալ արցախյան լեռներից այն կողմ: Հատկապես հետաքրքիր է Քուռ-արաքսյան ջրային սահմանը, որի կամուրջների համար առանձնակի մարտեր կընթանան: Սա պատմական Հայոց սահմաններն են, որոնք բացի պատմական արժեքից, իրենցից ներկայացնում են նաև հզոր բնական սահմաններ: Այդ մարտերում հայկական ՌՕՈւ-ն ստիպված է ունենալ գերճշգրիտ հարվածային միջոցներ և կործանիչներ, որոնք պիտի պահպանեն գրոհիչ ու ուղղաթիռային ավիացիային⁹⁰:

Այստեղ կուզենայի մեջբերել ևս մի հանգամանք, որը մեր քննարկումն ավելի խորն ու հասցեական կդարձնի: Վերջերս հրապարակվեցին տեղեկություններ ՌԴ-ի կողմից Ադրբեյջանին «С-300 ПМУ-2 Фаворит» տեսակի երկու զենիթահրթիռային համակարգերի (*այս զենքերի յուրաքանչյուր դիվիզիոնը կարող է կազմել հենց մեկ համակարգ*)⁹¹ մատակարարման մասին: Այն մեկնաբանությունները, որ նման համակարգերը զուտ պաշտպանական զենք են և չէ-ի ու ԼԳՉ-ի անվտանգությանը չեն սպառնում, առնվազն անհիմն են և միամտություն: Նման համակարգերը որակապես մի քանի աստիճան տարբերվում են մինչ այժմ մեր տարածաշրջան ներմուծած զենքերից: Այս համակարգը հայտնի «С-400 Триумф»-ի նախատիպն է և ավելի իրական հնարավորություններով է օժտված⁹²: «С-300 ПМУ-2» համակարգը հզոր հակաօդային միջոց է, որը կարող է պայքարել տարատեսակ ԹՄ-ների, այդ թվում նաև՝ տարատեսակ հրթիռների դեմ: Ինքնաթիռներին և ուղղաթիռներին միջին բարձրությունների վրա այն կարող է խոցել մինչև 200 կմ հեռավորության վրա, իսկ մարտավարական և օպերատիվ մարտավարական բալիստիկ հրթիռներին՝ մինչև 40 կմ հեռավորության վրա: Ընդ որում, համակարգի տարբերակում, երբ համալիրին բազում օգնական միջոցների հետ տրված է նաև «54К6Е2» մարտական ղեկավարման կետը, այն կարող է միաժամանակ կրակ բացել 36 նշանակետերի վրա՝ արձակելով 72 հրթիռ⁹³: Իհարկե, «48Н6Е» տեսակի հրթիռների դեպքում երկու դիվիզիոնները միասին մարտապաշարում այդքան հրթիռ չունեն: Իսկ «9М96» հրթիռների կամ երկու տեսակի հրթիռների համատեղ առկայության դեպքում մարտապաշարը զգալիորեն մեծ է: Երկրորդ տեսակի հրթիռը չափերով փոքր է, սակայն սովորական ԹՄ-ների խոցման հեռավորությունն այս հրթիռներով կազմում է առավելագույնը 120 կմ:

ռուսականը՝ այն բավականին էժան է, ինչի համար էլ ձեռք է բերվում մի շարք երկրների կողմից: Այս կործանիչի հիմնական թերությունները՝ վատ ռադիոսարքավորումներ, սպառազինություն և այլն, կարելի է որոշակիորեն շտկել: Հենց այս ճանապարհով կարող են գնալ Չինաստանը և Հնդկաստանը, որոնք պլանավորում են մեծ քանակությամբ նման կործանիչներ ունենալ: 10-20 տարի հետո արևելքում այս կործանիչները կարող են լուրջ բախումների մեջ լինել ամերիկյան կործանիչների հետ: Չինաստանը, Հնդկաստանը և Ինդոնեզիան կունենան մեծ քանակությամբ նման կործանիչներ, որոնց հետ շահերի բախում կարող են ունենալ ամերիկյան կործանիչներով զինված Ճապոնիան և Ավստրալիան: Այս տեսանկյունից էլ շահավետ է նման կործանիչների ձեռքբերումը:

⁹⁰ Այս մասին հանգամանալից տես՝ Гарегин Варданян ОБОРОНА ИЛИ НАСТУПЛЕНИЕ?

О ПЛАНЕ ВЕДЕНИЯ ВОЙНЫ С АЗЕРБАЙДЖАНОМ, www.mitq.org, <http://www.noravank.am/ru/>

⁹¹ Չնայած նրան, որ մատակարարման մանրամասների մասին պաշտոնապես ոչ մի տեղեկություն չի հաստատվել, սակայն այս դեպքերում «С-300 ПМУ-2» տեսակի ՉՀՀ-ները մատակարարվում են այլ համալիրների հետ համագործակցելու ու տարատեսակ լրացուցիչ սարքավորումներով, ռադիոտեղորոշման կայաններով և ղեկավարման կետերով, որոնց հետ միասին կազմում են համակարգ: Երկու դիվիզիոնների կազմում ստացվելու է 16 արձակման կայան: Յուրաքանչյուր արձակման կայանի վրա կարող են տեղադրվել չորսական «48Н6Е» կամ տասնվեցական «9М96» հրթիռներ:

⁹² «С-400 Триумф» ՉՀՀ-ի սպառազինության մեջ մտնելու և իրական հնարավորությունների մասին այնքան իրարամերժ տեղեկություններ կան, որ այդ համալիրի հետ մեծ հույսեր կապելը առայժմս անիրական է: 2000թ. 6-7 անգամ հետաձգվել է համալիրի սպառազինության մեջ ընդունելու ժամկետները, իսկ հրթիռների մասին մինչև օրս լռություն է:

⁹³ Василян Н.Я., Гуринович А.Л. Зенитные..., стр. 258-264.

Ադրբեջանական բանակում վաղուց սպառազինության մեջ գտնվում են «С-200» համալիրներ, որոնք կատարելագործվելով կարող են մտնել «С-300 ПМУ-2» համակարգի մեջ և ղեկավարվել մի կենտրոնից: Սրանք ևս գումարվում են համակարգի հնարավորությունների վրա: Իհարկե, լեռնային տեղանքում տեխնիկական հնարավորությունները մի փոքր կսահմանփակվեն, սակայն մեզ առավելապես պետք է հետաքրքրեն հատկապես համակարգի կողմից հրթիռների դեմ պայքարի հնարավորությունները:

Հին տեսակի նմանատիպ օդային հարձակման միջոցները (*բալիստիկ հրթիռներ, որոնք հեռահարությունը չի անցնում 500 կմ-ը, իսկ անկման արագությունը կազմում է մինչև 4-4.5 կմ/վ*) այս համակարգերի կողմից կխոցվեն⁹⁴, մասնավորապես, եթե դրանց քանակը փոքր է, և դրանք չեն կարող կիրառվել այլ օդային հարձակման միջոցների հետ մասսայական արձակումներով:

Ինչպես տեսանք, երկու համակարգերը միայնակ կարող են միանգամից խոցել 72 օդային նշանակետեր՝ յուրաքանչյուրի խոցման համար արձակելով համապատասխանաբար երկու հրթիռ: Սա այն դեպքում, երբ հրթիռների խոցումն ավելի դյուրին է՝ ելնելով նրանց կանխատեսելի հետագծից: Այս համակարգերը լուրջ անհավասարակշռություն են առաջացնելու տարածաշրջանում: «С-300 ПМУ-2» համակարգերը մեծ հնարավորություններ ունեն այլ համանման զենքերի հետ համագործակցելու և պաշտպանական մեկ դաշտ կազմելու գործում: Դրանք կարող են համակարգային կիրառմամբ մեծ տարածքներ պաշտպանել՝ համագործակցելով նաև կործանիչ ինքնաթիռների հետ: Հեռանկարում տարածաշրջանում ուժերի հավասարակշռությունը պահպանելու համար հարկավոր կլինեն նոր սերնդի ամենաարդիական ԹՄ-ներ, որոնք զենքի մրցավազքը բոլորովին այլ մակարդակի կբարձրացնեն: «С-300 ПМУ-2» համակարգերը ստեղծվում են «Алмаз-Антей» կոնցերնի կողմից, որի նախագահն է ծնունդով բաքվեցի⁹⁵ Իգոր Ռ-աուֆի Աշուրբեյլին: Վերջերս մի աղմկահարույց գործ բացվեց՝ կապված «С-400» համակարգի ստեղծման ծրագրի գումարների մխաման (*մի քանի միլիարդ ռուբլի*) հետ, որի հեղինակը նույն Աշուրբեյլին էր: Նա վերևներում, իր ծանոթությունների շնորհիվ, ոչ միայն «ջրից չոր դուրս եկավ», այլ նաև շարունակում է աշխատել և մեծ ծառայություններ մատուցել իր հայրենիքին: Մինչև վերջերս Ռ-Ռ-ում Ադրբեջանի Հանրապետության քաղաքացիներ չէին սովորում, սակայն Տվերի օդատիեզերական պաշտպանության ակադեմիայում նրանց սովորելու փաստն արդեն ապացուցում է, որ նրանք պատրաստվում են ձեռք բերել այդ համակարգերը: Նման համակարգերի հայտնվելը շատ մեծ բան է փոխում ՕՀՄ-ների ձեռքբերման մեր ծրագրերում: Ադրբեջանը ՀՕՊ համալիրներ է ցանկանում ձեռք բերել նաև Ուկրաինայից, վերջիններս ևս կարող են միացվել «С-300 ПМУ-2»-ի ցանցին: Մենք պետք է ավելի մեծ ուշադրություն դարձնենք նաև ՕՀՄ-ների հրթիռային տեսակներին, որոնց մասին կնշվի առանձին:

Ահա այս տեսանկյունից է նաև անհրաժեշտ դիտել ժամանակակից ՕՀՄ-ներ և կործանիչներ ունենալու իմպերատիվը:

Այստեղ կարևոր ենք համարում նաև անդրադառնալ ՀՕՊ-ի սպառազինությանը, քանի որ այս երկու գորատեսակների միավորումն անխուսափելի է: Ներկայումս ՀՀ ՁՈւ-ի այդ գորատեսակը զինված է խորհրդային սպառազինությամբ: Բարեփոխումներով ՀՕՊ-ն ավելի մարտունակ դարձնելու համար պետք է նախ վերազինել՝ միավորման ոգուն համապատասխան: Պատերազմի անցած փուլում ադրբեջանական օդուժի և հայկական ՀՕՊ-ի հակամարտությունը լրացնում է հայոց փառավոր հաղթանակների ցանկը: Առանց հայկական կործանիչ ավիացիայի ադրբեջանը մոտ 150 թռչող սարքերից կորցրել է 30-ը: Հայ հակաօդայինների հաջողության հիմնական գրավականը մասնագիտական ունակություններն են: Նրանք, եղած միջոցների շարժունակությունն օգտագործելով, արագ խուսավարում էին: Կարծում ենք, որ ապագայում էլ նպատակահարմար կլինի հայկական ՀՕՊ-ը կառուցել հիմնականում նման համալիրներով: Անշարժ կամ դանդաղաշարժ («С-300», «С-125» և «Крыг») մեծ համալիրներն ապահովում են խոցման հարթություն, սակայն մեր պայմաններում փոքր և լավ խուսավարող համալիրներն ավելի արդյունավետ են: Թվարկված համալիրներից վերջին երկուսը վաղուց արդեն հնացել են և իրենց առաջ դրված խնդիրները շատ դժվարությամբ կարող են լուծել: Տվյալ հեռավորությունների և բարձրությունների պաշտպանությունը

⁹⁴ Իհարկե, այս դասակարգման տակ են նաև ՀՀ ՁՈւ-երի սպառազինության մեջ եղած «P-17» (проект 8K14, SS-1c Scud-B комплекс 9K72 P-300 Эльбрус), օպերատիվ-մարտավարական հրթիռները:

⁹⁵ http://old.vko.ru/article.asp?pr_sign=archive.2002.6.0206_01, <http://www.azeri.ru/pages/annonce/717/>, <http://www.raspletin.ru/company/officials/topdirector/>

հաջողությամբ կարող են իրականացնել ռուսական «С-300ПМУ-1,2», «С-300ВМ» և «БУК-М1-2» ՉՀՀ-ները, որոնց քանակը կարող է լինել մինչև 5-7 միավոր: Իսկ հիմնական ցամաքային ՀՕՊ-ը պետք է ապահովի ավելի փոքր հեռահարություն և բարձրություն, սակայն մեծ շարժունակություն և ունենա բազմապատակայնություն ունեցող համալիրներ, ինչպիսիք են՝ «Тор М»-ը, «Тунгуска М»-ն ու «Панцирь-С1»-ը: Նման համալիրներ ՀՀ ՁՈւ-ին հարկավոր են ավելի շատ: Եղած համարժեք «Оса-АКМ» ՉՀՀ-ն ևս հնացել է և մոտ ժամանակներս առհասարակ չի համապատասխանի տրված պահանջներին: Նշված միջոցներից բացի՝ շատ կարևոր են նաև կրովի ՉՀՀ-ները՝ «Игла»-ները, որոնց քանակը պետք է շատ լինի: Բոլոր այս համալիրների արդյունավետ աշխատանքի համար նախ հարկավոր է բոլոր ուժերի համատեղում և կենտրոնական ղեկավարում, շարժական հրամանատարական կետեր, որոնք տեղեկություններ կստանան մի քանի իրարից անկախ միջոցներից՝ օդային հետախուզության և ղեկավարման կետերից, կործանիչներից, հետախուզական ԱԹՄ-ներից և այլն:

6.5. Օդուժի բարեփոխումների այլ հարցեր

Ներկայումս առաջատար երկրներում ընթանում են գորատեսակների կիրառության մարտավարական սկզբունքների, ձևաչափերի և տեսակարար կշիռների վերանայման հիմնարար գործընթացներ:

Ցավով պետք է արձանագրել, որ այսօր ՀՀ ՁՈւ-ում օդուժը չունի ո՛չ զգալի տեսակարար կշիռ, ո՛չ համապատասխան տեխնիկական հագեցվածություն: Իսկ կործանիչ ավիացիան առհասարակ բացակայում է:

Նախորդ ենթավերնագրում մենք անդրադարձանք կործանիչների հարցերին: Այժմ քննարկենք ԹՄ-ների այլ տեսակները:

Մենք արդեն նշեցինք բազմազան ԹՄ-ներ ունեցող մեր հարևանին: Հայաստանի համար ադրբեջանական օրինակն անթույլատրելի «չքեղություն» է՝ հատկապես նույն քանակով:

Այսօր պետք է մեծ զարկ տալ ուղղաթիռային ավիացիային՝ հատկապես տրանսպորտային: Ներկայումս Հայաստանին անհրաժեշտ է 30-40 տրանսպորտային ուղղաթիռ, որպեսզի երկու առանձին էսկադրիլիայի կազմով կարողանան, թեկուզ լարված, աշխատել առնվազն երկու ուղղությամբ: Ամենալավ տարբերակները ռուսական՝ մեզ արդեն լավ ծանոթ «Ми-8» ուղղաթիռների նոր տարբերակներն են՝ «Ми-8 АМТШ», «Ми-171»: Վերջիններս օժտված են բարձր լեռնային տեղանքներում, բարդ օդերևութաբանական պայմաններում թռիչք կատարելու, տարատեսակ սպառազինությունների կիրառման հնարավորությամբ: Մարտական ուղղաթիռների քանակը կարող է լինել քիչ ավելի պակաս: Նախ, քանի որ կան պարտավորություններ ընդհանուր ավիատեխնիկայի քանակի վերաբերյալ, և, բացի այդ, վերը նշված ռազմատրանսպորտային ուղղաթիռները կարող են անհրաժեշտության դեպքում ներգրավվել նաև հարվածային գործողություններին: Չնայած նման հարցերն ավելի յուրահատուկ են լուծվում՝ ուստի տրանսպորտային ուղղաթիռները գրանցվում են շինծու ընկերությունների վրա, իսկ թույլատրելի քանակը հիմնականում լրացվում են մարտական ուղղաթիռներով:

ՕՀՄ-ների և առհասարակ ավիացիայի դերը գնահատելու համար պարտադիր չէ անդրադառնալ միայն ամերիկյան և արևմտյան փորձին: Մենք մեր ոչ հեռակա անցյալից ևս պետք է դասեր քաղենք: Հայ ժողովուրդն Արցախյան գոյամարտի ընթացքում ևս շատ օգտվեց ԹՄ-ների օգնությունից, որոնք ցամաքային սահմանի բացակայության պայմաններում հայ ժողովրդի համար հանդիսացան ռազմավարական փոխադրամիջոցներ:

Մինչև Լաչինի միջանցքի բացվելը հայկական կողմից տրանսպորտային բոլոր փոխադրումները կատարվել են ավիացիայի միջոցով: Առանց վարանելու պետք է փաստել, որ ավիացիան թույլ չտվեց հակառակորդին հայաթափել Արցախը: Պատմությանը հայտնի են մի քանի դեպքեր, երբ տրանսպորտային ավիացիան որոշիչ դեր է խաղացել այս կամ այն հակամարտության ժամանակ, մասնավորապես 1940-1945թթ. Չինաստանի փրկության համար կազմակերպված կյանքի ճանապարհը՝ «Գորբը», որն անցնում էր Հնդկաստանի ջունգլիների վրայով: 600 տրանսպորտային ինքնաթիռներն ամսական Չինաստան էին հասցնում մոտ 30 000 տոննա բեռ, և դրանցով պայքարը ճապոնացիների դեմ շարունակվեց մինչև հաղթական ավարտ⁹⁶:

⁹⁶ К. Ли Ченнолт. Путь бойца. М., 2006, стр. 460.

Մյուս պատմությունը հայտնի է որպես Բեռլինի «Փրկության կամուրջ», որը 1948թ. մարտին ստեղծեցին ամերիկյան բեռնատար ինքնաթիռները: Խորհրդային ղեկավարությունը շրջափակել էր Գերմանիայի մայրաքաղաքը՝ նպատակ ունենալով տնտեսապես խեղդել վերջիններիս: Ամերիկյան ղեկավարությունն օրական 4500 տոննա բեռների փոխադրման ծավալներով մի կերպ փրկեց քաղաքի արևմտյան մասը սովահարությունից ու ցրտից⁹⁷: Գործողությունը տևել է մոտ մեկ տարի:

Նման մի կամուրջ էին ստեղծել հայ օդաչուներն Արցախի համար: Եվ, եթե ավիացիան ունենար ոչ թե 7-8, այլ 30-40 տրանսպորտային ուղղաթիռ և ինքնաթիռ, ապա թերևս հնարավոր կլիներ նաև հայաթափումից փրկել Շահումյանը: Բացի դրանից, հայկական կողմից ձեռնարկված հիմնական հարձակողական գործողությունների նյութական պաշարների նախապատրաստական աշխատանքները կատարել է ավիացիան: Սա բացառիկ դեպք է, երբ պատմության մեջ ԹՄ-ները մարտական ապահովման ժամանակ ավելի շատ են կիրառվում, քան՝ մարտական խնդիրներ կատարելիս: Սա համաշխարհային ավիացիայի հայկական հետքն է: Գոյամարտի փորձից պետք է կատարել ճիշտ եզրակացություններ:

Հարվածային լավագույն ուղղաթիռները, որոնք կարող են մարտական խնդիրներ կատարել լեռնային տեղանքում, ամերիկյան «AH-1Z Viper» և «AH-64D Apache Longbow» ուղղաթիռներն են⁹⁸: Սակայն, ելնելով քաղաքական, տնտեսական և ռազմատեխնիկական խնդիրներից, կարելի է ձեռք բերել նաև իտալական «A-129» և եվրոպական «Tiger» ուղղաթիռներ, որոնք ունեն լավ մարտավարատեխնիկական տվյալներ⁹⁹: Ռուսական «Ми-28» հարվածային ուղղաթիռը, ինչպես նաև իրենից բավականին հետաքրքիր լուծում ներկայացնող «Ми-35» ուղղաթիռը¹⁰⁰ լավ տարբերակներ են, սակայն դրանք զգալիորեն զիջում են վերը նշվածներին, իսկ իրենց ավանդական հիվանդություններից լիովին ազատված չեն: Լեռնային տեղանքում հարվածային ուղղաթիռների դերը զգալիորեն մեծ է, դրանք մարտավարական խորությունում կարող են լուծել գրոհիչ ինքնաթիռների խնդիրներ: Ամերիկյան ուղղաթիռները լավ զինված են, ունեն անհրաժեշտ թռիչքի հեռահարություն, բարձրություն, ինչը կարևոր է մեզ համար: Դրանք ինտեգրված են բազում համակարգերի հետ, որը շատ է օգնում ցամաքային հրամանատարին:

Ինքնաթիռների այլ տեսակների մասին նշելիս կուզենայինք առանձին ուշադրություն դարձնել գրոհիչներին, որոնք իրենց բնութագրերով ավելի կիրառելի են մեզանում, և դրա փորձն էլ արդեն կա: Ինչպես գիտենք, և՛ հայկական, և՛ ադրբեջանական ՌՕՌ-ներում կա «Су-25» գրոհիչ ինքնաթիռը, որն անցել է լավ մարտական կիրառություն:

Գրոհիչ ինքնաթիռների ստեղծման պատմության մասին մենք արդեն հակիրճ նշել ենք գերճշգրիտ զենքերին անդրադառնալիս: Մարտական ինքնաթիռների այս տեսակի առջև ի սկզբանե դրվեց մի պահանջ՝ ռումբերի փոքր քանակով հասնել մեծ արդյունավետության: Շատ դեպքերում, որպեսզի օդաչուն կարողանար դիպուկ մծբահարել, ստիպված էր բավականին ցած իջնել: Քայլը, ինչ խոսք, տալիս էր ցանկալի արդյունք, սակայն վտանգավոր էր: Ինքնաթիռը, վայր իջնելով, ՀՕՊ-ի միջոցների համար դառնում էր ավելի դյուրախոց, իսկ մեծ ինքնաթիռը չէր կարող շատ վայր իջնել և արագ գործել: Նշված և այլ մարտավարական պահանջները ձևավորեցին նոր տեսակի ինքնաթիռի կառուցվածքային առանձնահատկությունները: Գրոհիչ կոչվող ինքնաթիռը պետք է լիներ չափսերով փոքր, քանի որ նշանառու մծբակոծությունը թույլ էր տալիս չկրել ռումբերի մեծ պաշար: Սուր անկյուններով գրոհումը և այլ խուսավարությունները, որոնք հասանելի չէին սովորական մծբակոծիչներին, այս տեսակի ինքնաթիռներին դարձնում էին փոքր և լավ խուսավարող: Գրոհիչ ինքնաթիռները մարտական դիրքերի շրջանում, կրակային հակազդեցության պայմաններում մշտական գործողությունների համար պետք է ունենային լավ կենսունակություն: Այսինքն՝ դրանք

⁹⁷ Дж. Хелферс. ВМФ США. М., 2004, стр. 271.

⁹⁸ Ружидкий Е. И. Зарубежные вертолёты. — М.: АСТ; Астрель, 2002, стр. 382; Jane's All The World's Aircraft 2004-2005 / Paul Jackson. — Jane's Information Group, 2004, p. 575-597; Пономарев А. Н. и др. Боевой вертолёт огневой поддержки наземных войск AH-64А Апач (США). — М.: Военное издательство, 1986, стр. 39.

⁹⁹ Flight International, v. 147 (1995), N 4461, p. 28-31; Gunston B. An Illustrated Guide to Military Helicopters. London: Salamander Books, 1981, p. 24; <http://www.oruzie.su/helicopters/221-udar>.

¹⁰⁰ Այն մեծապես ազատվել է իր նախատիպի՝ «Ми-24»-ի թերություններից (մեծ թևեր, ծանր պտուտակներ և փոխանցող սարք, վատ սպառազինություն, ծառվի անիվներ և այլն) և ստացել բավականին ժամանակակից սարքավորումներ ու սպառազինություն: Այն իր վրա կրում է շատ դետալներ «Ми-28»-ից: Իհարկե, սա ևս կարճաժամկետ լուծում է, սակայն բավականին էժան է:

պետք է լինեին գրահապատ: Ջրահապատության կարիք ունեին հատկապես օդաչուի նստատեղը, ուժային կայանքը, վառելիքային մատակարարման և ղեկավարման համակարգերը: Իհարկե, այս բոլոր պահանջները և մոտեցումները միանգամից ի հայտ չեկան: Ինչպես ցանկացած զինատեսակ, գրոհիչները ևս անցել են զարգացման երկար ճանապարհ: ԱՀՊ-ի ժամանակ փոքրիկ ինքնաթիռներով ռմբակոծման փորձերը բերեցին այն բոլոր հիմնախնդիրները, որոնց մասին մենք արդեն նշեցինք: Անգլիական «Camel TF.1» և «5F.1» կործանիչների հիման վրա ստեղծվել էին գրոհիչներ, որոնք ընդամենը կարող էին ռուսեր կրել և ունեին գրահաթիթեղներ օդաչուների համար¹⁰¹: Ժամանակի ընթացքում գրոհիչի կերպարը ձևավորվում էր ավելի հստակ: Մարտական այս ինքնաթիռների կյանքում շրջադարձային եղավ իսպանական պատերազմը: Գերմանացիները, ամերիկյան խոյրնթաց ռմբակոծության յուրացումից հետո, իրենց «Ju-87» գրոհիչով 1939թ. առաջին անգամ զարմացրին աշխարհը: Նրանց մարտավարական մոտեցումները հեղափոխական էին: Այդ մոտեցումներն ու կիրառության բացարձակ վարպետությունը բլիցկրիկի նախնական փուլում ապահովեցին ցնցող արդյունքներ¹⁰²: Խորհրդային գրոհիչների կատարելության հասկացողությունը հաստատվեց «Ил-2»-ով¹⁰³: Գրոհիչների ամենամեծ դերակատարությունն եղավ այն, որ նրանք դարձան գրահատեխնիկայի և կենդանի ուժի ամենասահեղ թշնամիներից մեկը, այսինքն՝ ՅՁ-ի հիմնական հարձակման միջոցների ամենասահեղ թշնամիները: Հետագայում բոլոր տեսակի պատերազմներում գրոհիչները սկսեցին ավելի ու ավելի մեծ պահանջարկ վայելել: Միայն ռեակտիվ ավիացիայի դարաշրջանում մասնագետները, հրապուրվելով մեծ արագություններով և միջուկային զենքերով, ուշադրությունից բաց թողեցին գրոհիչներին ներկայացվող հիմնական պահանջները: Գրոհիչ կոչվածները բազմանպատակ ինքնաթիռներ էին: Սակայն Վիետնամական պատերազմը ստիպեց անդրադառնալ մոռացված շատ հարցերի:

Նոր մոտեցումներին, հին պահանջներին ու արդիական համակարգերին համապատասխան՝ առաջին գրոհիչը՝ «A-10»-ը, 1976թ. հայտնվեց ամերիկյան Ռ-ՕՈւ-ի սպառազինության մեջ¹⁰⁴: Չորս տարի անց խորհրդային Ռ-ՕՈւ-ն ևս զինվեց նման գրոհիչով: Խորհրդային ինքնաթիռը կոչվում էր «Су-25»: Ստացվեց այնպես, որ այս գրոհիչի փորձարկումները միանգամից մարտում անցավ: Աֆղանստանում, որտեղ տեղի էին ունենում մարտական գործողություններ խորհրդային գրոհիչով՝ «Ромб» ծածկանվամբ, դեռ սպառազինության մեջ չմտած, 1980թ. ապրիլ ամսին անցկացվեց հատուկ փորձնական գործողություն¹⁰⁵: Սպառազինության ընդունումը երկար չտևեց: Դրանից հետո այս գրոհիչների մեկ էսկադրիլիան, որը ընթացքում դարձավ մեկ ավիագունդ, մշտապես գտնվում էր Աֆղանստանում և մասնակցում էր մարտական գործողություններին: Կիրառության ընթացքում մարտական պայմաններում ծագած ամեն մի խնդիր լուծում էին միանգամից կոնստրուկտորական բյուրոյի մասնագետները: Ընդհանուր առմամբ, մասնակցության հենց առաջին դեպքերը ցույց տվեցին այս ինքնաթիռների բարձր հուսալիությունը, կենսունակությունը և արդյունավետությունը: Ըստ ռուսական մամուլի բազմաքանակ տեղեկությունների՝ «Су-25» գրոհիչներով աֆղանական պատերազմի ընթացքում կատարվել է ավելի քան 60 000 մարտական թռիչք: Օդուժը գրեթե ինը տարվա շահագործման ընթացքում, մարտական պայմաններում կորցրել է ընդամենը 23 գրոհիչ¹⁰⁶: Կան ռուսական մասնագետներ, որոնք իրական կորուստները գնահատում են 34-35¹⁰⁷: Այնուամենայնիվ, «Су-25» գրոհիչների կիրառության փորձն աֆղանական պատերազմում հաջողված էր¹⁰⁸: Նույն սցենարն ապացուցվեց նաև իրան-իրաքյան, արցախյան և բազում այլ տեղային

¹⁰¹ «Camel TF.1» և «5F.1» տարբերակները՝ В. Обухович, А. Никифоров. Самолеты первой мировой войны. Минск.2003, стр. 80-87.

¹⁰² М. Зефирова. Асы Люфтваффе-штурмовая авиация. М.,2005, стр. 6-52.

¹⁰³ А. Кутепов, А.Макаревский, А.Минаев. Ученый и конструктор С.В.Ильошин. М.,1978, стр. 51-74.

¹⁰⁴ В. Антонов, А. Караулин, Американский штурмовик А-10А, ЗВО, № 11/1978, стр.53-59.

¹⁰⁵ И. Бедретдинов. Штурмовик Су-25 и его модификации. — Издание 2-е. — М., 2002, стр. 73-400.

¹⁰⁶ Г.Н. Дмитриев. Послевоенные ударные самолеты. Ретроспектива и современность. Ч. 2. М., 1997, стр. 32.

<http://www.airwar.ru/history/locwar/afgan/su25/su25.htm>

¹⁰⁷ И. Бедретдинов. Штурмовик Су-25..., стр. 10-187. Марковский В. Штурмовик Су-25 в Афганистане. Экспринт, 2006.

¹⁰⁸ Արդյունավետությունը չափվում է այսպիսի ցուցանիշով՝ յուրաքանչյուր խոցված ինքնաթիռին բաժին է ընկնում մոտ 1700 թռիչք:

պատերազմներում¹⁰⁹: Սակայն «Су-25»-ի վերջին կիրառությունն երկու չեչենական և վրաց-օսական պատերազմներում բավականին անհաջող էր: Ընդհանուր առմամբ, կատարելով աֆղանական պատերազմից մի քանի անգամ պակաս մարտական թռիչքներ՝ ռուսական Ռ-ՕՌ-ն կորցրել է մոտ 15 գրոհիչ¹¹⁰: Ինքնաթիռները բավականին կենսունակ են, շատերը վայրէջք են կատարել լուրջ վնասվածքներով, ինչն ապացուցում է ինքնաթիռի բարձր կենսունակությունը: (Տե՛ս նկար 25)

«А-10» գրոհիչն առաջին անգամ մարտական գործողության մասնակցել է 1991թ. Իրաքում՝ «Փոթորիկ անապատում» ռազմագործողության ժամանակ: Ըստ արտասահմանյան մամուլի՝ ամերիկյան գրոհիչները կատարել են ավելի քան 8000 մարտական թռիչք¹¹¹: Գործողությանը մասնակցել են ընդամենը 120 նման ինքնաթիռ: Տեխնիկական (*մարտական պատրաստականություն*) պատրաստությունը կազմել է 95,7 %, ինչը, նկատենք, բավականին բարձր ցուցանիշ է: Մի քանի անգամ գրոհիչները մարտական առաջադրանքներից վերադարձել են լուրջ վնասվածքներով, ինչը խոսում է ինքնաթիռի բարձր կենսունակության մասին: Ըստ մամուլի տվյալների՝ ամերիկացիները կորցրել են նման 5-6 ինքնաթիռ¹¹²: Ամերիկյան գրոհիչները բացի ավանդական մարտական առաջադրանքներից օդում խոցել են նաև երկու իրաքյան ուղղաթիռ¹¹³: «А-10 Thunderbolt II»-ը հետագայում մասնակցել է նաև հարավսլավական և իրաքյան երկրորդ պատերազմներին: Եվ այդ մարտական գործողությունների ժամանակ այս տեսակի գրոհիչները կորուստներ չեն կրել: Մի քանի անգամ «А-10 Thunderbolt II»-ը վնասվել է, սակայն վերադարձել շարք: 1999թ. մայիսի 2-ին գրոհիչը (*արտադրական համարը 81-0967*) մարտական թռիչքից վերադառնում է մակեդոնական Սկոպյե քաղաք մեկ շարժիչով¹¹⁴: «А-10»-ը հետագայում մասնակցեց նաև իրաքյան 2003թ. պատերազմին, որտեղ ևս ապացուցեց իր բարձր վարկանիշը՝ մեկ կորուստ և մեկ վնասվածքով վայրէջք: (Տե՛ս նկար 26, 27) Այստեղ ևս դեպքերից մեկի ժամանակ գրոհիչը վայրէջք էր կատարել մեկ վնասված շարժիչով:

«А-10» գրոհիչը գրահապատված է գրեթե նույնքան և նույն կերպ, որքան «Су-25»-ը: «А-10»-ն իր արտաքինով, կառուցվածքով և մի շարք այլ հատկանիշներով գերազանցում է խորհրդային մրցակցին: Ինքնաթիռի շարժիչները ներկայիս համազորային մարտում ավելի խոցելի են, քանի որ գրոհիչը, գործելով ցածր բարձրությունների վրա, հայտնվում է ջերմային ինքնուղորդվող հրթիռների գոտում: Այդ հրթիռների ամենամեծ թիրախը շարժիչներն են: Նման բարձրությունների վրա մեծ արդյունավետությամբ են գործում գեներալային հրանոթներն ու զնդացիները, իսկ շարժիչներն ավելի խոցելի են, քան՝ այլ համակարգեր: «Су-25»-ը շարժիչներին վերաբերվող ցանկացած առումով զիջում է «А-10»-ին: Միակ առավելությունը, որ ունի խորհրդային գրոհիչի շարժիչը, դիզելային վառելիքի օգտագործման հնարավորությունն է:

«А-10»-ի շարժիչները տեղադրված են ավելի բարձր և ազատ: Այս հանգամանքը թույլ է տալիս անհրաժեշտության դեպքում ինքնաթիռի շարժիչները վերանորոգել ավելի արագ կամ փոխարինել մեկ

¹⁰⁹ <http://www.aviaport.ru/news/2007/01/17/114407.html>;

<http://www.airwar.ru/history/locwar/xussr/abhazia/abhazia.html>

¹¹⁰ Журнал «Авиаларк».-№ 4 (спецвыпуск). — 2008, стр. 10., М. Барабанов, А. Лавров, В. Целуйко. Танки августа. М., Центр анализа стратегий и технологий, 2009, стр. 110;

http://foxbatavia.narod.ru/article/chech/cech_7.htm, <http://www.memo.ru/hr/hotpoints/N-Caucas/ch99/010616/k0616c.htm>, <http://rg.ru/2008/08/09/samolety2-anons.html>, <http://www.rb.ru/news/politics/2008/08/11/132621.html>, <http://kp.ru/daily/24147/364095/>, <http://www.vesti.ru/doc.html?id=221668>

¹¹¹ 2007 USAF Almanac-Equipment. Air Force Magazine Journal, volume 90, issue 5, May 2007, p. 62;

<http://www.flightglobal.com/articles/2007/08/29/216249/us-air-force-may-extend-fairchild-a-10-life-beyond-2028.html>;
http://specialist.neonet.lv/big_gun.htm

¹¹² Նման կորուստների պարագայում ստացվում է 1350 թռիչք յուրաքանչյուր խոցված ինքնաթիռի համար, սակայն այստեղ պետք է հաշվի առնել իրաքյան և աֆղանական ՀՕՊ-ի տարբերությունը: Աֆղանական ՀՕՊ-ը պարզագույնն էր: Բացի այդ, խորհրդային կոնստրուկտորները ժամանակի ընթացքում հնարավորություն ունեցան ավելի կատարելագործել «Су-25»-ը՝ հաշվի առնելով յուրաքանչյուր սխալ: Աֆղանական պատերազմին մասնակցած գրոհիչներն անցել են կատարելագործման մի քանի փուլ: Յուրաքանչյուր փուլի կիրառումից հետո արվում էին հետևություններ և ձեռք էին առնվում համապատասխան միջոցներ: Մոտավորապես հավասար ՀՕՊ-ի հակազդեցության պայմաններում «Су-25»-ն ունեցել է կորուստ՝ 1000-ից պակաս թռիչքներով:

¹¹³ В.Е. Ильин, М.А. Левин. Истребители..., стр.175.

¹¹⁴ http://ru.wikipedia.org/wiki/Fairchild_Republic_A-10_Thunderbolt_II

այլ տեսակով՝ առանց ինքնաթիռի լուրջ կատարելագործման: Գաշտային պայմաններում ավելի է հեշտանում սպասարկումն ու վերանորոգումը: Գաշտային օդանավակայաններից ավելի դյուրին է կատարվում թռիչքն ու վայրէջքը: «A-10»-ի շարժիչների և հորիզոնական ղեկերի տեղադրությունն այնքան հաջողված է, որ երկու ղեկերը պահում են շարժիչների խոցումն ու ավելի հուսալի են, քան մեկը՝ «Cy-25»-ի մոտ: Ներքևից նման շարժիչներն ավելի դժվար թիրախներ են զենիթային հրանոթների և զնդացիների համար: Շարժիչների խոցման բնական խոչընդոտ են համարվում թևերը՝ առջևի կիսադաշտից ներքևից խոցելու համար:

Երկու գրոհիչներն էլ լավ սպառազինված են: Երկու գրոհիչներն էլ ունեն միատեսակ ռմբային և հրթիռային սպառազինություն կրելու հնարավորություն: Գրեթե նույնն են նաև կիրառության համակարգերը, չնայած որ այժմ «Cy-39»-ը և «A-10»-ի կատարելագործված տարբերակները հանդերձավորված են ավելի արդիական ղեկավարման և կիրառման համակարգերով: Ամերիկյան ինքնաթիռի սպառազինության քանակը զգալիորեն ավելին է: Ռմբատարությունը կազմում է ավելի քան 7000 կգ՝ ռուսական ինքնաթիռի 4500-ի դիմաց: «Cy-25»-ն ունի երկու 30 մմ-ոց ավտոմատ հրանոթ՝ ընդամենը 250 արկ պաշարով¹¹⁵: Իսկ «A-10»-ի հրանոթն ունի նույն տրամաչափը, սակայն արագածիզ է: Այն ունի 1300-ից ավելի արկ և 7 փող¹¹⁶: Գրոհիչի համար, որը շատ դեպքերում ստիպված է միշտ գործել ՑՁ-ի շրջանում, նույն նշանակետի մոտակայքում աշխատել մի քանի րոպե, այս ամենն ավելի կարևոր է: Նույնիսկ մեկ կամ երկու գրոհի ընթացքում շատ ռուսք կարելի է նետել և ավելի շատ վնաս տալ: Նույն ժամանակամիջոցում արագածիզ հրանոթը, ունենալով արկի մեծ պաշար, մեծ վնաս կպատճառի նշանակետին, ինչը հայտնաբերելու համար «A-10»-ի օդաչուի տեսադաշտը՝ առջև, կողք, ներքև, զգալիորեն ավելի լավն է:

«Cy-25»-ն առավելագույն թռիչքային զանգվածների դեպքում ունի ավելի մեծ խուսավարություն: Իսկ նորմալ թռիչքային զանգվածների դեպքում այդ առավելությունը կորչում է: «Cy-25»-ն ունի նաև առավելագույն մեծ արագություն: Իհարկե, խուսավարությունն ու արագությունն ինքնաթիռի համար շատ կարևոր հատկանիշներ են, սակայն գրոհիչի համար՝ ոչ ամենակարևորը: «A-10»-ի թևերի մակերեսի վրա, սահմանային ավելի փոքր ազդեցության հաշվին, հնարավոր է դառնում ավելի հեշտ կազմակերպել ցածրաթռիչք գրոհները՝ օդաչուին կրկնակի գրոհների ժամանակ թողնելով, ինչն էլ թույլ է տալիս, որ նշանակետն առավել լավ ուսումնասիրվի ($316կգ/մ^2$ $485կգ/մ^2$ -ի դիմաց): «A-10»-ի ընդհանուր շահագործման պաշարը նույնպես մեծ է, իսկ թռիչքի հեռավորությամբ խորհրդային մրցակիցը շատ հեռու է մնում: «A-10»-ը կարող է օդում վերալիցքավորվել: Այն 5 տոննա ավելի ծանր լինելով՝ սպառազինության քաշով երկու, իսկ թռիչքի հեռավորությամբ ավելի քան երկու անգամ զերազանցում է «Cy-25»-ին¹¹⁷: Նոր «Cy-39»-ից «A-10»-ը ծանր է ընդամենը 3 տոննայով և ունի գրեթե նույն առավելությունները:

Ահա աշխարհի ամենալավ գրոհիչների համեմատությունները, որոնք մեր ՌՕՈւ-ում առանցքային տեղ ունեն:

Վերը նշված բազմաֆունկցիոնալ կործանիչների հետ մեկտեղ նման գրոհիչները լիովին բավարար են՝ հայկական ՌՕՈւ-ի անհրաժեշտ հզորությունը և մարտունակությունը ինքնաթիռային մասով ապահովելու համար: Լավագույն տարբերակներից կլինեն 20 միավոր «Cy-30», 50 միավոր «F-35» և 30 միավոր «A-10» հարաբերակցությունը: Ընդ որում, առաջին կործանիչները, որոնք իրենց չափերով և որոշակի կատարվելիք խնդիրներով առաջին տեղում պիտի լինեն, հարկավոր է, որ համապատասխանեն ամերիկյան չափանիշներին: «Cy-30»-ը կարող է հագեցվել ամերիկյան էլեկտրոսարքավորումներով և անգամ՝ սպառազինությամբ, հրթիռներով, ինչը կմեծացնի նաև նշված այլ ինքնաթիռների հետ համագործակցելու հնարավորությունները:

Իհարկե, թվարկված ավիացիոն և ՀՕՊ տեխնիկայի ձեռքբերումը կախված է ահռելի նյութական միջոցների հետ: Սակայն, եթե համապատասխան մասնագետներն ուսումնասիրեն խնդրի ամբողջ կարևորությունը և հասցեն երկրի ղեկավարությանը, լուծումներ կգտնվեն: Նախ՝ Ռուսաստանը և այլ տերությունները մեզ նման տեխնիկական կմաստակարարեն ներքին գներով, որոնք մոտ 20-30 տոկոս էժան են շուկայական գներից: Հետո՝ իր նորագույն ավիատեխնիկայի վաճառքի համար

¹¹⁵ И. Бедретдинов. Штурмовик Су-25..., стр. 20-180.

¹¹⁶ Зарубежное военное обозрение, № 11/1978, капитан В.Антонов, А. Караулин, Американский штурмовик А-10А, стр. 53-59.

¹¹⁷ И. Бедретдинов. Штурмовик Су-25..., стр. 20-180; Зарубежное военное обозрение, № 11/1978, капитан В.Антонов, А. Караулин, Американский штурмовик А-10А, стр. 53-59.

Ռուսաստանը տրամադրում է արտոնյալ վարկեր: Այսինքն՝ տեխնիկական կարելի է գնել ապառիկ: Մենք պետական, հասարակական և այլ ոլորտներում տարատեսակ զարգացումների գործում միշտ սիրում ենք օրինակ բերել իրականում շատ բաներով մեզ նման Իսրայելին:

ԵՂ-ից հետո հրեաները պատերազմների մեջ դնում էին իրենց հազարամյակներով կորցրած պետականության հիմքերը: Այդ դժվարին ժամանակներում, երբ ամեն ինչ կախված էր օդում, պայքարի առաջամարտիկները, ճիշտ հասկանալով խնդրի կարևորությունը, հրեական սփյուռքին խնդրեցին աշխարհի ցանկացած ծայրերից ներդրում ունենալ՝ դեռ նույնիսկ չստեղծված պետության ՌՕՌ-ի կայացման գործում: Տարբեր չափերի գումարների տրամադրումից զատ, շատ հրեաներ գնում էին ամենատարբեր ինքնաթիռներ և անօրինական ճանապարհներով հասցնում Իսրայել¹¹⁸: Արդի աշխարհում մրցակցության գրավականն առաջին հերթին մտավոր-ինտելեկտուալ միջոցների լարումն է: Մենք այսօր կանգնած ենք լինել-չլինելու և ոչ թե զուտ մրցակցության պայմանների առաջ: Խնդիրը մեր ընկալումն է, համազգային գիտակցությունն այդ վտանգների նկատմամբ: Եթե երկրի անվտանգության ապահովման խնդիրը նույն կերպ է ընկալվում ազգային ընտրանու և բոլոր խավերի կողմից, ապա ցանկացած խնդիր լուծելի է: Տարբեր գնահատականներով՝ աշխարհում հայկական ընդհանուր կապիտալը կազմում է մոտ 450 մլրդ դոլար (այսինքն՝ թյուրքալեզու երկու պետությունների ամբողջ կարողության չափ¹¹⁹): Նման կապիտալի միայն տոկոսներով համապատասխան ազգային գաղափարախոսության դեպքում կարելի է մեծապես իրականացնել ազգային նպատակները:

6.6. Այլ ՕՀՄ-ներ

2008թ. հունիսի 26-ին Բաքվում անցկացված զորահանդեսի ժամանակ Ադրբեջանը ցուցադրեց մեծ քանակությամբ ռազմական տեխնիկա և սպառազինություն: Մասնավորապես աչքի էին ընկնում Ուկրաինայից գնված «МиГ-29» կործանիչները¹²⁰, մարտավարական հրթիռային «Точка-У (9К79-1)» համալիրները¹²¹, «Смерч (9К58)» և «Lynx» ՀԿՌՀ-ները:

«Точка-У» համալիրն ինքնագնաց մեքենայի վրա ունի մեկ հրթիռ (9М79-1К կամ 9М79-1Ф), որի մարտական մասը կազմում է ավելի քան 400 կգ, և կարող է նշանակետեր խոցել մինչև 120 կմ հեռավորության վրա: Առավելագույն հեռավորության վրա հրթիռի սխալվելու չափը կազմում է մոտ 200-300 մ¹²²: Համալիրների քանակը ստույգ հայտնի չէ, սակայն, եթե այն մոտենում է մեկ տասնյակի, արդեն լուրջ խնդիր է: Իհարկե, ադրբեջանական համալիրները կարող են լինել ոչ թե «Точка-У», այլ՝ «Точка», որի տվյալները մի փոքր թույլ են, սակայն դա շատ բան չի փոխում: Դրանք Նախիջևանից կարող են հարվածներ հասցնել Արարատյան դաշտավայրին:

Մեծ ուշադրության է արժանի զորահանդեսին ցուցադրված իսրայելական ՀԿՌՀ-ն: «Lynx»-ն ունի մի քանի տեսակի հրթիռների՝ հատկապես մեծ հզորությամբ և հեռահարությամբ օժտված «EXTRA» հրթիռի, որոնք գերճշգրիտ, մարտավարական հրթիռներ են, ինչպես նաև ԱԹՄ-ների արձակման հնարավորություն¹²³: Չնայած վերջերս այս տեսակի ՀԿՌՀ-ների և «EXTRA» հրթիռների հետ կապված որոշակի խնդիրներ ծագեցին¹²⁴:

¹¹⁸ Жирохов М.А., История ВВС..., стр. 6-7.

¹¹⁹ Գ. Տեր-Հարությունյան: ՀՀ-Թուրքիա հարաբերությունների համատեքստը: Գլոբուս ազգային անվտանգություն, 5/2009թ., էջ 9:

¹²⁰ Н. Зубаиров. Чем занимается украинский ОПК// Инвестгазета, 19.02.2007.

¹²¹ The Military Balance 2010, p. 176-177.

¹²² А.Широкоград. Атомный таран XX века. М.,2005, стр. 225-228.

¹²³ С.В. Гуров. Боеприпасы реактивной артиллерии // Боеприпасы и высокоэнергетические конденсированные системы. Научно-технический журнал. Выпуск №4, – 2008, стр. 6-13.

¹²⁴ 2004-2009թթ. Ադրբեջանն Իսրայելից գնել է «Lynx» տեսակի ՀԿՌՀ 6 արձակման կայանքներ: Հիշյալ ՀԿՌՀ-ները հնարավորություն ունեն հարվածել հրթիռների՝ երեք տեսակով, (122 մմ, 160 մմ, 300 մմ «Extra») և օժտված են խոցելու բավականին բարձր դիպուկությամբ: Գնվել է 300 մմ «Extra» տեսակի 50 հրթիռ, սակայն դրանց հաջող փորձարկումների մասին տվյալներ չկան: Հատկանշական է, որ Դազախստանում՝ («Նայզա» անվանում ստացած) համանման ՀԿՌՀ դիվիզիոնը 300 մմ հրթիռներով հանդերձ գնելու կապակցությամբ առաջացրել է մեծ դժգոհություն: Չերբակալվել են այդ երկրի պաշտպանության նախարարության մի շարք բարձրաստիճան աշխատակիցներ: Պարզվել է, որ իսրայելական Israel Military industries – Soltam Systems LTD ընկերությունների արտադրած հիշյալ ՀԿՌՀ-ները և հրետանային համակարգերը փորձարկման ժամանակ դրսևորել են էական կառուցվածքային և տեխնոլոգիական թերություններ և թերմշակվածություններ: Մանրամասն տես Ա.

Ադրբեջանն այսօր բացի նրանից, որ զինվում է ԱԹՄ-ներով, ցանկանում է իսրայելական ընկերությունների հետ համատեղ արտադրել սովորական ու անգամ մարտական ԱԹՄ-ներ¹²⁵:

Մեզ համար անձանոթ չեն ադրբեջանական մեթոդները: Նրանք մինչև հրադադարի կնքումը խաղաղ բնակչության նկատմամբ մեծ ոգևորությամբ կիրառում էին «Град» ՀԿՈ-Հ-ներ, 500 կգ-անոց և ավելի ծանր ամենատարբեր ռումբեր և այլն¹²⁶: Միտումները նույնն են. այսօր գնվում են հզոր ՕՀՄ-ներ, որոնց դերակատարությունը վերջին տեղային պատերազմներում զգալիորեն աճել է¹²⁷: Եթե ուշադրություն դարձնենք, ներկայումս ակտիվորեն գնվող սպառազինությունը զգալիորեն տարբերվում է նախկինում կիրառվածից՝ իր ավերող հատկանիշներով, հեռահարությամբ, դիպուկությամբ և հատկապես քանակով: Նախկինում հիմնական ՕՀՄ-ները խորհրդային սովորական սպառազինություն կիրառող ինքնաթիռներն ու ուղղաթիռներն էին, որոնց հետ պայքարում հայկական կողմը ցուցաբերեց հիանալի արդյունքներ, իսկ «Град»-ի հրթիռների դիպուկությունը շատ ցածր է, մարտական մասն էլ մոտ է 20 կգ-ին¹²⁸:

Այսօր պատկերը մի փոքր այլ է: Ասպարեզ են մտնում մեծ ՀԿՈ-Հ-ներն իրենց մի քանի հարյուր կիլոգրամ հրթիռներով, որոնց մարտական մասերն անցնում են 100-150 կգ-ից և ունեն նաև կասետային մարտական մասեր: Ի հայտ են գալիս նաև մարտավարական հրթիռները, որոնց դիպուկությունը շատ բարձր է, իսկ նրանց հետ պայքարը շատ դժվար է¹²⁹: Վերջերս գնված հրանոթային հրետանային համալիրները և հրանոթները ևս աչքի են ընկնում իրենց հեռահարությամբ և հզորությամբ (203,2մմ տրամաչափի «2С7 Пион», 152 մմ տրամաչափի «2А36 Гиацинт-Б» և 130մմ տրամաչափի «М-46» հրետանային համալիրները)¹³⁰: Նման միջոցներով անակնկալ հարվածի դեպքում թշնամին կարող է զգալի վնասներ պատճառել կարևորագույն նշանակետերին, որոնց տեղադիրքը վաղուց ուսումնասիրել են հետախուզության ամենատարբեր միջոցներով: Հարձակողական այս միջոցները, գրեթե լիովին դուրս գտնվելով մեր համապատասխան միջոցների հակահարվածներից, կարող են ռմբակոծել հայկական քաղաքներն ու կարևորագույն հաղորդակցության ուղիները: Համակարգային կիրառությունից բացի, համագործային մարտի ժամանակ դրանք կարող են կիրառվել նաև այլ ձևով: Խոսքն, իհարկե, գնում է հայկական բնակավայրերի և տնտեսական ունեցվածքի մասին, որոնք կարող են ենթարկվել տոտալ ռմբակոծության՝ անգամ ադրբեջանական ՁՈՒ-ի անհաջողության դեպքում: Այսինքն՝ նրանց մարտավարությունը նույնն է, ինչ նախորդ անգամ, սակայն այս անգամ ծավալներն ու վնասներն են ավելի մեծ լինելու: «Точка-У»-ն, «Смерч»-ը, «Лунх»-ը, «2С7 Пион»-ը, «М-46»-ը և այլ համակարգերը զգալի վնաս կարող են հասցնել հայոց տնտեսական և նյութական կարողություններին, կարևորագույն հաղորդակցության ուղիներին, կամուրջներին, բնակավայրերին և այլն: Իրան-իրաքյան պատերազմի ժամանակ (1980-1988 թթ.) մենք նշեցինք այսպես կոչված «քաղաքների պատերազմ»-ի մասին, որն ինչ-որ կերպ դարձել է պատերազմի նոր տեսակ: Ադրբեջանը պատերազմի նախորդ փուլում այս քայլը կատարում էր մեծ հիացմունքով, սակայն մենք հակահարված չէինք տալիս: Նրանք այս անգամ դա կանեն ավելի մեծ հնարավորություններով և կարող են մնալ անպատիժ, եթե համապատասխան միջոցներ ձեռք չառնվեն:

Հայաստանի ՁՈՒ-ի ունեցած և որոշ լրատվամիջոցներում արժարժվող «P-17 (проект 8К14, SS-1с Scud-B комплекс 9К72 Р-300 Эльбрус)», օպերատիվ-մարտավարական հրթիռները, իհարկե, հզոր հարձակողական միջոցներ են: Այս հրթիռն իր տեսակի մեջ աշխարհում ամենատարածվածն է ու շատ կիրառվածը: Սակայն պետք է նշել, որ այս հրթիռներն ունեն մի քանի թերություններ: Առաջինը, իհարկե, դրանց խոցման ճշտությունն է: Կիրառության փորձը Մերձավոր Արևելքի մի քանի

Коновалов, Т. Кучуков, «Вызвал огонь на себя, Время», 14.04.2009(<http://www.time.kz/index.php?newsid=9969>);
Сделка с казахами заморожена-израильский производитель военной техники увольняет работников, <http://izrus.co.il/dvuhstoronka/article/2009-03-30/4159.html>, 03.30.2009.

¹²⁵ <http://news.bakililar.az/news-azerbayjan-i-izrail-36377.html>

¹²⁶ М. Агаджанян, Э. Асатрян, С.Минасян. Азербайджан ...стр.103.

¹²⁷ Այս մասին տես՝ Ա.Հովհաննիսյան: Մի քանի հարցեր ավիացիայից: Եր., 2009թ.:

¹²⁸ В. Князев. Боевая техника. М., 1986, стр. 99.

¹²⁹ Կան ընդամենը մի քանի դեպքեր, երբ ամերիկյան կամ ռուսական ամենաարդիական համալիրները խոցել են նման հրթիռներ:

¹³⁰ <http://www.day.az/news/politics/166000.html>, <http://noravank.am/ru/?page=analitics&nid=510>

պատերազմներում և Աֆղանստանում ցույց է տվել, որ «P-17»-ի խոցման ճշտությունը փոքր է¹³¹: Բացի դրանից, այս հրթիռները տարեցտարի հնանում են և չեն համապատասխանում նոր պահանջներին: Խնդիրն առանձնապես վերաբերում է շարժիչներին և հեղուկ վառելիքին: Իսկ եթե Ադրբեջանը գնի «С-300 ПМУ-2» ՁՀՀ-ները, ինչը, կարծես թե, արդեն անխուսափելի է, ապա այս հրթիռները նշանակետերին կարող են չհասնել: Ուստի, ժամանակն է մտածել այս հրթիռների փոխարինման մասին՝ հատկապես «Փաղաքների պատերազմում»¹³² պարտություն չկրելու համար: Այս անգամ նրանք պետք է ստանան արժանի հակահարված, որպեսզի այլևս չհամարձակվեն ռմբակոծել խաղաղ բնակչությանը:

Իհարկե, ՀՀ-ն չի կարող մեծ քանակությամբ սպառազինություն գնել, և չկա նաև դրա անհրաժեշտությունը: Ինչպես մարտական գործողությունների ժամանակ, այնպես էլ հիմա, հայկական բանակը հիմնական շեշտը պետք է դնի որակի և ոչ անորակ քանակի վրա: Առաջնորդվելով նվազագույն քանակի, նպատակային ծախսերի և արդյունավետության հիմունքներով՝ մեզ հարկավոր է ձեռք բերել որոշակի հարձակողական միջոցներ: Միջոցներ, որոնք հիմնականում իրենց զսպողական դերը կկատարեն Ադրբեջանի ռազմավարական օբյեկտներին հասցվող վտանգի առումով: Արժեք-արդյունավետություն-բազմաֆունկցիոնալություն տեսանկյունից ելնելով՝ ներկայումս հայկական բանակին անհրաժեշտ է օդային հարձակման այնպիսի միջոց, որն ունենա օպերատիվ մարտավարական հեռահարություն՝ հակառակորդի կարևորագույն նպատակակետերին հասնելու համար: Այն պետք է լինի հուսալի և սպասարկման համար քիչ ծախսեր պահանջի, իսկ հզորությունը պետք է լինի բավարար և՛ վախեցնելու, և՛ իրականում խոցելու համար:

Որպես այդպիսին հարմար է ձեռք բերել օպերատիվ մարտավարական հրթիռներ: Ամենաիդեալական տարբերակը, իհարկե, կլիներ խորհրդային «Ока У (ОТР-23У, 9К714У)» օպերատիվ-մարտավարական հրթիռային համալիրը, որն ուներ 400-450 կմ հեռահարություն և խոցման բարձր ճշտություն: Սակայն, ցավոք, այս համալիրը ոչնչացված է և ներկայումս չի արտադրվում: Լավ տարբերակ է ռուսական արտադրության «Искандер-Э (9К723)» օպերատիվ մարտավարական հրթիռային համալիրը: Վերջինս արձակման մեքենայի վրա ունի երկու հրթիռ, ինչը շատ կարևոր հանգամանք է: Համալիրի հրթիռներն ինքնակառավարվող են, ունեն 280 կմ հեռահարություն և 480 կգ մարտական մաս¹³³: Հրթիռներն օժտված են բարձր դիպուկությամբ: Համալիրը սպասարկման մեծ ծախսեր չի պահանջում և շատ հուսալի է: Տարբերակներ շատ կան, սս եզակի հնարավորություն չէ:

Ավելի լավ տարբերակ է ամերիկյան 240 մմ-ոց «MLRS» բազմաֆունկցիոնալ ՀԿՌՀ-ն, որն ունի մի քանի տեսակի՝ մինչև 30-40 կմ հեռահարություն ապահովող, շղեկավարվող, մեծ մարտական մասերով մինչև 12 հրթիռների (M-26) արձակման հնարավորություն: Բացի դրանից, այս համալիրի արձակման կայանից կարելի է արձակել երկու «ATACMS» հրթիռներ (*MGM-140* և *MGM-164 իրենց մարտավարական և օպերատիվ մարտավարական տարբերակներով*)¹³⁴: (Տե՛ս նկար 28) Այս հրթիռների տարատեսակները հարմարեցված են ամենատարբեր պայմաններում կիրառելու համար, ունեն նաև կասետային մասեր (Տե՛ս նկար 29): «MLRS»-ն ունի թրթուրավոր արձակման շարժական կայան: Փաստորեն, «MLRS» բազմաֆունկցիոնալ ՀԿՌՀ-ն փոխարինում է ռուսական «Смерч (9К58)» ՀԿՌՀ-ներին, «Точка-У (9К79-1)» մարտավարական և «Искандер-Э (9К723)» օպերատիվ-մարտավարական հրթիռներին միաժամանակ: Մեկ ԱԿ-ով երեք տեսակի ՕՀՄ ունենալը լավ հնարավորություն է, որն ավելի նպատակահարմար է նաև մեզ համար:

Շատ լավ հնարավորություն կա նաև արդեն ձեռք բերված չինական 273 մմ-ոց «WM-80» ՀԿՌՀ-ն զարգացնել՝ ավելացնելով նաև քանակը: Վերջերս չինացի մասնագետները կատարել են այդ համալիրի հրթիռների կատարելագործում: Նույն տրամաչափի նոր հրթիռները կարող են արձակվել մինչև 120 կմ: Իսկ ավելի կատարելագործված «Guardian-2» հրթիռները, որոնք մեծացվել են մինչև 406 մմ-ի, կարող են նպատակակետեր խոցել մինչև 280 կմ հեռավորության վրա և ղեկավարվում են

¹³¹ А. Широкоград. Атомный таран XX века. М., 2005, стр. 240-241.

¹³² Այս տերմինի տակ հասկացվում է տոտալ այն հարվածները, որոնք ուղղված են լինելու հիմնականում ոչ ռազմական նշանակետերին:

¹³³ <http://9k72.ru/uscр.php?id.191>, А. Широкоград. Указ. Соч, стр. 255.

¹³⁴ В. Пауков, "Работы по совершенствованию системы ATACMS". Зарубежное Военное Обозрение 3/2000

արքանյակային նշանառությամբ¹³⁵: Վերջին հրթիռներով, իհարկե, արձակման կայանի վրա արդեն տեղադրվում է ոչ թե ութ, այլ երեք հրթիռ, սակայն տվյալների փոփոխությունն ուղղակի զարմացնում է: Այն ևս «MLRS»-ի նման բազմանպատակ է: Մարտական տարբեր պայմաններում, որ տարբերակի հրթիռները հարկավոր են, կարող ես տեղադրել և արձակել:

Ընդհանրապես մեզ համար մեծ հետաքրքրություն են ներկայացնում մեծ ՀԿՌ-ների նոր զարգացումները: Հայաստանի համար ևս անարդյունավետ և անիմաստ է ունենալ սովորական «Смерч» կամ նրան համարժեք այլ համալիր: ԱՄՆ-ն անգամ չունի փոքր և միջին տրամաչափի ՀԿՌ-ներ¹³⁶: Ամբողջ աշխարհում շատ քիչ պետություններ կան, որոնք բանակում կիրառում են միանգամից մի քանի տեսակի ՀԿՌ-ներ: Դրանք, որպես կանոն, բոլորն էլ կրում են ռուսական ռազմական դպրոցի հետքը: Այդ գեներերը չունեն մեծ ճշգրտություն, իսկ նրանց զինամթերքի ծախսն ահռելի է, որպեսզի լրացնի ճշտությունը¹³⁷: Նման գեներերի կիրառությունը պահանջում է մեծ ծախսեր՝ ապահովելով շատ ցածր արդյունավետություն¹³⁸: Ներկայումս աշխարհում որոշ երկրներ առհասարակ հրաժարվում են միջին և փոքր տրամաչափի նման հրթիռային համակարգերից: Մեծ տրամաչափերի համակարգերում, բարձրացնելով հրթիռների խոցման ճշտությունը և հզորությունը, դրանք մոտեցնում են մարտավարական հրթիռային համալիրների տվյալներին՝ զգալիորեն նվազեցնելով զինամթերքի ծախսը (Ամերիկյան «MLRS» ՀԿՌ-ի հրթիռների ճշգրտությունն ապահովում է արքանյակային ուղղորդումը, իսկ նոր հրթիռների անկման անկյունը հասցվել է գրեթե 90⁰-ի, որպեսզի չառաջացնի ավելորդ ավերածություններ): Այսինքն՝ նման գեները, հանդիսանալով քանակական գործողության ներկայացուցիչ, տեղ չունեն ժամանակակից պատերազմներում: Ռուսաստանում արդեն մի քանի տասնամյակ է սպառազինության մեջ կա նման համակարգերի երեք տեսակ¹³⁹: Երեք տեսակները հանդիսանում են փոքր, միջին և մեծ տրամաչափի ներկայացուցիչներ, և ցանկություն էլ չկա դրանցից որևէ մեկը հանել սպառազինությունից: Ոչ մի պետություն չի կարող իրեն թույլ տալ այդքան մեծ, կասկածելի օգտակարությամբ հրթիռային հարվածներ: Չինաստանը, ժամանակին հետևելով խորհրդային ռազմական մոդելին, ևս ստեղծել էր նման գեներերի մի քանի օրինակ, սակայն այսօր դրանցից հիմնականում հրաժարվում է՝ մեծ տեղ տալով միայն մեծ համակարգերին: ԱՄՆ-ում միշտ եղել է ընդամենը մեկ տեսակ՝ մեծ տրամաչափի, որը մի քանի անգամ կատարելագործվում է՝ ամեն անգամ ավելի մեծացնելով հարվածների դիպուկությունը:

Վերջին ժամանակներս հրթիռային տեխնոլոգիաների և միկրոէլեկտրոնիկայի զարգացումը թույլ տվեց մեծ համալիրները կատարելագործել այն աստիճան, որ մի փոքր մեծացվելով՝ դրանք վերածվում են գրեթե մարտավարական հրթիռների: Նշված «MLRS», «Смерч», «WM-80», ինչպես նաև չինական «WS-1B», իսրայելական «LAR-160», «MAR-290» և այլ համալիրները կատարելագործվելով վերածվել են «միմի» մարտավարական հրթիռային համալիրների և արձակում են ոչ թե մեկ, այլ երկուսից չորս նման հրթիռներ: Հրթիռների դիպուկությունը՝ հիմնականում արքանյակային նշանառմամբ, աճել է մի քանի տասնյակ անգամ: Իհարկե, հրթիռների մեծացմամբ արձակման կայանների վրա նախկին 8-12-ի փոխարեն այսօր տեղադրվում են 2-4 հրթիռ, սակայն դա դառնում է անգամ առավելություն: Նմանատիպ հրթիռների կիրառության գործում մեծ հետաքրքրություն են ներկայացնում հատկապես ԱԹՍ-ները, որոնք, բազում մարտավարական խնդիրներից զատ, կարող են նաև հանդիսանալ մարտավարական հրթիռային համալիրների նշանառման համակարգեր: ԱԹՍ-ների ճիշտ կիրառությամբ կարելի է հասնել զգալի տեղեկատվական առավելության, որն էլ ներկայումս որոշիչ է համագորային մարտում¹⁴⁰: ՀԿՌ-ները, սովորական մարտավարական և օպերատիվ-մարտավարական հրթիռներին զիջելով իրենց մարտական մասի հզորությամբ, ունեն նաև որոշակի առավելություն: Հակահրթիռային ՉՀՀ-ները, սովորական մարտավարական և օպերատիվ-մարտավարական հրթիռներին, իրենց չափերից ելնելով,

¹³⁵ С.В. Гуров. Реактивные системы залпового огня. Тула. 2006, стр. 432; <http://www.sinodefence.com/army/artillery/mlrs/273.asp>

¹³⁶ ЗВО 10.2000, стр. 26.

¹³⁷ Նման համակարգերով կրակելու դեպքում սեփական գործերի անվտանգ հեռավորությունը կազմում է մոտ մեկ կմ այն դեպքում, երբ հրանոթային հրետանու համար այդ հեռավորությունը կազմում է մինչև 250-300 մետր:

¹³⁸ А.Н. Латвухин. Современная артиллерия. М., 1970, стр. 212.

¹³⁹ Խոսքը գնում է դեռ խորհրդային ժամանակներից սպառազինության մեջ գտնվող 122 մմ-նոց 40 փողանի «9К51 Град», 220 մմ-նոց 16 փողանի «9К57 Ураган» և 300մմ-նոց 12 փողանի «9К58 Смерч» համակարգերի մասին:

¹⁴⁰ Այս մասին տես՝ Ա.Հովհաննիսյան: Մի քանի հարցեր.. էջ 3-74:

ավելի շուտ են հայտնաբերում և, որպես արդյունք, հեշտությամբ կարող են խոցել: ՀԿՌՀ-ների հրթիռները նախ չափերով փոքր են, և համազարկով արձակումները լրջորեն փոքրացնում են դրանց հայտնաբերումը, ուղեկցումը և խոցումը: Մեզ համար սա շատ կարևոր է, քանի որ Ադրբեջանը ցանկանում է ձեռք բերել «С-300 ПМУ-2» ՉՀՀ-ներ: Լեռնային տեղանքում նման համալիրների համար դժվար է հայտնաբերել իր չափերով փոքր, սակայն օպերատիվ-մարտավարական հրթիռների հեռահարություն ունեցող ՀԿՌՀ-ի հրթիռին, որը հագեցած է նաև կասետային գերճշգրիտ մարտական մասով: Օրինակ՝ «WM-80»-ի վերջին հրթիռը կարող է ունենալ նման հեռահարություն և մարտական մաս, որը դուրս գտնվելով ՉՀՀ-ի խոցման դաշտից՝ կարող է ոչնչացնել կամ լուրջ վնաս պատճառել վերջինիս:

Նման մոտ երկու տասնյակ համալիրներ կարող են տարածաշրջանում ուժերի հավասարակշռությունը փոխել՝ ապահովելով երկարաժամկետ անվտանգություն: Եթե անգամ հայկական ուժերը նույնանման համալիրների քանակով զիջեն հակառակորդին, ապա դրանց առկայությունը բավականին կզգաստացնի վերջինիս: Ռազմավարական օբյեկտների նկատմամբ հարվածի մտավախությունը¹⁴¹ ինքնաբերաբար այս գեները կվերածի զսպողական միջոցների:

Կիրառության դեպքում քանակի սակավությունը որոշիչ դեր չի խաղա: Կարևորը խելամիտ խուսավարելով կիրառելն է և հրթիռների պահեստային քանակը: Վաղուց ժամանակն է ձեռնարկել հիմնավոր քայլեր նման համալիրների հրթիռների արտադրության հարցում: Ինչպես ցույց է տալիս հրթիռների զարգացման պատմությունը, դժվար չէ ստեղծել փոքր հեռահարության չդեկավարվող հրթիռներ: Նման հրթիռների ստեղծման տեխնոլոգիաներին տիրապետող որոշ երկրների համար դժվար չի լինում անցում կատարել միանգամից մարտավարական և անգամ օպերատիվ-մարտավարական հրթիռների ստեղծմանը: Ներկայումս հենց այդ ճանապարհով շատ երկրների կողքին բավականին առաջ են գնացել նաև լիտվացի մասնագետները¹⁴²: Շատ հետաքրքիր տարբերակներ կան տարբեր երկրների հետ համատեղ նախագծերի իրականացման համար: Հրթիռաշինությունն այն ոլորտն է, որը գիտատեխնիկական առաջընթացի և անվտանգության ապահովման տեսանկյուններից չափազանց մեծ կարևորություն է ներկայացնում մեզ համար: Այս ոլորտում, ստեղծելով թեկուզ փոքր կազմակերպություն, կարելի է լայնորեն համագործակցել ռուսական, ամերիկյան, չինական, հնդկական և այլ ընկերությունների հետ: Մեզ համար հատկապես մեծ հետաքրքրություն է ներկայացնում ֆրանսիական հրթիռաշինությունը, որի հետ անհրաժեշտ է համագործակցել՝ ելնելով հայ-ֆրանսիական լավ կապերից: Ընդհանրապես ռազմական ուսուցման և արտադրության ոլորտում ֆրանսիական կողմի հետ համագործակցությունը շատ հեռանկարային է: Հարկավոր է լավ կապեր զարգացնել հատկապես օրեցօր զարգացող հնդկական ռազմարդյունաբերության հետ:

Հրետանու հրանոթային (փողային հրետանի) սպառազինության տեսակների մեջ ևս անհրաժեշտ է ստեղծել հակակշիռ: Ներկայումս ադրբեջանական բանակի սպառազինության մեջ գտնվող 203,2մմ «2С7 ПИОН» հրետանային համալիրը բավականին հզոր հարձակման միջոց է: Համալիրի «2А44» հրանոթը սովորական արկերով կարող է խոցել թիրախներ 37,5 կմ հեռավորության վրա, ակտիվ ռեակտիվ արկերով՝ մինչև 55 կմ հեռավորության վրա, իսկ արկերը մոտ երկու անգամ ծանր են 152մմ արկերից¹⁴³: Նման համալիրները պատերազմի ժամանակ կիրառվում են սահմանափակ դեպքերում և հատուկ թիրախների նկատմամբ: Դրանք, իրենց հեռահարության հաշվին, հակամարտկոցային մենամարտերից դուրս են:

Նշված առավելություններով հանդերձ՝ նման մեծ հզորության հրանոթա-հրետանային համալիրներն ունեն լուրջ թերություններ: Դրանք ծանր են, կրակի արագաձգությունը մեծ չէ, իսկ տվյալ համալիրի հրանոթի բարձրացման անկյունը չի անցնում 60⁰-ից¹⁴⁴: Փաստորեն, համալիրի ծանրությունը և հրանոթի բարձրացման փոքր անկյունն այն մեր տարածաշրջանի համար դարձնում է անարդյունավետ:

Դրա փոխարեն կարող է կիրառվել նույնպես խորհրդային արտադրության 240 մմ «2С4 Тюльпан» ինքնագնաց ականանետը: Վերջինս նախորդին զիջում է միայն կրակի հեռահարությամբ, սակայն դա

¹⁴¹ Նավթահանման և մշակման ոլորտի ենթակառուցվածքներ, մեծ քաղաքներ և այլն:

¹⁴² Независимое военное обозрение. 2009. N 30(581), стр. 2.

¹⁴³ С.В. Ломаченко, О.Г. Булатов, С.В. Гаврилович. Артиллерия большой мощности: история и перспективы развития. Военная мысль. Март-апрель. 2001, стр. 4.

¹⁴⁴ <http://worldweapon.ru/tank/pion.php>, <http://rkkawic.bestclan.ru/text/pion.html>

բնական է, քանի որ ականանետը երբեք հրանոթին հեռահարությամբ մրցակից չի եղել: Ընդհանուր համալիրը «2С7 Пион»-ից թեթև է մոտ երկու անգամ, արկերը ծանր են, հետևաբար հզոր է 1.1-2.2 անգամ, իսկ կրակի դիպուկությունը բարձր է 10-30%-ով¹⁴⁵: «2С4 Тюльпан» ականանետը հաջողությամբ պայքարում է երկաթբետոնե ամրաշինական կառույցների դեմ, կարող է կրակ բացել մինչև 80⁰ բարձրացված հրանոթով: Ականանետն ունի հատուկ, ուղղորդվող արկեր՝ «Смельчак», որոնց կիրառությունն Աֆղանստանում և Չեչնիայում ապացուցեց դրանց արդյունավետությունը: Թիրախները ընդամենը 2-4 արկերով ոչնչացվում էին 80% արդյունավետությամբ, իսկ սովորական արկերով խնդիրը կատարվում էր 4-6 արկերով¹⁴⁶: Այս ամենը լեռնային տեղանքում «2С4 Тюльпан» ականանետը դարձնում է հզոր միջոց: Նման ականանետերը կարող են լուրջ հնարավորություն տալ համազորային մարտում, դրանք արդյունավետ են նաև առանձին խնդիրների լուծման ժամանակ:

Ադրբեջանական ՉՌ-երը մինչև հրադադարը ռմբակոծությունների համար լայնորեն կիրառում էին ինքնաթիռներ, սակայն դրանք հիմնականում կիրառում էին սովորական ռումբեր և չեկավարվող հրթիռներ: Ներկայումս նրանք փորձում են գնել ինքնաթիռներից կիրառվող ճշգրիտ, հեռահար սպառազինություն, ԱԹՄ-ների կիրառման փորձ են ձեռք բերում, որոնց հետ պայքարը պահանջում է ՀՕՊ-ի բոլորովին այլ ճարտարապետություն¹⁴⁷: Այսօր դեռ ոչինչ, մի քանի հետախուզական ԱԹՄ-ները մեծ դեր չեն խաղում, սակայն մի քանի տարի անց նրանք կարող են սովորական և մարտական ԱԹՄ-ներով մեծ վնաս հասցնել հայկական ՀՕՊ-ին և ռազմական օբյեկտներին: Ադրբեջանական միջոցները կարող են ճշգրիտ հարվածներ հասցնել հայկական հանգուցային կենտրոններին: Նախկինում հայկական կողմը չուներ մարտական ինքնաթիռներ, իսկ մարտական ուղղաթիռների կիրառությունը կրել է խորհրդանշական բնույթ¹⁴⁸:

Հետևելով արդրբեջանական բանակի զինման ներկայիս տեմպերին, ձեռք բերվող զենքերի տեսակներին, նրանց ղեկավարության մշտական ռազմատենչ հայտարարություններին՝ տեղին ենք համարում համեմատականներ անցկացնել 1967-1970թթ. արաբա-իսրայելական հակամարտությունից:

1967թ. «վեցօրյա պատերազմում» Իսրայելի տարած հաղթանակից մեկ ամիս անց Գ.Ա. Նասսերը, հիմնվելով Եգիպտոսի նավթագազային եկամուտների և Իսրայելի հետ համեմատած մեծ մարդկային քանակի, հրետանային և այլ միջոցների զերակայության վրա, նախաձեռնեց «հյուծման պատերազմ» Իսրայելի նկատմամբ¹⁴⁹: Ճիշտ է՝ բացահայտ այդ մասին հայտարարվեց միայն 1969թ. մարտի 8-ին¹⁵⁰ (*այլ տվյալներով հունիսի 23-ին*), սակայն երկու տարի անընդմեջ Սուեզի ջրանցքի երկու կողմերից շարունակվում էին հրետանային մենամարտերը, ավիացիոն հարվածները և հետախուզադիվերսիոն գործողությունները: Հյուծման պատերազմը ընթանում էր հենց «նասսերական» սցենարով: Իսրայելը ստիպված էր մնալ միշտ լարված վիճակում, զորահավաքի տակ պահել մեծ ուժեր, ծախսել զգալի քանակությամբ զինամթերք և այլն, ինչը հսկայական ծախսերի հետ էր կապված: Բացի դրանից իսրայելական հասարակությունն ավելի զգայուն էր զոհերի նկատմամբ: Նասսերի հաշվարկով այս ամենը կստիպեր Իսրայելին բանակցությունների ժամանակ ավելի զիջող լինել: Կարծում ենք այս ամենը շատ մնան է արդրբեջանական հաշվարկներին:

1968թ. սեպտեմբերի 8-ին եգիպտական հրետանին ամբողջ ջրանցքի երկայնքով համազարկային կրակ բացեց, որը տևեց 6 ժամ: Արձակվեց 10 000 հրետանային տարատեսակ արկ¹⁵¹: Սակայն հրետանային կրակից իսրայելական կորուստները շատ մեծ չեղան՝ զոհվեց 10 և վիրավորվեց 18 զինձառայող¹⁵²: Հաջորդ հզոր հրետանային կրակը տեղի ունեցավ հոկտեմբերի 26-ին, որը նույնպես տևեց մի քանի ժամ, զոհվեց իսրայելցի 13 զինձառայող, 34-ը՝ վիրավորվեց: Այս իրադարձությունները

¹⁴⁵ С.В. Ломаченко, О.Г. Булатов, С.В. Гаврилович. Артиллерия большой мощности: история и перспективы развития. Военная мысль. Март-апрель. 2001, стр. 4-6.

¹⁴⁶ Г. Н. Трошев. Чеченский излом: Дневники и воспоминания. 2-е изд. М., 2009, стр. 325; С.В.Ломаченко, О.Г.Булатов, С.В. Гаврилович. Артиллерия большой мощности: история и перспективы развития. Военная мысль. Март-апрель. 2001, стр. 5.

¹⁴⁷ Ա.Հովհաննիսյան: Մի քանի հարցեր... էջ 7-74:

¹⁴⁸ Ա.Հովհաննիսյան: Ավիացիան՝ Արցախյան գոյամարտում: Եր., 2006, էջ 40:

¹⁴⁹ М.А. Жирохов. История ВВС..., стр. 180. <http://lifeinsilico.wordpress.com/category/general/page/2/>

¹⁵⁰ М.А. Жирохов. История ВВС..., стр. 180.

¹⁵¹ http://www.waronline.org/IDF/Articles/attrition_war.htm.

¹⁵² М.А. Жирохов. История ВВС..., стр. 179. http://www.waronline.org/IDF/Articles/attrition_war.htm, <http://militera.lib.ru/h/20c2/17.html>

ստացան «սև շաքաթ» անունը¹⁵³: Հաշվի առնելով եգիպտական հրետանու ծախսերը՝ արդյունքները մեծ չէին, սակայն Իսրայելում դրանց դեմ հակաքայլեր ձեռնարկելու ուղղությամբ լրջորեն մտածում էին: Չորս ամիսների ընթացքում պաշտպանական ամրաշինական կառույցներն ամրացվեցին, բարձրացվեցին մինչև 25 մետր, և լայնքը հասցվեց 200 մետրի: 160 կմ երկարությամբ պաշտպանական «Բար լեվի» բնագիծն անառիկ էր թվում: Արդյունքներն երկար սպասել չտվեցին: 1969թ. մարտի 8-ին տեղի ունեցած հրետանային կրակի ժամանակ ոչ մի մարդ չմահացավ, իսկ հարձակվող եգիպտական ինքնաթիռներին օդում խոցեցին իսրայելական կործանիչները¹⁵⁴: Եգիպտոսը շարունակում էր իր ընտրած մարտավարության իրականացումը: Մարտ և ապրիլ ամիսներին տեղի ունեցան մի քանի հրետանային մենամարտեր, որոնց ընթացքում երկու կողմից էլ լինում էին կորուստներ: Եգիպտոսն անտեսում էր դրանք, իսկ Իսրայելը չէր կարող:

Այս առումով առկա են ընդհանուր համեմատականներ Ադրբեջանի տոտալ պատերազմի ռազմավարության վրա հիմնված մոտեցումների ու արաբա-իսրայելական վերոնշյալ ռազմական բախման միջև:

Իսրայելը շուտով հասկանալով այս ամենի կործանարար արդյունքները՝ հրաժարվեց եգիպտական կանոններով խաղալ և մշակեց սեփական գործողությունների մարտավարություն: Որպես կրակային հզորություն՝ Իսրայելը կիրառեց իր ավիացիան, որով մեծ հաջողությամբ նախ ոչնչացրեց մեկ նավթամշակման գործարան, հետո՝ վնասագերծեց եգիպտական հրետանին¹⁵⁵: 1969թ. մայիսից մինչև նոյեմբեր եգիպտական ավիացիան կորցրեց մոտ 50 ինքնաթիռ, իսկ իսրայելական ավիացիան՝ մոտավորապես 10-ը¹⁵⁶: Եգիպտական ամբողջ ՀՕՊ-ը շարքից հանված էր: Մինչև դեկտեմբեր եգիպտական բանակի իրական և բարոյական կորուստներն ահռելի չափերի հասան: Տարբեր տվյալներով եգիպտական մարդկային կորուստները «Հյուծման պատերազմում» 3-5 անգամ ավելի մեծ էին իսրայելականից¹⁵⁷: Եթե չլինեին խորհրդային անվերջանալի օգնությունները, եգիպտական բանակը վաղուց կմնար առանց զենքի, սակայն Նասսերն իր մտադրություններից չէր հրաժարվում: Այստեղ եգիպտական և ադրբեջանական մոտեցումների առկա նմանությունները հստակորեն բացատրվում են ռազմական տեսարան Կ. Ֆոն Կլաուզեվիցի խոսքերով՝ «սովորաբար պարտություն կրած կողմը հեշտ չի հաշտվում այդ մտքի հետ և միշտ հարմար առիթ է որոնում սկսելու ռևանշային իր պատերազմը»¹⁵⁸: Այսօր դժվար է գտնել մի ադրբեջանական զինվորականի կամ քաղաքական գործչի, որը չչեշտադրի նավթադուրների հաշվին մոտ ապագայում հաղթանակ տանելու հեռանկարի մասին: ԵԱՀԿ Մինսկի խմբի նախկին համանախագահ, ռուսաստանյան դիվանագետների ասոցիացիայի փոխնախագահ Վլադիմիր Կազիմիրովի խոսքերով՝ «ներկայումս գոյություն ունեցող որևէ այլ հակամարտության մեջ չկա նման ուժային ռևանշի տրամադրվածություն»: Շփման գծում չկան այսքան միջադեպեր, սադրանքներ, չկա ռազմական բյուջեների նման անհամատեղելիություն¹⁵⁹:

Եգիպտոսին իր մտադրություններից հրաժարվել ստիպեց միայն հերթական՝ 1973թ. «Դատաստանի օր» պատերազմում կրած բացահայտ պարտությունը:

Ակնհայտորեն տեսնելով նմանություններ Ադրբեջանի որդեգրած ռազմավարության և արաբա-իսրայելական պատերազմների ժամանակ Եգիպտոսի ընտրած պետական ռազմական ուղեգծի միջև՝ կարող ենք եզրակացնել, որ հատկապես 21-րդ դարի տեխնոլոգիաների վրա հիմնված պատերազմների դարաշրջանում սպառազինության քանակի ու ֆինանսական միջոցների վրա հույս դնելն ուղղակի նման է ինքնախաբեկանքի:

Վաղուց ժամանակն է, որ մենք մեր միայն պաշտպանվողի դերից դուրս գանք. մենք կամավոր պաշտպանվող ենք դարձել, իսկ հակառակորդը չի թաքցնում, որ պատրաստվում է հարձակման:

¹⁵³ М.А. Жирохов. История ВВС..., стр. 179.

¹⁵⁴ <http://jewish.in.ua/index.php?newsid=977>, <http://anubis.ucoz.ua/>

¹⁵⁵ Shlomo Aloni. Arab-Israeli Air Wars 1947-82. Osprey Publishing/Combat Aircraft, выпуск № 23, 2001. С. 69.

¹⁵⁶ М.А. Жирохов. История ВВС..., стр. 189-190.

¹⁵⁷ Cohen, Eliezer. "Israel's Best Defense". New York: Orion Books, 1993. http://www.waronline.org/IDF/Articles/attrition_war3.htm,

<http://www.jewishvirtuallibrary.org/jsources/myths/mf8.html>, <http://users.erols.com/mwhite28/warstat4.htm>.

¹⁵⁸ К. Клаузевиц. О войне. М.-СПб, 2007. стр. 27.

¹⁵⁹ «Նովոստի-Առմենիա» միջազգային տեղեկատվական գործակալությանը 25.03.2008. տված բացառիկ հարցազրույց:

Միայն պաշտպանվելով ոչ մեկը դեռ հաղթանակ չի տարել: Մեզանում կա ուժերի հարաբերակցության պահպանման խորհրդային վատ սովորույթի շարունակություն: Մենք միշտ փորձում ենք միայն պատասխանել նրանց նախաձեռնությանը, ինչը վտանգավոր է: Ժամանակակից ՕՀՄ-ների մասսայական կիրառմամբ հենց մարտական գործողությունների սկզբից հնարավոր է հաղթանակ տանել: Կիրառության մասսայականությունն աննախադեպ է¹⁶⁰:

6.7. ԱԹՄ-ները մեզանում

ԱԹՄ-ների՝ որպես ապագա պատերազմների լավագույն մեքենաներից մեկի մասին մենք բավականին մանրամասն նշեցինք՝ ԱՄՆ-ում նրանց դերը քննարկելիս: Այժմ նշենք, թե այս հետաքրքիր ԹՄ-ներն ինչ հեռանկար ունեն մեզանում:

Հարկավոր է նախ հասկանալ նրանց կիրառման մարտավարական սահմանները և ֆորմատները, կիրառության առանձնահատկությունները մեր տեղանքում:

Խնդիրը հատկապես կարևոր է այլ զորատեսակների՝ լեռներում վարած մարտական գործողությունների առանձնահատկությունների հետ կապված (*վերջին հանգամանքն ավելի մեծ նշանակություն ունի ավիացիայի համար, քանզի ավիացիոն ստորաբաժանումները հիմնականում գործում են համազորային ստորաբաժանումների հետ համատեղ, նպաստում են նրանց խնդիրների քարտեզող կատարմանը, և ինչքան էլ որ հզոր են, հակառակորդին հաղթելու վերջնական խնդիրն ինքնուրույն չեն կարող լուծել*):

Սկզբի համար նշենք ԱԹՄ-ների դասակարգման մասին:

Մինչ օրս մասնագետների կողմից դեռ հստակ հաստատված չեն ԱԹՄ-ների դասակարգումը և նրանց ներկայացվող պահանջները: Ընդհանուր առմամբ, դրանք բաժանվում են երեք խմբի՝ ռազմավարական, մարտավարական և հատուկ նշանակության: Յուրաքանչյուր խումբն իր հերթին բաժանվում է ենթախմբերի՝ ըստ քաշի, թռիչքի բարձրության, հեռավորության և ժամանակի:

Մարտավարական նշանակության ԱԹՄ-ներն են՝

- ✓ «Միկրո» (*մինչև 10 կգ ընդհանուր քաշ, 1 կմ թռիչքի բարձրություն, 1-ժամյա թռիչք*)
- ✓ «Մինի» (*մինչև 50 կգ ընդհանուր քաշ, 3-5 կմ թռիչքի բարձրություն, մի քանի ժամյա թռիչք*)
- ✓ «Միդի» (*մինչև 1000 կգ ընդհանուր քաշ, 9-10 կմ թռիչքի բարձրություն, 10-12-ժամյա թռիչք*)
- ✓ «Ծանր» (*մինչև 20կմ թռիչքի բարձրություն, մինչև 24-ժամյա թռիչք*)

Սակայն տրված դասակարգումը լիարժեք չի արտահայտում ներկայումս գոյություն ունեցող բոլոր տեսակները: Գոյություն ունեցող ԱԹՄ-ներն այնքան բազմազան են, որ որոշների այս կամ հատկանիշը գերզարգացած է և դուրս ամեն տեսակի դասակարգումից: Ընդհանուր առմամբ, ԱԹՄ-ները կարելի է մոտավորապես դասակարգել հետևյալ կերպ:

1. Ըստ նախատեսվածության՝

- Հետախուզական
- Մարտական
- Ապահովման

2. Ըստ կիրառության մասշտաբների և տեխնիկական չափանիշների՝

- Ռազմավարական
- Օպերատիվ-մարտավարական
- Մարտավարական
- Տեղայնական
- Մեծ
- Միջին
- Փոքր
- Գերփոքր
- Փոքրագույն

¹⁶⁰ А.Н. Захаров. Операция «Лис пустыни»..., стр. 70.

- Բազմակի կիրառման
- Միանգամյա օգտագործման

3. Ըստ աերողինամիկ սխեմայի՝

- Ինքնաթիռային տիպի
- Ուղղաթիռային տիպի
- Այլ թռչող սարքերի հիման վրա

4. Ըստ արձակման և վայրէջքի տեսակի՝

- Կատապուլտային
- Ձեռքից արձակվող
- Թռիչքուղուց կամ հարթակից թռչող
- Թռիչքուղու, հարթակի վրա վայրէջք կատարողներ
- Անկարգելով վայրէջք կատարողներ
- Հատուկ հարմարանքներով իջնողներ

5. Ըստ ղեկավարման սկզբունքի՝

- Ինքնուրույն ծրագրով ղեկավարվողներ՝ մասնակի միջամտությամբ
- Ինքնուրույն ծրագրով ղեկավարվողներ՝ առանց միջամտության
- Օպերատորի կողմից ղեկավարվողներ

6. Ըստ տեղակայման վայրի՝

- Վերգետնյա
- Օդային
- Ծովային

7. Ըստ կիրառման բարձրությունների, հեռավորությունների և ժամանակի՝

- Գերցածր բարձրություններում թռչողներ
- Ցածր թռչողներ
- Միջին բարձրության վրա թռչողներ
- Մեծ բարձրության վրա թռչողներ
- Թռիչքի գերփոքր հեռավորությունների
- Թռիչքի փոքր հեռավորությունների
- Միջին հեռավորությունների
- Մեծ հեռավորությունների
- Թռիչքի գերփոքր ժամանակ ունեցողներ
- Թռիչքի փոքր ժամանակ ունեցողներ
- Թռիչքի միջին ժամանակ ունեցողներ
- Թռիչքի մեծ ժամանակ ունեցողներ

8. Ըստ հետախուզական սարքավորումների և տվյալների հաղորդման ժամանակի՝

- Լուսանկարչական հետախուզության
- Տեսահետախուզության
- Ռադիոհետախուզության
- Ջերմահետախուզության
- Եղանակային հետախուզության
- Քիմիական, մանրէաբանական հետախուզության և այլն
- Ժամանակի իրական ընթացքում
- Որոշակի ֆիքսված ժամանակաընթացքում
- Վայրէջքից հետո

Դասակարգումը պայմանական է. այն հեղինակի տեսակետն է և արտահայտում է աշխարհում գոյություն ունեցող հիմնական ԱԹՍ-ների ընդհանուր պատկերը:

Մինչ օրս ԱԹՍ-ների բավականին լայն կիրառությունը հիմնականում հարուստ է հետախուզական կենսագրությամբ: Ի դեպ, սովորական ԹՍ-ները ևս առաջին անգամ կիրառվել են որպես հետախույզներ¹⁶¹: Որոշ մարտական գործողությունների ժամանակ ԱԹՍ-ների կատարած հետախուզության մասշտաբները նույնիսկ գերազանցում են սովորական ինքնաթիռների և անգամ արբանյակների կատարած հետախուզության մասշտաբներին: Ինչպես վերը նշեցինք, հետախուզական տեղեկատվության մասշտաբները ներկայումս այնքան մեծ են, որ խնդիրներ են ի հայտ գալիս նույնիսկ դրանք մշակելու հետ: Որպեսզի պատկերացնենք, թե ինչ տարբերություն կա ԱԹՍ-ների և այլ միջոցներով կատարվող հետախուզության մեջ, պետք է նախ հասկանանք, թե առհասարակ ի՞նչ է ավիացիոն հետախուզությունը, ինչպե՞ս է այն վարվում, ինչպե՞ս կարելի է ավելի լավ վարել, ի՞նչ է տալիս հետախուզությունը և այլն:

Օդային հետախուզությունը սովորական հետախուզությունից տարբերվում է նախ նրանով, որ այն ընդգրկում է ավելի մեծ տարածություններ: Հետախուզման խորությունը և լայնությունը պետք է ապահովեն իրադրության պատկերը մարտական գործողությունների ամբողջ դաշտի վրա և հնարավորություն ստեղծեն այդ տարածքների վրա գտնվող առավել կարևոր նպատակակետերի հուսալի խոցման համար:

Հետախուզվող տարածքներում ավելի մեծ է հակառակորդի կարևորագույն զենքերի ու դիրքերի, թիկունքային կարևորագույն միջոցների հայտնաբերման հնարավորությունը: Ստացված տեղեկատվության ճիշտ մշակման և արագ փոխանցման արդյունքում հայտնաբերված նշանակետերը հնարավոր է բաշխել համապատասխան խոցման միջոցների մեջ՝ խուսափելով սխալներից, ավելորդ ծախսերից, կորուստներից և այլն:

Հետևաբար, ավելի մեծ է անգամ մարտավարական հետախուզությամբ հակառակորդի ռազմավարական նպատակների հայտնաբերման հավանականությունը: Սակայն լեռնային տեղանքում օդային հետախուզությունը ևս ունի իր բարդությունները: Լեռնային խիստ կտրտված տեղանքում հակառակորդը, իր մտադրությունները թաքցնելու համար, ավելի շատ բնական օգնականներ ունի: Իր բոլոր գործողությունները և տեղաշարժերը քողարկելու համար կարող է օգտվել տեղանքի ընձեռած բավականին մեծ հնարավորությունից:

Օդային հետախուզությունն առհասարակ ամենաբարդ մարտական խնդիրներից է՝ նախ նրանով, որ օդային հետախուզության միջոցները, ի տարբերություն հետախուզության այլ տեսակների, չեն թաքնվում՝ ավելի վտանգելով իրենց: Սակայն հակառակորդը հակառակն է անում՝ ձեռք առնելով բազում կազմակերպչական և տեխնիկական միջոցներ՝ ներառյալ նաև կրակային հակազդեցությունը՝ իր դիրքերը, նպատակները և միջոցները թաքցնելու համար: Այսպիսի հետախուզության վարումը հատկապես վտանգավոր է մարտական գործողությունների նախնական փուլում, երբ դեռ հայտնաբերված չեն հակառակորդի բոլոր կրակային միջոցները, իսկ հայտնաբերվածներն էլ ճնշված կամ ոչնչացված չեն: Տվյալ պարագայում, մարտական խնդրի կատարման համար ուղարկվում է օդաչուն, և լրջորեն վտանգվում է նրա կյանքը (*նշենք, որ աշխարհի գրեթե բոլոր բանակներում ամենաթանկ ռազմական մասնագետն օդաչուն է*): ԱԹՍ-երի ավանդական առավելություններն այստեղ ակնհայտ տալիս են որոշակի շոշափելի արդյունքներ: Մի քանի տասնամյակ առաջ, երբ օդային հետախուզություն էին կատարում բոլոր տեսակի ԹՍ-երը, լուսանկարչական սարքավորումները, որոնք կատարում էին այդ հետախուզությունը, զինված էին ժապավենների ծանր բեռով, իսկ նկարահանված տեղեկությունը պահանջվում էր հասցնել հասցեատիրոջը: Այդ պատճառով անգամ հետախուզական արբանյակներն անհրաժեշտ էր տիեզերքից վայր բերել, և ժապավենները վերծանել: Նման սարքերը կշռում էին մի քանի հարյուր կիլոգրամ: Սակայն միկրոէլեկտրոնիկայի, տեղեկատվական տեխնոլոգիաների և հեռահաղորդակցության գիտատեխնիկական զարգացումը ներկայումս թույլ է տալիս նկարահանված տվյալները թվային ձևաչափով անմիջապես ուղարկել հազարավոր կիլոմետր հեռավորության վրա, և ստացողն այն միանգամից տեսնում է իրական ժամանակում: Լուսանկարչական հետախուզության արդիական սարքերը կշռում են մի քանի կիլոգրամ, և արդեն հնարավոր է նրանց տեղադրումը փոքր ԹՍ-ների վրա:

¹⁶¹ И.А. Андреев. Боевые Самолеты. М.,1992, стр. 19-20.

Ժամանակակից պայմաններում ԱԹՍ-ների կիրառությունը հետախուզական նպատակներով ավելի ու ավելի պահանջված է դառնում: Մի քանի տասնամյակների ընթացքում այդ նպատակի համար ԱԹՍ-ների լայնածավալ կիրառման արդյունքում արդեն հստակ ձևավորվել է ԱԹՍ-ների հետախուզության տեսությունը, որը մոտավորապես կարելի է արտահայտել հետևյալ կերպ:

ԱԹՍ-ները կարող են կատարել հետախուզության տարատեսակները՝ հակառակորդի մասին օպտիկական, տեսաձայնային և այլ տեղեկությունների հավաքում ժամանակի իրական ընթացքում, փոխանցում համապատասխան մարմիններին, հակառակորդի հայտնաբերած նշանակետերի վրա սեփական հրետանու, ավիացիայի և խոցման այլ միջոցների կրակի ուղղորդում, նշանառում¹⁶²: Ընդունեք, որ միայն այս խնդիրների հստակ իրականացումը հսկայական նշանակություն կարող է ունենալ մարտական գործողությունների ելքի վրա:

Օդային հետախուզությունը պետք է կատարվի ցանկացած կլիմայական պայմաններում, պետք է լինի անընդհատ, բազմատեսակ և ընդգրկի հնարավորինս ավելի մեծ տարածություն ու ժամանակ: Հետախուզությունը պետք է ստացվի իրարից նույնիսկ շատ տարբերվող, փոքր ու մեծ ստորաբաժանումների (սարքերի) կողմից, տեղեկությունը մշակվի շատ արագ, ճշգրիտ, կենտրոնացված և օպերատիվ: ԱԹՍ-ների կողմից տրամադրված հետախուզական տվյալների ստացումը և մշակումը դեռ խնդրի մի մասն է: Համագործակցության մարտի ժամանակ այդ տեղեկատվությունն ունի հսկայական նշանակություն, բայց դա միայն ժամանակին, նպատակային և ճիշտ կիրառման դեպքում: ԵՂՊ-ի ժամանակ համագործակցության մարտի կազմակերպման համար եթե հրամանատարներն ունենին մոտ կես ամիս, ապա այսօր չնայած նրան, որ մարտի բազմակողմանի ապահովման միջոցառումները զգալիորեն ավելացել են, պատերազմը պահանջում է այդ բարդ ու մանրակրկիտ պլանավորումն ավարտել մի քանի ժամերի ընթացքում: Ահա թե որտեղ են անհրաժեշտ այդ օպերատիվ և ստույգ տվյալները:

Օվարկված պահանջները լիովին իրագործելու համար ԱԹՍ-ների կիրառությունը ժամանակի ընթացքում ստացել է բազմակի ձևեր ու երանգներ: Հատկապես ի հայտ է գալիս ԱԹՍ-ների մասնակի և համակարգային կիրառության գաղափարը: Օրինակ՝ ԱԹՍ-ների՝ որպես հետախույզների, առաջին լայնածավալ կիրառությունը Վիետնամում մասնակի կիրառության օրինակ էր, քանի որ միաժամանակ կիրառվում էր սահմանափակ քանակությամբ ԱԹՍ-ներ՝ սահմանափակ զորատեսակների համար: Սակայն ԱԹՍ-ների կողմից ստացված տեղեկությունն օգտագործվում էր բոլոր հրամանատարությունների կողմից, քանի որ այն մեծ ծավալներ էր ընդգրկում, հետևաբար կրում էր համակարգային տարրեր: Իսրայելա-արաբական պատերազմների ժամանակ լայն կիրառում գտան և զարգացան ԱԹՍ-ների մասնակի կիրառությունները: ԱԹՍ-ները կիրառվում էին մեկ զորատեսակի և անգամ կոնկրետ ստորաբաժանումների համար: Այսպես օրինակ՝ 1973թ. պատերազմի ժամանակ առաջին անգամ ԱԹՍ-ները կիրառվեցին հատուկ ՑՁ-ի շահերի համար, իսկ հետագայում անգամ մեկ սարքն ապահովում էր հենց այս կամ այն գնդի հետախուզական տեղեկությունը: Մասնակի կիրառության օրինակներ եղան նաև իրաքյան առաջին պատերազմի ժամանակ: Դաշնակից պետությունների շատ հրետանային գնդեր ունեին իրենց առանձին ԱԹՍ-ները, որոնք մեծ ճշտությամբ ուղղորդում էին հրետանային կրակը: Նման խնդիր էր լուծում մասնավորապես ֆրանսիական «MART» ԱԹՍ-ն¹⁶³: Իրաքյան վերջին՝ 2003թ. պատերազմի ժամանակ, ամերիկյան «Delta» հատուկ ստորաբաժանման զինվորներն իրենց պաշտպանական սաղավարտներին ամրացված էկրաններին անմիջապես տեսնում էին իրենց շրջակայքում տեղի ունեցող ամեն ինչ: Տեղեկությունը ստացվում էր «Dragon Eye» հետախուզական ԱԹՍ-ներից: Հատուկ ստորաբաժանման մարտիկները հետախուզական ԱԹՍ-ների հաղորդած տվյալներով հայտնաբերված «խոչընդոտները» վերացնելու համար կարող էին դիմել մարտական «MQ-1/RQ-1 Predator» ԱԹՍ-ներին: Վերջինս կիսավտոմատ ռեժիմում խոցում էր հայտնաբերված թիրախը: Ոչնչացման ենթակա թիրախները կարող էին լինել մինչև անգամ առանձին դիպուկահարներ: Սա արդեն համակարգային կիրառության փոքրիկ տարբերակ է՝ սահմանափակ տարածքում սահմանափակ խնդիրների լուծման համար:

ԱԹՍ-ների մասնակի կիրառությունը սահմանափակ ստորաբաժանումների կամ ստորաբաժանման կողմից սահմանափակ տարածքում և ժամանակում կոնկրետ տեղեկատվություն ստանալու համար մեր փոքր տարածաշրջանում կարող է զգալիորեն բարձրացնել տվյալ

¹⁶² Уэст Бинг. Спрятаться негде. Популярная Механика. № 4. 2005, стр. 92–98.

¹⁶³ А. Стрелецкий. Беспилотная авиация сухопутных войск Франции. ЗВО. № 9. 2000, стр. 24–28.

ստորաբաժանման և անգամ ամբողջ գորամիավորման մարտական հնարավորությունները: Օրինակ՝ մեր տարածաշրջանում մեկ համագորային գորամիավորմանը տրված ԱԹՄ-ների ստորաբաժանումը կարող է այդ գորամիավորմանն ապահովել անընդհատ հետախուզական ստույգ տվյալներով՝ ռազմաճակատի ամբողջ երկայնքով և խորությամբ: Ներկայումս գոյություն ունեցող և բազմիցս կիրառված ԱԹՄ-ներն ապացուցել են այդ հնարավորությունները: Նրանք կարող են օդում մնալ մինչև 6-8 ժամ, կարող են թռչել մինչև 150-200 կմ: ԱԹՄ-ների մասն ստորաբաժանման մեջ կան մի քանի ԹՄ-ներ, և ստորաբաժանումը կարող է արագ տեղաշարժվել՝ հմտությամբ շարժվելով գորամիավորման ամբողջ ճակատով: ԱԹՄ-ների կիրառման մարտավարությունը ներկայումս կատարելագործվել և հղկվել է, այն առաջ է ընթանում: Ռուսական «Строй П» համալիրն իր կազմում ունի վեց «Пчела» ԱԹՄ, և այդ ամենը տեղակայված է ՉՓ-ի (*գրահասպատ փոխադրիչ*) հիմքի վրա, որն ունի մեծ անցունակություն: Համալիրի ղեկավարման կետը տեղակայված է ամենագնաց «ГАЗ-66»-ի հիմքի վրա: Համալիրի մեջ մտնում են նաև տեխսպասարկման բաղադրամասերը, որոնք ևս տեղակայված են ամենագնաց մեկ-երկու մեքենաների վրա: Ցանկացած տեղաշարժերից հետո համալիրը 20 րոպե անց կարող է պատրաստ լինել ԱԹՄ-ների արձակմանը¹⁶⁴: Նման համալիրների անձնակազմը բաղկացած է 10-15 զինծառայողից: ԱԹՄ-ների՝ չնայած մասնակի, բայց վերը նշված բազմակողմանի կիրառմամբ զգալիորեն կբարձրացվի հետախուզության դերը: Արդյունքում համագորային հրամանատարները կարող են գործել ավելի ճիշտ և համարձակ: Ռազմարվեստի պատմությունը վաղուց փաստել է, որ հետախուզական լավ տվյալները հաճախ կանխորոշում են պատերազմի ելքը:

Մարտական գործողությունների աճող արագությունը, տեխնիկական հագեցվածությունը և բազում այլ հանգամանքներ ավելի են բարձրացնում հետախուզական անընդհատ տվյալների նշանակությունը:

Սովորաբար անտառալեռնային տեղանքում ավիացիոն հետախուզության մարտավարական և օպերատիվ խորությունները դասականից փոքր են: Մարտական շփման համատարած գծերը հաճախ բացակայում են: Հատուկ դիվերսիոն ստորաբաժանումները մեծ նշանակություն ունեն, որոնց գործունեությունն ակտիվանում է նման տեղանքներում: Թվարկված պատճառներով անգամ 5-10 կմ խորության մանրամասն հետախուզությունը կարող է օպերատիվ նշանակություն ունենալ գորամիավորման կամ ուղղության համար: ԱԹՄ-ների կիրառության պատմությունն ավելի հարուստ է մասնակի դեպքերով: Մասնակի կիրառման լավ օրինակ կարող է հանդիսանալ նաև հատուկ ԱԹՄ-ների կիրառումը՝ որպես նշանառու-խոցող միջոցներ, այսպես ասած՝ «քիլերներ»: ԱԹՄ-ներին զինելով մեծ տրամաչափի դիպուկահար զենքերով՝ կարելի է ստանալ ցանկալի արդյունքներ: Նման խնդիրներ կատարելիս հնարավոր է, որ ԱԹՄ-ների մեկ համալիրը, անգամ մասնակի կիրառման ժամանակ, հասնի մեծ հաջողությունների: Այստեղ կարևորվում են համալիրի և ԱԹՄ-ների տեխնիկական հնարավորությունները: Եթե համալիրում լինի մեկ-երկու հետախուզական ժամանակակից ԱԹՄ և մի քանի հարվածող, մեկանգամյա օգտագործման ԱԹՄ, ապա կարելի է առաջինների հաղորդած տվյալների հիման վրա վերջիններով կատարել մարտական հարվածներ: Անհրաժեշտ է, որ հետախուզական ԱԹՄ-ն լինի հակառակորդի ՀՕՊ-ի ազդեցությունից դուրս, և երկու տեսակն էլ լինեն դժվարախոցելի: Մասնակի կիրառման փորձն ամբողջ աշխարհում, չնայած որոշակի բարդություններին, գնահատվում է բավական բարձր:

Անօդաչուների կիրառության և կորուստների քանակային տվյալներն առաջին հայացքից կարող են թվալ ոչ գոհացուցիչ՝ հատկապես ավանդական մարտական ավիացիայի տվյալների հետ համեմատած: Օրինակ՝ 1999թ. Հարավսլավիայի հետ պատերազմի ժամանակ NATO-ի դաշնակիցներն ընդհանուր առմամբ կորցրել են 47 ԱԹՄ, որից ամենաշատը բաժին է ընկնում ԱՄՆ-ին՝ 17 ԱԹՄ, Անգլիան՝ 14 ԱԹՄ, 7 սարք կորցրել է Գերմանիան, 5 սարք՝ Ֆրանսիան և այլն:

Կորցնելով նշված քանակությամբ ԱԹՄ-ներ՝ զորքերը բոլոր հրամանատարական օղակներում գրեթե ապահովված էին տեղեկատվական ցանկալի բազայով: Ճիշտ է, պատերազմից հետո պարզվեց, որ այդ բազան հարկավոր է մեծացնել: Այնուամենայնիվ, եթե հաշվի առնենք, որ այս սարքերն ընդամենն արժեն մարտական ինքնաթիռների 10-50%-ը, որ առնվազն խնայվել է 40 օդաչուի կյանք, ապա կարելի է ընդունել, որ այս սարքերն իրոք լուծում են և ոչ ժամանակավոր: Կորուստները, ըստ պատճառների, բաժանվում են մի քանի խմբերի: Առաջին տեղում 37%-ով գտնվում են շարժիչի պատճառով տեղի ունեցած կորուստները, երկրորդ տեղում 25%-ով ղեկավարման համակարգի

¹⁶⁴ Ю. Янкевич. БЛА ОКБ имени А.С. Яковлева. Вестник Воздушногo Флoтa. июль-август. 2006, стр. 38-43.

պատճառով կորուստներն են, երրորդ տեղում 17%-ով օպերատորական սխալների պատճառով գրանցված կորուստներն են: Հետո գալիս են կապի պատճառով եղածները՝ 11%-ը, և 10% բաժին է ընկնում այլ պատճառներով տեղի ունեցած կորուստներին¹⁶⁵: Փաստորեն, ԱԹՍ-ների տեխնիկական վիճակը և հուսալիությունը ցանկալի մակարդակի վրա չէ, քանի որ կորուստների հիմնական մասը բաժին է ընկնում տեխնիկական գործոնի վրա: ԱԹՍ-ների զարգացման երկարամյա ծրագրերում այս խնդիրը դրված է մասնագետների ուշադրության կենտրոնում: Մարտական կորուստներն այնքան մեծ չեն, և դա լավագույնս ապացուցում են փաստերը: 1982թ. իսրայելցիների կողմից ԱԹՍ-ների հաջող կիրառությունից հետո ԽՍՀՄ-ում կատարում են մի փորձարկում: «ЗСУ-23-4 Шилка»-յի փորձառու հաշվարկը կրակում է իրական ԱԹՍ-ների վրա և ոչ մի կերպ չի կարողանում խոցել այն: Սերբերը, օրինակ, ԱԹՍ-ների հետ պայքարի համար լայնորեն կիրառում էին սովորական ուղղաթիռներ, որոնք թռչում, արագությամբ հավասարվում էին վերջիններիս և գնդացիրով ոչնչացնում ԱԹՍ-ներին, սակայն արդյունավետությունը նշանակալից չէր, քանի որ կորուստների ընդհանուր թվերը մեր ձեռքի տակ են: Ելնելով այս ամենից՝ փաստենք, որ ԱԹՍ-ների հետ պայքարն այնքան էլ դյուրին գործ չէ, բայց, այնուամենայնիվ, մասնագետների կարծիքով մարտական պայմաններում ԱԹՍ-ները նպատակահարմար է կիրառել 5000 և ավելի մետր բարձրությունների վրա: Նման բարձրության դեպքում զենիթահրանոթային միջոցները և ուղղաթիռներն այնքան արդյունավետ չեն գործում: Բացի այդ, միջին չափերի ԱԹՍ-ները նման բարձրություններում մարդու զգայարանների համար դառնում են անտեսանելի և անլսելի: Մասնակի կիրառության աճող ծավալները հիմք են տալիս մասնագետներին ավելի լուրջ վերաբերվել ԱԹՍ-ների՝ որպես համակարգային և, որ ավելի կարևոր է, մարտական կիրառության հեռանկարին: Հիմա ԱԹՍ-ների հեռանկարայնությունն այլևս քննարկման ենթակա չէ: Խնդիրը նրանց կիրառության մասշտաբների որոշման, կիրառման մարտավարական և ռազմավարական մոտեցումների, նրանց շնորհիվ մարտն ավելի կազմակերպված դարձնելու մեջ է: Այսպես է արտահայտվում ԱԹՍ-ների մասնակի կիրառությունը, որը համարվում է ավելի թույլ մակարդակ, սակայն դեռ իրեն չի սպառել և որոշ դեպքերում կարող է բերել լուրջ հաջողություններ:

Ինչպես նշեցինք, ԱԹՍ-ների՝ որպես հետախույզների, մասնակի կիրառության ծավալները ընթացքում դեռ կաճեն, սակայն ԱԹՍ-ներն իրենցից ավելի մեծ հետաքրքրություն են ներկայացնում համակարգային կիրառության դեպքում: Մենք մասնակի կիրառման մասին նշելիս ակնարկեցինք համակարգային կիրառության պարզ դեպքերի մասին:

Համակարգային կիրառության դեպքում ԱԹՍ-ն ընդհանուր տեղեկատվական դաշտի ապահովման կարևորագույն գործիքներից մեկն է: Այսինքն՝ մասնակի կիրառության ժամանակ ԱԹՍ-ն հանդես էր գալիս որպես ինքնուրույն միջոց՝ սահմանափակ խնդիրներով և հնարավորություններով: Համակարգային դեպքում ԱԹՍ-ն հետախուզական թռիչքը կատարում է միաժամանակ մի քանի օդակների համար: Իր տված տեղեկատվությունը միաժամանակ ստանում են տարբեր համակարգեր ու գերատեսչություններ: Տեղեկատվության ստացման միջոցները կարող են ունենալ տարբեր նպատակներ և խնդիրներ: Դրանք կարող են լինել առանձին սարքեր՝ հանդիսանալով մեկ համակարգի բաղկացուցիչ մասնիկներ, և կարող են համագործակցել: Այդ համագործակցությունը կարող է մեծապես կախված լինել ԱԹՍ-ների հաղորդած տեղեկատվություններից: Օրինակ՝ ԱԹՍ-ները, հետախուզելով տեղանքը, տվյալները միանգամից հաղորդում են և՛ կենտրոնակայան, և՛ հարվածային ԹՍ-ներին:

Տեղային պատերազմների վերջին օրինակները ցույց են տվել, որ ՅԶ-ի համար ռազմական ավիացիայի կողմից կատարվող խնդիրների զգալի մասը լուծում է բանակային ավիացիան (այսինքն՝ գրոհիչները և ուղղաթիռները): Երևում է ավիացիայի զարգացման դինամիկան՝ դեպի միջոցների փոքրացում և հարվածների ճշտություն: Մարտական ԱԹՍ-ներն, իրենց գերճշգրիտ հարվածային հնարավորություններով, կարող են ապագայում մասնակիորեն փոխարինել գրոհիչներին և ուղղաթիռներին: Պատերազմի առաջին փուլի օդային հարվածների ընթացքում չոչնչացված նշանակետերի չեզոքացման համար ավիացիան հերթապահության մեթոդով ավանդաբար կիրառվում է օդանավակայաններում: Նորահայտ այդ միջոցների դեմ պայքարելիս մարտական ուղղաթիռները գործում են հիմնականում վերգետնյա ուղղորդողների տրված տվյալներով: Գործելու այս մեթոդը բավականին անարդյունավետ է: Ավելին՝ այն վաղուց անցած է, ունի շատ թերություններ: Ամենամեծ խնդիրը, իհարկե, ժամանակն է: Հակառակորդին օդային հետախուզության միջոցներով

¹⁶⁵ В. Попов, Д. Федутинов. Пентагон оснащает войска беспилотниками. Независимое Военное Обозрение. № 49. 24 декабря 2004 – 13 января 2005.

հայտնաբերելուց հետո, օդանավակայանում հերթապահող միջոցներով խոցելու փոխարեն¹⁶⁶, օդում հերթապահող միջոցներով խոցելու դեպքում ժամանակը կրճատվում է 2-3 անգամ¹⁶⁷: Մեկ անգամ չէ, որ ավիացիայի կանչերն ուշացել են, և սպասող ստորաբաժանումները գլխովին ջախջախվել են կամ կրել մեծ կորուստներ: Օդաչուին խնդիրը դնելուց հետո անգամ մինչև նա հասնի տվյալ տեղամաս, իրադրությունը կարող է փոփոխված լինել: Հետևաբար, կարևոր է նաև իրադրության ընթացիկ ճշտումը՝ մինչև հարվածի պահը: Նշված բոլոր խնդիրներն արդյունավետ լուծում է ԱԹՍ-ն: Սակայն խնդիրը բնավ միայն ժամանակը չէ: Օդանավակայանում հերթապահող ԹՄ-ի օդաչուն ստանում է կանչ այն տեղամասի մասին, որտեղ պետք է կատարի հարվածը: Նա պետք է ստանա լրացուցիչ հրահանգավորում: Նշված տեղամասում նախկինում արդեն հարվածներ հասցրած լինելու դեպքում օդաչուն, միևնույն է, իրադրության կտրուկ փոփոխման պատճառով կարող է խճճվել՝ նույն տեղամասում երկրորդ և ավելի անգամներ թռչելով: Այսինքն՝ անհրաժեշտ են անընդհատ հետախուզական ճշգրիտ տվյալներ: Եվ այս ամենն արվում է սովորական՝ ոչ ճշգրիտ խոցման միջոցներով: Բանակային ավիացիան հարվածներ հասցնելիս, խուսափելով հակառակորդի ՀՕՊ-ից, փորձում է որքան հնարավոր է թռչել ցածր և ընտրել թռիչքի այնպիսի ուղիներ, որոնք չեն վերահսկվում հակառակորդի կողմից: Այս դեպքում մարտական ԹՄ-ների անձնակազմերը տեղանքը լավ չեն կարող դիտել, և նշանակետն ինքնուրույն հայտնաբերելը շատ դժվար է: Նրանք հիմնականում ապավինում են վերգետնյա ուղղորդողներին, որոնց հետ կապ են պահում՝ ինքնուրույն կամ հրամանատարական կետի միջոցով:

Հաճախակի չվստահելով ուղղորդողներին՝ անձնակազմը փորձում է ինքնուրույն որոնել նշանակետը: Վերջին երևույթը, բնականաբար, բացասաբար է ազդում մարտական խնդրի բարեհաջող կատարման վրա: Մարտական խնդիրը կատարող օդաչուն այդ պահին եթե հնարավորություն ունենա անընդհատ ստույգ տվյալներ ստանալ օդում գտնվող հետախուզական միջոցներից, ապա նրա գործողություններն ավելի արդյունավետ կլինեն, իսկ անձնակազմը կկենտրոնանա իր թռիչքի վրա: Գրոհի ավիացիոն նախապատրաստման ընթացքում և դրանից անմիջապես հետո յուրային ավիացիոն միջոցներին և ՑՁ-ին մեծ վտանգ են սպառնում նաև ՀՕՊ-ի միջոցներն ու այլ հրթիռային համալիրները, որոնք ունեն հակազդեցության փոքր ժամանակ (*ընդհուպ մինչև մեկ-երկու տասնյակ վայրկյան*): Նման համալիրների դեմ նախկին մեթոդներով պայքարելը գրեթե անհնար է: Այստեղ ևս հետախուզահարվածային համալիրների արագագործության և ճշտության առավելություններն իրենց խոսքն են ասում:

Օդում նախապես ունենալով հերթապահ միջոցներ (*համակարգային կիրառման հետախուզահարվածային միջոցներ*), որոնք միաժամանակ կարող են հետախուզել՝ կարելի է մեծ ճշտությամբ հարվածներ հասցնել: Ավելին՝ նրանք ավելի շուտ կհայտնաբերեն հակառակորդի ՀՕՊ-ի և այլ միջոցները, քան այդ նորահայտ միջոցները կհասցնեն ինչ-որ շոշափելի գործ կատարել: Հետախուզահարվածային համալիրներն իրենց մեջ ներառում են ավիացիոն դասական միջոցների և գերճշգրիտ ավիացիոն սպառազինության համատեղում: Ավանդական բանակային ավիացիան հարվածները հասցնում է գրոհող ստորաբաժանումների մարտակարգերից առաջ՝ գործելով թևերի հետևից կամ յուրային հրթիռահրետանային կրակի հետ համատեղ: Սովորաբար համագործային մարտի թեժ պահին քիչ հրամանատարներ են մտածում գլոբալ հետախուզության մասին, քանի որ թվում է, թե մարտում ներգրավված հիմնական ուժերի տեղը և քանակը մինչև մարտը որոշված է, և նոր ուժեր չկան: Նման պահերին նոր միջոցների անակնկալ ի հատ գալը կարող է ճակատագրական լինել մարտի ելքի համար: Նշված նրբությամբ ևս մեծանում է անընդհատ հետախուզության դերը, իսկ նման հնարավորություն ընձեռում են նաև ԱԹՍ-ները:

Գրոհի ավիացիոն նախապատրաստման և աջակցության ժամանակ կա ևս մեկ առանձնահատկություն: Հակառակորդի օպերատիվ և ռազմավարական նշանակության օբյեկտները և նշանակետերը պաշտպանված են ՀՕՊ-ի բազմաշերտ համակարգով: ՀՕՊ-ի նման հզոր համակարգը հաղթահարելու համար, անկախ նրա հեռավորությունից, անհրաժեշտ են մարտավարական կամ բանակային ավիացիայի կազմակերպված և խիտ հարվածներ, որի համար կարող են պահանջվել բանակային ավիացիայի մի քանի հարյուր մարտական թռիչքներ: Դժվար չէ հասկանալ, որ մեր պարագայում դա, մեղմ ասած, շքեղություն է: Խնդիրն ավելի ճիշտ լուծելու

¹⁶⁶ Կործանիչներ, որոնք սպասում են օդանավակայանում և օդ են բարձրանում կանչով:

¹⁶⁷ Тактика, стр.34.

տարբերակ է նման նշանակետերին ավիացիոն հարվածների հետ համատեղ հասցնել հզոր հրթիռահրետանային հարվածներ (*ինչը ևս համակարգային կիրառության տարր է*), որոնք պետք է լինեն ճշգրիտ և լավ կազմակերպված:

Բազմաշերտ և անվիճելիորեն արդյունավետ այդ հարվածների կազմակերպման և ճշտության ապահովման համար մեծ դեր կարող են խաղալ ԱԹՍ-ները, որոնք կկառավարեն հրթիռահրետանային կրակը և անհրաժեշտության դեպքում հակառակորդին կխոցեն սեփական հարվածներով (*համատեղված ավիացիոն և հրթիռահրետանային հարվածներն իրենցից ներկայացնում են մի առանձին և հետաքրքիր թեմա*): Այստեղ հաջողությամբ կարող է կիրառվել ռուսական «P-90» ԱԹՍ-ն, որը տվյալներ հաղորդելով իր արձակման կայանին՝ կուղղորդի «Մմերչի» հեռահար կրակը: Հետախուզական բազմատեսակ համակարգերի և համալիրների կողմից ստացված տեղեկատվության համաձայն՝ մարտական ԱԹՍ-ները հասցնում են հարվածներ: Մարտական ԱԹՍ-ներն ավելի օպերատիվ գործելու համար կարող են հետախուզման ընթացքում արդեն գտնվել օդում, տվյալ կամ նշված մոտակա շրջանում և նշանակետի մասին հրամանատարական կետի հետ միաժամանակ ստանալ համաժամանակյա տեղեկատվություն: Համակարգային կիրառությունը թույլ կտա ստացված հետախուզական տվյալների մշակումը և տարբեր ստորաբաժանումների համագործակցությանը միտված գործողությունները մանրամասնել՝ կրճատելով ժամանակը, նվազեցնելով նաև կապից սպասվող արտահոսքի վտանգը: ԱԹՍ-ների մարտական այդպիսի կիրառությունը շահագործման պարզության, տեղափոխելու հարմարավետության և արագության հաշվին մարտական գործողությունների ժամանակ կարող է անհրաժեշտ տեղամասում ապահովել քանակական առավելություն հակառակորդի ավիացիայի նկատմամբ: Նման խելամիտ կիրառությունը և տեխնիկական հնարավորությունները կարող են ապահովել հաղթանակ անգամ դասական ինքնաթիռների և ուղղաթիռների նկատմամբ: Այսինքն՝ համագործային գործառնավորման հրամանատարը, իր տրամադրության տակ ունենալով մարտական ԱԹՍ-ների 3-4 համալիր, կարող է նշված վայրում և նշված պահին ապահովել հարվածներ մինչև 40-50 ԱԹՍ-ներով: Հարվածները կարող են լինել մարտավարական և անգամ օպերատիվ մարտավարական խորությամբ, կիրառման զանազան խաբուսիկ, շեղող և օգնող հնարքներով, դասական ավիացիայի և հրթիռահրետանային հարվածների հետ համատեղ: 3-4 համալիրները ընդհանուր պետք է կազմեն մինչև 20 մեքենա, որոնք անգամ կարող են տեղաշարժվել տարբեր խմբերով, ոչ միասին և գործեն ոչ մեկ դիրքից: Մարտավարական բազմազանությունը մեծ հնարավորություններ է տալիս:

Լեռնային շրջաններում կարևոր է նաև օդային դեսանտավորումը: Հաճախ մեկ-երկու տասնյակ անակնկալ դեսանտավորված մարտիկները, հայտնվելով թևերում կամ թիկունքում, կարող են խուճապի մատնել մեծ զորամիավորումներին: Սակայն օդային դեսանտավորումը լեռնային տեղանքում ևս դյուրին խնդիրներից չէ: Դեսանտավորման ժամանակ հսկայական նշանակություն ունի դեսանտավորման շրջանի հստակ պատկերի ստացումը: Անտառալեռնային խիտ և կտրտված տեղանքում մարտական գործողությունների վարման ժամանակ բարդանում է ավիացիայի կիրառումը՝ հատկապես պարտիզանական, ֆիդայական խմբերի հետ պայքարում: Այստեղ պետք է ունենալ բարձրորակ հետախուզահարվածային հուսալի համալիր: Անօդաչուների կիրառման լայն ոլորտ մեզանում կարող է հանդիսանալ այլ ԹՍ-ների՝ հատկապես ուղղաթիռների, հետ պայքարն օդում:

ՀՕՊ-ի համար լինելով և՛ իրական, և՛ հանդիսանալով կեղծ թիրախ՝ անօդաչուները կարող են ստեղծել տասնյակ ու հարյուրավոր նշանակետերի տպավորություն: Այսինքն՝ մարտական ԱԹՍ-ները կարող են կիրառվել և՛ որպես հարվածող միջոցներ, և՛ որպես խանգարող միջոցներ՝ միաժամանակ: Նման փորձի մասին մենք արդեն նշել ենք: Օրինակ՝ տվյալ ուղղության վրա ավիացիայի հիմնական հարվածներից առաջ կիրառելով ԱԹՍ-ների խիտ մասսաներ՝ հնարավոր է հակառակորդին ստիպել բացահայտել իրեն, ծախսել անիմաստ հրթիռային և հրանոթային զինամթերքի պաշարները: Հիմնական հարվածն իրականացնող ՕՀՄ-ներն ավելի հանգիստ և անվնաս կկատարեն մարտական առաջադրանքը: Նման համալիրների գործունեությունն այդպիսի լավ ապահովված ՀՕՊ-ի շրջաններում հնարավոր է՝ ելնելով դրանց դժվար հայտնաբերվելուց և ոչնչացվելուց:

Ներկայումս համագորային մարտն առանց արդյունավետ էլեկտրոնային կառավարման հնարավոր չէ պատկերացնել: Բազմաշերտ կառավարման ապահովող տարրերից է հետախուզահարվածային ԱԹՄ-ն¹⁶⁸:

Հետախուզահարվածային ԱԹՄ-ների կիրառության համար նշանակետեր կարող են հանդիսանալ հրետանային հզոր համալիրներն ու հրթիռային արձակման կայանները, որոնց հարվածային հզորությունը բավականին մեծ է և կարող է քայքայիչ ու կործանարար ազդեցություն ունենալ ինքնապաշտպանական ուժերի ու խաղաղ բնակչության վրա: Նման համակարգերը դեռ բացազատման բնագծից հեռու ավելի դյուրին է հայտնաբերել և ոչնչացնել փոքր ԱԹՄ-ներով, որոնք կարող են հաղթահարել հակառակորդի պաշտպանական բնագծերի զգալի խորությունները: Հրետանային և հրթիռային համալիրների նկատմամբ կարելի է կազմակերպել իսկական որս: Նշվածների մեջ են մտնում նաև ինքնագնաց հրետանային կայանները, որոնք օժտված են կրակային դիրքը զբաղեցնելու և թողնելու մեծ արագությամբ, ինչի արդյունքում շատ դեպքերում նրանց հայտնաբերելուց հետո ժամանակը չի բավականացնում կրակային այլ միջոցներով ոչնչացնելու համար: Հրետանային հզոր համալիրները, հրթիռային արձակման կայանները և ինքնագնաց հրետանային համալիրները ոչնչացնելու համար կարևոր նախապայման է հսկողության տակ պահել հաղորդակցության հիմնական ուղիները: Չէ՞ որ այդ միջոցները, իրենց չափերից և շարժունակությունից ելնելով, չեն կարող շարժվել ցանկացած տեղանքով: Հետախուզահարվածային համալիրներն արդյունավետորեն կարող են ոչնչացնել նաև հակառակորդի ավիացիան վերգետնյա տեղակայման ժամանակ: Այդպիսի ստորաբաժանումների հետ պայքարի ժամանակ ԱԹՄ-ները կարող են կիրառել նաև հրկիզող մարտական մասեր, որոնք բավականին արդյունավետ են՝ վերգետնյա բազավորված ԹՄ-ները և կենդանի ուժը ոչնչացնելիս: Մարտական գործողությունների վարումը պահանջում է ստեղծագործ միտք:

Նոր սերնդի ամերիկյան հետախուզահարվածային ԱԹՄ-ները հանդիսանալու են ընդհանուր գլոբալ համակարգի մի մասը (*արբանյակներ, AWACS-ներ, ԱԹՄ-ներ, ռադիոպայքարի միջոցներ և այլն*): Այդ համակարգը միջոցների ընդհանուր համատեղ կիրառության ժամանակ ապահովելու է մեծ հուսալիություն և ճշտություն: Կարևոր է, որ նման համակարգի բաղկացուցիչ մասեր կազմող առանձին ԱԹՄ-ներն ևս կարողանան ինքնուրույն կատարել մարտական խնդիրներ: Համակարգի ամբողջովին կամ մասնակի խափանման ժամանակ նման հնարավորությունը շատ կարևոր է (*այսինքն՝ անհրաժեշտության դեպքում կարողանան կատարել մասնակի կիրառման խնդիրներ*): Կիրառման ձևերը և տեսակները շատ են: Հեռանկարում նույնիսկ քննարկվում է այն տարբերակը, երբ հարվածային և խոցող տարատեսակ բոլոր միջոցները (*հրետանային արկեր, հրթիռներ և այլն*) հագեցած լինեն հետախուզական սարքավորումներով և կարողանան թռչելու ընթացքում տվյալներ հաղորդել մինչև թիրախին հասնելը (ինչպես հեռուստատեսային կառավարմամբ հրթիռները): Մարտավարական կործանիչն իրենից կարող է արձակել տասնյակ ԱԹՄ-ներ: Արձակված սարքերը կատարելու են միաժամանակ և՛ հետախուզի, և՛ խանգարողի, և՛ հարվածողի դեր՝ դրանով իսկ մաքրելով մարտավարական կործանիչի ճանապարհը օդային, վերգետնյա թշնամիներից: Ահա հետախուզահարվածային համալիրի գաղափարը, որը համակարգային կիրառության նոր որակ է: Այն ցանցակենտրոն պատերազմների կամ նախորդող վիճակի արտահայտումներից է:

Մենք արդեն նշեցինք, որ օդային ողջ տարածությունը լավ վերահսկելու համար հարկավոր է այն հսկել վերևից, ինչն իրագործելու համար կիրառվում են անբոստատները, օդապարիկները և դիրիժաբլերը: Օդից թեթև միացությունների օգնությամբ ԹՄ-ները՝ ի տարբերություն ինքնաթիռների, արբանյակների և այլ ԱԹՄ-ների, ունեն երկու լուրջ առավելություն՝ նրանք բավականին էժան են, և նրանց օգտագործման ժամանակը մեծ է¹⁶⁹: Ներկայումս կիրառվող օդապարիկները, անբոստատները և դիրիժաբլերը հիմնականում միջին չափերի են, այսինքն՝ ունեն մի քանի տասնյակ մետր երկարություն, մինչև հինգ-վեց կմ բարձրանալու հնարավորություն և կարող են կրել մինչև մեկ տոննա օգտակար բեռնվածություն: Նման անբոստատները հիմնականում վերգետնյա սարքերի հետ կապված են լինում երկար պարաններով: Թեկուզ այսպիսի համեստ հնարավորություններով անբոստատները կարող են հետախուզել մինչև 300-400 կմ հեռավորություն: Այսինքն՝ նրանց վրա տեղադրված են ռադիո և այլ հետախուզության սարքեր, որոնց հայտնաբերած տեղեկատվությունը հաղորդվում է համապատասխան մարմիններին: Օդից թեթև միացությունների հիման վրա ԹՄ-ների

¹⁶⁸ Тактика, стр.34.

¹⁶⁹ А. Бычков. Применение аэростатных комплексов РЛР для охраны границы. ЗВО. № 10. 2001, стр. 32-35.

միջոցով հակառակորդի տարածքի հետախուզությունն ունի մի քանի առավելություններ: Նախ՝ մեծանում է ՀՕՊ-ի հնարավորությունները, քանի որ օդային տարածքում թաքնված տեղեր քիչ են մնում, որոնք կարող էին օգտագործել ցածրաթռիչք ինքնաթիռները և ուղղաթիռները: Հետախուզող անբուսատառը, կառուցված լինելով ոչ մետաղական նյութերից, գրեթե աննկատ է հակառակորդի ՀՕՊ-ի համար, կամ ամենաքիչը՝ դժվար հայտնաբերվող, և այն օդ է բարձրացվում սեփական տարածքում՝ չվտանգելով իրեն: Վերջին կարևոր առավելությունն այն է, որ նման սարքերը չեն վախենում նաև օդային հոսանքներից, տուրբուլենտությունից և քամիներից, որոնք հատուկ են լեռնային տեղանքին և կարող էին ինչ-որ չափով ազդել ԱԹՄ-ների որոշ տեսակների վրա: Արտասահմանում լայնածավալ աշխատանքներ են ընթանում մեծ դիրիժավերի ստեղծման ուղղությամբ, որոնք կարող են բարձրանալ մինչև 20 կմ վերին կլիմայի տարածք, օդում մնալ մի քանի ամիս, հետախուզել մինչև 1000 կմ վերին կլիմայի տարածություններ և ունենալ ինքնուրույն սնուցման աղբյուրներ՝ հիմնականում արևային մարտկոցների տեսքով¹⁷⁰: Հայտնի են նման դիրիժավերի մի քանի նախագծեր, որոնք կոչվում են «SPA», «Berkut», «HAA» և այլն: Այսչափ մեծ դիրիժավերը, ղեկավարման որոշ մարմինների օգնությամբ, ավելի կայուն են օդային տատանումների նկատմամբ: Մեծաչափ դիրիժավերն այդպիսով կարող են լինել հետախուզահարվածային հզոր հարթակներ (*նրանցից կարող են արձակվել հրթիռներ*) և միաժամանակ օդային ղեկավարման կետեր:

ԱԹՄ-ները սխեմատիկորեն և կառուցվածքայնորեն լինում են շատ բազմազան: Դրանք կառուցվում են ինքնաթիռային կամ ուղղաթիռային ամենաբազմազան սխեմաներով: ԱԹՄ-ների ստեղծման գործում գրեթե չի կիրառվել այնպիսի տեխնիկական լուծում կամ աներդիմամիկ մոտեցում, որը չի կիրառվել դասական ԹՄ-ների մոտ: Ըստ էության, ԱԹՄ-ները հասարակ կառուցվածք ունեն: Դեկավարման մարմինները և այլ առանցքային բաղադրամասերն աշխատում են ինչպես սովորական ինքնաթիռների և ուղղաթիռների մոտ: ԱԹՄ-ների ստեղծման համար պահանջվում են ավելի քիչ տեխնիկական բարդ համակարգեր և նյութական միջոցներ: Դրանով է պայմանավորված մինի-ավիացիա ստեղծող պետությունների ակումբի մեծացումը: Ոչ մեծ և հզոր տվյալներ ունեցող ԱԹՄ-ների ստեղծման գործում լայնորեն կիրառվում են փայտե մասերը: Դրանց վրա տեղադրվող տարատեսակ հետախուզական սարքավորումները հիմնականում լինում են բլոկներով և շատ արագ փոխարինվում են: Առհասարակ, ԱԹՄ-ները, ըստ բաղադրիչների, կառուցվում են բլոկներով, որպեսզի անհրաժեշտության դեպքում ուղղակի փոխվի այս կամ այն բլոկն ամբողջովին: Տվյալ դեպքում կրճատվում է վերանորոգման ժամանակը՝ միաժամանակ ավելացնելով վերանորոգելու հնարավորությունը: Ցանկացած չափերի, անգամ ամենահասարակ ԱԹՄ-ների ստեղծման գործում, ամենաբարդ խնդիրը համարվում է ղեկավարման համակարգի ստեղծումը: Էլեկտրոնային այն սարքավորումները, որոնց միջոցով ԱԹՄ-ն կատարում է իր բոլոր ֆունկցիաները, հաճախ լինում են չափերով մեծ, ծանր, անհուսալի, երկար տարածության վրա չեն գործում, հիմնական գործողություններն ավտոմատ չեն և այլն: Ոչ բոլոր պետություններին է հաջողվում ստեղծել նման լավ և հուսալի համակարգեր, որոնց գործողությունների զգալի մասն ավտոմատացված է: Պատճառն այն է, որ այս սարքերի հիմքում ընկած են տեղեկատվական տեխնոլոգիաները և միկրոէլեկտրոնիկան, որոնք բարձր գիտատեխնիկական արդյունաբերության հայելին են: Շատ կարևոր է, որպեսզի ԱԹՄ-ների ղեկավարող օպերատորը, իր անհրաժեշտ բոլոր սարքավորումներով հանդերձ, տեղակայվի արագաշարժ և ամենագնաց, հնարավորին փոքր մեքենայի մեջ: Մարտական պայմաններում և անտառալեռնային տեղանքում հատկապես նման հնարավորությունը շատ կարևոր է: Թեթև և հատկապես մարտական ԱԹՄ-ների ստեղծման գործում որպես շարժիչ կարելի է լայնորեն կիրառել էլեկտրոնային և գազային պտուտակավոր շարժիչները, որոնք անհրաժեշտ են միայն մեկ թռիչքի համար: Այդպիսի շարժիչները կգրադեցնեն փոքր տեղ և կունենան փոքր քաշ: Ներկայումս այդ ուղղությամբ կատարվում են լայնածավալ աշխատանքներ: Նման ԱԹՄ-ներով զինված մեկ համալիրը, որում կա մինչև 10 միավոր ԱԹՄ, կարող է արժենալ մինչև 5-10 մլն դոլար: Փոքր, սակայն լավ տվյալներ ունեցող ԱԹՄ-ների ստեղծման գործում առավել մեծ դժվարություն է ներկայացնում փոքրաչափ և հզոր տուրբոռեակտիվ շարժիչի ստեղծումը:

Փոքր պետությունների համար, ինչպիսին ՀՀ-ն է, ներկայումս դժվար է ինքնուրույն ստեղծել և արտադրել լավ տվյալներ ունեցող ԱԹՄ-ներ: Կարելի է սկզբի համար այլ պետություններից գնել պատրաստի տեսակներ՝ շահագործելով ձեռք բերել փորձ, իսկ հետո փորձել այն ստեղծել սեփական ուժերով: Գործը հետաձգելը հանցավոր է: Մենք նման սարքերի կարիքը շատ ենք զգում. մեր

¹⁷⁰ В Беляев. Дирижабли плывут через XXI век. Вестник Воздушного Флота. январь-февраль. 2005, стр. 24-27.

սահմանների վերահսկողության խնդիրը արդյունավետորեն կարելի է լուծել հենց այս սարքերի միջոցով: ՕՀՄ-ների և ՀՕՊ-ի միավորված գորատեսակը մեծապես կարող է օգտվել զգալիորեն ավելի էժան ԱԹՄ-ների տրամադրած ծառայություններից:

Ամեն դեպքում ելնելով պետության ռազմատեխնիկական անկախությունից՝ նպատակահարմար է ԱԹՄ-ները, ինչպես և ցանկացած սպառազինություն, ստեղծել սեփական միջոցներով և ոչ թե ներկրել արտասահմանից: Հաստատապես անքննարկելի է այն, որ ՀՀ ՁՈՒ-ին անհասպաղ հարկավոր են ԱԹՄ-ներ: Մեր տարածաշրջանի համար առանձնահատուկ կարևորություն ունեն ԱԹՄ-ների որոշակի բնութագրեր: Հարկավոր է, որ ԱԹՄ-ն ունենա ոչ պակաս, քան 6 կիլոմետր թռիչքային բարձրություն, լինի ինքնանետիչ արձակմամբ, անկարգելով կամ հատուկ հարմարանքով վայրէջք կատարող, որպեսզի կախված չլինի թռիչքուղու պարտադիր առկայությունից: Առանձնահատուկ նրբություններ շատ կան: Թեման առհասարակ պետք է լինի մեր ուշադրության կենտրոնում: Ասվածը լավագույնս ապացուցում է Իսրայելի օրինակը: 1969թ. մի քանի հրեա զինվորականներ և ինժեներներ ռադիոհեռակառավարվող ավիամոդելների վրա տեղադրեցին նկարահանող սարք և փորձարկեցին: Արդյունքները գոհացուցիչ էին: Որոշ ժամանակ անց բանակը հետաքրքրվեց դրանով և մի քանի ինժեներների գումար տրամադրեց նման սարք ստեղծելու նպատակով: Չնայած որ ամեն ինչ այնքան էլ հարթ չէր ընթանում, պետությունը մի կողմից ամենագործուն կերպով խրախուսում էր նման սարքերի ստեղծման փորձերը, անգամ ընկերությունների հիմնումը: Մյուս կողմից ԱՄՆ-ից գնվեցին արդեն կիրառված ու փորձված սարքեր: Մի քանի տարի հետո, իհարկե, ամերիկյան փորձի և համապատասխան աշխատանքի համադրման արդյունքում իսրայելական նորաստեղծ ընկերությունները դարձան առաջատար այս ոլորտում:

Վրացական ՁՈՒ-ն վաղուց Իսրայելից գնել է մի քանի ԱԹՄ-ներ: Ըստ մամուլի հաղորդումների՝ 2008թ. ընթացքում վրացական ՁՈՒ-ն արդեն կորցրել է մի քանի նման սարք: 2008թ. մարտի 18-ին վրացական «Hermes-450» հետախուզական ԱԹՄ-ներին օդում ոչնչացրեցին արխազական ՀՕՊ-ի ուժերը: Իրադարձությունը մեզ համար շատ հետաքրքիր էր, սակայն մեծ արձագանք չունեցավ: Մեկ ամիս անց, ապրիլի 20-ին նորից ոչնչացվեց վրացական «Hermes-450» հետախուզական ԱԹՄ-ն, սակայն այս անգամ հեռուստատեսությամբ ցուցադրեցին, թե հետախուզական սարքն ինչպես է հստակ կատարում տեսանկարահանում և անգամ նկարում իրենից քիչ հեռու և ներքև թռչող կործանիչին (*հավանական է ռուսական «ՄուԴ-29» կամ «Շյ-27»*), որն արձակելով «օդ-օդ» դասի հրթիռ՝ խոցեց նկարահանող «Hermes-450» հետախուզական ԱԹՄ-ին: Տեղի ունեցածը մեծ արձագանք ստացավ, գրեթե քաղաքական ճգնաժամի էր վերածվում: Մի քանի օր անց նորից արխազական ՁՈՒ-ն հայտարարեց, որ խոցել են ևս մեկ ԱԹՄ, որը զինված է եղել «օդ-օդ» դասի հրթիռով: Ադրբեջանն Իսրայելից գնել է բազմանպատակ «Lynx» ՌԿՀԿ-ներ, որոնք կարող են արձակել տարբեր տրամաչափի հզոր հրթիռներ և անգամ մարտական ԱԹՄ-եր: Ամենահասարակ հետախուզական սարքերի գործածությամբ արդեն նրանք կարող են փորձ ձեռք բերել հետազայում ԱԹՄ-երի ամենաբազմազան և մեծ նախագծերի կիրառության համար: Ադրբեջանը ևս Իսրայելից ձեռք է բերել Aeronautics Defense Systems Ltd. ընկերության «Orbiter» և «Aerostar» ԱԹՄ-ներ, որոնք բազմիցս կիրառվել են զինված ուժերի շփման գոտում: Ադրբեջանը ցանկանում էր նաև արտադրել սովորական ու անգամ մարտական ԱԹՄ-ներ՝ իսրայելական ընկերությունների հետ համատեղ¹⁷¹: Վերջերս սակայն հասկանալի պատճառներով նման սարքերի ձեռքբերման համար պայմանագիր կնքվեց թուրքական TAI (Turkish Aerospace Industries, Inc) ընկերության հետ, որը ստեղծում է «Turna» ԱԹՄ-ները: (Տես նկար 30)

Ավելին, ադրբեջանցի սպաները Թուրքիայում մասնագիտական պատրաստություն են անցնում՝ ղեկավարելու «Turna» սարքերը: Իհարկե, թուրքական արտադրության ԱԹՄ-ները որակական չափանիշներով չեն կարող համեմատվել իսրայելականների հետ, բայց թուրքական ԱԹՄ-ները հարկ եղած դեպքում ևս կարող են օգտագործվել որպես մարտական-հարվածային միջոցներ:

Թուրքական իշխանությունները բանակցություններ էին վարում ամերիկյան և իսրայելական ընկերությունների հետ՝ մարտական ԱԹՄ-ների ձեռք բերման ուղղությամբ: Մասնավորապես ձեռք է բերվել իսրայելական «Harpy-2» մարտական և «Heron» ԱԹՄ-եր¹⁷²: Թուրքական ՁՈՒ-ն ցանկանում է նաև գնել անօդաչու հետախուզական օդապարիկներ, որոնք բոլորը միասին՝ արդեն գնված AWACS

¹⁷¹ Крупнейшая военная компания Израиля открыла представительство в Азербайджане, 06.10.2009, http://www.aze.az/news_krupneyshaya_voennaya_kompan_26137.html.

¹⁷² İşte Türk yapımı casus uçakları(TİHA), Zaman, 06.12.2008; <http://www.ssm.gov.tr>

համակարգերի հետ համատեղ, կկազմեն շատ հզոր հետախուզահարվածային և ղեկավարման համակարգ¹⁷³: Մենք իրավունք չունենք այս ամենն անուշադրության մատնել:

ԱԹՍ-ները շատ հեռանկարային ԹՍ-ներ են, որոնք անցել են զարգացման հետևյալ փուլերը.

- ✓ Չհաշված մի քանի ստեղծման կամ կիրառության այն փորձերը, երբ հիմնական դերակատարներն օդապարիկներն ու էկզոտիկ ԹՍ-երն էին, հիմնականում ԱՀՊ-ի ժամանակ արդեն նման սարքերի ստեղծման լայն աշխատանքներ էին ծավալված:
- ✓ 1930-ական թթ. արդեն այդ փորձերը տվեցին իրենց գործնական արդյունքները. հայտնվեցին հեռակառավարվող տարատեսակ ԹՍ-ներ:
- ✓ 1940-ական թվականներից արդեն ԱԹՍ-ների առաջին ներկայացուցիչներ՝ ԹՀ-ներ, համարվում էին ահեղ զենքերը:
- ✓ 1950-ական թվականներին արդեն ԱԹՍ-ները հանդիսանում էին թիրախներ և կատարում էին օդային հետախուզություն:
- ✓ 1960-ականներին արդեն ԹՀ-երը, որոնք ունեին թռիչքի զգալի հեռավորություն, զինված էին միջուկային մարտագլխիկներով:
- ✓ 1970-ականներին արդեն աշխատանքներ էին ծավալվում մարտական տարատեսակ անօդաչուների ստեղծման ուղղությամբ, և, որ ամենակարևորն է, աշխատանքները գնալով ընդգրկում էին թվով ավելի շատ պետություններ:
- ✓ 1980-ական թվականներին արդեն այդ աշխատանքները տվեցին իրենց զգալի պտուղները: Ի հայտ եկավ ռազմավարական ԹՀ-ն: Անօդաչուներն ունեցան տարբեր դերակատարություններ, իսկ նրանց հեռակառավարումը հասավ տիեզերական հարթության և աստիճանի:
- ✓ 1990-ական թվականներին նման սարքերն արդեն կիրառվում են բազում ոլորտներում:
- ✓ 2000-ական թվականներին դրանց հիման վրա ստեղծվում են հսկայական համալիրներ և համակարգեր:

ԱԹՍ-ները, ի սկզբանե հանդիսանալով ԹՍ-ների մի հասարակ տեսակ, վերաճել են ռազմավարական խնդիրներ կատարող համալիր միջոցների: Ուշադրության արժանի է այն, որ նրանք, ելնելով իրենց ոչ մեծ արագությունից, մարտական մասի փոքր չափերից և այլ բնութագրերից, տեղավորվում են ավանդական մարտավարական օդակի սպառազինությունների չափանիշների մեջ՝ ելնելով տեղեկատվական այն հզոր բազայից, որը տրամադրում են նրանք՝ առանց ժամանակային ձգձգման: Շնորհիվ տրամադրված տեղեկատվության, օպերատիվ և ռազմավարական համակարգերի հետ համագործակցության անհրաժեշտության, ինչն ապահովում է մարտի ղեկավարման ճկունություն՝ անօդաչուները վերաճել են ռազմավարական միջոցների: Ասել է թե այս հասարակ ու պարզ մեքենաները լուծում են բարդ ու կարևորագույն խնդիրներ:

Ժամանակակից ռազմատեխնիկական, ռազմաքաղաքական զարգացումները, սպառազինությունների զարգացման տեմպերը և ուղղվածությունները նոր մարտահրավերներ են նետում ցանկացած պետության առաջ, որոնք շատ խիստ են և դաժան: Նման մարտահրավերները պետք է հասկանալ, ընդունել ճիշտ և ժամանակին: Մարտահրավերները պահանջում են համարժեք և կտրուկ պատասխաններ, որոնք պետք է դիտարկել համաշխարհային փորձի հետ համադրված (*թեկուզ անհրաժեշտության դեպքում բովանդակային փոփոխություն կատարել*) և պետք է կիրառել մեր պայմաններում: Այս դիմամիկ տեմպերից դուրս մնալով՝ մենք կարող ենք ի վերջո կորցնել ռազմական անվտանգության երաշխիքները: Ժամանակակից ՕՀՍ-ների մասսայական կիրառմամբ հենց մարտական գործողությունների սկզբից հնարավոր է հաղթանակ տանել: Կիրառության մասսայականությունն աննախադեպ է¹⁷⁴: Առաջին էշելոնի զորքերն այնքան արագ են շարքից դուրս գալիս, որ երկրորդ էշելոնը կամ ռեզերվը չեն հասցնում միջամտել¹⁷⁵: Խրամատային ամուր, պասիվ պաշտպանությունը, որը կարծրատիպ է դարձել, արդեն չի կարող ապահովել հուսալի պաշտպանություն¹⁷⁶: Հարձակողական դատողությունը հսկամարտության ժամանակ դառնում է

¹⁷³ Այս մասին մանրամասն տես՝ Լ.Հովսեփյան, Թուրքիայի զինված ուժերի արդիականացումն ու ռազմաարդյունաբերությունը, Եր., 2010թ.

¹⁷⁴ А.Н. Захаров. Операция «Лис пустыни»..., стр. 70.

¹⁷⁵ В.А. Вахрушев. Локальные войны..., стр. 28.

¹⁷⁶ И.Н. Воробьев. Какие войны..., стр. 18-24.

գերակայող¹⁷⁷: Ամբողջ աշխարհն անցնում է հիմնական ստորաբաժանումների փոփոխման: ՕՀՄ-ների, ԹՄ-ների և այլ համակարգերի հազեցվածության արդյունքում հիմնական դարձող բրիգադներն ավելի մեծ հարվածային և շարժունակության հնարավորություններ ունեն, քան նախկին դիվիզիաները: Մարտական գործողությունների ծանրության կենտրոնը վաղուց գետնից շարժվում է դեպի երկինք: Այս պարզ ճշմարտության ընկալումը կարող է հաղթանակներ ու գերակայություն ապահովել ապագայում և հակառակը՝ կորուստներ պատճառել այն չընդունելու պարագայում: Նման դառնություններ մենք մեզ չենք կարող թույլ տալ: Մեզանում, որպես կանոն, ուշադրություն է դարձվում ցամաքային զինատեսակների և զորատեսակների զարգացմանը, իսկ ԹՄ-րի, ՕՀՄ-ների զարգացումը թերի է կամ, լավագույն դեպքում, լիովին արտացոլում է ռուսական ընդհանուր մոտեցումը: Այդպիսի ուշադրությունն ՕՀՄ-ների նկատմամբ չի կարող լինել բավարար, քանզի այս զինատեսակները կարևոր են, և օրեցօր նրանց դերն ու նշանակությունն ավելի է մեծանում: Ռուսաստանյան ամենահեղինակավոր մասնագետներն անգամ հայտնում են այն կարծիքը, որ ավիացիայի նկատմամբ իրենց ուշադրությունը բավարար չէ¹⁷⁸: Ավիացիայի գալիքն ԱԹՄ-ներինն է, իսկ ներկայումս ԱԹՄ-ների կիրառության հիմունքները դեռ վերջնականապես հաստատված չեն: Որպեսզի հասկանանք նման սարքերի դերն ապագա պատերազմներում, անհրաժեշտ է պատկերացնել ապագայի պատերազմների մոդելը: Միզուցե երբեք պատերազմները չվերածվեն ֆանտաստիկ ֆիլմերի: Ամենակատարյալ ռոբոտն անգամ չի կարող փոխարինել մարդուն, քանի որ ոչ մի ռոբոտ ստեղծագործաբար չի կարող մտածել, իսկ դա մարդուն շահեկանորեն տարբերում է ցանկացած մեքենայից: Սակայն հուսալի և արագագործ համակարգերը կարող են մարդուն բավականին օգնել մարտի դաշտում: Յուրաքանչյուր դարաշրջանում գերակայող մի զորատեսակ իր նշանակությամբ թելադրում է մարտավարության ձևաչափը: Փոփոխվում է պատերազմի վարման ավանդական պատկերացումը, գալիս են նոր գաղափարներ և մոտեցումներ: Հարկավոր է ճիշտ հասկանալ նրանց շունչը և ոչ թե սպասել այդ փոփոխություններին: ԱԹՄ-ները միայն նոր տեսակի ԹՄ-ներ չեն, դրանք գալիք պատերազմներում նոր տեսակի ավիացիա են:

6.8. Ենթակառուցվածքները

Ինչպես մենք արդեն նշեցինք, Արցախյան գոյամարտի ընթացքում հիմնական բեռնափոխադրումները կատարվել են ուղղաթիռներով, և այստեղ նաև առաջանում է այն հարցը, որ եթե լինեին համապատասխան օդանավակայաններ, խնդիրն ավելի հեշտ կարելի էր լուծել: Այսօր և անցնող մեկ ու կես տասնամյակի ընթացքում Հայաստանում շարունակում են գործել նույն օդանավակայանները, իսկ Արցախի միակ օդանավակայանը վերջերս է սկսել վերանորոգվել: Օդանավակայանների և օդային բեռնափոխադրումների նշանակությունը մեզ համար ավելին քան կարևոր է: Հայկական ավիացիոն բեռնափոխադրումները կատարվում են հիմնականում խորհրդային արտադրության բեռնատար ինքնաթիռներով: Դրանք են «Ан-26», «Ан-12», «Ил-76» ինքնաթիռները¹⁷⁹: Ոչ հաճախ կիրառվում են նաև այլ պետությունների արտադրության մի քանի ինքնաթիռների տեսակները և խորհրդային արտադրության «Ан-22», «Ан-124» ինքնաթիռները: Հետաքրքրական էր 2009թ. Երևանի ջերմաէլեկտրոկայանի համար առանձնապես մեծ չափերի և քաշի (187,6 տոննա) գեներատորի բերումը Հայաստան: Այն իրականացվեց աշխարհում ամենամեծ բեռնատար ինքնաթիռի՝ «Ан-225 Мрия»-ի, միջոցով, քանի որ Հայաստանը գտնվում է փաստացի շրջափակման մեջ: Թվարկված ինքնաթիռները, իհարկե, կարող են տարբեր ծավալի և քաշի բեռները հասցնել տարբեր հեռավորությունների վրա: Նշվածները պատկանում են տարբեր ժամանակների և տարբեր դասակարգումների: Ամբողջ աշխարհում հիմնականում կիրառվում են միջին բեռնատարները, որոնցից է «Ил-76»-ը, որի բեռնատարողությունը կազմում է մինչև 50 տոննա¹⁸⁰: Թվարկված ինքնաթիռներից կան տեսակներ, որոնք մեր պայմաններում կիրառվում են ավելի հաճախ, չնայած որ արդեն վաղուց հնացել են: Մինչև ռեակտիվ շարժիչներով բեռնատարների լայնորեն կիրառումն աշխարհում գոյություն չունեն 50 (բացառությամբ «Ан-22»-ի¹⁸¹) և ավելի տոննա բեռնատարողություն ունեցող ինքնաթիռ:

¹⁷⁷ С.Л. Печуров. Революция в..., стр. 73-80.

¹⁷⁸ С. Сокут. Сначала-системы..., стр. 14-17.

¹⁷⁹ О. Шевченко. Наше развитие в освоении новых самолетов. Взлет. (15) март. 3.2006, стр.8-11.

¹⁸⁰ Jane's. Д. Рендел. Современные самолеты. М., 2002, стр.153.

¹⁸¹ В. Беляев, В. Ильин. Российская..., стр. 9-12.

Բեռնատար ինքնաթիռների շահագործման համար կարևոր դեր է խաղում նրանց տեսակը՝ ըստ շարժիչների, որոնք լինում են պտուտակավոր և ռեակտիվ: Պտուտակավոր շարժիչներով ինքնաթիռներն ի հայտ են եկել ավելի վաղ և հիմնականում ներկայացված են միջինից փոքր ծանրությունների տեղափոխման ոլորտում: Ռեակտիվ շարժիչներով ինքնաթիռներն ի հայտ են եկել ավելի ուշ, ավելի արդիական են և կարող են կրել ավելի մեծ բեռներ: Սակայն այս երկու տեսակի ինքնաթիռների մեջ կա մեկ լուրջ էական տարբերություն: Դա նրանց շահագործման ծախսատարությունն է: Քանի որ, ինչպես նշեցինք, աշխարհում հիմնականում շահագործվում են միջին բեռնատարները, իսկ այդ ասպարեզում գործում են ռեակտիվ, թանկարժեք մեքենաները, ապա մասնագետները կատարելագործում են ավելի էժան պտուտակավոր շարժիչները՝ փորձելով բարձրացնել հզորությունը, որպեսզի միջին բեռնատարների ասպարեզը լցվի ավելի էժան ինքնաթիռներով: Արդյունքում ստացվում է, որ ռեակտիվ թանկարժեք ինքնաթիռների շահագործումը դառնում է քիչ ցանկալի և օգտակար: Որպես կանոն, նման ինքնաթիռների արագության առավելությունն այնքան էլ չի գրավում բեռնափոխադրողներին: Միտումը չի վերաբերում ծանր բեռների փոխադրմանը, որոնց ծավալն այնքան էլ մեծ չէ: Այսինքն՝ նման ինքնաթիռներն օգտագործվում են ստիպված: Ամբողջ աշխարհում շահագործվում են ընդամենը մի քանի տասնյակ «АН-124 Руслан» և «С-5 Galaxy» ռեակտիվ շարժիչներով ծանր ինքնաթիռներ և քիչ ավելի մարդատար ինքնաթիռների հիման վրա ստեղծված ծանր բեռնատարներ («Boeing-747-400», «Boeing-777-200LR», «Ил-96Т», *հեռանկարային «А-380-800F» և այլն*)¹⁸²:

Նոր տեսակի պտուտակավոր ինքնաթիռների դասին են պատկանում «АН-70» և «С-130J Super Hercules» բեռնատար ինքնաթիռները, ինչպես նաև նոր ստեղծվող համաեվրոպական «А-400»-ը¹⁸³: Համեմատության համար նշենք, որ «АН-70»-ն ԱՊՀ երկրներում լայն տարածում գտած «Ил-76»-ի մրցակիցն է և նույն հեռավորության վրա թռչելիս, ունենալով գրեթե նույն բեռնափոխադրման տվյալներ՝ ունի վառելիքի ծախսման կրկնակի բարելավված տվյալներ: Ինչպես նաև այն պահանջում է զգալիորեն կարճ թռիչքուղի¹⁸⁴: Նոր ինքնաթիռի հիմնական գաղտնիքը նոր տեսակի հովհարապտուտակային տիպի շարժիչներն են (*ինչպես «С-130J» և «А-400» ինքնաթիռների շարժիչները*): Նշված շարժիչների պտուտակներն ունեն զգալիորեն բարելավված աերոդինամիկ ցուցանիշներ: Մասնագետները չեն ցանկանում մեծացնել բեռնատար ինքնաթիռների տարողունակությունը: Ահա այսպիսի զարգացման միտում ունեն բեռնափոխադրող ինքնաթիռները: Չարգացումը, բնականաբար, մեծ կարևորություն է ներկայացնում նաև հայկական բեռնափոխադրումների համար, սակայն այս ինքնաթիռները դեռ լայնորեն չեն կիրառվում:

Կատարելով անհրաժեշտ հետևություններ այս ամենից և հաշվի առնելով հայկական բեռնափոխադրումների աճի ծավալները՝ անհրաժեշտ է փաստել, որ ապագայում մեծ դեր կարող է հատկացվել նաև մեծ ծավալների բեռնափոխադրումներին (*50 և ավելի տոննա բեռների հաճախակի փոխադրումներին*): Հիմք ընդունելով այս ամենը՝ անհրաժեշտ է հայ բեռնափոխադրողների համար մտածել նոր ինքնաթիռի և ծավալների մասին: Աշխարհում կա մի ինքնաթիռ, որի մասին մենք ակնարկեցինք, որը միաժամանակ համարվում է միջինից ծանր բեռների կրող և, իր քիչ ծախսատարությամբ, ռեկորդակիր է: Աշխարհում եղած բոլոր միջին բեռնատարները, անկախ շարժիչների տեսակից, վառելանյութի ծախսի առումով ունեն «АН-22»-ից վատ ցուցանիշ: Ծախսի ցուցանիշով «АН-22»-ին են մոտենում միայն վերը նշված «АН-70»-ը և «А-400»-ը: Վերջինս դեռ խմբաբանակային արտադրության մեջ չկա, ավելի թանկարժեք է և ունի ընդամենը 40 տոննա բեռնատարողություն¹⁸⁵: «АН-22»-ը 50 տոննա բեռով կարող էր թռչել 5000 կմ՝ օգտագործելով 43 տոննա վառելանյութ¹⁸⁶ այն ժամանակ, երբ «АН-70»-ը 35 տոննա բեռով կարող էր թռչել 3800 կմ՝

¹⁸² Ю. Гордеенко и др. Военная Авиация. Ч 1. Минск. 2000, стр. 399, Ч 2, стр. 119-120.

¹⁸³ М. Архипова, Реактивные самолеты..., стр.230-231; Jane's. Д. Рендел. Современные самолеты. М., 2002, стр.158.

¹⁸⁴ В. Беляев, В. Ильин. Российская..., стр. 25-29.

¹⁸⁵ О. Шевченко. Наше развитие в освоении новых самолетов. Взлет. (15) март. 3.2006, стр. 8-11.

¹⁸⁶ О. Хлопотов. История военной авиации. Москва Санкт-Петербург. 2005, стр. 179; В.Беляев, В.Ильин. Указ. соч., стр. 9-13.

օգտագործելով 38 տոննա կերոսին¹⁸⁷: Համեմատության համար նշենք, որ լայնորեն կիրառվող «Ил-76»-ը 42 տոննա բեռով կարող էր թռչել 4000 կմ՝ օգտագործելով 81 տոննա կերոսին¹⁸⁸:

«Ан-22»-ի միջին բեռնատարողությունը կազմում է 40-60 տոննա, իսկ 100 տոննա բեռով այս ինքնաթիռը սահմանել է համաշխարհային ռեկորդ: Բացի ծանրաքարշ «Руслан»-ից և «Galaxy»-ից, աշխարհում միայն «Ан-22»-ը և ամերիկյան «С-17 Globemaster III»-ը կարող են տանել 60 տոննայից ավելի բեռ (*չհաշված մարդատար ինքնաթիռների հիման վրա ստեղծված մի քանի բեռնատար ինքնաթիռները, որոնց ծախսը ևս զգալիորեն թանկ է*)¹⁸⁹: Հենց այս երկու ինքնաթիռներն են հայկական ավիացիոն բեռնափոխադրումների ապագա երաշխիքները: Ամերիկյան բեռնատարը ռեակտիվ ինքնաթիռ է, և նրա չափորոշիչները բոլորովին այլ են, սակայն վերջինիս տվյալները ևս գրավիչ են:

Նախ անդրադառնանք «Ан-22»-ին, որի ընդարձակ բեռնախուցը թույլ է տալիս օգտագործել իր մեծ բեռնատարողությունն ամբողջությամբ: Այս ինքնաթիռների շահագործումը, մեր խորին համոզմամբ, մեծ հետաքրքրություն պիտի ներկայացնի հայկական բեռնափոխադրումների համար: Ներկայումս «Ан-22» ինքնաթիռները սահմանափակ քանակությամբ շահագործվում են ռուսական Ռ-ՕՌ-ում¹⁹⁰ և «Аэрофлот» կազմակերպությունում (*ընդհանուր քանակը 80-ից պակաս է*): Հնարավոր է 80-ից մի քանի ինքնաթիռների գնում կամ վարձակալում, ինչը ներկայումս շատ տարածված է: Սակայն, հաշվի առնելով այդ ինքնաթիռների տարիքը, պետք է ասել, որ նրանք չեն կարող մեզ երկար ծառայել: Այսօր Կիևում գտնվող «Антонов» ընկերության մասնագետները համապատասխան պայմանագրերի դեպքում պատրաստ են արտադրել համապատասխան քանակությամբ նման ինքնաթիռներ՝ նույնիսկ որոշ կատարելագործումներով: Քանակությունը կարող է կազմել մինչև 20-30 ինքնաթիռ: Մոտ ապագայում տարվա կտրվածքով կկատարվեն նման ինքնաթիռների առնվազն մի քանի հարյուր թռիչքներ: «Ан-22»-ի երեք թռիչքով կտեղափոխվի «Ил-76»-ի չորս անգամով տեղափոխված բեռը՝ միաժամանակ ծախսելով երկու անգամ պակաս վառելիքային: Դժվար չէ հաշվարկել, թե ինչքան վառելիքային կարելի է խնայել 300 կամ 400 թռիչքների դեպքում:

Նշենք, որ նման ինքնաթիռները կարող են ձևափոխվել և կիրառվել որպես մարդատար ինքնաթիռներ: «Ан-22»-ի ձևափոխված տարբերակը բարձրակարգ սրահներում կարող է տանել մինչև 250-300 ուղևոր՝ ունենալով մինչև 10-15 հազար կիլոմետր թռիչքի հեռավորություն:

Իսկ նման ինքնաթիռով թռչող ուղևորներն անպայման կվճարեն զգալիորեն պակաս գումար: Ներկայումս աշխարհում կիրառվում են նաև ուղևորատար մեծ ինքնաթիռների բեռնատար տարբերակներ, որոնց բեռնատարողությունը հասնում է վերը նշված բեռնատարների մակարդակին, սակայն նման ինքնաթիռները նախ և առաջ թանկարժեք են և ծախսատարությամբ զիջում են «Антей»-ին:

Կապված միջազգային պահանջների հետ՝ «Антей»-ին թույլ չեն տա մուտք գործել Եվրոպա, սակայն թեկուզ միայն ԱՊՀ տարածքներում թռչելու համար «Ан-22»-ը լուրջ միջոցներ կխնայի: Չէ՞ որ հիմնական ապրանքաշրջանառությունը Հայաստանը կատարում է ԱՊՀ պետությունների հետ:

Տնտեսական զարգացման այս նոր փուլում հարկավոր է մտածել ապագայի գործերի մասին: Անհրաժեշտ է չնռանալ նաև հայ ժողովրդին ապագայում սպասվող պատերազմը, որը ներկայումս գտնվում է գաղափարական և նախապատրաստական փուլում: Ռ-ազմական գործողությունների ժամանակ մեզ հարկավոր է խնայել ամեն մի գրոշը: «Ан-22» ինքնաթիռը, լինելով անցնող ժամանակների ներկայացուցիչ, կարող է դառնալ ապագայի ձեռքբերումների երաշխիք:

Եվրոպական այլ և ավելի հեռավոր երկրների հետ օդային բեռնափոխադրումն անհրաժեշտ է կառուցել հենց ամերիկյան «С-17» ինքնաթիռի հիմքի վրա, քանի որ այն իր տեսակի մեջ ամենամեծ բեռնատարն է և ամենաքիչ ծախսողը: Ունի լայն և ընդարձակ բեռնախուց և հաջողությամբ վայրէջքներ է կատարում նաև ոչ կարծր ծածկույթների վրա:

Օդանավակայաններն երկրի անվտանգության ապահովման համար կատարում են առանցքային նշանակություն: Ինչպես վերը ներկայացվեց, Հայաստանի Հանրապետությունը ներկայումս շատ է կախված օդային բեռնափոխադրումներից՝ նույնիսկ անթույլատրելի չափով: Սակայն իրավիճակից դուրս գալու մոտալուտ լավագույն լուծումն այդ բեռնափոխադրումներն ավելի շահավետ դարձնելն ու ճիշտ կազմակերպելն է: Ինքնաթիռների մասով առաջնային լուծումները

¹⁸⁷ В. Беляев, В. Ильин. Указ. соч., стр. 25-29.

¹⁸⁸ Н. Таликов. Самолет Ил-76..., стр. 1-13.

¹⁸⁹ О. Хлопотов. Указ. соч., стр. 179; Jane's. Д.Рендел. Современные самолеты. М., 2002, стр.136.

¹⁹⁰ В. Беляев, В. Ильин. Указ. соч., стр.13.

ներկայացնելուց հետո պետք է ներկայացնել նաև օդանավակայանային ենթակառուցվածքների առանձնահատկությունները:

Մեզ նախ անհրաժեշտ է, որպեսզի հայրենիքում առավելագույնս շատ օդանավակայաններ ընդունեն մեծածավալ բեռներ բերող ինքնաթիռներ: Տվյալ դեպքում 100 տոննային մոտ բեռներ բերող ինքնաթիռները պետք է կարողանան վայրէջք կատարել առնվազն երեք-չորս օդանավակայաններում:

Առաջին պատճառը հենց բեռնափոխադրումների ծավալների աճն է, որը պատերազմի ժամանակ կարող է ընդունել աննախադեպ մեծ ծավալներ:

Երկրորդը բեռների հասցեական ճիշտ բաշխումն է: Օրինակ՝ 100 տոննա բեռը ընդունող մեկ օդանավակայանի դեպքում տվյալ բեռն այլ քաղաք հասցնելը նորից առաջացնում է լրացուցիչ ծախսեր՝ կապված ավտոտրանսպորտի և երկաթգծի հետ: Այլ օդանավակայանի դեպքում բեռն հնարավորինս արագ կհասնի վերջնական հասցեատիրոջը:


Երրորդ պատճառը եղանակային պայմանների առանձնահատկություններն են: Օրերով ու շաբաթներով մեկ օդանավակայանը կարող է փակ մնալ մառախուղի կամ ձնաբուրքի պատճառով: Նման դեպքերը մեզանում եզակի չեն:

Նշված խնդիրներն արդյունավետ լուծելու համար այդ երեք-չորս օդանավակայանները պետք է լինեն մեկը մյուսից առնվազն 50-60 կմ հեռավորության վրա: Այսօր եղած օդանավակայանների հարմարեցման, մեծացման աշխատանքներին զուգահեռ պետք է Ձերմուկում կառուցել Երևանի և Գյումրիի օդանավակայանների չափերին համապատասխանող օդանավակայան: Նախ՝ հեռավորությունը շատ հարմար է Երևանից, առավելագույնս մոտ է Արցախին և բավարար հեռավորության վրա է գտնվում ադրբեջանական և թուրքական սահմաններից:

Հաջորդ քայլն այն պետք է լինի, որ Արցախում գործեն առնվազն երկու-երեք օդանավակայաններ, որոնցից մեկը պետք է պարտադիր կարողանա ընդունել միջին բեռնատար ինքնաթիռներ՝ մինչև 40-50 տոննա բեռնատարողությամբ: Մյուս երկուսը կարող են լինել փոքր օդանավակայաններ՝ հասարակ, ոչ կարծր ծածկույթ ունեցող թռիչքուղով: Արցախին մոտ Հայաստանի շրջաններում ևս պետք է գործեն համանման մի քանի օդանավակայաններ:

Օդանավակայանների ռազմավարական նշանակությունը միայն վերը նշվածում չի կայանում: Դրանք խաղաղ և հատկապես պատերազմի ժամանակ հանդիսանում են ռազմական ավիացիայի մշտական կամ ժամանակավոր բազաներ: Օդանավակայաններն առաջին տեղում են, հակառակորդի կողմից հարվածի ենթակա կառույցների ցուցակում: Այս առումով մարտական ավիացիայի համար հետաքրքրական են ջրային մակերեսների վրա առաջարկվող օդանավակայանները, որոնք ապահովված կլինեն հակառակորդի օդային հարձակման միջոցների անակնկալ հարվածներից¹⁹¹:

Հաշվի առնելով հայության և հայկական պետությունների առաջ ծառայած խնդիրները, արցախյան գոյամարտի վերլուծությունը և համաշխարհային ավիացիայի զարգացման միտումները՝ պետք է փաստել, որ ներկայումս խիստ անհրաժեշտ է զարկ տալ ընդհանուր քաղաքացիական և սպորտային ավիացիայի զարգացմանը: Բացի վերը շարադրված տնտեսական և ռազմավարական նախապայմաններից, նշենք, որ բազմատեսակ ավիացիոն սպորտի զարգացումը մեծապես կարող է նպաստել ճիշտ սերնդակերտմանը և առողջ ապրելակերպի զարգացմանը, որը ռազմավարական խնդիր է յուրաքանչյուր պետության համար:



Արծրուն Հովհաննիսյան
2010թ. հոկտեմբեր

Խմբագիր՝ Լ.Հովսեփյան
Հայերեն տեքստի ստուգում՝ Լ.Պետրոսյան
Թարգմանիչներ՝ Լ.Անդրիասյան, Ժ.Ծառուկյան

¹⁹¹ Այս մասին մանրամասն տես՝ Ա.Հովհաննիսյան: Մի քանի հարցեր..., էջ 111-116:

Վերստուգող սրբագրիչ՝ Ժ.Ծառուկյան
Նկարների ձևավորումը՝ Վ.Կարապետյան