

**ԱՐՑԱԽՅԱՆ ՊԱՏԵՐԱԶՄՈՒՄ ԱԴԻԲԵՉԱՆԱԿԱՆ
ԱՎԻԱՑԻԱՅԻ ԳՈՐԾՈՂՈՒԹՅՈՒՆՆԵՐԻ ԵՎ ՀԱՅԿԱԿԱՆ
ՀՕՊ ՀԱԿԱԶԴԵՑՈՒԹՅԱՆ ՎԵՐԼՈՒԾՈՒԹՅՈՒՆ**

*Արծրուն Հովհաննիսյան**

Նախաբան

Արցախի հայաթափումը նախաձեռնելիս Ադրբեջանը մեծապես օգտվել է տարատեսակ թռչող սարքերից (ԹՄ): Նրանց համար դժվար կլինեք առանց համապատասխան տեխնիկայի և միջոցների իրականացնել այդ բարդ գործընթացը: Հետևաբար, քաղաքացիական և ռազմական ավիացիան հենց սկզբից ունեցել է լայն կիրառություն: Իսկ ի՞նչ ավիացիա է ունեցել Ադրբեջանը, և ինչպե՞ս է այն օգտագործվել հատկապես ԽՍՀՄ փլուզումից հետո:

ԽՍՀՄ-ը փլուզման պահին Անդրկովկասում ուներ օդուժի մի քանի ռազմաբազա, որոնք մտնում էին ՀՕՊ 19-րդ առանձին բանակի և 34-րդ օդային բանակի կազմի մեջ: Վրաստանի տարածքում կար ինը, իսկ Ադրբեջանի տարածքում՝ հինգ նման ռազմաբազա՝ իրենց արդիական օդանավակայաններով [1, c. 164-167]: Դրանցից էին Սիտալ-Չայում տեղակայված խորհրդային 80-րդ *Cy-25* գրոհիչների առաջին ավիագունդը, Նաստսնիում՝ ՀՕՊ 82-րդ կործանիչային ավիագունդը՝ զինված *ՄիԴ-25* կործանիչներով, Քյուրդամիրում՝ 976-րդ ռմբակոծիչային ավիագունդը՝ *Cy-24* ինքնաթիռներով և Դալյարում՝ 882-րդ հետախուզական ավիագունդը՝ *ՄիԴ-25ՔԵ* և *Cy-24ՄՔ* ինքնաթիռներով: Ադրբեջանը ցանկացած գնով ձեռք էր բերում այդ ինքնաթիռներից, չնայած Ռուսաստանը փորձում էր դուրս բերել դրանք [2, p. 47]: Նույնիսկ դեպք է եղել, երբ թռիչքից առաջ ինքնաթիռի անիվները ծակել էն, այլ համակարգեր խափանել, միայն թե ինքնաթիռը մնար: Ադրբեջանի տարածքից հանվող մարտավարական միջուկային սպառազինությունն անգամ քիչ էր մնում ընկնել ծայրահեղականների ձեռքը [3, c. 211]: Թալանի գործում մեծ դեր էին խաղում նաև ադրբեջանամետ ռուս օդաչուներն ու հրամանատարները. Վլ.Կրավցովն, օրինակ, օգնեց լուծարել 82-րդ ավիագունդը (մոտ 30 կործանիչ բաժին հասավ Ադրբեջանին, իսկ հետո նա ստացավ գեներալի կոչում և դարձավ ադրբեջա-

* ՀՀ ՁՈւ կապիտան

նական ռազմաօդային ուժերի (ՌՕՈւ) հրամանատարը)¹, իսկ Ա.Պլեշը ադրբեջանցիներին տեղեկացնում է գնդի դուրսբերման մասին, հետագայում նա ադրբեջանական ՌՕՈւ էսկադրիլիայի հրամանատար էր, Յու.Պախոմովը մի քանի միլիոն դոլարի դիմաց վաճառում է 23-րդ մոտոհրաձգային դիվիզիայի ամբողջ սպառազինությունը և տեխնիկան, բարձրաստիճան գինվորական գեներալ-լեյտենանտ Ս.Ու. Բեպանը Թիֆլիսից գենք էր փոխադրում Ադրբեջան²:

Ընդհանուր առմամբ ադրբեջանական ՌՕՈւ-ը ստեղծվեցին տարբեր ճանապարհներով ձեռք բերված ավելի քան 150 մարտական և ռազմաուսումնական թռչող սարքերով: Ադրբեջանն, իհարկե, ուներ նաև քաղաքացիական ավիացիա: Հենց քաղաքացիական ուղղաթիռներից էին ձեռքի նոնակներով կատարվում ռմբահարումները: Համեմատության համար նշենք, որ հայկական կողմը ստացել էր մոտ 25 թռչող սարք:

Ադրբեջանական օդային հարվածները

Ինչպես հայտնի է, Արցախյան բնակավայրերն ու ՀՀ սահմանամերձ բնակավայրերը շատ են ենթարկվել օդային հարձակման ադրբեջանցիների կողմից: Մեկ անգամ չէ, որ ադրբեջանական օդաչուները ցուցադրել են իրենց «հերոսությունը»՝ գյուղերում ամրացած մի քանի ազատամարտիկի ու խաղաղ բնակիչներին ռմբակոծելով, մեր ուղղաթիռների հետևից կրակելով և այլն: Նույնիսկ *Մի-8* ուղղաթիռներից ձեռքի նոնակներ էին նետվում Գետաշենի և այլ գյուղերի բնակիչների վրա:

1990թ. հունվարի 20-ին ուղղաթիռների 15 չվերթներով Մալիբեյլի գյուղ են հասցվում ադրբեջանական ՕՍՕՆ-ի հատուկ ջոկատները³: Սեպտեմբերի 23-ին նույն տիրաահոչակ ստորաբաժանման ջոկատները հարձակվում են Մարտակերտի Չափար գյուղի վրա: Հարձակվողներին օդից աջակցում էին ուղղաթիռները, որոնցից նետվում էին ձեռքի նոնակներ: Երկու օր հետո երկու քաղաքացիական ուղղաթիռ նման ռմբանետում են կազմակերպում Ստեփանակերտ քաղաքի և այլ գյուղերի վրա⁴:

Հայկական ուժերը ևս անգեմ չէին: Ճիշտ է, պատերազմը սկսել ենք որսորդական հրացաններով, սակայն ժամանակի ընթացքում զինվեցինք գրավված, գնված և այլ ճանապարհներով ձեռք բերված զենիթային թնդանոթներով, դյուրակիր և այլ զենիթահրթիռային համալիրներով (ԶՀՀ):

1991թ. սկզբին հայտնի 26-ի դիրքերից *Стрела-2М* դյուրակիր ԶՀՀ-ով խոցվեց ադրբեջանական *Մի-8* ուղղաթիռը:

¹ *Жирохов М.*, Авиация в армяно-азербайджанском конфликте // www.airwar.ru.

² Նույն տեղում:

³ Նույն տեղում:

⁴ Նույն տեղում:

1991թ. ապրիլի 2-ին ազատամարտիկները նույն զենքով խոցում են ադրբեջանական մեկ այլ *ՄԻ-8* ուղղաթիռ, որում, այլ ուղևորներից բացի, թռչում էր նաև Ադրբեջանական ԽՍՀ մինիստրների խորհրդի փոխնախագահ Թամերլան Կարանը: Ապրիլի 30-ին Գետաշենի վրա հարձակման ժամանակ ցամաքային ուժերին նորից աջակցում էին ռազմական և այլ ուղղաթիռները: Մայիսի 8-ին Մեծ Շենը նորից ենթարկվում է ձեռքի նոնակների ռմբակոծման [4, c. 104]: 1991թ. հուլիս-օգոստոս ամիսներին *ՄԻ-24*-երը հարվածում էին Շահումյանի և այլ հայկական շրջանների գյուղերի բնակիչներին և ազատամարտիկներին: Հուլիսի 20-ին Բուզլուխ գյուղի վրա գրոհելիս երեք ուղղաթիռներն էլ վնասվում են, օդաչուներից մեկը վիրավորվում է¹: «Օդակ» գործողության ժամանակ յուրաքանչյուր ըմբոստացող գյուղ ենթարկվել է ուղղաթիռների կրակային ու հոգեբանական մշակման:

1991թ. սեպտեմբերի 18-ին Ասկերանի շրջանի Բերքաձոր, Մեհտիշեն և Նորագյուղ գյուղերի բնակիչները և ազատամարտիկները ենթարկվում են *ՄԻ-24*-երի հերթական հարվածներին [5, c. 83]: 1991թ. հոկտեմբերի 14-ին Կարաչինար գյուղի մոտ վայրէջք է կատարում մի ուղղաթիռ: Բնակիչները, կարծելով, թե հայկական ուղղաթիռ է և օգնություն է բերել, վազում են դեպի այն, սակայն ընկնում ժամանած ՕՍՕՆ-ականների կրակի տակ [5, c. 65]: Ադրբեջանական կողմը պնդում է, որ 1991թ. հոկտեմբերի 29-ին Խանաբադ գյուղի մոտ խոցվել է քաղաքացիական *ԱԻ-2* ինքնաթիռը, որը վարում էր փորձառու օդաչու Ա.Ասադովը:

Ըստ ռուսական տվյալների՝ նույն թվականի նոյեմբերի 21-ին Մարտունու շրջանի Քարաքենդ գյուղի մոտ խոցվել է մայոր Վյաչեսլավ Կոտովի ռուսական *ՄԻ-8* ուղղաթիռը, որի մեջ քսանմեկ անձանց հետ էր նաև շրջանի պարետը՝ զեներալ-մայոր Նիկոլայ Ժինկինը: Գործողության համար մեղադրում են հայկական կողմին²:

1992թ. հունվարի 28-ին հայկական կողմը դյուրակիր ՉՀՀ-ով խոցել է Ադրամից Շուշի թռչող ադրբեջանական *ՄԻ-8* ուղղաթիռը: Ուղղաթիռի հրամանատարն էր Վ.Սերյոգինը [6, c. 15]:

1992թ. փետրվարի 14-ին ադրբեջանցիները երկրում եղած ռուսական ավիացիայից գողանում են յոթ ուղղաթիռ և ստեղծում առաջին ադրբեջանական ուղղաթիռային էսկադրիլիան: Հետագայում Սանգաչալի քաղաքում նրանց ժառանգությունն մնացին այլ ուղղաթիռներ ևս: Այդ բոլորը միասին կազմում են երկու ուղղաթիռային էսկադրիլիա՝ 14 *ՄԻ-24* և 9 *ՄԻ-8* ռազմական ուղղաթիռներ: Խորհրդային բազաների հաշվին նրանք ստացան այլ օգնություն ևս:

¹Նույն տեղում:

²Նույն տեղում:

1992թ. փետրվարի 19-ին Ղարաբաղի գյուղի մոտ նորից հայտնվեցին ուղղաթիռները, այս անգամ՝ ադրբեջանական օդուժի¹: Դրանք վարում էին նախկին ԽՍՀՄ այլազգի օդաչուները, որոնք պայմանագրով ծառայության էին անցել Ադրբեջանի ԶՈւ-ում: Նրանք օդային գրոհներով զգալի վնաս էին հասցնում և՛ ազատամարտիկներին, և՛ խաղաղ բնակչությանը: Ադրբեջանական բանակի ագրեսիան ուղեկցվում էր ուղղաթիռների օրեցօր աճող հարվածներով: 1992թ. ապրիլի 8-ին ադրբեջանական ՌՕՈւ-ն ստանում է առաջին ինքնաթիռը՝ *Су-25*-ը: Գրոհիչն ադրբեջանցի օդաչու, լեյտենանտ Վադիֆ Բախտիար-օղլի Կուրբանովը գողացել էր Սիտալ-Չայ քաղաքում տեղակայված ռուսական օդանավակայանից²: Ռուսական կողմն սկզբից ցույց է տալիս, որ անհանգստացած է այդ առումով: Հրաման էր տրված Վազիանի (Վրաստան) օդանավակայանից կործանիչներ պատրաստ պահել փախստական գրոհիչին խոցելու համար, սակայն ամեն ինչ ձևական բնույթ էր կրում: Իսկ *Су-25*-ն անցնում է ակտիվ գործունեության և մարտի 8-ից մշտապես ուժակոծում Ստեփանակերտը: Այդ օրը Կուրբանովը միայնակ չէր. ամենաքիչը չորս մարտական ուղղաթիռ էր գրոհել հայկական գյուղերի վրա:

Հավանական է, որ հենց Կուրբանովն է մայիսի 9-ին խփել հայկական *Як-40* ինքնաթիռը, որը Ստեփանակերտից դուրս էր բերում ծերերին և վիրավորներին: Միննույն ժամանակ, Կուրբանովի զոհն էին դառնում խաղաղ բնակիչները: Միայն մայիսի 8-ին և 9-ին նրա հարձակումից զոհվեցին 30 և վիրավորվեցին 120 մարդ³: Կուրբանովը Շուշիի ազատագրման հաջորդ օրը խնդիր է ստանում ղեկավարվող օդ-երկիր դասի հրթիռներով խոցել սուրբ Ղազանչեցոց եկեղեցին, որտեղ գտնվում էին մեծ քանակությամբ հրետանային արկեր: Նպատակն էր դետոնացիայի միջոցով պայթյուն առաջացնել: Սակայն Ադրբեջանի ապագա հերոսը չի կարողանում արդարացնել իր ժողովրդի վստահությունը: 1992թ. մայիսի 7-ին ադրբեջանական հետևակն ու զրահատեխնիկական երեք *МН-24* մարտական ուղղաթիռների աջակցությամբ հարձակվում են Ստեփանակերտի հարավարևմտյան հատվածի պաշտպանական դիրքերի վրա [7, էջ 34]: Հաջորդ օրը, ցերեկը, ադրբեջանական ուղղաթիռները, ներխուժելով Արցախի օդային տարածք, հարձակման են անցնում՝ ուժակոծելով Մարտունու Ավդուռ, Մյուրիշեն, Նորշեն, Ասկերանի Շոշ և այլ գյուղերը [7, էջ 36]:

1992թ. մայիսյան փայլուն հաղթանակներից հետո հակառակորդն ավելի անգուսպ դարձավ: Չկարողանալով մարտադաշտում հաղթել՝ նրանք փորձում էին վրեժ լուծել խաղաղ բնակիչներից: Մայիսի ընթացքում ուժակոծվել

¹ Նույն տեղում:

² Ավելորդ չենք համարում նշել, որ այս օդաչուին իր նախկին գնդի հրամանատարը դրական չէր բնութագրում:

³ *Жирохов М.*, Авиация в армяно-азербайджанском конфликте // www.airwar.ru

են Վերինշեն, Այապարիս, Դագրագ, Ալբուլաղ և այլ հայկական գյուղեր, Ստեփանակերտ քաղաքը, Ասկերան և Մարտունի շրջկենտրոնները: Կուրբանովի *Cy-25*-ն այդ ժամանակներում իրեն զգում էր ինչպես ամերիկյան «թռչող ամրոցները»՝ Երկրորդ համաշխարհային պատերազմի ժամանակ գերմանական ռազմարդյունաբերական համալիրը ոչնչացնելիս: Արցախը հողին հավասարեցնելու խնդիրը կատարում էին նաև այլ ինքնաթիռներ: Կուրբանովի անպատիժ թռիչքը երկար չի տևում: Հունիսի 13-ին Ասկերանի բերդի մոտ հայ հրաձիգներից մեկն իր *Стрела-2М* դյուրակիր ՁՀՀ-ով խոցում է Կուրբանովի ինքնաթիռը: *Cy-25*-ի վրա կրակում էր նաև Ալբերտ Դանիելյանի *ЗСУ-23-4 Шилка* զենիթային ինքնազնաց կայանքը (ՋԻԿ): Կուրբանովի վաստակն արժանի գնահատական է ստանում:

1992թ. մայիսի 13-ին Թբիլիսիից Նախիջևան էր թռչում ռուսական բեռնատար *Ми-26* ուղղաթիռը: Ղազախի մոտակայքում այն վթարի է ենթարկվում, անձնակազմը՝ մայր Սերգեյ Վոեվոդինի հրամանատարությամբ, գոհվում է: Քննությունն այդպես էլ չի կարողանում ստույգ պարզել վթարի իսկական պատճառները: 1992թ. մայիսի 26-ին ադրբեջանցիներն Ադդամի կողմից Մարտակերտի վրա են արձակում երկիր-երկիր տիպի հրթիռներ [7, էջ 44]¹:

1992թ. հուլիսին Մարտակերտի համար մղված մարտերում ադրբեջանական ավիացիան գործում էր կազմակերպված և գրագետ: Բարձունքների վրա տեղակայված հայկական բոլոր ուժերը ծանր կորուստներ են կրում ուղղաթիռների հարվածներից: Դրանց օդաչուներն այլազգիներ էին, և զգացվում էր աֆղանական փորձը: Ինքնապաշտպանական ուժերը կորցնում են զենիթային միջոցներ: Մարտերի ամբողջ ընթացքում ադրբեջանական օդուժը, բացի ուղղաթիռներից, կիրառում էր նաև *Cy-25* գրոհիչներ² և ձևափոխված ուսումնամարզական *Л-29* ինքնաթիռներ [7, էջ 48-50]: Հայկական կողմն այդ ժամանակ ևս ունեցել էր հաղթանակներ: Հակառակորդը կորցրել էր որոշակի տեխնիկա, սակայն զենիթային միջոցների խիստ պակաս էր զգացվում: Հուլիսի 31-ին հակառակորդի ինքնաթիռները մեծ բարձրությունից ուժանոթում են Ստեփանակերտ քաղաքը: Նույնը կրկնվում է օգոստոսի 5-ին [7, էջ 56]:

1992թ. օգոստոսից այդ ուժանոթություններն ինտենսիվանում են: Մեծ վնասներ էին հասցնում հատկապես *ՔԵԿ-250* և *ՔԵԿ-500* ուժային կասետները: 1992թ. օգոստոսի 23-ին Ստեփանակերտ քաղաքի վրա զցված *ՔԵԿ-500* ուժա-

¹ Հավանաբար, խոսքը ՀՕՊ *С-200* հրթիռների մասին է: Բազմիցս նշվել է, որ Արցախում կիրառվել են նման հրթիռներ, սակայն ստույգ տեղեկություններ չունենք տեսակների և արդյունքների մասին: Դրանց կիրառման արդյունավետությունը շատ կասկածելի է, քանի որ առանց լուրջ փոփոխությունների *С-200*-ի զենիթային հրթիռները մեծ արդյունավետությամբ չէին կարող կիրառվել: Ամբողջ հաշվարկն արվել է այն հաշվով, որ այն մեծ վնաս կարող է տալ բնակչությանն ի հաշիվ մեծ ու հզոր մարտական մասի և հեղուկ ռեակտիվ շարժիչի՝ իր թունավոր քիմիական նյութերով:

² *Cy-25*-երը, հավանաբար, մնացել էին նշված ռազմաբազայից, որոնք թաքուն փոխանցվում էին ադրբեջանական կողմին:

յին կասետից գոհվում են 14 խաղաղ բնակիչ: Նույն ամսի 31-ին նետվում են 12 (այլ տվյալներով՝ 20) նմանատիպ ռումբ, որոնցից գոհվում են 16 և վիրավորվում 121 մարդ [8, էջ 98-108]: Մեկ շաբաթվա ընթացքում քաղաքի վրա նետվում է ավելի քան 20 տոննա ռումբ [7, էջ 61-62]: Օգոստոսի 20-ին ադրբեջանական զինուժի կողմից Մարտակերտի Մեհմանա, Գյուլաթաղ և Հարությունագումեր գյուղերի վրա լայնածավալ հարձակման ժամանակ կիրառվում էր նաև օդուժ: Նույն ամսի վերջերին Արցախի տեղափոխվեցին երեք *9 K 33 Oca* ՁՀՀ-ները, որոնք կարող էին իրադրությունը կտրուկ փոխել: Մեպտեմբերի 4-ին ադրբեջանցիներն Ադդամի կողմից մեծաքանակ ուժերով և միջոցներով հարձակվում են Մարտունու Ավդուռ, Հացի և Նորշեն գյուղերի վրա: Հիմնական ուժերին աջակցում էր նաև օդուժը:

Ականատեսների վկայությամբ՝ 1992թ. հոկտեմբերի 28-ի երեկոյան անհայտ մակնիշի ռազմական ինքնաթիռը ուժակոծել է Գանձասարի վանքը՝ մի քանի տասնյակ շղեկավարվող հրթիռներ արձակելով վանքի վրա: Նույն օրը և նախորդ երեկոյան հակառակորդի օդուժը մի քանի անգամ ուժակոծել էր նաև Ստեփանակերտը [7, էջ 80]:

1993թ. ապրիլի 7-ին ադրբեջանական ինքնաթիռը 500 կիլոգրամանոց ռումբ է նետել Մարտունու շրջկենտրոնի վրա [7, էջ 103]: 1993թ. օգոստոսի 19-ին երեք ադրբեջանական ինքնաթիռ հարվածներ են հասցնում Կապան քաղաքին: Իսկ օդաչուների ուժահարության սխալների պատճառով 1994թ. մարտի 25-ին երկու ինքնաթիռ Հորադիզում հարվածում են նաև ադրբեջանական դիրքերին: 1994թ. ապրիլի 13-ին մի քանի ադրբեջանական ինքնաթիռ, բազմիցս խախտելով օդային սահմանը, ուժակոծում են Ստեփանակերտը և այլ բնակավայրեր [7, էջ 174]: Այդ օրն այն ոչ եզակի օրերից էր, երբ կատարվում էին անգամ մի քանի տասնյակ մարտական թռիչքներ: Նման ուժակոծությունները դարձել էին սովորական:

ՄուԴ-25ԲԵ ուժակոծիչները 1994թ. ուժակոծել են Հադրութ և Ստեփանակերտ քաղաքները և, չնայած մեծ ավերածություններին, այնուամենայնիվ, մեծ արդյունավետություն չեն ունեցել: Մի անգամ նույնիսկ օտարազգի օդաչուները նման մարտավարություն են փորձարկել՝ վերնից բավական բարձր և արագ թռչող երկու *ՄուԴ* են մոտենում Ստեփանակերտին: Միննույն ժամանակ բավական ցածր թռչելով՝ քաղաքին են մոտենում նաև երկու այլ, հավանաբար *ԿԿ-24* (կամ՝ *ԿԿ-25*) ինքնաթիռներ: Դա ծուղակ էր ՀՕՊ-ի համար, բայց ներքևի ինքնաթիռները հայտնաբերվում են, իսկ վերնի ինքնաթիռները չեն կարողանում դիպուկ ուժանետում կատարել:

Մինչև հրադադարն ադրբեջանական ինքնաթիռները մշտապես հար-

վածում էին Ստեփանակերտ քաղաքին: Եթե անգամ ճակատներում հարաբերական անդորր տիրեր, միևնույն է, մայրաքաղաքը պիտի ենթարկվեր հարվածների: Քաղաքը ենթարկվել է ոչ միայն ինքնաթիռների, այլ նաև հրետանու ակտիվ ուժահարման: 1991թ. վերջից մինչև 1994թ. գարուն Ստեփանակերտ քաղաքի վրա նետվել է *BM-21 Grad* համազարկային կայանքի ավելի քան 20.000, «Ալագան»-ի մոտ 2700 հրթիռ, ավելի քան 1900 հրետանային այլ արկեր, 180 ուժային կասետ և ավելի քան 100 հատ 500 կիլոգրամանոց ռումբ, այդ թվում նաև վակուումային ռումբեր [4, շ. 103]: Ադրբեջանական օդուժի մարտական թռիչքները մոտենում են 10.000-ին, ինչն աննախադեպ է այս տարածաշրջանի համար:

Հայկական ՀՕՊ հակազդեցությունը

Հակառակորդն անպատիժ չէր գործում. որոշ ինքնաթիռներ խոցվում էին, որոշ հարվածներ՝ խափանվում: Ինքնապաշտպանական ուժերը սովորել էին ժամանակին հայտնաբերել հակառակորդին, նաև զինվում էին համապատասխան միջոցներով: 1992թ. աշնանը Արցախում արդեն հայտնվել էր *2 K 11 Kpyr* ՉՀՀ-ը, որը զգալիորեն ավելի հեռահար և բարձրահար էր, քան *9 K 33 Oca*-ն, որից խուսափելով՝ ադրբեջանական օդաչունները փոխել էին թռիչքների մարտավարությունը: *2 K 11 Kpyr* ՉՀՀ-ների մասնագետներ ևս չկային, սակայն հայ հակաօդայինները, որոնցից շատերը բարձրագույն տեխնիկական կրթություն ունեին, համալիրը յուրացրին մի քանի շաբաթում և ինքնաթիռներ էին խոցում:

Դեռ 1992թ., երբ առաջին անգամ ուժակոծվեց Կապանը, այդ ուղղությամբ կազմակերպվեց ՀՕՊ միջոցների տեղադրությունը: Մասնավորապես, մի քանի 57 մմ-ոց *C-60* հրանոթներով սարքավորվում էր համալիր:

Եվ այսպես, հայկական կողմն օրեցօր ավելացնում էր իր ՀՕՊ պոտենցիալը, որի արդյունքում ադրբեջանական ԹՄ-ների կորուստները շատանում էին:

Ադրբեջանական ԹՄ-ների խոցման դեպքերի վերաբերյալ տարբեր աղբյուրներ տալիս են տարբեր տվյալներ: Ադրբեջանական կողմը խոստովանել է 10 կորցրած ինքնաթիռի և ուղղաթիռի մասին: Սակայն մեր ուսումնասիրությունները ցույց են տալիս, որ դրանք մոտ են 30-ին, որոնք կներկայացնենք աղյուսակի տեսքով:

Հ/Հ	Տեղը, ամսաթիվը	Խոցման միջոցը	Օդանավի մակնիշը/տեսակը
1.	1989թ. հուլիսի 14 Շուշի, հունվարի 28	դյուրակիր ՉՀՀ	<i>Մի-8</i>
2.	Ղաջար-Կարմիր Շուկա միջտարածքում, 1992թ. ապրիլի 4	<i>ՅՏՄ-23-4 Շիլկա</i>	ուղղաթիռ [9, էջ 3]
3.	ապրիլի 8	<i>Շիլկա</i> և <i>Տրեյա-2Մ</i> [9, էջ 2]	<i>Մի-24</i>
4.	1992թ. ապրիլ	ՀՄՄ-ի, <i>Շիլկա</i>	երկու ուղղաթիռ
5.	Մարտունի, մայիսի 15	<i>Տրեյա-2Մ</i>	<i>Մի-8</i> [9, էջ 2]
6.	Չլդրան, օգոստոսի 20 կամ 31	-	<i>ՄիԴ-25ՈՒԴ</i> ¹
7.	օգոստոսի 25-ին և 27-ին	<i>Օսա-ԱԿ</i>	Երկու ինքնաթիռ, մեկը՝ <i>ՏԿ-24</i> [9, էջ 10]
8.	սեպտեմբերի 4	<i>Օսա-ԱԿ</i>	<i>ՄիԴ-21</i> կամ <i>ՏԿ-25</i>
9.	սեպտեմբերի 17	<i>Օսա-ԱԿ</i>	<i>Մի-24</i>
10.	Ստեփանակերտ, սեպտեմբերի 20	<i>Օսա-ԱԿ</i>	ինքնաթիռ
11.	Լիսազոր, հոկտեմբերի 5	<i>Օսա-ԱԿ</i>	ինքնաթիռ
12.	Լաչին, հոկտեմբերի 8	դյուրակիր ՉՀՀ	ուղղաթիռ
13.	Մալիբեյլի, հոկտեմբերի 10	<i>Օսա-ԱԿ</i>	<i>Մի-24</i> ²
14.	Մարտակերտ, հոկտեմբերի 28	<i>Օսա-ԱԿ</i>	<i>Մի-24</i> և <i>Լ-39</i>
15.	հոկտեմբերի 31	<i>Օսա-ԱԿ</i>	ինքնաթիռ
16.	Մարտակերտ, հոկտեմբերի 31	դյուրակիր ՉՀՀ	ինքնաթիռ
17.	Մարտունի, դեկտեմբերի 6	<i>Տրեյա-10</i> և <i>Շիլկա</i>	<i>ՏԿ-25</i>
18.	Առաջաձոր, դեկտեմբերի 6	<i>Օսա-ԱԿ</i>	<i>Մի-24</i>
19.*	Վարդենիս, դեկտեմբերի 11	-	<i>ՄիԴ-21</i>
20.	Առաջաձոր, 1993թ. հունվարի 14	<i>Օսա-ԱԿ</i>	ինքնաթիռ
21.	Մարտակերտի ճակատ, հունվարի 15	<i>Օսա-ԱԿ</i>	<i>ՄիԴ</i> կործանիչ [9, էջ 10] ³

¹ Օդաչուն կապիտան Յու.Բելիչենկոն էր (15-րդ մարտական թռիչքը), ում հետ հարցազրույցի տեսագրությունը պահպանվում է մինչև օրս:

² Այլ տվյալներով՝ ինքնաթիռը *ՏԿ-25* է եղել: Օդաչուն մահացել էր, վառված փաստաթղթերից երևում էր միայն անունը՝ Ալեքսանդր: Նույն ինքնաթիռի վրա կամ նույն օրը այլ ինքնաթիռի վրա հրթիռներ է արձակել նաև *Կրյո ՉՀՀ*-ը:

³ Նշենք, որ հաճախ *ՄիԴ-25*-ը տարբեր աղբյուրներում սխալմամբ անվանվում է *ՄիԴ-21*, որոնց առկայությունն աղբյուրներից օգուտում չի հաստատվում աղբյուրներով:

Հ/Հ	Տեղը, ամսաթիվը	Խոցման միջոցը	Օդանավի մակնիշը/ տեսակը
22.	Մարտակերտի ճակատ, հունվարի 15	դյուրակիր ՉՀՀ	ինքնաթիռ ¹
23.	Մարտակերտի ճակատ, հունվարի 15	<i>Oca-AK</i>	ինքնաթիռ ²
24.	հունվարի 20	<i>Kpyr</i>	<i>Cy-25</i>
25.**	Կուսապատ, մարտի 20	<i>Oca-AK</i>	ուղղաթիռ
26.	հարավարևելյան ճակատ, 1994թ. հունվարի 12	<i>Kpyr</i>	ինքնաթիռ
27.	հունվարի 23	-	<i>Cy-25</i>
28.	հարավարևելյան ճակատ, հունվարի 31	<i>C-60</i>	<i>МиГ-21</i>
29.	փետրվարի 2	<i>C-60</i>	<i>Cy-25</i>
30.	փետրվարի 17 ³	դյուրակիր ՉՀՀ և <i>Oca-AK</i>	<i>МиГ-21</i> ⁴
31.	Մարտակերտ Չայլու, ապրիլի 13	դյուրակիր ՉՀՀ	ուղղաթիռ
32.	Գորիս-Լաշին հատված, ապրիլի 23	<i>Kpyr</i>	<i>МиГ-25РБ</i> ⁵

* Աղբյուր՝ *Մարտակերտի ճակատի ճակատի մասին հոկտեմբերի 14-ի թռչող սարք* [10, էջ 21], *որից 11-ը՝ միայն հունիսի 13-ից մինչև օգոստոսի վերջը* [7, էջ 63]:

** 1993թ. հուլիս-հոկտեմբերի միջև ընկած ժամանակահատվածում *Oca-AK* համալիրով ոչնչացվել են չորսական ինքնաթիռ և ուղղաթիռ: Դրանցից մեկը ոչնչացվել է հունիսի 26-ին Մարտակերտի համար մղված մարտերի ժամանակ [7, էջ 109], իսկ մյուսը եղել է *Ми-24* ուղղաթիռ և ոչնչացվել է սեպտեմբերի 3-ին:

¹ Կա այդ իրողությունը հաստատող տեսաժապավեն, որը բազմիցս ցուցադրվել է հեռուստատեսությամբ:

² Հայկական կողմից կան տեղեկություններ, որ ինքնաթիռից կատապուլտ են եղել երկու օդաչու: Եթե դա հավաստի է, ապա կարելի է ենթադրել, որ ինքնաթիռը եղել է *Cy-24*: Չնայած դժվար է ստույգ նշել վարձկան օդաչուների անունները, սակայն ըստ որոշ տվյալների՝ հավանական *Cy-24*-ի օդաչուներից մեկը եղել է Ա.Զիստյակովը, որին հետագայում գերել են ինքնապաշտպանական ուժերը:

³ Այլ տվյալներով՝ դեպքը տեղի է ունեցել մեկ տարի առաջ նույն օրը:

⁴ Օդաչուն՝ թաթար վարձկան Մ.Իշկևիչը, զարմացել էր, որ իրեն խոցել են: Լինելով հրահանգիչ և սովորեցնելով այլ վարձկանների՝ նա իր թռիչքով փորձել էր ցույց տալ, որ հայերը չեն կարող խոցել իրենց: Ապշած էր, որ այդ սառնամանիքին լեռան վրա նստած շարքայինը ժամերով հերթապահություն է կատարել: Հետո պարզվեց, որ այս վարձկանը ԽՍՀՄ օրոք եղել էր հայկական ՌՕՈւ վարչության պետի տեղակալ գնդապետ Բ.Բաբայանի աշակերտը:

⁵ Ստեփանակերտի օդային տարածք մտան միանգամից յոթ ինքնաթիռ: *МиГ*-երը շատ մեծ արագությամբ էին անցնում (650-700 մ/վ), և միշտ չէ, որ հաջողվում էր նրանց խոցել, սակայն նրանք էլ չէին կարողանում իրենց խնդիրը կատարել: Օդաչուն կարողացավ անկարգելով իջնել և ազատվել հայկական կողմի հետապնդումից: Սա փառահեղ հաղթանակ էր, և առանձնահատուկ պետք է նշել, որ *Kpyr* ՉՀՀ-ն առաջին անգամ կիրառվել է հենց Արցախյան գոյամարտում:

Նշված ինքնաթիռների և ուղղաթիռների տեսակների և ամսաթվերի մեջ կարող են լինել որոշակի անճշտություններ, որոնք հիմնականում կախված են հակամարտության կողմերի և ռուսական աղբյուրների տեղեկատվության իրարամերժությունից: Հաճախ, քանի որ խոցված օդանավերը հասցնում էին անցնել ռազմաճակատի գիծը, հնարավոր չէր լինում ստույգ ճշտել տեսակը, իսկ աղբյուրազանցական կողմը կորուստը չէր խոստովանում: Հայկական կողմից, որպես զենիթային միջոցներ, հիմնականում օգտագործվել են խորհրդային արտադրության *Стрела-2М*, *Стрела-3* և *Игла* դյուրակիր ՉՀՀ-եր, *ЗСУ-23-4 Шилка* ՉԻԿ-եր, ինչպես նաև *Оса*, *Стрела-10* և *Крыг* ՉՀՀ-եր:

Եզրակացություն

Խորհրդային Միության փլուզումից հետո նրա կազմի մեջ մտնող յուրաքանչյուր պետություն ստացավ որոշակի քանակությամբ զենք և մարտական տեխնիկա: Բոլորովին այլ հարց է, թե ինչպես և ինչքան է մեզ բաժին հասել եղբայրական չափաբաժնից: Մեզ բաժին հասած թեկուզ չնչին, բայց եղած զենքի դերը պիտի համարենք կարևոր:

Մեծ եղբոր համար հայկական և աղբյուրազանցական նորաստեղծ պետություններն իրար նման էին, սակայն չստացան նույն տեսակի սպառազինություն: Աղբյուրազանց իր տարածքում եղած պահեստներից բաժին ստացավ 11.000 բեռնակիր վագոն սպառազինություն, իսկ Հայաստանը՝ 500 վագոն [11, էջ 61]: Աղբյուրազանցում, բացի այդ, ավելի մեծ քանակի ավիացիա կար, ինչպես նաև դեռ գործում էր ինքնաթիռավերանորոգման գործարանը, որը մեծ դեր կարող էր խաղալ պատերազմի ժամանակ:

Նախ անդրադառնանք հակառակորդին:

Աղբյուրազանցական ավիացիան նյութական և տեխնիկական հզոր բազայի, անհրաժեշտ մասնագետների առկայության և լավ փորձի շնորհիվ գործել է բավական ակտիվ և արդյունավետ հատկապես պատերազմի նախնական փուլում, երբ հիմնական մասնագետները ԽՍՀՄ բանակի այլազգի սպաներն էին: Աղբյուրազանց ակտիվորեն հավաքագրում էր վարձկանների: 1993թ. օգոստոսի 4-ին ռուսական «Մեգապոլիս էքսպրես» թերթում հրապարակված մի հաղորդագրությունից տեղեկանում ենք, որ Պերմում հավաքագրվում են վարձկաններ Աղբյուրազանցի բանակի համար, իսկ Թաթարստանում հավաքագրում էին միայն մահմեդականների [7, էջ 118]: Այդ օդույունները կատարում էին հարյուրավոր մարտական թռիչքներ: Օրինակ, գերված Ա.Չիստյակովը խոստովանում էր, որ անձամբ կատարել է ավելի քան 30 մարտական թռիչք:

Խոցված ինքնաթիռներում մահացած վարձկան օդաչուներից էին նաև մայոր Ս.Մինյուշկինը և կապիտան Ե.Կարլովը:

Ավիացիան ընդհանուր ռազմական գործողությունների կազմակերպման ժամանակ հանդես էր գալիս ժամանակին և բավական արդյունավետ:

Ունեցած տեխնիկայի քանակը, գիտելիքներն ու փորձը թույլ էին տալիս հարվածները կազմակերպել համապատասխան ձևերով: Բազմիցս կիրառվել են մարտավարական հատուկ հետախուզման և նշանառման, օգնության, ՀՕՊ ճնշման, շեղման և այլ տեսակի խմբեր, որոնք խելամիտ օգտագործման դեպքում շատ են օգնում հարվածային խմբերին և բազմակի մեծացնում են ավիացիոն հարվածների արդյունավետությունը: Սակայն հետագայում, ինչպես ցույց տվեց ժամանակը, ադրբեջանցիները ոչ միայն լավ չսերտեցին իրենց դասերը, այլև սխալ մոտեցում ցուցաբերեցին: Այլազգի շատ օդաչուներ ադրբեջանական հրամանատարությունից ոչ միայն չստացան խոստացված գումարը, այլև ենթարկվեցին տարատեսակ հալածանքների: Ինչպես ցույց է տվել ավիացիայի կիրառության բազմամյա փորձը, ուրբալոճիչ ինքնաթիռների կիրառության լավագույն թիրախը հակառակորդի ռազմարդյունաբերական համալիրն է, դեկավարման կետերը, պահեստները, զորքերի ռեզերվային կուտակումները, կարևոր հաղորդակցման ուղիները և այլն, սակայն ոչ խաղաղ բնակչությունը:

Առանձնահատուկ ուշադրության է արժանի *ՄուԴ-25* ինքնաթիռի կիրառությունը: Սա բացառիկ տվյալներ ունեցող ինքնաթիռ է, որը պահանջում է բարձր մասնագիտական որակավորում և հատուկ վերաբերմունք տեխսպասարկման հարցում: Ունենալով մեծ արագություն, թռիչքի բարձրություն և օդային մարտի յուրահատուկ հնարավորություններ՝ *ՄուԴ-25*-ն իրեն այնքան լավ չի դրսևորում այլ մարտական խնդիրներ լուծելիս: Ինչպես ցույց տվեց փորձը, այն շատ դժվար է կիրառել ցամաքային նշանակետերին հարվածելու համար¹: Անհաջողության պատճառներից է *ՄուԴ-25*-ի բարդ նշանոցային հարմարանքը: Ադրբեջանն Իրաքի նման չկարողացավ այդ սարքերը մշտապես ճշգրտված պահել: Կործանիչի ուժեղ կողմերը կիրառելու բնագավառ ուղղակի չկար, հայկական կողմը չունեւ բարձրաթռիչք ինքնաթիռներ: Մամուլում հայտնված այն տվյալները, թե օդաչուներն այս ինքնաթիռի թևերի տակ եղած օդ-օդ դասի ջերմային ինքնուղղորդվող հրթիռներով խոցել են հայկական տանկերը, չեն համապատասխանում իրականությանը:

Ադրբեջանական կողմն ավիացիան հիմնականում կիրառել է որպես հարվածային միջոց, այդ թվում նաև խաղաղ բնակչության դեմ և բնակավայրերի ավերման համար:

Չնայած ադրբեջանական ավացիան հզոր էր, վարձկան օդաչուները պատրաստված էին, իսկ հայկական ինքնապաշտպանական ուժերի կազմում ՀՕՊ անհրաժեշտ մասնագետները փոքրաթիվ էին, մարտական տեխնիկան միայն ցամաքային էր, քիչ քանակությամբ, միևնույն է, ադրբեջանական խոցված ԹՄ-ների ընդհանուր թիվը անցնում է 30-ից:

¹ Իրան-իրաքյան պատերազմի ժամանակ, խորհրդային մասնագետները հաճախ ստիպված էին լինում ուղղորդել կործանիչի ուրբալոճից սարքը: Բանն այն է, որ աստղերի դիրքով ուղղորդվող նշանոցը շատ բարդ է և չնչին սխալվելու դեպքում, մեծ բարձրությունից և մեծ արագության պայմաններում նետած ռումբը նշանակետից մի քանի կմ հեռու է ընկնում:

Օդային մարտեր չեն գրանցվել, չնայած եղել են դեպքեր, երբ օդաչուները երկնքում տեսել են հակառակորդի ուղղաթիռը կամ ինքնաթիռը:

Պատերազմի այս փուլում ադրբեջանական օդուժի և հայկական ՀՕՊ հակամարտությունը լրացնում է հայոց հաղթանակների շարունակական ցանկը: Առանց հայկական կործանիչ ավիացիայի ադրբեջանցիները մոտ 150 թռչող սարքերից կորցրել են մոտ 30-ը: 10.000 թռիչքների հաշվարկով ադրբեջանական ավիացիայի կորուստները կազմում են 0.3%: Հաշվի առնելով այն հանգամանքները, որ հայկական ինքնապաշտպանական ուժերը գրեթե անզեն էին ու չպատրաստված, սա համաշխարհային պատմության համար բարձր ցուցանիշ է: Օդուժ-ՀՕՊ հակամարտությունների պատմության մեջ լավագույն ցուցանիշներ ապահովել են խորհրդային և հարավսլավական հակաօդայինները ունենալով գերազանց պատրաստություն և ամենաարդիական միջոցների մեծ քանակ: Նրանք Վիետնամում, Մերձավոր Արևելքի հակամարտություններում և այլուր, օգտվելով նաև կործանիչ ավիացիայի աջակցությունից, հակառակորդի օդուժին կարողացել են հասցնել նույնքան, երբեմն ավելի ցածր կորուստներ [12, c. 397; 13, c. 37; 14, c. 203; 15, c. 2; 16, c. 80]: Հայ հակաօդայինների հաջողության հիմնական գրավականը եղած միջոցների շարժունակության օգտագործումն էր, դրանցով արագ խուսավարումը, տեղանքի հնարավորությունների ճիշտ օգտագործումը և միջոցների գրագետ կիրառումը: Կարծում ենք, որ ապագայում էլ նպատակահարմար կլինի հայկական ՀՕՊ-ը կառուցել հիմնականում նման համալիրներով: Անշարժ, մեծ համալիրներն (*C-125, C-300* և այլն) ապահովում են խոցման մեծ հարթություն, սակայն մեր պայմաններում փոքր և լավ խուսավարող համալիրներն (*Тор, Тунгуска, Бук*) արդյունավետ են:

Ադրբեջանական տրանսպորտային ավիացիան ևս հիմնականում ներկայացված էր ուղղաթիռներով, որոնք ևս գործել են ինտենսիվ:

Հայկական կողմն ավիացիան կիրառել է հիմնականում որպես տրանսպորտային միջոց: Հայկական կողմից թռիչքների 80-90%-ը կազմել են տրանսպորտային փոխադրումները: Մինչև Լաչինի միջանցքի բացվելը հայկական կողմից տրանսպորտային բոլոր փոխադրումները կատարվել են ավիացիայի միջոցով: Պատերազմի դաշտից դուրս են բերվել ավելի քան 980 վիրավոր ու հարյուր սպանված: Դեպի ռազմաճակատ են տեղափոխվել ավելի քան 24 հազար կիլոգրամ սպառազինություն, պարեն և այլ կարևոր բեռներ:

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, 1940-45թթ. 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

դրանց շնորհիվ պայքարը ճապոնացիների դեմ շարունակվեց մինչև հաղթական ավարտ [17, с. 460]:

Մյուս պատմությունը հայտնի է որպես Բեռլինի փրկության կամուրջ, որը նորից ստեղծեցին ամերիկյան բեռնատար ինքնաթիռները 1948թ. մարտին: Խորհրդային ղեկավարությունը շրջափակել էր Գերմանիայի մայրաքաղաքը՝ նպատակ ունենալով տնտեսապես խեղդել վերջիններիս: Ամերիկյան ղեկավարությունն օրական 4500 տոննա բեռների փոխադրման ծավալներով մի կերպ փրկեց քաղաքը սովահարությունից ու ցրտից [18, с. 271]: 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, ապա, թերևս, հնարավոր կլիներ նաև հայաթափումից փրկել Շահումյանը: Բացի դրանից, հայկական կողմի ձեռնարկած հիմնական հարձակողական գործողությունների նյութական պաշարների նախապատրաստական աշխատանքները կատարել է ավիացիան: Գոյամարտի փորձից պետք է կատարել ճիշտ եզրակացություններ:

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:

Հայկական ավիացիայի 10-20 տոկոս կազմող մարտական կիրառությամբ թռիչքների ընթացքում չի եղել դեպք, որ զենք կիրառվի խաղաղ բնակչության նկատմամբ: Հայկական կողմից ավիացիայի կիրառության փորձը լավագույնս ցույց է տալիս, թե որքան մեծ դեր կարող է խաղալ ավիացիան պատերազմի ժամանակ, հատկապես ուղղաթիռային ավիացիան լեռնային տեղանքում: Խնդիրը միայն բեռնափոխադրումները չեն, չնայած միայն դրանց նշանակությունը զգալի է: Մարտական ավիացիան ևս կարող է բավական հզոր լինել նույնիսկ ուղղաթիռներով:

Մայիս, 2010թ.

Աղբյուրներ և գրականություն

1. *Пядушкин М.*, Вооружая Кавказ: Нечаянное наследство Москвы//Кавказ: вооружен и разобшен/ Под редакцией Матвеевой А., Хизкока Д. Saferworld, ЦАСТ: Лондон-М., Февраль 2004.
2. *Aliyev Y.*, Arms Control Process in Transcaucasia // NATO School, Polaris Quarterly, Vol. 1, Issue 2, Summer 2004.
3. Ядерное нераспространение / Под ред. Орлова В.А. Т.1.ПИР-Центр: М., 2002, т. 1.
4. *Агаджанян М., Асатрян Э., Минасян С.*, Азербайджан против Нагорного Карабаха. Ер., 2006.
5. *Мелик-Шахназарян Л.*, Военные преступления Азербайджана против мирного населения Нагорно-Карабахской Республики, Ер., 1997.

6. *Жирохов М.*, Гражданская авиация в ходе конфликта в Карабахе. Крылья Родины. N12. 2006.
7. *Հաւրաթյան Ս.*, Ղարաբաղյան պատերազմ, Եր., 2001:
8. *Աղաջանյան Ս., Մինասյան Ս., Ասատրյան Է.*, Ադրբեջանը Ղարաբաղի ժողովրդի դեմ. ազրեւիայի քաղաքա-իրավական հետևանքները և դրանց ազդեցությունը տարածաշրջանային անվտանգության հեռանկարների վրա, Եր., Նաիրի, 2006:
9. *Պրիկյան Տ.*, Երկնքի պահապաններն ու տիրակալները (1-ին գիրք), Եր., 2008թ.:
10. Ղարաբաղյան ազատագրական պատերազմ հանրագիտարան, Եր., 2004:
11. *Юнусов А.*, Азербайджан: в ожидании перемен под бременем истории// Кавказ: вооружен и разобшен/ Под редакцией Матвеевой А., Хизкока Д. Saferworld, ЦАСТ: Лондон-М., Февраль 2004.
12. *Н.Я. Василин, А.Л. Гуринович*, Зенитные ракетные комплексы, Минск, 2002.
13. *Афинов В.*, Эволюция авиационных средств РЭБ и их применение в вооруженных конфликтах, ЗВО, 3.1998.
14. *Жирохов М.А.*, История ВВС Израиля. М.-Минск, 2001.
15. *Почтарев А.*, Дебют "Веги", "Красная звезда", 29 августа 2001.
16. *Ямпольский Л.С.*, Обобщенный анализ применения средств воздушного нападения ОВС НАТО при проведении военной операции в Югославии «Решительная сила» и в других локальных войнах в 90-х годах: Учебное пособие. Ульяновск: 2000.
17. *Ченнолт К. Ли*, Путь бойца, М., 2006.
18. *Хелферс Дж.*, ВМФ США, М., 2004.

АНАЛИЗ ДЕЙСТВИЙ АЗЕРБАЙДЖАНСКОЙ АВИАЦИИ И ПРОТИВОДЕЙСТВИЯ АРМЯНСКОЙ ПВО ВО ВРЕМЯ КАРАБАХСКОЙ ВОЙНЫ

Арцрун Оганесян

Резюме

Азербайджанская агрессия в Нагорном Карабахе с первых дней осуществлялась с широким применением авиации. Использовались самые разные средства, начиная с гражданских вертолетов, из которых на армянские села сбрасывали ручные гранаты, кончая боевыми вертолетами с советскими экипажами. После распада СССР авиация Азербайджана за счет российских авиабаз резко повысила свою боевую мощь, получив около 150 летательных аппаратов. Для сравнения: Армении досталось всего лишь 25 летательных аппаратов.

Обладая первоначально весьма слабой ПВО, армянская сторона со временем обзавелась новыми средствами ПВО и повысила уровень квалификации своих специалистов. В итоге, за все время конфликта, до 12 мая 1994г., когда стороны подписали соглашение о перемирии, Азербайджан потерял около 30 летательных аппаратов, что является бесспорной победой армянской стороны.