



ՎԱՆԻԿ ՎԻՐԱՅՅԱՆ

Պատմական գիտ. դոկտոր, պրոֆեսոր, ՀՊՄՀ

ՀԱՅԿԱԿԱՆ ՕԴՈՒԺԸ ԵՒ ՆԱՎԱՏՈՐՍԸ 1918–1920 ԹԹ.¹

ՀԱՅԿԱԿԱՆ օդուժի եւ օդաչուների մասին առաջին հիշատակումներին կարելի է հանդիպել 1918 թ. սկզբից: Իսկ արդեն Առաջին հանրապետության կայացման դժվարին տարիներին գործնական քայլեր արվեցին օդուժի՝ հայկական օդային տորմիդի եւ Սեւանա լճի առագաստային նավատորմիդի կազմակերպման ուղղությամբ, ինչը նախադեպը չունեցող իրադարձություն էր²:

ՀՀ անկախության հռչակումից հետո ռուսական Կովկասյան բանակի հրամանատարությունը հայկական կորպուսի տնօրինությանը հանձնեց 2-րդ, այլ տվյալներով՝ 3-րդ ավիաջոկատը, որը գործնականում դարձավ ՀՀ բանակի նորաստեղծ օդուժի հիմքը: Հայաստանի կառավարությունը եռանդուն ջանքեր գործադրեց օդային նավատորմի իրական ռազմուժ դարձնելու համար: 1918 թ. օգոստոսի 13-ին ՀՀ նախարարների խորհրդում զեկույցով հանդես եկավ զինվորական նախարար, գեներալ Հովհաննես Հախվերդյանը եւ խնդրեց ֆինանսական միջոցներ տրամադրել օդազնացության, ռազիոհեռագրաթելի, հետախուզության եւ հակահետախուզության ծախսերի համար: Այսպիսով՝ ելնելով այդ կարեւոր փաստից՝ հայկական բանակի ավիաջոկատի հիմնադրման օր պետք է համարել 1918 թ. օգոստոսի 13-ը, թեեւ համացանցում³ հանիրավի նշվում է օգոստոսի 15-ը, որը ճիշտ չէ, քանի որ օդուժի կազմակերպման առաջին ֆայլը եւ

¹ Հետազոտությունը կատարվել է ՀՀ ԿԳՆ ԳՊԿ թեմատիկ հայտի (18T-6A068 «Հայկական զինուժը 1914–1920 թթ.») շրջանակներում:

² Նշենք, որ մենք ենք կատարել հայկական օդուժին առաջին անդրադարձերից մեկը, երբ դեռեւս դրանք համացանցում չկային: Տէն Վ. ՎԻՐԱՅՅԱՆ, Հայաստանի Հանրապետությունը 1918–1920 թթ...: Կառավարության ռազմաքաղաքական գործունեությունը եւ կուսակցությունները, Երեւան, 1999, էջ 38. նույն հեղինակի՝ Հայաստանի Հանրապետության հետախուզությունը եւ բանակը 1918–1920 թթ., Երեւան, 2009, էջ 84–86:

³ ԱՐԾ. ՀՈՎՀԱՆՆԻՍՅԱՆ, Հայաստանի Հանրապետության (1918–1920/21 թթ.) օդուժը (տե՛ս [https:// www.aniarc.am>News](https://www.aniarc.am>News)):

դրամական հատկացումները, ինչպես արդեն նշել ենք, պետական մակարդակով կատարվել են ոչ թե օգոստոսի 15-ին, այլ 13-ին⁴:

Կարսում տեղակայված ՀՀ բանակի միակ ավիաչոկատի առաջին հրամանատարը պորտուգիզ Վոիպոլին էր, որին 1919 թ. սկզբներին հաջորդեց Արթուր Վասիլի Դուլյան-Ռիլսկին (Գուլյան)⁵: Հայկական օդուժում գերազանցապես ֆրանսիական «Սալմոն», «Նյուպոր», «Մորան», անգլիական «Սոպվիչ» եւ այլ մականիշի սավառնակներ էին, որոնք ոչ մետաղյա կառուցվածքի ինքնաթիռներ էին՝ այն ժամանակ ձեռք բերելու համար ավելի մատչելի, եւ բացի այդ, դրանք այն երկրներից էին ձեռք բերվում, որոնք ՀՀ դաշնակիցներն էին համարվում Առաջին աշխարհամարտի եւ Առաջին հանրապետության տարիներին: Ի տարբերություն դրա՝ գերմանական արտագրություն «Ալբատրոս», «Ֆոկկեր Բ 1», «Ֆոկկեր Դ 3» եւ այլ տեսակի սավառնակներ գրեթե հնարավոր չէր հայթայթել, եւ ոչ միայն այն պատճառով, որ վերջիններս Թուրքիայի հետ դաշինքում էին, այլեւ ավելի թանկ էին եւ գործնականում անմատչելի: Գերմանիան առաջին երկիրն էր աշխարհում, որ սկսեց արտագրել մետաղյա ծածկ ունեցող ինքնաթիռներ, որոնք ավելի բարձրորակ կառուցվածք ունեին եւ անհամեմատ ավելի բարձր մարտական որակներ էին ապահովում⁶:

1918 թ. օգոստոսի 19-ին ՀՀ նախարարների խորհրդում լսվում է զինվորական նախարար, գեներալ Հովհ. Հախվերդյանի զեկույցը՝ մասնավոր անձանցից օդագնացային մասերի բռնագրավման անհրաժեշտության մասին, որոնք, ըստ նրա, բավականաչափ էին Դիլիջանի շրջանում, ինչն անտնտեսավարության եւ պետական գույքի նկատմամբ անբարեխիղճ վերաբերմունքի հետեւանք էր: Ընդունված որոշմամբ՝ Զինվորական նախարարին հանձնարարվում է ՆԳ նախարարության ներկայացուցչի մասնակցությամբ բռնագրավել Դիլիջանի շրջանի բնակիչների հափշտակած օդանավատորմային մասերը⁷: Հրամանն իրագործելու համար օդագնաց ջոկատի շտաբ-կապիտան Ամիրաղովի նախագահությամբ հանձնաժողով է կազմվում, որում ընդգրկվում են սպա-ավտոմոբիլիստ

⁴ Տե՛ս Հայաստանի ազգային արխիվ (այսուհետեւ՝ ՀԱԱ), ֆ. 201, ց. 1, գ. 484, թ. 9:

⁵ Տե՛ս ԱՐՄ. ՀՈՎՀԱՆՆԻՍՅԱՆ, Հայաստանի առաջին հանրապետության օդուժը, «Հայ զինվոր», 2018, № 17 (1264), 24.10.2018 – 30.10.2018:

⁶ Տե՛ս ԱՐՄ. ՀՈՎՀԱՆՆԻՍՅԱՆ, Ամենահայտնի ռազմական ինքնաթիռները: (Ավիացիայի պատմության ուսումնասիրություն), Երեւան, 2005, էջ 8–22. Советская военная энциклопедия, т. 1, Москва, 1990, с. 459–460:

⁷ Տե՛ս ՀԱԱ, ֆ. 201, ց. 2, գ. 1, թ. 120:

պրապորշչիկ Վանյանցը եւ ՆԳ նախարարության ու Դիլիջանի զեմստվային վարչության ներկայացուցիչները⁸:

1918 թ. սեպտեմբերի 7-ին գեներալ Հովհ. Հախվերդյանը հատուկ հրամանագրում (N^o35), հիմք ունենալով Նախարարների խորհրդի՝ իր զեկուլցի հիման վրա գեռեւս օգոստոսի 19-ին ընդունած որոշումը (N^o3, 118), հայտնում է, որ Դիլիջանի շրջանում իրեն հանձնարարվել է հօգուտ գանձարանի իրագործել սավառնակային մասերի բռնագրավում: Ըստ այդմ Հախվերդյանը տեղեկացնում է, որ ինքն արդեն համապատասխան հանձնարարական է տվել՝ հնարավորինս կարճ ժամկետում զեկուլցել կատարված աշխատանքի արդյունքների մասին՝ կազմելով բռնագրավված առարկաների ցուցակագրում եւ հաշվառում⁹:

1918 թ. հոկտեմբերի 8-ին Հայկական դիվիզիայի հրամանատար, գեներալ-մայոր Մ. Սիրիկյանը, հատուկ հրամանագրում անդրադառնալով իրեն վստահված դիվիզիայի Գլխավոր շտաբի օպերատիվ բաժնի պետ, փոխգնդապետ Ալ. Կ. Շնեուրի¹⁰ զեկուլցին, տեղեկացնում է նրա՝ հոկտեմբերի 4-ին (N^o70) հայկական օդազնաց ջոկատը ստուգելու մասին եւ շնորհակալություն հայտնում: Սիրիկյանին ներկայացված զեկուլցում Շնեուրը նշել էր, որ ինքն ստուգել է օդազնաց ջոկատը՝ վկայելով, որ աշխատանքները փայլուն են կատարվել, ամեն ինչ դասդասվել է եւ խնամքով, կանոնավորապես տեղավորվել: Փաստվում էր, որ երեք ապարատները սարքին են եւ հոկտեմբերի 12-ին պատրաստ կլինեն թռիչքի ըստ նշանակման: Հավելվում էր, որ 4-րդ «Վուազեն»-ը կարելի է կարգի բերել, սակայն միայն դրանց մասերը Դիլիջանից տեղափոխելուց հետո. մտահոգություն էր հայտնվում, որ մեխանիկների բացակայության պատճառով աշխատանքներն իրենք՝ սպաններն են կատարում որպես հասարակ փականագործներ եւ հյուսներ, թեեւ միանգամայն արհեստավարժորեն: Միաժամանակ Շնեուրը չափազանց կարեւոր էր համարել ինքնաթիռների կայանման համար օդանավարանների (անգարների) կառուցումը՝

⁸ Տէս ՀԱՍ, ֆ. 204, ց. 1, գ. 41, թ. 9, գ. 485, թ. 11:

⁹ Տէս ՀԱՍ, ֆ. 202, ց. 1, գ. 13, թ. 17:

¹⁰ Ալեքսանդր Կոնստանտինի Շնեուրը 1915 թ. երկամսյա դասընթաց է անցել Կիեւի օդանավորչության դպրոցում՝ ստանալով օդաչուի վկայական, իսկ 1916–1917-ին ուսանել է Սանկտ Պետերբուրգի Նիկոլաեւյան սպայակուլտի ակադեմիայում: Այս մասին տես ЕВГ. ЭД. ШЕРГАЛИН, Александр Константинович Шнеур (1884–1977) — Военный, энтомолог и герпетолог: «Астраханский Вестник Экологического Образования», 2016, N^o1 (35), էջ 127–128: Տէս J. KAYALOFF, The Battle of Sardarabad, The Hague and Paris, 1973, էջ 36: Նյու Յորքում ապրած տարիներին Կալալովը թղթակցություն է ունեցել Ալ. Շնեուրի հետ:

այն համոզմամբ, որ դրանք չօգտագործելու դեպքում այդ սարքերն ուժեղ քամուց կարող են ջարդուփշուր լինել: Շնեուրը նաև տեղեկացրել էր, որ բանվորական ուժի սուր կարիք է զգացվում: Նա գոհ էր մնացել ավիաչոկատի դիտարկումից, սակայն առաջարկել էր աջակցելու նպատակով ջոկատ գործուղել 10 զինվորի, միայն թե ոչ դասալիքների¹¹:

Իսկ արդեն զինվորական գերատեսչության գծով 1918 թ. նոյեմբերի 6-ի հրամանագրում (№40) ռազմական նախարար Հովհ. Հախվերդյանը զբաղեցրած պաշտոնում հայկական օդազնաց ջոկատի հրամանատար է հաստատում 1-ին Պոլտավյան կողակային գնդի՝ Կուբանի հարյուրյակի նախկին հրամանատար, ռազմական օդաչու, ենթասպաու Վլադիմիր Ստոյանկովսկուն¹²:

1919 թ. փետրվարի 28-ի՝ Նախարարների խորհրդին ներկայացված զեկուցում չէ զինվորական նախարար Հովհ. Հախվերդյանը, անդրադառնալով հայկական օդուժի վիճակին, կառավարությանը տեղեկացնում է եղած օդանավազնացային սարքերի ոչ պիտանի լինելու եւ գործող ընդամենը մեկ օդանավի մասին: Վիճակը կարելի էր շտկել մի քանի ամսից, երբ հնարավոր կլիներ երկու քարուքանդ եղած ինքնաթիռներից հավաքել եւս մեկը:

Արդեն Կարսի ազատագրումից եւ Հայաստանի Հանրապետության տարածքային կազմում ընդգրկվելուց հետո՝ 1919 թ. մարտից, եռանդով սկսվեց նոր ավիաչոկատի կազմավորումը: Կարգի բերվեցին թռիչքադաշտը, օդանավարաններն ու պահեստամասերը, ստեղծվեցին ինքնաթիռների նորոգման ու հավաքման արհեստանոցներ՝ թռիչքի թուլատրման համար: Ձեռնարկված ջանքերի շնորհիվ մինչեւ 1919 թ. դեկտեմբերի 1-ը հավաքվեց եւ ըստ պահեստների դասդասվեց ողջ օդանավորդական ունեցվածքը: Սարքավորվեցին եւ անհրաժեշտ գործիքակազմով համալրվեցին շարժիչային, դարբնոցային, փականագործական եւ ատաղձագործական արհեստանոցները, պայմաններ ստեղծվեցին օդանավերի շարժիչների հավաքման եւ թռիչքից առաջ փորձարկման համար¹³:

1919 թ. մարտի 1-ին Նախարարների խորհրդի նիստում լսվեց զինվորական նախարարի զեկուցումը օդազնաց ջոկատի հաստիքները կրճատելու, ֆրանսիական հրահանգիչներ հրավիրելու եւ

¹¹ Տէս ՀԱԱ, ֆ. 204, ց. 1, գ. 42, թ. 95:

¹² Անդ, գ. 41, թ. 102:

¹³ Տէս ՀԱԱ, ֆ. 275, ց. 5, գ. 79, թ. 52:

20-25 զինվորականների օդագնացության արվեստը սովորեցնելու համար Ֆրանսիա գործուղելու մասին¹⁴։ Նիստում հավանություն է տրվում զինվորական նախարարի առաջարկին, որին էլ հանձնարարում են վարել հարկավոր բանակցությունները¹⁵։

1919 թ. մարտի 10-ին Թիֆլիսում ՀՀ դիվանագիտական ներկայացուցչության առընթեր զինվորական վարչության ղեկավար, ասել է թե՛ ռազմական կցորդ, գեներալ Հ. Ա. Քիշմիշյանը զինվորական նախարարին ներկայացրած գաղտնի զեկուցագրում (№60) հայտնում էր, որ ինքը դիվանագիտական հավատարմատար Լ. Եւանգուլյանի եւ ենթապորուչիկ Լեւոն Ումիկյանի հետ մեկնել է Բաթում՝ «Կոզակ» նավով բերված փամփուշտները, արկերը, հրետանային արկերը, ինչպես նաեւ ֆրանսիական օդանավերն ընդունելու եւ դրանք Հայաստան տեղափոխելու համար։ Հայտնվում էր, որ իրենք ականջալուր են լինում անգլիական հրամանատարության հայտարարագրին, թե իբր իրենք իրավունք չունեն ինքնուրույնաբար թույլ տալու արտահանել ինքնաթիռները, ինչպես նաեւ փամփուշտներն ու արկերը, բայց չցանկանալով այդ գործի խոչընդոտողի դերում լինել՝ հարցումով դիմել են Կ. Պոլիս՝ գեներալ Զ. Միլնին։ Գեներալ Քիշմիշյանը տեղեկացնում էր, որ անգլիական հրամանատարության նման վերաբերմունքի պայմաններում ինքն ու Եւանգուլյանը փոխհամաձայնեցված վճիռ են կայացրել այդ բեռն ուղարկել Փոթի, բայց քանի որ շոգենավի անձնակազմը տրամադրված էր բոլշևիկաբար եւ սպառնացել էր բեռը ծովը նետել, իրենք վարձել են երեք հոգուց բաղկացած հատուկ պահակազոր, որը երկու կողակների հետ պետք է պահպաներ եւ հսկեր բեռը մինչեւ Փոթի հասնելը՝ որպես ուղեկցող ունենալով կամավորական բանակի մի սպայի եւ ենթապորուչիկ Ումիկյանին, որոնք պետք է զբաղվեին բեռը Հայաստան ուղարկելու գործով։ Անդրադառնալով օդանավերի հարցին՝ գեներալ Հ. Քիշմիշյանը հայտնում էր, որ բրիտանական

¹⁴ 1919 թ. դեկտեմբերի 18-ին ՀՀ ԱԳ նախարարության տեղեկատվական բաժնի պետ Ալեքսանդրը, ելնելով գնդապետ Վ. Հասկելի հետ տեղի ունեցած խորհրդակցությունից, հայտնել էր, որ ՀՀ կառավարությունը գեներալ Օ. Ուորդրոպի եւ կապիտան Զ. Գրեյսի միջոցով հարց է բարձրացրել բրիտանական կառավարության առաջ՝ Հայաստան ուղարկելու ռազմական հրահանգիչների։ Այդ կապակցությամբ խորհրդակցությանը ելույթ ունեցած գնդապետ Վ. Հասկելը աջակցության պատրաստակամություն էր հայտնել խոստանալով, որ խոչընդոտներ չեն լինի, եւ ՀՀ կառավարությունը կարող է համապատասխան հայտեր ներկայացնել։ Տե՛ս ՀԱԱ, ֆ. 201, ց. 1, գ. 427, մաս 1, թ. 28-28ա։ Տե՛ս նաեւ Վ. ՎԻՐԱԲՅԱՆ, Հայաստանի Հանրապետությունը 1918-1920 թթ.։ Կառավարության ռազմաքաղաքական գործունեությունը եւ կուսակցությունները, Երեւան, 1999, էջ 38։

¹⁵ Տե՛ս ՀԱԱ, ֆ. 201, ց. 1, գ. 486, մաս 1, թ. 62։

հրամանատարությունը դարձյալ խոչընդոտներ է հարուցում դրանք Հայաստան տեղափոխելու ճանապարհին՝ պնդելով, թե պետք է հատուկ դիմեն Մերձավոր Արեւելքում ու Սեւ ծովի շրջանում գտնվող անգլիական զորքերի գլխավոր հրամանատար գեներալ Ջ. Միլնին։ Ասվում էր, որ հարցը հանգուցալուծելու նպատակով Եւանգուլյանի եւ Ումիրկյանի հետ տարվող բանակցությունները ոչ մի արդյունք չտվեցին, ուստի խնդրում էին ՀՀ զինվորական նախարարի անմիջական եւ եռանդագին աջակցությունն այդ խնդրի լուծման համար¹⁶։

Օդուժի կազմակերպումը մի շարք զինվորական այրերի, ինչպես նաեւ կառավարության անդամների համար դարձել էր հատուկ հետաքրքրության առարկա, որի նկատմամբ որոշակի տրամադրվածություն, նվիրում եւ անսահման ձգտում կար։ Առանձին զորամասերին եւ հատուկ իրադարձություններին նվիրված ՀՀ բանակային տոների կողքին նոր կազմակերպվող հայկական օդուժը եւս ուներ իր նվիրական տոներ, այդ մասին տեղեկանում ենք զինվորական նախարար Քր. Արարատյանի 1919 թ. հուլիսի 22-ի հրամանագրից (N^o269), ըստ որի՝ Հայաստանի Հանրապետության անկախության օրը՝ մայիսի 28-ը, համարվում էր ՀՀ ավիացիոն-օդագնաց ջոկատի տոնական օր¹⁷։

1919 թ. սեպտեմբերի 2-ին ՀՀ ԱԳ նախարարին ուղղված զեկուլցում ՀՀ Զինվորական նախարարության ռազմատեխնիկական վարչության պետ, գեներալ-մայոր Շահգադյանը խնդրում էր կարգադրություն անել Ադրբեջանում ՀՀ զիվանագիտական ներկայացուցչության միջոցով Բաքվից ձեռք բերել 600–700 տեսակարար կշռով 300 փուլ ավիացիոն բենզին, ինչպես նաեւ Ա. եւ Բ. տիպի «Գաւսիլ» մակնիշի 50 փուլ յուղ եւ 100 փուլ կաստորի՝ գերշակի յուղ։ Եւ ինչպես երեւում է նույն օրվա նախարարների խորհրդի գործերի կառավարչի մակագրությունից, ռազմատեխնիկական վարչության տնտեսական բաժնին հաղորդվել էր, որ կազմվի ավիացիոն բենզինի քանակի նախահաշիվ¹⁸։ Սակայն կառավարություն ուղարկված Թիֆլիսում ՀՀ ռազմական կցորդ, գեներալ-մայոր Քիշմիշյանի՝ 1920 թ. նոյեմբերի 16-ի օպերատիվ զեկուլցից տեղեկանում ենք, որ մինչ այդ պահը դեռ ավիացիոն բենզին չէր ստացվել¹⁹, ինչը խիստ անհրաժեշտություն էր օդուժի կազմակերպման համար։

¹⁶ Տէս ՀԱԱ, ֆ. 275, ց. 5, գ. 209, թ. 60–60 հակ.։

¹⁷ Տէս ՀԱԱ, ֆ. 204, ց. 1, գ. 132, թ. 103։

¹⁸ Տէս ՀԱԱ, ֆ. 199, ց. 1, գ. 29ա, թ. 85։

¹⁹ ՀԱԱ, ֆ. 200, ց. 1, գ. 221, թ. 148։

1919 թ. սեպտեմբերի 15-ին Նախարարների խորհրդում լսվում է ՀՀ նախարարապետի զեկուցումը մեծահարուստ Ս. Միրզոյանի՝ սավառակ գնելու համար 350.000 ռուբլի նվիրատվության մասին: Որոշվում է զեկուցումն ընդունել ի գիտություն եւ կառավարության անունից շնորհակալություն հայտնել Ս. Միրզոյանին²⁰:

1919 թ. սեպտեմբերի 29-ին Ալ. Խատիսյանը զինվորական նախարարից խնդրում է գնդապետ Վ. Հասկելի առաջ միջնորդել օդանավ ձեռք բերելու համար²¹:

1919 թ. հոկտեմբերի 14-ին ՀՀ զինվորական նախարար, Նորին գերազանցության գեներալ Հովհ. Հախվերդյանին ուղղված պաշտոնագրում (N^o54) գլխավոր շտաբի պետ, փոխգնդապետ Ալ. Շնեուրը կրկին անդրադառնում էր օդային եւ ծովային նավատորմի ստեղծման գաղափարին՝ գտնելով, որ այն պահանջում է ժողովրդական միջոցների ներգրավում: Շնեուրը համոզված էր այդ նոր նախաձեռնության հաջողության մեջ՝ ըստ այդմ թախանձագին խնդրելով ծանոթանալ ծովակալության գծով պորուչիկ Հովհան Խան-Կոտուրսկու պաշտոնագրին, ավելացնելով նաեւ գործի օգտին իր միջնորդությունը, որով պահանջում էր այդ գործում ներգրավել անձանց, որոնց համար թանկ է հայ ժողովրդի անունն ու պատիվը:

ՀՀ զորքերի հրամանատարին ուղղված հոկտեմբերի 16-ի գրության մեջ գեներալ Հախվերդյանը, ներկայացնելով ստորեւ բերվող Խան-Կոտուրսկու պաշտոնական նամակը, անառարկելի էր համարում ձեռնարկված գործի կարեւորությունը՝ այն համոզմամբ, որ «Հատուկ կոմիտեի» կամավոր հանգանակություններով եւ լրացուցիչ միջոցներով օդային եւ ծովային նավատորմի ստեղծումը մեծապես կախված է կառավարության դիտարկումից²²: Եւ այսպես, 1919 թ. հոկտեմբերի 16-ին ՀՀ զինվորական նախարար Քր. Արարատյանին ուղղված գրությունում (N^o1978) սպարապետը՝ գերագույն գլխավոր հրամանատար, գեներալ-լեյտենանտ Թ. Նազարբեկյանը, ներկայացնելով օդային եւ լճային նավատորմի ստեղծման վերաբերյալ իր ձեռքում առկա գրազրույթները, այդ գործի կազմակերպումը միանգամայն օգտակար եւ անհրաժեշտ էր համարում²³:

²⁰ ՀԱԱ, ֆ. 199, ց. 1, գ. 100, թ. 205:

²¹ Տէս ՀԱԱ, ֆ. 275, ց. 5, գ. 175, թ. 70:

²² ՀԱԱ, ֆ. 199, ց. 1, գ. 29ա, թ. 216:

²³ Անդ:

ՀՀ կառավարությունն ներկայացված զինվորական նախարար, գեներալ-մայոր Ք. Արարատյանի եւ գլխավոր շտաբի պաշտոնակատար, կապիտան Վ. Մուրադյանցի²⁴ 1919 թ. հոկտեմբերի 27-ի պաշտոնագիրը (N^o00309/02170), նկատի ունենալով օդային եւ ծովային նավատորմի հզորագույն գործոն լինելը եւ մտքի մեծ լարվածության ու հսկայական միջոցների պահանջը, կամավոր հանգանակությունները, ողջունել էր այդ նպատակը:

1919 թ. հոկտեմբերի 30-ին Նախարարների խորհուրդը լսում է զինվորական նախարարի զեկուցումը օդային եւ լճային նավատորմիղ ստեղծելու համար թե՛ հանրապետության սահմաններում եւ թե՛ սահմաններից դուրս ազատ նվիրատվություն կազմակերպելու մասին հարցը: Ընդունված բանաձեւում որոշվում է հավանություն տալ եւ հանձնարարել զինվորական նախարարին Նախարարների խորհրդի հաստատմանը ներկայացնելու կոմիտեի կազմը²⁵:

Օգուժը համառորեն փորձում էր կայանալ, եւ այդ ուղղությամբ զգալի ջանքեր գործադրեցին մի շարք բարձրաստիճան զինվորական այրեր. 1919 թ. դեկտեմբերի 7-ին Փարիզից ՀՀ պատվիրակության ռազմական խորհրդական, գեներալ-մայոր Գաբրիել Դորդանյանը (Գաբրիել Կորգանով) ՀՀ Զինվորական նախարար Քր. Արարատյանին ուղղված գաղտնի նամակով տեղեկացնում էր, որ Փարիզում հայկական բանակի համար գնվել են «Սալմոն 2Ա2» մակնիշի 2 ինքնաթիռ՝ հետախուզման եւ ռմբակետման համար. դրանք բոլորովին նոր են եւ զարգացնում են 200 կմ/ժամ արագություն²⁶: Ինքնաթիռները 1920 թ. հունիսի վերջերին Մարսելի եւ Բաթումի վրայով շոգենալով, ապա վրացական երկաթուղով Հայաստան հասցվեցին կապիտան Արթուր Դուլյան-Ռիսկու միջոցով:

Հայկական օգուժը փորձում էր քայլ առ քայլ իրողություն դառնալ եւ սեփական ոտքերի վրա կանգնել: 1919 թ. վերջերին արդեն հավաքվել էին ֆրանսիական արտագրության «Վուազեն Լ.Ա.Խ.» տիպի 3 եւ «Մորան» տիպի 3-ական ինքնաթիռ, սակայն երեսօթակման համար պահանջվող նյութերի եւ մասնավորապես կաշվի եւ այլ նյութերի բացակայության պատճառով, որոնք Հայաստանում չկային (կամ, օրինակ՝ ՀՀ բանակի

²⁴ Կապիտան Վահագն Գալուստի Մուրադյանցը 1919 թ. սեպտեմբերից մինչեւ 1920 թ. ապրիլը եղել է ՀՀ Զինվորական նախարարությանը կից Հետախուզական եւ հակահետախուզական բաժնի պետ:

²⁵ Տե՛ս ՀԱԱ, ֆ. 199, ց. 1, գ. 100, թ. 231, 237, գ. 96, թ. 91:

²⁶ Տե՛ս ՀԱԱ, ֆ. 200, ց. 1, գ. 442, մաս 1, թ. 42, 150:

տարբեր կարիքների համար անհրաժեշտ կաշին ստիպողաբար արտահանվում էր ԱՄՆ)²⁷, երկու ինքնաթիռներից պատրաստ էր ընդամենը մեկական նմուշ²⁸։ Պահեստամասեր եւս չկային, թռիչքներ հազվադեպ էին իրագործվում, իսկ բրեզենտե օդանավարանները, որոնցում պահվում էին ինքնաթիռները, քամուց քշվում էին՝ ոչ պիտանի դառնալով²⁹։ Հետաքրքիր է, որ «Վուազեն» տիպի մեկ ինքնաթիռ մասնակցել է վրաց-հայկական պատերազմին, սակայն 1918 թ. դեկտեմբերի վերջին Ալեքսանդրապոլում վառորդի պահեստի պայթյունի հետեւանքով ոչնչացել է։ Այլ վկայություններ՝ հակառակորդի վրա սավառակային ջոկատը 30 անգամ ուռմբ է նետել։ Օդազնացային ջոկատը փաստացի դադարել է գոյություն ունենալուց։ Եւս մեկ ուշագրավ փաստ. Գեներալ Հ. Քիշմիշյանի՝ զինվորական նախարարին ուղղված 1920 թ. աշնան հեռագրից (N^o400) պարզվում է, որ գեներալ Գ. Մազնիսեը (Գեորգի Մազնիաշվիլին) առաջարկել է ոչ միայն հայ, այլեւ վրաց ռազմագերիներից կազմակերպել օդազնաց ջոկատ եւ ուղարկել Հայաստան, տեղեկացրել, որ իրենց ծառայությունն են առաջարկել օդաչու եղբայրներ Խեչենաշվիլիները, հայկական օդազնացային ջոկատի նախկին հրամանատար Վոիպովը եւ նրա հետ մեխանիկ-օդանավորդ Լուկյանովը³⁰։ Զինվորական նախարար Ռ. Տեր-Մինասյանից ստացված 1920 թ. հոկտեմբերի 9-ի ծածկագրված հեռագրից ակնհայտ է դառնում, որ հայկական հրամանատարությունը հակահարձակման նախապատրաստման համար մտադիր է եղել իրականացնելու զորային եւ օդուժային հետախուզություն³¹։

Ավելի ուշ օդուժի համալրման նպատակով Ֆրանսիայից գնվում են երկու «Սալմոն 2 Ա2» ինքնաթիռներ, որոնք նախատեսված էին հետախուզական թռիչքների եւ ռմբահարումների համար։ Այս մասին գեներալ-մայոր Գ. Ղորղանյանը (Գաբրիել Կորգանովը) 1919 թ. դեկտեմբերի 17-ին Փարիզից հեռագրով տեղեկացրել է ՀՀ զինվորական նախարար Քր. Արարատյանին։ Այնտեղ մասնավորապես ասված է, որ ինքնաթիռները, քանդված եւ համապատասխան արկղերում տեղադրված, 1920 թ. հունվարին Մարսելի նավահանգստից կուղարկվեն Բաթում կապիտան Ղուլյանի ուղեկցությամբ։

²⁷ Տէս Վ. ՎԻՐԱԲՅԱՆ, Հայաստանի Հանրապետության հետախուզությունը եւ բանակը, էջ 137-140։ ՀԱՍ, ֆ. 275, ց. 5, գ. 79, թ. 5։

²⁸ Տէս ՀԱՍ, ֆ. 275, ց. 5, գ. 79, թ. 5։

²⁹ Տէս անդ, 51 հալ.։

³⁰ Տէս անդ, ֆ 275, ց. 5, գ. 154, թ. 225։

³¹ Տէս անդ, թ. 232։

1920 թ. հունվարի 27-ի զեկուցագրում (№1170), որն ուղղված էր զինվորական նախարար Քր. Արարատյանին, եւ որի մասին լսվել է նաեւ Նախարարների խորհրդում, գեներալ Մ. Մ. Սիլիկյանը հայտնում էր, որ ինժեներ Ստ. Ղորղանյանի տեխնիկական եւ առեւտրական ընկերությունն առաջարկել է, պատվերի օրից հաշված, երեք ամսվա ընթացքում «Ալքատրոս», «Մերսեդես» եւ «Բենց» մակնիշի շարժիչներով 12 սավառակ հանձնել Հայաստանի Հանրապետությանը Բաթումում մաքսագերծելու իրավունքով (ֆրանկո-պորտ): Հայտնվում էր, որ մեքենաներն ունեն բոլոր անհրաժեշտ մասերի հարկավոր պաշարը, եւ յուրաքանչյուրն արժե 30 հազար մարկ՝ անդրկովկասյան բոներով (համաձայն հունվարի 1-ի արտարժույթի՝ 250 000 ռ.): Նշելով ինքնաթիռների թռիչքային հնարավորությունների, հետախուզական եւ ռմբաձգային ծառայության պիտանիության, ինչպես նաեւ զների համեմատական նվազության մասին՝ ցանկալի էր համարվում ձեռք բերել այդ այնքան անհրաժեշտ սավառակները՝ կառավարության առաջ միջնորդություն հարուցելով նախահաշվից դուրս տրամադրելու 3 500 000 ռ. անդրկովկասյան բոներով՝ ավելացնելով, որ այդ գումարի մեջ մտնում են նաեւ Բաթումից Երեւան փոխադրման ծախսերը: Ըստ այդմ կազմվել էր համապատասխան նախագիծ՝ վարչապետ Ալ. Խատիսյանի, գեներալ Մ. Սիլիկյանի եւ ֆինանսների նախարար Ս. Արարատյանի ստորագրությամբ³², այսինքն՝ ըստ էության, այդ մտահղացմանը հավանություն էր տրվել:

Եւ այսպես, չնայած առկա դժվարություններին եւ աշխարհաքաղաքական բարդություններին՝ հայկական օդուժն իր առաջին գործնական քայլերն էր անում: Ավելին՝ 1920 թ. փետրվարի 2-ին (№2019) Նախարարների խորհրդի նիստում լսվում է արտասահմանում 12 սավառակներ գնելու մասին հարցը եւ հավանության արժանանում՝ պարտավորեցնելով դրա համար հատկացնել 3,5 միլիոն ռուբլի՝ անդրկովկասյան բոներով՝ հաշվի առնելով նաեւ ջորիներ, սայլակառքեր եւ այլն ձեռք բերելու հանգամանք³³: Այդ մասին մենք տեղեկանում ենք նաեւ զինվորական նախարար, գեներալ-մայոր Քր. Արարատյանի 1920 թ. փետրվարի 10-ի գրությունից (№2019)՝ ուղղված ֆինանսների նախարարության բյուջետագանձապետական բաժնին, որի հիմքում ընկած էր

³² Տէն ՀԱԱ, ֆ. 199, ց. 1, գ. 118, թ. 21–23, 44–48, 50–57, ֆ. 199, ց. 1, գ. 119, թ. 186:

³³ Տէն ՀԱԱ, ֆ. 199, ց. 1, գ. 146, մաս 1, թ. 21, 23: Տէն նաեւ Հայաստանի Հանրապետության կառավարության նիստերի արձանագրություններ: 1918–1920 թթ., գլխ. խմբ. եւ կազմող՝ Ամ. Վիրաբյան, Երեւան, 2014, էջ 392:

պառլամենտի 1919 թ. օգոստոսի 22-ի որոշումը: Կարճ ժամանակ անց, ի լրումն վերը նշված որոշման, հատկացումները հաստատում է նաև խորհրդարանը, սակայն նշված 3,5 միլիոնը տրամադրելով կառավարության 12 միլիոնանոց ֆոնդից՝ նկատի ունենալով այդ խնդրի իրականացման համար անհրաժեշտ բեռնակիր անասունները, սալակառքերը եւ հանդերձանքը³⁴:

1920 թ. փետրվարի 11-ին ՀՀ դիվանագիտական հավատարմատար Լ. Եւանգուլյանին ուղղված գրության մեջ (№833, 839) ԱԳ նախարարության գլխավոր քարտուղար Հ. Տեր-Հակոբյանը տեղեկացնում էր Փարիզում ՀՀ պատվիրակության ռազմական խորհրդական գեներալ Գ. Ղորղանյանի ճեպագրի մասին, ըստ որի՝ իրենց կողմից ՀՀ բանակի կարիքների համար գնվել է երկու օդանավ, որոնք հունիսի կեսերին պետք է բարձվեին Բաթումի ուղեւորվող շոգենավի վրա՝ հասցեագրվելով «Բաթումի ՀՀ հյուպատոսին՝ ՀՀ կառավարության համար»: Տեր-Հակոբյանը խնդրում էր բանակցել Անդրկովկասում ամերիկյան եւ բրիտանական գերագույն կոմիսարներ գնդապետ Վ. Հասկելի եւ Օլիվեր Ուորդրոպի հետ՝ համաձայն տարանցիկ պայմանագրի՝ ինքնաթիռները Վրաստանի երկաթգծով անարգել տեղափոխելու համար³⁵:

Իսկ այդ ժամանակ Կարսում արդեն օդանավակայան էր գործում:

Այդուհանդերձ հայկական օդուժի կազմակերպման եւ հետագա զարգացման հարցերն այնքան էլ հարթ չէին ընթանում, առաջ էին գալիս բազմաթիվ խոչընդոտներ եւ փաստաթղթային քաշքշուկներ, որոնք առանց այն էլ հեշտ չէր հաղթահարել, քանի որ դրանք ամենեւին էլ կախված չէին միայն հայկական իշխանությունների կամքից, այլ բրիտանական եւ ֆրանսիական ռազմաքաղաքական կառույցների տրամադրվածությունից, որոնք, սակայն, այդ խնդրում այնքան էլ պատրաստակամ չէին: Առանձնապես վատ են դասավորվում հարաբերությունները բրիտանացիների հետ:

Ի վերջո, միանգամայն անհարկի ձգձգումներից հետո Ֆրանսիայում գնված 12 օդանավերից առաջին երկուսը ուղարկվում են օդուժի կապիտան օդաչու Արթուր Վ. Ղուլյանի հետ, սակայն տեղ հասնելուն պես Բաթումում բռնազրավվում են բրիտանացի նահանգապետ, բրիգադային գեներալ Ուիլյամ Զեյմս Նորման Կուկ-Կոլլիսի կողմից, որը հրաժարվում է

³⁴ Տե՛ս ՀԱԱ, ֆ. 202, ց. 1, գ. 303, մաս II, թ. 251-252:

³⁵ Տե՛ս ՀԱԱ, ֆ. 275, ց. 5, գ. 5, թ. 1-2:

դրանք հանձնել Հայաստանի կառավարությանը՝ ասելով, որ սպասում է իր կառավարության հետագա հրահանգներին: Այնուհետև կեղծ պատճառաբանություն է բերվում, թե իբր Ֆրանսիայի զինվորական իշխանությունները հայտնել են, որ իրենք տեղեկացված չեն եղել այդպիսի գործարքի մասին, ուստի եւ Մեծ Բրիտանիայի ռազմական նախարարությունը, որին այնքան էլ դուր չէր եկել ֆրանսիացիների քիչ ավելի մեղմաբարո մոտեցումը, հաստատում է Կուկ-Կոլլիսի «իրավացիությունը»: Երկու օդանավերի բացթողման հարցը շաբաթներ է տևում, հայկական կառավարությունը բազմաթիվ դիմումներ է հղում Փարիզ, Լոնդոն, Բաթում եւ այլուր՝ բրիտանական արգելափականքները վերացնելու: Կովկասում ֆրանսիական զինվորական առաքելությունը եւս բողոքարկում է Հայաստանի համար նախատեսված օդանավերի բռնագրավման կապակցությամբ, սակայն ապարդյուն³⁶:

ՀՀ վարչապետն ու ԱԳ նախարարը փորձում են հաղթահարել բրիտանական ռազմաքաղաքական ներկայացուցչության հարուցած կամածին խոչընդոտները: Վրաստանում ՀՀ դիվանագիտական ներկայացուցչության խորհրդական Մ. Թումանյանին ուղղված ԱԳ նախարար Ալ. Խատիսյանի 1920 թ. մարտի 31-ի գրությունը (№2035) հայտնում էր, որ հեռագիր է ստացվել այն մասին, որ Բաթումի ռազմական նահանգապետ գեներալ Կուկ-Կոլլիսը կրկին չի թույլատրել երկու օդանավերը Հայաստան տեղափոխել: Կապիտան Անիելը ԱԳ նախարարին զգուշացրել էր, որ անհրաժեշտ է անհապաղ քայլեր ձեռնարկել, քանի որ օդանավերը բաց երկնքի տակ անձրեւից փշանում են: Դրանից ելնելով՝ Ալ. Խատիսյանը Մ. Թումանյանից խնդրում է շտապ դիմել Թիֆլիսում գտնվող ֆրանսիական եւ ամերիկյան ռազմաքաղաքական ներկայացուցչություններին³⁷:

1920 թ. ապրիլի 3-ին (№100) զինվորական նախարար Ռ. Տեր-Մինասյանին ներկայացված զեկույցում գեներալ Քիշմիշյանը հայտնում էր, որ կամավորական բանակից տեղ չեն հասել միանգամայն սարքին եւ նոր 4 օդանավ, որոնք ներկալվել են Վրաստանի իշխանությունների կողմից եւ գտնվում են նրանց օդանավարաններում³⁸:

Այդուհանդերձ այդ ընթացքում բրիտանացիները շարունակեցին իրենց անհիմն քաշքշուկները: 1920 թ. ապրիլի 14-ին (№2315) ԱԳ

³⁶ Տէս ՀԱԱ, ֆ. 275, ց. 5, գ. 211, թ. 78–79:

³⁷ Տէս անդ:

³⁸ Տէս ՀԱԱ, ֆ. 275, ց. 5, գ. 209, թ. 108:

նախարարի պաշտոնակատար Ալ. Խատիսյանը Թիֆլիսում ՀՀ դիվանագիտական ներկայացուցչության խորհրդական Մ. Թումանյանին հասցեագրված հեռագրում կրկին խնդրում էր օգնանավերի հարցով Օ. Ուորդրոպից եւ Դամիեն-Ժոզեֆ դե Մարտելից պահանջել վերջնական պատասխան, թե երբ են իրենք լուծելու օգնանավերի, ինչպես նաեւ ռազմամթերքի (ինչը Ադրբեջանը եւ Վրաստանը արդեն ստացել էին, թեկուզեւ ոչ ուղիղ գծով) Հայաստան տեղափոխելու հարցը³⁹:

1920 թ. տարբեր երկրներից Հայաստանի Հանրապետություն էին ժամանում նաեւ օդագնացության ոլորտի տարբեր մասնագետներ: Հայաստանն Անգլիայից գնեց որոշ քանակությամբ ինքնաթիռներ, որոնք, սակայն, 1920 թ. սկզբից հայտնվելով Բաթումում, Հայաստան չտեղափոխվեցին Կուկ-Կոլլիսի կամայականության պատճառով:

1920 թ. մայիսի 1-ից մինչեւ հոկտեմբերի 20-ը ավիաշոկատի մասնագետները վերանորոգել էին 6 սավառակ, որոնցից մի քանիսը պտուտակների անսարքության կամ բացակայության պատճառով թռիչքներ չէին կատարում: Օդուժի կայացման գործընթացները հարթ չէին ընթանում եւ հանդիպում էին բազմաթիվ խոչընդոտների: Դրան ավելացավ անպատեհ վթարն օգնանավակայանում, որի զոհը դարձավ օդաչու Խայեյանը (կարող է լինել նաեւ Խայեան): Առաջին հաջողություններից էին նաեւ Ռուբեն Բաբայանը, Նիկոլայ Խորոզովը: Երկու ֆրանսիական ինքնաթիռներ Բաթումից Հայաստան ուղարկվեցին 1920 թ. հունիսի 16-ի գնացքով Ղուլլան-Ռիլսկու ուղիեցությամբ⁴⁰:

Մի շարք հայրենասեր ուժեր շահագրգիռ մասնակցություն էին ցուցաբերում օդուժի ստեղծման գործում, որում փորձում էին իրենց լուծման ներդնել արտերկրի հայերը, տարբեր ազգային-քաղաքական ուժեր: Տեղին է այդ կապակցությամբ նշել, որ Հայ սահմանադիր ռամկավար կուսակցության Եգիպտոսի շրջանային կենտրոնական խորհուրդը 1920 թ. ամռանը որոշում է Հայաստանի Հանրապետության համար գնել 50 մարտական օգնավ, որոնցից 10-ը նախատեսված էր հատկացնել Կիլիկիայի ինքնապաշտպանության գործին, իսկ 40-ը՝ ՀՀ զինված ուժերին⁴¹: Միաժամանակ որոշվում է նախապատրաստել 50 օդաչու, ինչն իրենց վրա են վերցնում Ամերիկայի եւ Իզմիրի

³⁹ Տե՛ս անդ, գ. 211, թ. 87-88:

⁴⁰ Տե՛ս ԱՐԾ. Հովհաննիսյան, Հայաստանի առաջին հանրապետության օդուժը, «Հայ գինվոր», 2018, №17 (1264) 24.10.2018-30.10.2018:

⁴¹ Տե՛ս «Ժողովրդի ձայն» (Կ. Պոլիս), 1920 թ., օգոստոսի 15:

կազմակերպությունները⁴²: 1920 թ. օգոստոսին ինքնաթիռների խմբաքանակի գնումը Եգիպտոսի բրիտանական ռազմական իշխանություններից արդեն ավարտվել էր, եւ մնում էր միայն դրանց փոխադրումը հայրենիք: Այդ ինքնաթիռները պետք է անվանվեին դրանց գնորդ նվիրատուների անուններով, իսկ ամբողջ խմբաքանակը՝ «Հայ ռամկավարների օդային տորմիդ»⁴³:

Մեծ Բրիտանիայի ռազմական նախարարությունը՝ Ուինսթոն Չերչիլի գլխավորությամբ, ընդհանուր առմամբ անհաղորդ մնաց Հայաստանի կարիքներին: Այդ անտարբեր վերաբերմունքը դրսևորվեց օդուժի հետ կապված մեկ այլ խնդրում եւս: Եգիպտոսի հայկական համայնքի հարուստ խավը, որի ներկայացուցիչները Հայ սահմանադիր ռամկավար կուսակցության եւ Հայկական բարեգործական ընդհանուր միության գաղափարակիրներ էին եւ սերտորեն կապված էին Պողոս Նուբարի ու նրա գլխավորած ազգային պատվիրակության հետ, ցանկանում է մի քանի օդանավ ձեռք բերել եւ նվիրաբերել Հայաստանի Հանրապետությանը⁴⁴, սակայն հայկական կողմի սպասելիքները չեն արդարանում. բրիտանական պատերազմական եւ սպառազինությունների նախարարությունները անհաղթահարելի խոչընդոտներ են հարուցում, որոնք գործնականում արգելափակում են բրիտանական օդանավերի մուտքը Հայաստանի Հանրապետություն:

Ի վերջո, 1920 թ. օգոստոսին Կովկասում իրավիճակն այնպիսի կտրուկ փոփոխությունների ենթարկվեց, որ բրիտանական ԱԳ նախարարությունն այդ հարցին անդրադառնալու ցանկություն անգամ չունեցավ, այդ օդանավերն էլ այլեւս չհայտնվեցին հայկական երկնքում:

Եւ չնայած այս բոլոր դժվարություններին՝ հայկական օդուժը հասցրեց մասնակցել ռազմական գործողություններին, ինչի մասին կցկտուր տեղեկություններ կան. այսպես, 1920 թ. սեպտեմբերի 30-ով թվագրված մի արխիվային փաստաթուղթ փաստում է, որ թուրք-հայկական պատերազմի առաջին օրերին, երբ հայկական բանակի ռզին դեռ չէր կորցրել իր մարտունակությունը, հայկական սավառակները ռումբեր են նետել Սարիղամիշ քաղաքում գտնված տաճկական պահեստների, ինչպես

⁴² Տե՛ս Մ. Գ. ՃԻՋՄԷՃԵԱՆ, Պատմություն ամերիկահայ քաղաքական կուսակցության: 1890–1925, Ֆրեզնո, 1933, էջ 412:

⁴³ Տե՛ս ՀԱՍ, ֆ. 198, ց. 1, գ. 2, թ. 1:

⁴⁴ Տե՛ս Ռ. ՀՈՎՀԱՆՆԻՍՅԱՆ, Հայաստանի Հանրապետություն, հտ. III, Լոնդոնից Սեր, փետրվար-օգոստոս, 1920, եր., 2015, էջ 419:

նաեւ Սովետաշ կայարանի մոտ գտնված թուրքական դիրքերի վրա, իսկ Կաղզվանի շրջանում՝ Դուբանյար գյուղի վրա, ուր թշնամու սալյերի կուտակում էր նկատվել⁴⁵։ Դատելով թուրք-հայկական պատերազմի ժամանակ՝ 1920 թ. հոկտեմբերի 14-ին, հայկական կողմի ձեռնարկած անհաջող հակահարձակման մասին ամփոփագրի վերլուծությունից, հայկական օդանավերը ճշգրիտ ուժբանետում են կատարել թշնամու գումակի վրա՝ խուճապ առաջ բերելով հակառակորդի թիկունքում⁴⁶։

Հայկական օդուժի ստեղծման ողիսականն այդ դժվար եւ սոված օրերին, հիրավի, արժանի է լուսաբանման՝ հայրենապատման ոգեղեն էջերի ամբողջացման եւ գալիք սերունդներին դրանք հավուր պատշաճի ներկայացնելու համար։ Ինչպես պարզվում է, Կ. Պոլսում ՀՀ դիվանագիտական հանձնակատար Ֆ. Թախտաջյանին գրված գեներալ Գ. Ղորղանյանի 1920 թ. հոկտեմբերի 20-ի նամակից, Ֆրանսիայի կառավարությունը համաձայնել էր ընդունել տասը հայ սպաների եւ հատկապես օդաչուների՝ Սեն Սիրի եւ Ֆոնտենբլոյի ռազմական ակադեմիաներում վերապատրաստման համար⁴⁷։ Ավելի ուշ Ֆրանսիայից ձեռքբերվեց երկու «Սալմոն 2 Ա2» ինքնաթիռ, որոնք տվյալ ժամանակի համար թռիչքային մեծ արագություն ունեին (200 կմ/ժ) եւ նախատեսված էին հետախուզական թռիչքների, ըստ հարկի՝ նաեւ ուժեղացված իրականացնելու համար⁴⁸։ Դրանք 1920 թ. թուրք-հայկական պատերազմում կատարել են շուրջ 30 ուժբանետում⁴⁹։

Ընդհանուր առմամբ հայկական ռազմական ինքնաթիռների քանակը հասել է 12-ի։ Կարսի անփառունակ անկման օրերին ՀՀ ավիաչոկատում փաստորեն դեռ կար երկու ինքնաթիռ, որից միայն մեկը մինչեւ վերջ գործեց։ Այդ մասին հանգամանալից անդրադարձ է ունեցել Կարսի օդանավային ջոկատի զինվոր, ապագա մեծ խորհրդային ավիակոնստրուկտոր Արամ Ռաֆայելյանը, որի մասին հետաքրքիր դիտարկում ունի ռազմական փորձագետ, պատմաբան Արմուրն Հովհաննիսյանը։ Ըստ նրա ներկայացրած համապատասխան ռազմական

⁴⁵ Տէս ՀԱԱ, ֆ. 368, ց. 1, գ. 1, թ. 114-115:

⁴⁶ Տէս ՀԱԱ, ֆ. 200, ց. 1, գ. 607, թ. 132:

⁴⁷ Տէս Ռ. ՀՈՎՀԱՆՆԻՍՅԱՆ, Հայաստանի Հանրապետություն, հտ. III, էջ 416:

⁴⁸ Տէս ԱՐՄ. ՀՈՎՀԱՆՆԻՍՅԱՆ, Հայաստանի առաջին հանրապետության զինված ուժերի սպառազինությունը, «Հայոց պատմության հարցեր»։ Գիտական հոգվածների ժողովածու, խմբ. խորհուրդ՝ Ա. Մելքոնյան, Ա. Խառատյան եւ ուրիշներ, Երեւան, 2012, էջ 178:

⁴⁹ Տէս ԿԼ. ՀԱՐՈՒԹՅՈՒՆՅԱՆ, Հայկական ազգային զորամիավորումները 1918-1945 թթ., Երեւան, 2012, էջ 35:

բնույթի տեղեկանքի՝ հրասայլի թռիչքն ապահովող առաջին խորհրդային ճախրաթիռներից մեկի օդաչուն՝ Ա. Ռաֆայելյանցը, խորհրդային առաջին ուղղահայաց թռիչք եւ վայրէջք կատարող օդային մեքենայի եւ մի շարք այլ կարեւոր նախագծերի հեղինակն է։ Իր հերթին, ըստ Ա. Հովհաննիսյանի նշած ուշագրավ փաստերի, Ա. Ռաֆայելյանցը նշել է, որ 1920 թ. հոկտեմբերի 30-ին՝ ժամը մոտավորապես 12-ին, Կարսի անխուսափելի անկման պայմաններում, ավիաչոկատից օդ է բարձրացել միակ սարքին ինքնաթիռը, որի օդաչուների թվում են եղել կապիտան Ղուկանը եւ պորուչիկ Խորոզովը։ Ըստ Ռաֆայելյանցի ներկայացրած տեղեկանքի՝ այդ ինքնաթիռը, օդ բարձրանալով, նախ փորձել է իր գնդացրային կրակով օգնել հայկական զորամասերին, այնուհետեւ ուղեւորվել է դեպի Երեւան։ Մյուս օդանավը փորձել են տեղափոխել երկաթգծի կայարան եւ տանել Ալեքսանդրապոլ, սակայն այդ փորձը ձախողվել է։

Ինչպես ցույց են տալիս փաստերը, Ֆրանսիայից բերված ինքնաթիռների հետ միասին հայկական ավիաչոկատը պիտի ունենար առնվազն 9–10 ինքնաթիռ, իսկ Ռաֆայելյանցը հայտնում է, որ հոկտեմբերի 30-ին Կարսի ճակատում եղել են երկու ինքնաթիռ՝ մեկը սարքին, մյուսը՝ անսարք։ Եթե հաշվի առնենք այն հանգամանքը, որ մինչեւ հոկտեմբերի 20-ը ինքնաթիռները վերանորոգման մեջ են եղել, նշանակում է՝ դրանք նաեւ աշխույժ կերպով կիրառվել են։ Այն ժամանակ ՀՀ օդուժի առաջնահերթ մարտական խնդիրը համարվել է ռազմական հետախուզությունը, որի համար էլ, հավանաբար, գործնականում կիրառվել են ինքնաթիռները, եւ, ըստ էության, մոտ 30 ռմբանետմանը կարող էր բաժին հասնել մինչեւ երեք-չորս հետախուզական թռիչք։ Կարելի է այս ամենից եզրահանգել, որ ամենայն հավանականությամբ օդանավերի որոշ քանակ եղել է նաեւ Ալեքսանդրապոլում, իսկ հոկտեմբերի 30-ի դրությամբ ռազմաճակատին մոտ են եղել ոչ բոլոր ինքնաթիռները՝ հաշվի առնելով նաեւ այն հանգամանքը, որ Ալեքսանդրապոլում գործող օդանավակայան կար, եւ գեներալ Մ. Սիլիկյանի շտաբն էլ այնտեղ էր։ Հետաքրքիր է արձանագրել նաեւ այն փաստը, որ պատերազմական իրադրությունում ինքնաթիռներն օգտագործվել են նաեւ անհրաժեշտ կապի ապահովման համար⁵⁰։

⁵⁰ Տե՛ս ԱՐԾ. ՀՈՎՀԱՆՆԻՍՅԱՆ, Հայաստանի առաջին հանրապետության օդուժը, «Հայ գինվոր», 2018, №17 (1264), 24.10.2018 – 30.10.2018:

Խորհրդային իշխանության հաստատմամբ հայ օդաչուների ճակատագիրը կտրուկ հեղաբեկումների ենթարկվեց, եւ դրանում խիստ բացասական դեր խաղաց Մոսկվայից Հայաստան ժամանած համառուսաստանյան արտակարգ հանձնաժողովի ներկայացուցիչ Գ. Աթարբեկյանը, որը 1921 թ. հունվարի 20-ին կարգադրեց նախկին սպաներին ցուցակագրել՝ Հայաստանի տարածքում հավաքակետեր նշանակելով: Երրորդ ցուցակում, որը հունվարի 21-ին կազմել էր օդային նավատորմի պետը եւ ուղարկել ՀԽՍՀ հեղկոմին, հիմնականում տեղ էին գտել Առաջին հանրապետության օդուժի համակարգի սպաներն ու մասնագետները, այդ թվում ավիաշոկատի նախկին հրամանատար Արթուր Գուլյան-Ռիլսկին, շտաբի պետ Ռուբեն Հակոբի Բաբայանը, դիտորդ-օդաչուներ Միխայիլ Զաինչկովսկին, Նիկոլայ Նուրովը, նախկին օդաչու, իսկ արդեն այդ ժամանակ տնտեսական մասի պետ Նիկոլայ Իվանի Խորոզովը, գործավար Սեդրակ Տեր-Ստեփանյանը եւ ուրիշներ⁵¹:

Արթուր Գուլյանը թեեւ Աթարբեկյանի՝ 1921 թ. հունվարի 20-ի կարգադրությամբ հայտնվում է հանիրավի ձերբակալվածների ցուցակում (N^o3)⁵², սակայն 1922 թ. հոկտեմբերի 8-ի դրությամբ հայկական հրաձգային դիվիզիայի ավիաէսկադրիլիայի հրամանատարն էր⁵³:

Օդուժի կազմակերպմանը զուգահեռ՝ կարեւորվում էին լճային նավատորմի ստեղծման հարցերը: 1919 թ. մարտի 24-ին ռազմական գերատեսչության հրամանագրով հաստատվում են Սեւանի (Գոկչայի) լճային նավատորմի հաստիքները. սպա՝ 6, նավաստի՝ 25, գնդացրորդներ՝ 12, բոցման՝ 1, մոտորիստ եւ վարորդ՝ 3, փականագործ՝ 2 հոգի եւ այլն⁵⁴: 1919 թ. մայիսի 7-ին (N^o0300) գեներալ-մայոր Արարատյանը եւ գլխավոր շտաբի պետի պաշտոնակատար Մ. Զինկեւիչը ՆԳ նախարարին ուղղված պաշտոնագրում հայտնում էին, որ իրենք Սեւանի լճային նավատորմի ղեկավարող կազմակերպման համար Ելենովկա եւ գործուղել լեյտենանտ Նիկիֆորակիին եւ Տարանովսկուն, նաեւ հորդորվում էր անհապաղ կարգադրություն անել Նոր Բայազետի եւ Դիլիջանի գավառապետերին եւ կոմիսարներին՝ ամեն կերպ աջակցություն ցուցաբերելու նրանց⁵⁵:

⁵¹ Տէս ՀԱԱ, ֆ. 200, ց. 1, գ. 17, թ. 10-11:

⁵² Տէս «Հայ գինվոր», Երեւան, հունիս, 1994, N^o14 (28):

⁵³ Տէս ՀԱԱ, ֆ. 818, ց. 1, գ. 61, թ. 3:

⁵⁴ Տէս ՀԱԱ, ֆ. 204, ց. 1, գ. 132, թ. 317 հակ.:

⁵⁵ Տէս ՀԱԱ, ֆ. 201, ց. 1, գ. 60, թ. 27:

Ինչպես արդեն նշել ենք, Սեւանա լճի նավատորմի ստեղծման հիմքը դրվել է 1919 թ. մայիսին⁵⁶։ ՀՀ ֆինանսների նախարարության բյուջետային-գանձապետական բաժնին ուղղված զինվորական նախարար Քր. Արարատյանի 1919 թ. սեպտեմբերի 15-ի գրությունից (№10146) պարզվում է, որ համաձայն Նախարարների խորհրդի օգոստոսի 8-ի օրագրային գրառման (№136)՝ իր տրամադրության տակ է գրվել 100 հազար ռ. վարկ Սեւանա լճում հայկական նավատորմի ստեղծելու համար⁵⁷։ Ի լրումն 1919 թ. սեպտեմբերի 15-ի գրության (№10146)՝ գլխավոր շտաբի պետի պաշտոնակատարը սեպտեմբերի 22-ին (№10146) ֆինանսների նախարարության գանձապետական բաժնին խնդրում էր կարգադրել 100 հազար ռ. վարկ բաց թողնելու՝ Սեւանա լճում նավատորմի ստեղծելու համար⁵⁸։

Դիտարժան է Զինվորական նախարար Քր. Արարատյանի 1919 թ. հոկտեմբերի 17-ի (№413) հրամանագիրը, որում նշվում էր, որ սեպտեմբերի 12-ին՝ ժամը 12-ին, Սեւանա լճում՝ Ելենովկա գյուղի մոտ, Սեւանի վանքի վանահայր, ծայրագույն վարդապետ Արիստոտելի աղոթքից հետո տեղի է ունենում առաջին հայկական զինված առագաստանավի՝ «Աշոտ Երկաթ» երկկայմ շարժիչավոր ռազմաքեռնատար նավի ծով իջեցումը, որն ուներ 1000 փուլ բեռնատարողություն, մեկ հրանոթ, 2 գնդացի էլ մեկ լուսարձակ⁵⁹։ Հանդիսավոր արարողությանը մասնակցել են զինվորական նախարար Քր. Արարատյանը, զինվորական նախարարի օգնական գեներալ Մ. Սիլիկյանը, զորքերի հրամանատար, գլխավոր շտաբի պետ, գեներալ-մայոր Հովհ. Հախվերդյանը, երեւանյան զորաջոկատի հրամանատար Դրոն, զինվորական նախարարության գլխավոր շտաբի պետի պաշտոնակատար գնդապետ Ալ. Շնեուրը, գլխավոր շտաբի բաժանմունքի պետի օգնական, ծովակալության պորուչիկ Խան-Կոտուրսկին, Սեւանի լճային նավատորմի ղեկավար պաշտոնակատար Նիկիֆորակին, նավի հրամանատար, լեյտենանտ Տարանովսկին, նավի տնտեսության կառավարիչ, ենթապորուչիկ Օլեյնիկովը եւ այլք⁶⁰։ Սեւանի լճային նավատորմի ղեկ հրամակազմը հետեւյալ պատկերն ուներ.

⁵⁶ Տէս ՀԱԱ, ֆ. 275, ց. 5, գ. 79, թ. 52։

⁵⁷ Տէս ՀԱԱ, ֆ. 202, ց. 1, գ. 303, մաս 1, թ. 96։

⁵⁸ Տէս անդ, թ. 98։

⁵⁹ Տէս «Հայոց պատմություն», հտ. IV, գք. Ա. (նորագույն ժամանակաշրջան (1918–1945 թթ.)), Երեւան, 2010, էջ 51։

⁶⁰ Տէս ՀԱԱ, ֆ. 204, ց. 1, գ. 132, թ. 166–167։ ԿԼ. ՀԱՐՈՒԹՅՈՒՆՅԱՆ, Հայաստանի Հանրապետության բանակը 1918–1920 թթ., «Հայ զինվոր», թ. 9 (23), հունիս, 1994։

բոցմանը Ավետիս Կարապետյանն էր, ավագ վարպետը՝ Գալուստ Նիկողոսովը, փականագործները՝ Արիստակես Ասլանովը, Դանիել Նիկողոսովը, ավագ նավաստիները՝ Կուրշուտ Հովհաննեսովը, Սեմյոն Հովհաննեսովը, Մարգար Դուկասովը, նավաստիները՝ Հակոբ Բուռնագովը, Վիրաբ Դուկասովը, Սարգիս Վարդանովը եւ ուրիշներ, գնդացրորդները՝ Կարապետ Հակոբովը, Արամայիս Կուկոլյանցը, Հովսեփ Սահակովը եւ այլք՝ ընդամենը 11 հոգի։ Բոլորը միասին կազմում էին 44 հոգի՝ ըստ Գլխավոր շտաբի պետի պաշտոնակատար, գնդապետ Աթաբեկի ներկայացրած ցուցակի⁶¹։

Նավատորմիղի առաջին քայլերի մասին խոսույն վկայություն կա նաեւ Ալ. Խատիսյանի մոտ. «Պետական շինարարություն վերջին մշակութային գործը այդ շրջանին պէտք է համարել Սեւանայ լճի վրայ առաջին հայկական նաւը բաց թողնելը։ Նաւի անունն էր «Աշոտ Երկաթ», որի տարողությունը 1000 փուլ էր։ Ես գացի այդ հանդէսին՝ բանակի բարձր պաշտօնեաներու եւ խորհրդարանի անդամներու հետ։ Մեր նաւը կառուցուած էր Սեւանայ լճի ափին, անոր վրայ տեղաւորուած էր թնդանօթ մը եւ դրուած էր շոգեմեքենայ։ Մենք յատկացուցած էինք այդ նաւը ափերուն ծառայելու՝ ապրանքներ տեղափոխելու եւ ափերը պաշտպանելու համար։ Նաւի կայմի վրայ բարձրացաւ հայկական եռագոյն դրօշակը... Մեզ կը թուէր, թէ մենք հայ նաւատորմի նահապետի օժման հանդէսը կը կատարէինք։ Արտասանուեցան շատ ոգեւորիչ ճառեր, եւ ընդհանրապէս տրամադրութիւնը խիստ բարձր էր։

Երկրորդ նաւը, այն է, Բաթումէն բերուած շոգեշարժ նաւակը, կարճ ժամանակէն նոյնպէս բաց պիտի թողնուէր լճի վրայ»⁶²։ 1920 թ. սեպտեմբերին Շահթախից Սեւանա լիճ փոխադրվեց ռուսական նավատորմի «Սեստրիցա Քայուշա» նավը, որը Հայաստան էր բերվել դեռեւս Առաջին աշխարհամարտի տարիներին Վանա լիճ փոխադրելու համար։ Այն վերանվանվեց «Գեղամուլ»⁶³։

Հետաքրքիր է, որ Սեւանա լճի նավատորմիղը 1920 թ. մայիսի 1-ից մինչեւ օգոստոսի 1-ը կատարել է 76 տարբեր ուղերթ՝ անցնելով 6448 վերստ (1 կմ=0,937 վերստ) տարածք, այդ ընթացքում փոխադրելով 342 մարդ եւ 12796 փուլ բեռ, որից՝ 9298 համբարակային, 1396 փուլ

⁶¹ Տէս ՀԱԱ, ֆ. 204, ց. 1, գ. 132, թ. 167։

⁶² Տէս Ա. ԽԱՏԻՍՅԱՆ, Հայաստանի Հանրապետութեան ծագումն ու զարգացումը. Բ. տպագրութիւն, Պէյրուի, 1968, էջ 209։

⁶³ Տէս Կ. ՀԱՐՈՒԹՅՈՒՆՅԱՆ, նշվ. աշխ., էջ 35-36։

հրետանային եւ 2130 փութ այլ նախարարություններին: Այդ շրջանում նաւատորմիղի պետը լեյտենանտ Տարանովսկին էր⁶⁴:

Հայկական նաւատորմի կայացման հետագա գործընթացների մասին է վկայում ՀՀ ռազմական նախարարության 1920 թ. սեպտեմբերի 30-ի զեկուցումը Նախարարների խորհրդին, որով հայտնվում էր, որ ըստ փոխգնդապետ Ղազարյանի ներկայացրած նախահաշվի՝ «Աեստիցա Քայուղա» նավը Երեւանից Ելենովկա տեղափոխելու համար պահանջվում է 5 125 000 ռուբլի. գումարը խնդրում էին բաց թողնել եւ դնել ռազմա-ճարտարապետական վարչության պետի տրամադրության տակ⁶⁵:

1918–1920 թթ. օդային եւ ջրային նաւատորմի ստեղծման բնագավառում ՀՀ կառավարության, ռազմական այրերի եւ ազգային-քաղաքական ուժերի գործադրած ջանքերը ՀՀ-ում ընթացած բանակաստեղծ գործընթացների հիրավի անմոռաց էջերն են, հայկական պետականության կայացման գրավականը եւ ապագայի հույսը:

РЕЗЮМЕ

В сложных и недвусмысленных условиях провозглашения и формирования Первой республики (1918–1920 гг.) некоторым правительственными и военными деятелями Армении было отведено особое место в организации первой в мире армянской авиации, с выделением скудных финансовых средств. После провозглашения независимой государственности Армении командование русской кавказской армии поручило Армянскому корпусу руководство 2-й, а по другим данным 3-й кавказской эскадрилей, который стал основой ВВС РА. В 13 августа 1918 г. Совет министров РА заслушал доклад министра Обороны о покрытии расходов на нужды авиации, радиотелеграфной разведки и контрразведки. Таким образом, датой создания Военно-воздушных сил Армении является 13 августа 1918 года. Первым командиром воздушного отряда был поручик Войпов, которого в начале 1919 г. заменил в последствии хорошо известный Артур Василий Гулян-Рильский (Гулян).

Одновременно с организацией воздушных сил была затронута проблема создания озерного флота. Первым армянским вооруженным судном был военный корабль «Ашот Эркат».

⁶⁴ ՏԷՍ ՀԱՍ, ֆ. 150, ց. 1, գ. 7, թ. 106–108:

⁶⁵ ՏԷՍ ՀԱՍ, ֆ. 199, ց. 1, գ. 190, թ. 118:

1918–1920 гг. усилия и деятельность правительства Армении, национальных политических сил и партий в создании военной авиации и флота, а также пожертвования, организованные для военно-воздушных сил и озерного флота, являются поистине незабываемыми страницами в процессах формирования армянской армии, залогом армянской государственности и надеждой на будущее.

SUMMARY

In difficult and uncertain conditions of the proclamation and formation of the First Republic of Armenia (1918–1920), some government and military figures of Armenia assigned a special place to the organization of the world's first Armenian Air Force, with the allocation of scarce financial resources. After the proclamation of the Independence of Armenia, the command of the Russian Caucasian army entrusted the leadership of the 2nd and, according to other sources, the 3rd Caucasian squadron to the Armenian Corps, which became the basis of the RA Air Force. In August 1918, the Council of Ministers of the Republic of Armenia heard a report by the Minister of Defense on covering expenses for aviation, radio-telegraphy and counterintelligence. Thus, the date of creation of the Air Force of Armenia is August 13, 1918. The first commander of the air detachment was Lieutenant Voipov, who at the beginning of 1919 was replaced by the well-known Arthur Vasily Gulyan-Rilsky (Gulyan).

Along with the organization of air forces, the problem of creating the navy was raised. The first armed sailboat was the warship “Ashot Yerkat”.

During the period from 1918 to 1920, the efforts and activities of the Armenian government, national political forces and parties in the creation of the air forces and the navy, as well as donations organized for them are truly unforgettable in the process of the formation of the Armenian army, in the guarantee of the Armenian statehood and hope for the future.

