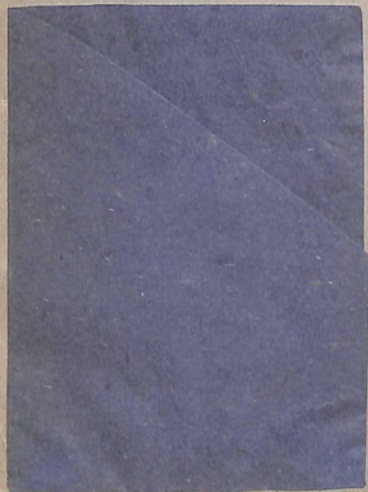




**ԵՎԻԸՑԻԸՅԻՆ ԸԶԼԱՑՈՂ
ՀԱՄԱՄԻՈՒԹՅՆԱԿԱՆ
ԿԸՄԱՎՈՐ ԸՆԿԵՐՈՒԹՅՈՒՆ
(ԸՆԿԸ)**

ԵՐԵՎԱՆ — 1949



ՀԱՆՈՒՆ ՄԵՐ ՍՈՎԵՏԱԿԱՆ ՀԱՅՐԵՆԻՔԻ

358.4

Ա-80

ՍՏՈՒԳԼԱՄ Է 1961 թ.

ԱՎԻԱՅԻԱՅԻՆ ԱԶԱԿՑՈՂ
ՀԱՄԱՄԻՈՒԹԵՆԱԿԱՆ
ԿԱՄԱՎՈՐ ԸՆԿԵՐՈՒԹՅՈՒՆ
(Ա.Ա.ԿԸ)

15.362



ԵՐԵՎԱՆ - 1949

A $\frac{7}{1800}$

Всесоюзное
добровольное общество содействия
авиации
(ДОСАВ)
(На армянском языке)
Ереван 1949 г.

ՅՈՒՆՏԱԿԱՆ ՄԻՈՒԹՅՈՒՆՆ ԱՎԻԱՅԻՈՆ ՄԵՍ ՏԵՐՈՒԹՅՈՒՆ Է

Սովետական Սոցիալիստական Ռեսպուբլիկաների
Միությունը՝ մեծ, հզոր ավիացիոն տերություն է:

ՍՍՌՄ Օդային Նավատորմը սիրով աճեցվել է բոլ-
շևիկների պարտիայի, մեծ առաջնորդներ Վ. Ի. Լենինի
և Ի. Վ. Ստալինի կողմից: Նա շրջապատված է համա-
ժողովրդական հոգատարությամբ, նա աճում, զարգա-
նում և ամրանում է Լենինի-Ստալինի պարտիայի ղեկա-
վարությամբ:

Սովետական պետության դոյության առաջին իսկ
օրերից Վ. Ի. Լենինն ու Ի. Վ. Ստալինը հսկայական նը-
շանակություն էին վերագրում ավիացիային և ղեկավա-
րում էին օդային այն ջոկատների ու խմբերի ձևա-
վորումը, որոնք ակտիվ մասնակցեցին սպիտակ բա-
նակների և ինտերվենտների դեմ մղված մարտերում:
Լենինն ու Ստալինն աճեցնում էին օդաչուների այն առա-
ջին կադրերն, որոնք անձնվիրաբար՝ ու արիությամբ
պաշտպանեցին երիտասարդ Սովետական ռեսպուբլի-
կան:

Ի ժառանգություն հին ցարական Ռուսաստանից
Սովետական պետությունն ստացել էր բոլորովին աղքատ
և այն էլ քայքայված ավիացիոն տնտեսություն: Քաղա-
քացիական կռիվի ու փլուզման ծանր պայմաններում

բողեկիկների պարտիան ձեռնամուխ եղաւ սովետական
ավիացիայի շինարարութեանը:

Լենինն ու Ստալինը հանձարեղ կանխատեսութեամբ
նախորոշեցին ավիացիայի մեծ ապագան ու այն հսկա-
յական դերն, որ նա պետք է խաղար մեր Հայրենիքի
ճակատագրերում և անհրաժեշտ պայմաններ էին ըս-
տեղծում ավիացիոն գիտութեան և ավիացիոն արդյու-
նաբերութեան ամենատարգ զարգացման համար:

Վ. Ի. Լենինի նախաձեռնութեամբ գիտնականների
մի խումբ, պրոֆեսոր Ն. Ե. Ժուկովսկու գլխավորու-
թեամբ, մեծ և բեղմնավոր գիտական աշխատանք ծավա-
լեց: Լենինի անմիջական ցուցումներով հիմնադրվեցին
մեր երկրում առաջին գիտական հիմնարկները՝
ԿԱՀԻ-ն*) և ինժեներային ինստիտուտն, որը հետո վեր-
ածվեց Ռազմա-օդային ակադեմիայի:

Ստալինյան առաջին հնգամյակի տարիներին, բոլ-
շևիկյան պարտիայի ղեկավարութեամբ, մեր երկրում
ստեղծվեց սոցիալիստական առաջնակարգ ինդուս-
տրիան՝ հզոր մեքենաշինությունը և մոտորաշինությու-
նը, ավելացաւ ածխի հանույթը, մետաղի արտադրու-
թյունը, ծավալվեց հայրենական պաշտպանական ար-
դյունաբերությունը: Արդյունաբերության նոր ճյուղերի
նախաձեռնողն ու ոգեշնչողը, սոցիալիստական կառու-
ցումների կազմակերպիչն ու ղեկավարը Մեծ Ստալինն
էր:

Արդեն ստալինյան առաջին հնգամյակում ավիա-
ցիայի զարգացման համար ստեղծվեց կայուն նյութա-
կան բազա: Ստեղծվեցին ավիացիոն նոր դորժարաններ,

*) Գննարոնական աերոհիդրոդինամիկական ինստիտուտ (Քարգմ.)

նոր լաբորատորիաներ և հետազոտական ինստիտուտներ: Լենինի-Ստալինի պարտիան սովետական ժողովրդի ջանքերն ուղղում էր դեպի Օդալին նավատորմի հետազատման ու կատարելագործումը: Սովետական սոցիալիստական կարգը՝ հայրենական ավիացիայի առաջ, նրա զարգացման համար լայն հեռանկսներ բացեց: Խոշորացման ստալինյան պլանը ՍՍՌՄ Օդալին նավատորմի շինարարության համար հզոր նյութական ֆազայի ստեղծումն էր նախատեսում: Ընկ. Ստալինը 1933 թ. հունվարին հանրագումարի բերելով առաջին հնգամյա պլանի կենսագործման արդյունքներն, ասաց. «Մենք չունենք ավիացիոն արդյունաբերություն: Այժմ մենք ունենք այն»: Երկրորդ հնգամյակի տարիների ընթացքում ավիացիոն արդյունաբերության արտադրանքի ծավալն, առաջին հնգամյակի համեմատությամբ, ավելացավ հինգ և կես անգամ: 1934-ից մինչև 1939 թ. 7 միլիոն 900 հազար ձիու ուժով աճեց Սովետական Օդալին նավատորմի ավիամոտորների հզորությունը:

Ա. Ն. Տուպոլևի կոնստրուկցիայի առաջին սովետական բազմամոտոր ինքնաթիռի հետևից, որն ստացավ «Կրիլյա Սովետով» («ԱՆՏ—9») անունը, ծավալվեց բազմաթիվ առաջնակարգ ծանր մեքենաների շինարարություն: Տուպոլևյան ԴԵ-3 ինքնաթիռները (ծանր բազմամոտոր ուժակոծիչներ) մեր ավիացիայի պատմության մեջ մի ամբողջ ժամանակաշրջան կազմեցին: 1935 թ. ամռանը ԴԵ-3 ինքնաթիռների վրա՝ Մոսկովա-Վարչավա-Պրագա-Հոմ մարշրուտով կատարված խմբային թռիչքը մի անգամ ևս ցուցադրեց սովետական

ինքնաթիռների գերազանցությունն՝ օտարերկրյա ինքնաթիռների նկատմամբ:

Միաժամանակ զարգանում և կատարելագործվում էր թեթև ինքնաթիռների շինարարությունը: Սովետական երկնքում երևացին նոր, հիանալի սրընթաց կործանիչներ, սպորտային և վարժական թեթև մեքենաներ: Ոչ պակաս բեղմնավոր կերպով էին աշխատում մոտորների և ավիացիոն սպառազինության սովետական կոնստրուկտորները:

Ավիացիոն տեխնիկայի լայնորեն զարգացումն ուղեկցվում է թռիչքա-տեխնիկական կադրերի շտեպմած աճով:

Ինչպես հոգատար հայր և ուսուցիչ, ընկեր Ստալինը հզոր օդային նավատորմի համար աճեցնում ու դաստիարակում է կադրեր՝ տաղանդավոր կոնստրուկտորների, խիզախ բազե-օդաչուների՝ ավիացիոն գործի ապագա վարպետների անվահեր երիտասարդ ցեղը:

Ընկեր Ստալինը փայլուն բնութագիր է տվել սովետական օդաչուին.

«Օդաչուն, — ասել է ընկեր Ստալինը գիմեկով Չկալովին և նրա նավահագմին, — դա համակենտրոնացված կամք է, բնավորություն, ռիսկի գնալու կարողություն»:

Բայց խիզախությունը և անվահերությունը՝ դա հերոսության միայն մի կողմն է: Մյուս կողմը, ոչ պակաս կարևորը, դա հմտությունն է: Խիզախությունը, ասում են, քաղաքներ է նվաճում: Բայց այդ միայն այն դեպքում, երբ խիզախությունը, անվահերությունը, ռիսկի գնալու պատրաստակամությունը՝ զուգակցվում են գերազանց գիտելիքներով:

Այդպիսի ստալինյան օդաչու, որը խիզախությունն ու անվնասելիությունը զուգակցում է հմտության հետ, հզեկ է Չկալովն, որի կերպարը միշտ ծառայել ու ծառայում է, որպես ոգեշնչող օրինակ սովետական օդաչուների համար:

Սովետական կոնստրուկտորները, սովետական օդաչուները, սովետական ավիացիոն արդյունաբերությունը՝ պատվով կատարեցին ընկ. Ստալինի կողմից սովետական Ժողովրդի առաջ դրված խնդիրը. «Թուշել ամենից հեռու, ամենից արագ, ամենից բարձր»:

Ստալինյան ցուցումներին հավատարիմ, ստալինյան ռազմական գիտությունը տիրապետած, սովետական օդաչուները մյուս զորատեսակների փոխզործողությամբ, ջախջախիչ հակահարված հասցրին ճակոռակա և սպիտակ-ֆիննական ազրեսորներին: Խասան լճի, Խալխին-Գոլի, Կարելական պարանոցի վրայի օդային մարտերում ստալինյան բազենները ցույց տվեցին իրենց մարտական վարպետությունը, ցուցադրեցին բոլոր կողմերից սովետական ռազմա-օդային ուժերի զերազանցությունը, թշնամու ավիացիայի հանդեպ:

Շնորհիվ ընկեր Ստալինի հոգատարությամբ՝ սովետական ավիացիոն գիտության, արդյունաբերության զարգացման, կադրերի դաստիարակման մասին, մեր Օդային Նավատարմն աճել է հզոր ուժի: Նախապատերազմյան ստալինյան հնգամյակների տարիներին, Լենինի-Ստալինի պարտիայի կողմից ղեկավարվող և ոգեշնչվող սովետական ժողովուրդը, մեր Հայրենիքը վերածեց մեծ ավիացիոն տերության: Ստալինյան ավիացիայի հզորությունն ամենից ավելի լրիվ կերպով ար-

տահայտմեց Հայրենական Մեծ պատերազմի տարիներին:

Գերմանացիներն, ինչպես հայտնի է, պատերազմում մեծական դեր էին հատկացնում ամփացիային և տանկերին: Հիտլերյան Գերմանիայի՝ Սովետական Միության վրա ուխտադրուժ կերպով հարձակվելու պահին, Սվրոպայի հարյուր ինքնաթիռաշինարարական և քառասուն մոտորաշինարարական գործարաններ աշխատում էին հողում Գերմանիայի ռազմա-օդային ուժերի թշնամին քանակական գերազանցություն ունեւր և լիտի ինքնավստահութեամբ փողհարում էր իր շուտափութ հաղթանակի մասին: Մեր Հայրենիքի երկնքում ծավալվեցին պատերազմների պատմության մեջ զեռուսշտեանված օդային ճակատամարտեր:

Մինչև վերջ իրենց Հայրենիքին, բուշեիկյան պարտիային, Մեծ Ստալինին և հարազատ սովետական կառավարությանը նմիրված խիզախ սովետական սավառնորդները, ցամաքային զորքերի հետ սերտ փոխգործողությամբ, իրականացնելով ակտիւ պաշտպանության ստալինյան հանձարեղ պլանն, արդեն պատերազմի հենց առաջին իսկ էտապում, թշնամու օդային ուժերին տնւրացնելի կորուստներ հասցրին: Օդային կատաղի մարտերում մեր քաջարի օդաշունները ցուցադրեցին ոչ միայն սովետական տեխնիկայի գերազանցությունը, այլ և իրենց բարոյական գերազանցությունը: Սովետական մարզկանց բարձր բարոյական հատկությունները կոփվել և դաստիարակվել են Լենինի-Ստալինի մեծ պարտիայի կողմից:

Հայրենական Մեծ պատերազմի տարիներին էլ ավելի ամրապնդվեց ՍՍՏՄ ժողովուրդների ստալինյան

բարեկամությունը: Սովետական Միության ժողովուրդները, ուսւ մեծ ժողովրդի գլխավորությամբ, ձեռք-ձեռքի տված, պայքարում էին՝ հանուն ընդհանուր գործի, հանուն հարազատ երկրի, հանուն սովետական Հայրենիքի պատվի ու ազատության:

Մեր երկրի ժողովուրդների բարոյա-քաղաքական միասնությունը և բարեկամությունը, կենտրոն սովետական հայրենասիրությունն ու թշնամու նկատմամբ ունեցած ատելությունն, իրենց պայծառ արտահայտությունը գտան մասսայական հերոսության մեջ, զինվորների և նավաստիների, սերժանտների ու ավագների, սպաների, զեներալների ու ադմիրալների սխրագործությունների մեջ:

Պատերազմի առաջին իսկ օրերն արդեն ցույց տվին թե ինչպիսի՜ սխրագործությունների է ընդունակ՝ Հայրենիքի առաջ իր պարտքին և իր զինվորական հրամանը հավատարիմ սովետական մարդը:

1941 թ. հուլիսի 5-ին ամբողջ սովետական երկիրը Սովետական Ինֆորմբյուրոյի հաղորդագրությունից իմացավ, էսկադրիլայի հրամանատար՝ կապիտան Նիկոլայ Գաստելլոյի անմահ սխրագործության մասին: Թըշնամու զենիթային թնդանոթի արկը կպել էր նրա ինքնաթիռի բենզինի բաքին: Անվնաս սովետական սպան բոցով բռնված մեքենան ուղղեց դեպի գերմանական ավտոմեքենաների և ցիստերների ամենախիտ տեղը: Վիթխարի ուժի պայթյունն, որում կործանվեց հերոսի ինքնաթիռն, ոչնչացրեց մեծ քանակությամբ թշնամական մեքենաներ և ցիստերներ: Ն. Գաստելլոյին հետ մահվան Սովետական Միության Հերոսի կոչում շնորհվեց:

Նիկոլայ Գաստելլոն ցույց տվեց, որ սովետական

մարդիկ արհամարում են վախը մահվան հանդեպ և պատրաստ են զոհաբերելու իրենց կյանքը հանուն հաղթանակի: Գաստելլոյի սխրագործության մեջ, իրենց ամբողջ գեղեցկությամբ, բացվեցին սովետական մարդու ջերմ սիրելի իր մայր-Հայրենիքի բոցավառ հայրենասերի, բարոյական նկարագրի ամենալուսավոր դժերը:

Երբեք չեն մոռացվի մեր ժողովրդի հիշողությունից Սովետական Միության Հերոսներ, օդաչուներ՝ Վիկտոր Տալալիխինի, Բիմուր Յրոնզեի, Բորիս Սաֆոնովի և ուրիշ շատերի անմահ անուններն, որոնց օրինակն ոգեշնչել և հաղթանակի է կոչել մեր օդազնացներին:

«Մեր ավիացիան,—ասում էր ընկ. Ստալինը 1941 թվի նոյեմբերին,—որակով գերազանցում է գերմանական ավիացիայից, իսկ մեր պանծալի օդաչուներն իրենց պսակել են անվահեր մարտիկների փառքով»:

Մոսկվայի համար մղվող մարտերում ստալինյան բազենները հուսալի կերպով պատսպարեցին վերմայրաքաղաքային երկինքը և մայրաքաղաքը փրկեցին բարբարոսական կործանումից: 1941 թվին Մոսկվայի տակ տեղի ունեցած մարտերում սովետական օդաչուները ցրեցին հիտլերյան ավիացիայի «անսպարտելիության» առասպելը: Ստալինգրադի ճակատամարտի վճռական ամիսներին սովետական օդազնացները Վոլգայի վրա ընչացրին գերմանական հազար ինքնաթիռ: Մարտի մեջ մտան կոնստրուկտորներ Ս. Վ. Իլյուշինի, Ս. Ա. Լավոչկինի, Ա. Ս. Յակովլևի սովետական առաջնակարգ մեքենաները:

Պատերազմի ընթացքում հայրենական ավիացիան, հենվելով հզոր թիկունքի վրա, թշնամու նկատմամբ բռնադատական ճակատ գերազանցություն: Ընկեր

Ստալինը խորամուկ էր լինում ավիացիայի կյանքի ու մարտական գործողությունների բոլոր կողմերը։ Նա մշտապես հոգ էր տանում Ռազմա-օդային ուժերի մասին, նրանց առաջնակարգ տեխնիկայով սպառազինելու մասին։ Ընկեր Ստալինն անձամբ էր դնում ավիացիոն կոնստրուկտորների առաջ՝ նրանց խնդիրները, հետևում ավիացիոն գործարանների աշխատանքին։ Արդեն 1943 թվի դարնանը և աշնանը սովետական օդաչուներն ամբողջորեն իրենց անբաժանելի տիրապետությունն օդում։ Սկսվեց Սովետական Բանակի հերոսական հարձակումը թշնամուն սովետական երկրից լիովին վնդեխու համար և ապա նաև Ֆաշիստական որջի գրոհումը։ Սր-օրվրա, Ստալինգրադից մինչև Բելլին, ավելի ու ավելի ուժեղանում, ավելի ու ավելի խորաակիշ էին դառնում սովետական ավիացիայի հարվածները։

Կործանիչ և գրոհային ավիացիայի հետ միասին, հազթանակի գործում մեծ մուծանք ներդրեց նաև մեր մերձավոր ու հեռավոր ուժրակոծիչ ավիացիան։ Նա օդից հարձակվում էր երկաթուղային խոշոր հանգույցների, թշնամու կոմունիկացիաների, օդանավակայանների, նավահանգիստների, պահեստների, արդյունաբերական կենտրոնների վրա, ուժրակոծում էր զորքերի կուտակումները՝ թշնամու թիկունքում։

Սովետական հեռավոր ավիացիան, որպես ավիացիայի ինքնուրույն տեսակ, ստեղծվել է անձամբ ընկեր Ստալինի ցուցումով։

Մեծ են ծովային ավիացիայի ծառայություններն, որը Նավատորմի և Բանակի հետ համագործակցած հաշտողությամբ իրականացրեց իր խնդիրները։ Ծովային ա-

վիացիայի ստալինյան բազենները փառավոր քիչ էջեր չգրեցին Օդեսայի, Սևաստոպոլի, Լենինգրադի, Սովետական Անդրբեկոի հերոսական պաշտպանություն պատմության մեջ:

Պատերազմական վերջին 3 տարվա ընթացքում սովետական ավիացիոն գործարանները ռազմաճակատին տարեկան մինչև 40 հազար ինքնաթիռ էին տալիս: Կենդանիների ժամանակ 2 օրվա ընթացքում սովետական ավիացիան գործեց ավելի քան 10 հազար ինքնաթիռա—արտաթռիչք և թափեց թշնամու վրա հինգ միլիոն կիլոգրամ ռումբ: Բեռլինի համար մղվող ճակատամարտին մասնակցեցին 8400 սովետական ինքնաթիռներ: Պատերազմի 4 տարվա ընթացքում սովետական օդաչուները, միայն օդային մարտերում, ցած գցեցին և վառեցին 75.000 թշնամական ինքնաթիռներ: Այդ նույն ժամանակամիջոցում ՍՍՌՄ Օդային նավատորմը կատարեց մոտ երեք միլիոն մարտական թռիչքներ: Հայրենական Մեծ Պատերազմի վերջին ՍՍՌՄ Զինված Ուժերի ավիացիան պատերազմի սկզբի համեմատությամբ աճեց հինգ անգամ: Բավական է բերել միայն այդ թվերն, որպեսզի կարելի լինի պատկերացնել ստալինյան ավիացիայի հզորությունը Հայրենական Մեծ պատերազմում և այն դերն, որ նա խաղաց երկրորդ համաշխարհային պատերազմի ամբողջ ընթացքում:

Պետք է նկատի ունենալ, որ սովետական ավիացիայի դեմ ելել էր հիտլերյան Գերմանիայի և նրա դաշնակիցների ամբողջ ավիացիայի հիմնական և ճնշող մասը: Անգլո-ամերիկյան օդային ուժերին հիտլերյան ավիացիան գրեթե չէր դիմադրում: Պետք է նույնպես և

նկատի ունենալ, որ անգլո-ամերիկյան ավիացիայի ու-
 րոշ ակտիվութիւնը երևան եկաւ միայն այն ժամանակ,
 երբ Սովետական Բանակի հարձակողական զործողու-
 թիւնները գերմանական բանակին խոշորագույն պար-
 առութեան հասցրին, և գերմանա-ֆաշիստական նվաճող-
 ների դեմ մղվող պայքարի պատերազմական դրութեան
 մեջ արմատական փոփոխութիւններ եղան՝ հոգուտ Սո-
 վետական Բանակի: Մինչև այդ ժամանակ Ռումինիան,
 Ֆինլանդիան և Բուլղարիան զենքերը ցած դրին, Հուն-
 դարիան գտնվում էր կապիտուլացիայի նախօրյակին:
 Սովետական Միութիւնը կարող էր առանց դաշնակից-
 ների օգնութեան, իր սեփական ուժերով, օկուպացնել
 ամբողջ Գերմանիան և իրականացնել Ֆրանսիայի ա-
 ղատագրումը:

Անգլո-ամերիկյան ավիացիայի ուշացած հարված-
 ները տեղացին արևելյան Գերմանիայի միայն այն
 օրեկանների վրա, որոնց ոչնչացմամբ շահագրգռված էին
 ամերիկյան արդյունաբերողներն ու բանկիրները:

Այս փաստերը մերկայացնում են պատմութեան բուր-
 ժուական կեղծարարներին, որոնք փորձում են Գերմա-
 նիայի ջախջախման մեջ մեծ ծառայութիւններ վերագրել
 անգլո-ամերիկյան ավիացիային: Փաստերը ցույց են
 տալիս, որ հիտլերյան ռադմա-օդային ուժերի ջախջախ-
 ման մեջ վճռական դերը պատկանում է Սովետական
 Միութեան ավիացիային: Մեր Ռադմա-օդային ուժերը
 նոր հաջողութիւնների հասան ճապոնական ագրեսորի
 դեմ մղած պատերազմում և նպաստեցին Հեռավոր
 Արևելքում վճռական հաղթանակ նվաճելուն:

Հայրենական Մեծ պատերազմում մեր Զինված Ու-
 ժերի պատմական հաղթանակներն անժխտելի ապա-

ցույց են հանդիսանում՝ իր դարն ապրած կապիտալիս-
տական կարգի հանդեպ՝ սովետական սոցիալիստական
կարգի ունեցած առավելությանը: Հիտլերյան Գերմա-
նիայի և խմպերիալիստական Ճապոնիայի դեմ համաշ-
խարհային պատմական հաղթանակն, որ տարավ մեր
ժողովուրդը, — դա սովետական հասարակական և պե-
տական կարգի հաղթանակն է:

Իրենց բոլոր հաղթանակներով մեր Բանակը, Նավա-
տորմն, Ավիացիան պարտական են բոլշևիկյան պար-
տիային և հանճարեղ զորավար Մեծ Ստալինին, որը
նախապատրաստեց մեր երկիրը պաշտպանության, մը-
շակեց և իրականացրեց թշնամուն ջախջախելու ծրագի-
րը, ժողովրդի և բանակի բոլոր ջանքերն ուղղեց հանուն
հաղթանակի նվաճմանը:

Ստալինյան ավիացիան հերոսական քիչ էջեր չգրեց
Հայրենական Մեծ պատերազմի պատմության մեջ:

«Փաշիստական Գերմանիայի դեմ սովետական ժո-
ղովրդի մղած Հայրենական Մեծ պատերազմում մեր ավիացիան պատվով կատարեց իր պարտքը Հայրենիքի
հանդեպ:

Մեր Հայրենիքի պանծալի բազեններն օդային կա-
տաղի ճակատամարտերում ջախջախեցին գերմանական
գովարանված ավիացիան, որով և գործողությունների
ազատություն ապահովեցին Կարմիր Բանակի համար և
մեր երկրի բնակչությանն ազատեցին թշնամու օդային
ամբակոծություններից»:

Այդպիսի զնահատական տվեց ընկեր Ստալինը սո-
վետական ավիացիային, իր 1945 թ. օգոստոսի 19-ի
հրամանում: Պատերազմը ցույց տվեց, որ Սովետական
Բանակը, որը զինված է ստալինյան ամենաառաջավոր

ռազմական գիտություններ ու սարքավորված նորագույն
ռազմական տեխնիկայով, մեր ժամանակների առաջնա-
կարգ բանակն է հանդիսանում: Սովետական Ռազմա-
օդային ուժերը, կազմելով հիմնական զորատեսակնե-
րից մեկը, մարտերում ցուցադրեցին իրենց անխորտա-
կելի ուժը և իրենց թշնամիների ավիացիայի հանդեպ
սանցած գերազանցությունը: Սովետական ժողովուրդը,
նրա կառավարությունն, արժանի կերպով նշեցին մար-
տական ծառայություններն՝ օդաչուների, շտրումանե-
րի և օդային հրաձիգների, որոնց թվում հաշվում են՝
երկու հազարից ավելի Սովետական Միության Հերոս-
ներ, վաթսուներեք՝ կրկնակի Հերոս և երկու՝ եռակի Հե-
րոս: Պատերազմի տարիների ընթացքում Ռազմա-օդա-
յին ուժերի մոտ 200 հազար զինվորներ, սերժանտներ,
սպաններ և գնդակներ սպարդեատորիցին ՍՍՄ Միու-
թյան շքանշաններով ու մեդալներով: Սովետական
Միության եռակի Հերոս Ա. Ի. Պոկրիշկինը պատերազ-
մի ժամանակ փառավոր ուղի անցավ՝ շարքային օդա-
չուից մինչև միավորման հրամանատարությունը: Նրա
անձնական հաշվում թվարկվում է թշնամու 59 ցած
զցած ինքնաթիռներ: Նա մարտերով թռել է 240.000 կի-
լոմետր տարածություն: Այդ մարտերում նա իրեն հան-
դես է բերել որպես անխոնջ նորարար, անվահեր օդա-
յին մարտիկ, ժամանակակից ռազմական գիտության
բոլոր կանոններով՝ թշնամուն հարվածել խմացող:

Նրա անմիջական աշակերտներից 30-ը դարձել են
Սովետական Միության Հերոսներ:

Սովետական Միության եռակի Հերոս Ի. Ն. Կոժե-
դուրը պատերազմի ժամանակ անձամբ ցած զցեց թըշ-
նամական 62 ինքնաթիռ: Սովետական Միության կրկ-

նակի Հերոսներ՝ Գ. Ա. Ռեշկալովը ցած գցեց՝ 56, Գ. Բ. Գլինկան՝ 50 թշնամական ինքնաթիռներ։ Պակաս պատկառելի չեն նաև ստալինյան ավիացիայի փառաբանված մյուս շատ հերոսների մարտական հաշիվները։ Միայն Լենինի-Ստալինի մեծ պարտիան կարողացավ դատարարակել անվահեր օդային մարտիկներին, Հայրենիքին նվիրված հայրենասերների այդպիսի ցեղ։ Սովետական ժողովուրդը, հաղթող-ժողովուրդը, իրավամար պարծենում է իր օդաշունների մարտական փառքով։



Սովետական ժողովուրդը սիրում է իր ավիացիան և միշտ մատուցել է ու մատուցում է նրան ամենայն օգնություն։ Հայրենական Մեծ պատերազմի ծանր տարին, երբ կատաղի ճակատամարտ ծավալվեց Վոլգայի վրա, Ստալինգրադի պատերի մոտ, ամբողջ երկրով մեկ հրնչեց Հայրենիքի հիանալի հայրենասերի, սարատովյան կոլխոզնիկ Ֆիրապոնտ Գոլովատու ձայնը։ Ընկեր Ստալինին ուղղած իր նամակում Ֆ. Գոլովատին հայտնեց, որ ցանկանում է իր աշխատանքային խնայողությանը հաշվին ձեռք բերել մի մարտական ինքնաթիռ և այն նվիրել Ռազմա-օդային ուժերին։ Գոլովատու նվիրած առաջին մարտական ինքնաթիռով կործանիչ-օդաչու Բորիս Երյոմինը ցած գցեց՝ գերմանական 7 ինքնաթիռ, և երկրորդ ինքնաթիռով, որ նվիրել էր նույն կոլխոզնիկը՝ գերմանական 6 մեքենա։

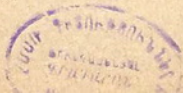
Գոլովատու և նրա բազմաթիվ հեռուորդների հայրենասիրական նախաձեռնությունը երկրում միահամուռ արձագանքի հանդիպեց։ Բոլոր տեղերից սրբացվում էին սովետական մարդկանց աշխատանքային խնայողու-

թյուններն ինքնաթիռներ կառուցելու համար և ավիացիան լրացուցիչ կերպով ստացավ կործանիչների, զրոհիչների ու ամրակոծիչների շատ էսկադրիլիաներ: Դա ժողովրդի մեծ, անդնահատելի նվերն էր իր Ռազմաօդային ուժերին: Սովետական մարդկանց հայրենասիրությունը թիկունքում, էլ ավելի բարձրացրեց օդաչու-ճակատայինների ոգին: Հայտնի օդաչու Ի. Կոժեզուբին արվեց այն կործանիչը, որը կառուցվել էր կոլտնտեսական Վ. Կոնևի միջոցներով: Այդ կործանիչով Կոժեզուբը Յասսայի շրջանում ութ օրվա մարտերի ընթացքում ցած գցեց թշնամական ութ մեքենա:

Սովետական ավիացիայի պատմությունը լի է փայլուն օրինակներով, որոնք վկայում են ժողովրդի՝ Օդային Նավատորմի, նրա կազմերի նկատմամբ ունեցած մեծ սիրո մասին, սովետական մարդկանց հայրենասիրական պատրաստակամության մասին՝ ամենայն աշակցություն ցույց տալու հայրենական ավիացիայի հրդորության հետագա ամրապնդմանը:

ՍՍՌՄ Օդային Նավատորմի օրը, որն սկսած 1933 թվից նշում է ողջ երկիրը, դարձել է աշխատավորների սիրած տոներից մեկը:

Հետպատերազմյան ստալինյան հնգամյակում ավիացիայի առաջ բացվում են վիթխարի հեռանկարներ: Հնգամյակի վերջում ավիացիոն գծերի ցանցը մեր երկրում կհասնի 175 հազար կիլոմետրի: 1940 թվի համեմատությամբ ուղևորների փոխադրումը կավելնա շատ անգամ, բռններինը՝ ավելի քան 13 անգամ, փոստինը՝ 7 անգամ: Շարքի մեջ կմտնեն նոր գծեր, աերոկայարաններ, օդանավահանգիստներ, իսկ ինքնաթիռային պարկը կլրանա նոր տիպի մեքենաներով: Աներոգհատ



աճում է ավիացիայի կիրառումը ժողովրդական տնտեսության բոլոր ճյուղերում:

Լենինի-Ստալինի պարտիայի ղեկավարությամբ մեր ժողովուրդը հաջողությամբ կենսագործում է հետպատերազմյան ստալինյան հնգամյակը, վստահաբար շարժվում է առաջ՝ դեպի կոմունիզմը:

Արդեն 1948 թ. մեծ շափով գերազանցվեց ՍՍՌՄ ժողովրդական տնտեսության զարգացման նախապատերազմյան մակարդակը: Արդյունաբերության համախառն արտադրանքը 1948 թվին՝ 1940 թվի համեմատությամբ կազմեց 118 տոկոս: Ոչ պակաս ապշեցուցիչ են նաև գյուղատնտեսության հաջողությունները. հացահատիկային կուլտուրաների բերքը, ՍՍՌՄ-ում ամբողջությամբ վերցրած, կազմեց ավելի քան 7 միլիարդ փութ և փոքր պակասությամբ հասավ նախապատերազմյան 1940 թ. մակարդակին:

Սովետական Միության 1949 թվի բյուջեն, որը հաստատված է ՍՍՌՄ Գերագույն Սովետի կողմից, կազմում է՝ եկամուտների գծով ավելի քան 446 միլիարդ, իսկ ծախսերի գծով ավելի քան 415 միլիարդ ռուբլի: Անպակասորդ բյուջե, ծախսերի նկատմամբ եկամուտների գերակշռություն ունենալը, կապիտալիստական երկրների համար անիրականանալի երազանք է հանդիսանում: Կապիտալիստական երկրներում պակասորդն առաջին հերթին լրացվում է հարկերի հաշվին, որոնք ամբողջ ծանրությամբ ընկնում են աշխատավորների վրա: Մեր բյուջեյում բնակչությունից գանձվող հարկերը կազմում են միայն մոտ 8,2 տոկոսը: Սոցիալիստական պետության բյուջեն արտացոլում է մեր խաղաղ

շինարարության վիթխարի հաջողությունները, որն իրականացվում է բոլշևիկյան պարտիայի և Մեծ Ստալինի ղեկավարությամբ: Մեր բյուջեյի գրեթե երկու երրորդը, մոտ 272 միլիարդ ռուբլի, ծախսվում է ժողովրդական տնտեսության և սոցիալ-կուլտուրական միջոցառումների ֆինանսավորման համար:

Բյուջեի միայն 19 տոկոսն է նախատեսված Զինված Ուժերը պահելու համար: Այդ միջոցներով ապահովվում են բոլոր ծախսերը՝ Սովետական Բանակի, Նավատորմի և Ավիացիայի, որոնք կոչված են աշակրջորեն պահպան կանգնելու սովետական մարդկանց խաղաղ աշխատանքին, պահպանելու խաղաղությունը և մեր սոցիալիստական Հայրենիքի անվտանգությունը: ՍՍՌՄ-ի բյուջեն, դա ժողովրդական ծաղկման, կոմունիզմի հաղթական կառուցման բյուջեն է, երկարատև խաղաղության և բոլոր երկրների ժողովուրդների միջև բարեկամական համագործակցության բյուջեն:

Մեր երկիրը գտնվում է նոր, մեծ վերելքում: «Այդ վերելքը երևում է տնտեսական հաջողություններում, կուլտուրական աշխատանքի թափի և բովանդակության մեջ, սովետական ժողովրդի, որը բարձրացել է նոր, ավելի բարձր աստիճանի վրա, բարոյա-քաղաքական միասնության մեջ» (ՄՈՂՈՏՈՎ):

Հավատարիմ մնալով իրենց մեծ առաջնորդ ընկեր Ստալինի ցուցումներին, Սովետական Միության ժողովուրդները խաղաղ շինարարություն ծավալելով, աշակրջորեն հետևում են միջազգային խմբերալիստական ոեակցիայի մեքենայություններին:

«ԱՄՆ-ի և Անգլիայի այժմյան ղեկավարների քաղաքականությունը, — ասում է ընկեր Ստալինը, — ապ-

ընտիրայի քաղաքականություն, նոր պատերազմ արձակելու քաղաքականություն է: Սովետական պետության արտաքին քաղաքականությունը՝ դա խաղաղության և երկրների միջև խակական համագործակցության քաղաքականություն է: Սովետական կառավարության խաղաղասիրական քաղաքականությունը պշտպանում են նոր դեմոկրատիայի երկրները, ամբողջ աշխարհի բանվորներն ու աշխատավորները: Խաղաղության և դեմոկրատիայի կողմնակիցների միջազգային լագերը, որի ավանգարդում կանգնած է ՄՍՌՄ, ավելի ու ավելի է աճում ու ամրանում, վերածվելով մեծ և անկործանելի ուժի:

«Մինչդեռ, — ասված է ՄՍՌ Միության Զինված Ուժերի Մինիստրի № 10 հրամանում, — Ամերիկայի Միացյալ Նահանգների կառավարող շրջանները, ձգտելով բռնի կերպով հաստատել իրենց համաշխարհային տիրապետությունը, կիրառում են ագրեսիայի և նոր պատերազմի հրահրման քաղաքականություն, Սովետական Միությունը հաջողությամբ կենսագործելով ժողովրդական տնտեսության զարգացման պլանը, համառորեն պայքարում է ամբողջ աշխարհում կայուն դեմոկրատական խաղաղության համար:

Այս պայմաններում Սովետական Զինված Ուժերը պետք է անդուլ կերպով պահպանեն մշտական և բարձր մարտական պատրաստություն:

Սովետական մարդիկ կարող են վստահ լինել, որ մեր Բանակը, Ավիացիան և Նավատորմն աշալուրջ կերպով կանգնած կլինեն իրենց սոցիալիստական Հայրենիքի պաշտպանության դիրքերում»:

Ստալինյան իմաստուն արտաքին քաղաքականու-

վրանք մերկացրեց համաշխարհային պատերազմի նոր հրձիգների մանյովրներն ու խսկական նպատակները: Լենինի-Ստալինի իմաստուն պարտիան սովետական մարդկանց սովորեցնում է շնորհալի խաղաղության լինամիրների նենդ մեքենայությունների մասին, հիշել, որ խաղաղության և անվտանգության գործը, մեր պետական շահերի ապահովման գործը, պահանջում է Սովետական Զինված Ուժերի հզորության հետագա ամրապնդում, նրանց մշտական մարտական պատրաստություն՝ իրենց սոցիալիստական Հայրենիքը պաշտպանելու համար:

Այդ ազնիվ գործին աջակցելուն կոչված է սովետական հայրենասերների նոր կամավոր ընկերությունը՝ ԱԱԿԸ (ДОСАВ), Ինքն անուն՝ Ավիացիային աջակցող կամավոր ընկերություն, արդեն իսկ կանխորոշում է այդ ընկերության նպատակներն ու խնդիրները, որոնք անմիջական արձագանք ու պաշտպանություն դրտան մեր երկրի աշխատավորական լայն խավերի մեջ:

Ավիացիային աջակցող կամավոր ընկերությունը նրապատակ ունի աջակցելու ավիացիայի հզորության ամրապնդմանը: Ընկերությունն իր անդամներին դաստիարակում է սովետական հայրենասիրության և սովետական ազգային հպարտության ոգով, սովետական Հայրենիքին նվիրվածության ու Սովետական պետությունը պաշտպանելու պատրաստակամության ոգով:

ՀԱՅՐԵՆՆԻՔԻ ԹԵՎԵՐԸ

Ռուսներն առաջինն աշխարհում օդը նվաճելու ուղի բացեցին: Նրանք ամենամեծ ներդրումն արեցին ամբողջ աշխարհում ավիացիայի զարգացման գործում:

Ռուսաստանն՝ ավիացիայի հայրենիքն է։ ԱԱԿԸ ան-
դամները պետք է խմանան հայրենական օդային նա-
վատորմի փառավոր պատմությունը, ռուսական այն
գիտնականների, դյուտարարների, օդադնացիների ա-
նուններն ու գործերը, որոնց պատկանում է ավիա-
ցիայի բնագավառում խոշորագույն հայտնագործու-
թյունների պատիվը։

Միխաիլ Լոմոնոսովը գիտականորեն հիմնավոր-
եց այն մարմինների թռիչքի հնարավորությունը, ո-
րոնք ավելի ծանր են, քան օդը, հնարեց և կառուցեց
հեղիկոստերի մոդելը, որը բարձրացնում էր ջերմաչա-
փը, օդի վերին շերտերի ջերմաստիճանն որոշելու հա-
մար։ Մ. Վ. Լոմոնոսովը, այնուհետև Դ. Ի. Մենդելեևը,
մշակեցին օդերևույթաբանության և անրոդինամիկայի
թեորիական և գործնական հիմունքները։ Ժամանակա-
կից անրոդինամիկայի ստեղծողները հանդիսանում են
ռուսական գիտնականներ՝ Ն. Ե. Ժուկովսկին, Կ. Է.
Յիռլկովսկին, Ս. Ա. Չապլիգինը։ Համաշխարհային
ավիացիոն գիտության առաջնորդ Ն. Ե. Ժուկովսկին
իր թեորիական հետազոտություններով շատ առաջ
անցավ անդրսահմանյան ավիացիոն մտքից։ Նա ցույց
տվեց ավիացիայի թեորիայի զարգացման ուղին և նրա
կիրառումը պրակտիկայում։ Նրա գիտական հետեու-
թյունների հիման վրա են այժմ կազմվում բոլոր ան-
րոդինամիկական հաշիվներն՝ ամբողջ աշխարհում։
Արտասահմանյան գիտնականներից շատ տարիներ ա-
ռաջ Կ. Է. Յիռլկովսկին հիմնավորեց ռեակտիվային
շարժիչներով հանդերձված և ամբողջությամբ մետա-
լից պատրաստված օդանավերի կառուցման հնարա-
վորությունը։ Ավիացիայի, հրթիռադնացություն և միջ-

մուրակային հաղորդակցության նկատմամբ իր աշխատություններում, նա առաջինը մշակեց ռեակտիվային շարժման թեորիան:

Ռայտ եղբայրների սավառնակի երևան գալուց քսանմեկ տարի առաջ ստեղծվել էր սավառնակ հանձարեղ ռուս գիտնական և գյուտարար Ա. Ֆ. Մոժայսկու կողմից: Նա առաջինը սավառնակի վրա սարքեց շարժիչ, որը շարժման մեջ էր դնում պտուտակը:

1882 թվի հուլիսի 20-ին Կարմիր Գյուլի ռազմա-դաշտից, Պետերբուրգի մոտ, օդ բարձրացավ Ալեքսանդր Ֆեոդորովիչ Մոժայսկու կոնստրուկցիայի՝ աշխարհում առաջին ինքնաթիռը, որը վարում էր ռուս մեքենադեմ Իվան Նիկիֆորովիչ Գուլուբևը:

Ա. Ֆ. Մոժայսկու փորձերը, որոնք նախորդել են առաջին ինքնաթիռի ստեղծմանը, նրա թեորետիկական հետազոտությունները տարրական անրոդինամիկայի բնագավառում, շատ տարիներով նախորդել են անդրսահմանյան տեխնիկական մտքին: Ա. Ֆ. Մոժայսկու՝ որպես ավիացիայի նախահայր գործերը, կազմում են ռուս ժողովրդի ազգային հպարտությունը, մեր Հայրենիքի հպարտությունը:

Ավելի քան քառասուն տարի առաջ հայտնի ռուս ավիատոր Բ. Ի. Ռոսինսկին ազատ թռիչք գործեց սեփական կոնստրուկցիայով ղեկավարվող պլաների վրա, իսկ 1910 թվին ռուս պլաներիստ Գ. Վեկշին հաստատեց սավառնակով թռչելու աշխարհում առաջին ռեկորդը: Նա օդում պահվեց 4 րոպե 36 վարկյան:

Առաջին անգամ 1913 թ. Ռուսաստանում կառուցվեց իր ժամանակի համար աշխարհի ամենամեծ՝

«Ռուսկի Վիստյազ»*) ինքնաթիռը, իսկ մի տարի հետո՝ «Բլյա Մուրոմեց»-ը: Նա ուներ շորս մոտոր, յուրաքանչյուրը 150 ձիու ուժի հզորությամբ: Վերին թևի լայնքը հասնում էր 37 մետրի, իսկ քաշը՝ լրիվ բեռնվածությամբ, հավասարվում էր 5000 կիլոգրամի: Ինքնաթիռն օդն էր բարձրացնում 12 մարդ: Նրա առավելագույն արագությունը՝ մեկ ժամում 100 կիլոմետր էր: Առաջին ռուսական գիգանտ ինքնաթիռը 1914 թ. հաստատեց 15 ուղևորներով թռիչքի համաշխարհային ռեկորդը:

Այդպիսով, Ռուսաստանում դրվեց բազմամոտոր ծանր ինքնաթիռների շինարարության նկիզդրը, Ռուսաստանում հանդես եկավ աշխարհում առաջին՝ Դրմիարի Գրիգորովիչի կոնստրուկցիայի թռչող նավը, որը մեկ ժամում 100 կմ. արագությամբ ուներ: Գ. Պ. Գրիգորովիչը կառուցեց նաև աշխարհում առաջին՝ հազարվող հենասարքով ինքնաթիռը: 1911 թվին Գ. Ն. Կոտելնիկովը պատրաստեց և արտոնագրեց աշխարհում առաջին պարկային պարաշյուտը, անվանելով այն՝ РК-1 (Ռուսական, Կոտելնիկովի առաջին մոդել): Ռուսական գիտնականների և կոնստրուկտորների առնանկրը կանգնած են համաշխարհային ավիացիոն գիտության առաջնորդների առաջին շարքում:

Ռուսական սավառնորդներն առաջինն աշխարհում ինքնաթիռների վրա ցուցադրեցին բարձրագույն պիլոտաժը և ռուս գիտնականների օգնությամբ գիտականորեն հիմնավորեցին այդպիսի պիլոտաժի հնարավորությունը: 1913 թվի օգոստոսի 27-ին փոխ-կապիտան Պ. Ն. Նևստերովն ինքնաթիռի վրա կատարեց

*) «Ռուսական Դյուցազն»

«մահօգրակ»: Դիմելով իր ընկեր-օգաշուներին, Նեստերովն ասաց. «Ֆազմական օգաշուն չի կարող յուր պրնալ առանց բարձրագույն պիլատոսի ֆիզուրաներ կատարել կարողանալու: Ուղղաձիգ վիրաժները և սահունները, շրջումներն ու օղակները, պետք է հանդիսանան պարտադիր ծրագիրն այն օգաշուի, որը չի ուղում կատարել հավի կամ խաղաղ աղավնու դեր: Ավիացիայի մասնակցությունն ապագա պատերազմում հանգեցվում է տարատեսակ տիպերի ինքնաթիռների միջև պայքարի: Անխուսափելի օդային մարտերը նրմանվելու են բաղնիքի հարձակումներին՝ ագռավների վրա... Իսկ ո՞վ ձեզնից կկամենա ագռավ լինել»:

Մինչդեռ Նեստերովը ցուցադրում էր իր «ֆիզուրային թռիչքի շկոլան», ուրս ուղմական օգաշու, պարուշիկ Պոպլավկոն, աշխարհում առաջինն՝ ինքնաթիռի գնդուղի առջևի մասում տեղավորեց գնդացիի և թռիչքի ժամանակ հաջող կերպով կրակեց մի քանի տնդամ: Իմանալով այդ մասին Նեստերովը ձեռնամուխ եղավ այնպիսի մեխանիզմի մշակմանը, որը հրաձրգությունը համաժամանակացներ օդապտուտակի պտույտին, կամ այլ կերպ ասած՝ թռչնատերը հրաձգությունը «պտուտակի միջով», այսինքն այն պահերին, երբ գնդացիի փողը ծածկված չէ օդապտուտակի թաթով:

Պյոտր Նեստերովն առաջին համաշխարհային պատերազմում իրադործեց մարտի մի այնպիսի եղանակ, որին ձեռնահաս են միայն քաջերից քաջագույնները և որը հետո մատչելի դարձավ միայն սովետական օգաշուններին: Նեստերովն առաջինն իրադործեց թշնամական ինքնաթիռի խոյահարումը: Այդ 1914

թվին էր: Իսկ երկու տարի հետո ռուսական ավագա-
դունն օդաչուներից մեկը, այժմ ողջ և առողջ Կ. Ար-
ցեուցովը, ցուցադրեց՝ առաջին անգամ նրա կողմից
կիրառված, ինքնաթիռը շտոպորից (штопор) հանելու
միջոցը: Մինչև Արցեուցովը շատ օդաչուներ համա-
րում էին, թե շտոպորի վիճակն ընկնելը կործանում է
սպառնում: Մանրամասն ուսումնասիրելով ինքնաթիռի
վարքն օդում՝ շտոպորի վիճակն ընկնելու ժամանակ,
Արցեուցովը գտավ մեքենան շտոպորից հանելու եղա-
նակը և այն սովորեցրեց իր ընկեր օդաչուներին: Հե-
տագայում սովետական գիտնական պրոֆեսոր Վ. Ս.
Պիլնովը մշակեց շտոպորի թեորիան, որով այժմ դե-
կավարվում են աշխարհի բոլոր ավիատորները:

Յարական Ռուսաստանն ու միայն չէր պաշտպա-
նում ռուսական գիտնականների, գյուտարարների ըս-
տեղծագործական նախաձեռնությունը, օդաչուների
նորարարությունը, այլ և ամեն կերպ արգելակված էր
հայրենական ավիացիայի զարգացումը: Նեստերովի
սխրագործությունը ցարական շինովնիկներն անվանե-
ցին «անիմաստ և անտրամաբանական»: Մոռացման
մատնվեց օդաչու Պոպլամկոյի գյուտը: Ավիացիոն
տեխնիկայի զարգացմանն արգելակում էր ոչ միայն
ցարական Ռուսաստանի արդյունաբերկան հետամնա-
ցությունը, լավորակ պողպատների, հատուկ դադգյահ-
ների, շարժիչների և այլնի բացակայությունը: Հիմնա-
կան պատճառը ցարական շինովնիկների ուղորձելի
ստրկամտությունն էր արտասահմանի առաջ: Ռեակ-
ցիոն մամուլը փառաբանում էր միայն օտարերկրյա
օդաչուների նվաճումները, թեկուզ և նրանք բավական

ուշ և այն էլ վատ էին ընդօրինակում այն, ինչին ա-
ռաջինը հասել էին ռուսական օղաչունները:

Ցարական կառավարությունը հոգ չէր տանում իր
ավիացիոն արդյունաբերությունն ստեղծելու մասին,
համարելով այն դատարկ, անիրական հնարանք: Ռու-
սական դիտնակների փայլուն նվաճումները թթու էին
դրվում դեպարտամենտի թղթակալներում, որը հրա-
ժարվում էր ֆինանսավորել ռուս ավիատորների դյու-
տարարական և հետազոտական աշխատանքը: Ավելի
հասարակ բան էր մեքենաներ գնել արտասահմանից.
հոգսերն ավելի քիչ էին և կարելի էր օգտվել «պետա-
կան գանձարանի» հաշվին, որն առատաձեռն միջոցներ
էր բաց թողնում օտարերկրյա ավիացիոն ֆիրմաներից
հնացած ինքնաթիռներ գնելու համար: Ռեակցիոն
բուրժուա-կալվածատիրական կարգը և ցարական
Ռուսաստանի տնտեսական հետամնացությունը, խան-
դարում էին հայրենական ավիացիայի զարգացմանը:

Միայն Հոկտեմբերյան Սոցիալիստական Մեծ
ռեոլուցիան ավիատորների ստեղծագործական աշխա-
տանքի համար բոլոր պայմաններն ստեղծեց: Կազ-
մակերպվեցին նոր գիտական կենտրոններ և օղաչունե-
րի, տեխնիկների ու մեխանիկների դպրոցներ: Տա-
ղանդավոր գիտնականների պլեադան պրոֆեսոր Ն. Ե.
ժուկովսկու գլխավորությամբ էնտուզիազմով ձեռնամուխ
եղավ ստեղծագործական մեծ աշխատանքի՝ իր հայ-
րենական, սովետական ավիացիան ստեղծելու հա-
մար:

Սովետական ավիացիան դառնում է իսկական
Ժողովրդական ավիացիա, միլիոնավոր աշխատավոր-
ների հարազատ գործը: Լենինի-Ստալինի պարտիան

ամեն կերպ խրախուսում է մասսաների ստեղծագործական նախաձեռնությունը, օգնում է սովետական մարդկանց հաղորդակից լինելու ավիացիոն կուլտուրային, տիրապետելու ավիացիոն գիտելիքներին: Սովետական Միության հասարակայնությունն ամենագործնական մասնակցություն է ունենում հզոր օդային նավատորմի կառուցմանը:

1923 թվի մարտին սկսում է ծավալել իր մեծ գործունեությունը, Լենինի-Ստալինի նախաձեռնությամբ ստեղծված Օդային Նավատորմի բարեկամների կամավոր ընկերությունը՝ ՕՆԲԸ (ՕՃԲՓ): Կարճ ժամանակամիջոցում ՕՆԲԸ շարքերը մտան մոտ երկու միլիոն աշխատավորների: Ընկերությունն իր հիմնական խնդիրն էր համարում՝ օգնել պարտիային և կուռավարությանը Սովետական Օդային Նավատորմ ըստեղծելում:

ՕՆԲԸ-ի մեջ մտած աշխատավորների հայրենասիրությունը փայլուն կերպով արտահայտվեց այն օրերին, երբ շարանենգ անգլիական խմբերիալիստները սլատերազմի կոչ էին անում՝ ընդդեմ երիտասարդ Սովետական պետությանը: Ի պատասխան լորդ Քերզոնի նենգ ուղտիմատումի, ՕՆԲԸ-ի շարքերը մտան նոր հարյուր հազարավոր մարդիկ: ՕՆԲԸ-ի անդամների կամավոր մոծոմներով կառուցվեցին սովետական առաջին էսկադրիլիաները:

Ավիացիոն տեխնիկայի պրոպագանդայի հետ համընթաց Օդային Նավատորմի բարեկամները կառուցում են հանգարներ և օդանավակայաններ, նյութական օգնություն են ցույց տալիս գիտա-հետազոտական աշխատանքին, հասարակայնության ուժերը ներ-

դրավում են հայրենական առաջին ավիացիոն մոտորի ստեղծման գործին:

Բոլշեիկյան պարտիան հասարակական ինքնագործունեությունը ճիշտ հունով ուղղելով, մեծ ուշադրություն և օգնություն ցույց տվեց նոր ընկերությանը՝ ՕՆԲԸ-ին: Բոլշեիկյան պարտիայի XIII համագումարը հանդիսավոր կերպով ՕՆԲԸ-ից՝ Օդային Նավատորմի համար ընդունեց ինքնաթիռների Վ. Ի. Լենինի անվան մի էսկադրիլիա: Համագումարը գոհունակությամբ նշեց Ընկերության հաջողությունները և առաջարկեց բոլոր պարտիական կազմակերպություններին՝ ամեն կերպ օգնելու ՕՆԲԸ-ին՝ հզոր Կարմիր Օդային Նավատորմ ստեղծելու դադափարը պրոպագանդելու գործում:

Սովետական ավիացիայի հզորության ամրապնդմանը կոչված առաջին հասարակական կազմակերպությունների գործունեության մեջ ակտիվ մասնակցություն ունեցան Լենինի և Ստալինի հավատարիմ աշակերտներն ու զինակիցներն, ընկերներ՝ Ֆրունզեն, Ջերժինսկին, Մոլոտովը, Վորոշիլովը, Շվերնիկը և պարտիայի ու սովետական պետության նշանավոր այլ շատ գործիչներ:

1924 թվին Մ. Վ. Ֆրունզեն, որը ՕՆԲԸ-ի ղեկավարներից ու կազմակերպիչներից մեկն էր, ասում էր.

«Լայն մասսայական ավիացիոն աշխատանքը պետք է ավելի ու ավելի խորն՝ բնույթ ընդունի և օդային նավատորմի շինարարության բնագավառում բերի տնմիջական սրակտիկ նվաճումների: Կարևորագույն խնդիրներն այդ ուղղությամբ ես համարում եմ. առաջինն՝ աջակցություն հայրենական ավիացիոն արդյու-

նաբերության դարգացմանը, երկրորդ՝ պլաներային գործի դարգացումը: Առաջինը՝ նյութական բազա կտա մեր ապագա հզոր օդային նավատորմին, իսկ երկրորդը՝ կապահովի նրան բազմաթիվ կադրերով խիզախ և հմուտ թռիչքային կազմ ստեղծելու համար:

Մեր գործունեության համար սկսվում է ժամանակը՝ առօրյա աշխատանքի: Այնքան ավելի մեծ էներգիայով մենք այն կտանենք:

— Աշխատավոր ժողովուրդ, կառուցի՛ր օդային նավատորմը, — այս խոսքերը դարձել են մեր երկրի միլիոնավոր աշխատավորների նշանաբանը: ՕՆԲԸ-ի առօրյա աշխատանքը, որի մասին ասել էր Մ. Վ. Յրոճնզեն, արտահայտվում է բնակչության մեջ ավիացիոն-տեխնիկական պրոպագանդա կազմակերպելու և մասսայական ուսումնական ու սպորտային աշխատանք ծավալելու մեջ:

Այդ ժամանակաշրջանում անց են կացվում մի շարք նշանավոր թռիչքներ, որոնք հռչակեցին սովետական ավիացիան հարազատ երկրի սահմաններից հեռվում: Սովետական մոտորներով մատակարարված ինքնաթիռների վրա կատարվում է այն ժամանակվա համար վիթխարի՝ Մոսկվա-Պեկին թռիչքը: 1926 թվին Միխայիլ Գրոմովը 3 օրվա ընթացքում ինքնաթիռով Եվրոպայի շուրջ թռիչք է գործում, շահելով անցյալում հայտնի ռեկորդը: Մի տարի հետո օդաչու Ս. Շեստակովն ստարտ տալով Մոսկվայում, Ֆինիշին է հասնում Տոկիոյում: 1928 թվին երկրի ավիացիոն հասարակայնությունն ակտիվ մասնակցություն է ունենում Արկտիկայում ադետի ենթարկված «Իտալիա»

օդանավի անձնակազմի փրկման համար էքսպեդիցիայի կազմակերպմանն ու անցկացմանը:

Օդային նավատորմի բարեկամների ընկերության միջոցներով 1926-ից մինչև 1928 թիվը կառուցվել է երկու հարյուր երեսուներեք ինքնաթիռ:

«Պրոլետարեն՝ր, մոտորներով շարվի՛ր» կոչում էր աշխատավորներին սովետական էպոխայի հավագույն և տաղանդավոր պոետ Վլադիմիր Մայակովսկին: Հայրենասեր-պոետի շատ ոտանավորներ ու լողուններ նվիրված էին օդային նավատորմին: Նա պոետական մեծ կրթություն մարդկանց ամրապնդելու օդային նավատորմը: Նա գրում էր.

«Ի պատասխան շեմբերլիններին

Վեր սլացի՛ր էսկադրիլիա.

Պտուտակներովդ

Թշնամական երկինքն ակոսի՛ր»:

Երկրում ստեղծվում են հազարավոր խմբադներ, որոնցում երիտասարդությունը մեծ եռանդով ուսումնասիրում է ավիացիոն գիտելիքների հիմունքները: Հանդես են գալիս առաջին պլաներային կայանները, կազմակերպվում են օդային սպորտամենների՝ անմոտոր թռիչքի առաջին վարպետների մրցություններ: Ավիամոդելիզմը դառնում է աճող սերնդի սիրելի զբաղմունքներից մեկը: «Ավիամոդելային գործն՝ օդային օվկիանի հրամանատարների և օդային նավերի ինժեներների պատրաստման առաջին աստիճանն է», — գրում էր Կ. Ն. Վորոշիլովը:

Համագույն սովետական կոնստրուկտորներն աշխատեցին մերձեցել են ավիամոդելային և պլաներային խմբակներում: «Երիտասարդ ավիացիային» մեծ ուշադրություն էին դարձնում՝ պաշտավիաքիմային տեղակումների համար լվարժական ֆեթե-թյուրատային ինքնաթիռի առաջին կոնստրուկտոր՝ Ա. Յակովլևը, գիտության և տեխնիկայի վաստակավոր գործիչ՝ պրոֆեսոր Պիշնովը, կոնստրուկտոր՝ Իլյուշինը, օդաչուներ՝ Գրոմովը, Յոմաշևը և ուրիշ շատ, ականավոր սովետական ավիատորներ: Համամիութենական 17-րդ ավիամոդելային մրցությունների մասնակիցներին ուղևած ուղևոյնում Սոցիալիստական Աշխատանքի Հերոս Ա. Ս. Յակովլևը գրում էր իր երիտասարդ բարեկամներին.

«Մեր ստալինյան փառավոր ավիացիայի օդաչուներ ու կոնստրուկտորներ դառնալ ցանկացողներ ձեր մեջ շատ կան: Դա հիանալի ձգտում է:

Բայց հիշեցեք, որ ամենավստահելի և կարճ ուղին գեպի այդ նպատակն, սկսվում է ավիամոդելից: Եթե դուք այժմ կառույցեր լավ մոդելներ, այն կօգնի ձեզ հեռագայում դառնալու հմուտ օդաչուներ և կոնստրուկտորներ: Մեր Հայրենիքի հռչակավոր օդաչուներից և սովետական ավիացիան ստեղծողներից շատերը սովորել են ավիամոդելային խմբակներում և նվաճումների ու փառքի են հասել՝ մոդելից-պլաներին, պլաներից-ինքնաթիռին ուղիով: Ես, ինքս մարտական ինքնիշխանների կոնստրուկտոր դարձա անցնելով այդ ուղին»:

Արդեն առաջին իսկ սովետական օդային ռադարամեններն իրենց հմտությամբ ապշեցնում էին

աշխարհը: Սովետական երկնքում է առաջին անգամ
ավիացիայի պատմության մեջ սլաններների վրա
քարձրագույն պիլոտաժ ցուցադրվում: 1930 թվականին
օդաշու Վ. Ա. Ստեպանշոնովը ցուցադրում է սլանների
վրա առաջին մեռյալ օդակը: Կենտրոնական աերո-
ակումբի օդաշունները հաջողությամբ յուրացնում են
սլաններների վրա գիշերային թռիչքները, օդադնացը-
ների քարաշակելը և այլն:

Պլաններիզմի հետ կողք-կողքի բուռն կերպով
դարգանում է պարաշյուտիզմը՝ խիզախների ու ան-
վհճերների սպորտը: Պարսիան և կառավարությունն
ամեն կերպ խրախուսում են ավիացիոն սպորտ-
ամեններին, նրանց համար ստեղծում են իրենց հատու-
թյունը կատարելագործելու բոլոր պայմանները, լա-
վագույններին պարգևատրում են շքանշաններով ու
մեդալներով: 1935 թվականին պարգևատրված պլա-
ներիստների և պարաշյուտիստների մի մեծ խումբ
դրում էր, դիմելով ընկեր Ստալինին, Սովետական կա-
ռավարության ղեկավարներին.

«Մի ղգացմունք է մեզ տիրապետում՝ խորն երախ-
տապարտության ղգացմունքը մեր մեծ Սոցիալիստա-
կան Հայրենիքի ղեկավարների նկատմամբ, որոնք
նշեցին մեր հաղթանակը:

Մենք գտնվում ենք միայն սկզբին մեր ուղու, որը
մենք պետք է հաղթահարենք՝ օդի իսկական տերերը
դառնալու համար: Տասնյակ հազարավոր պատանի
տղաներ ու աղջիկներ՝ կենսուրախ սովետական հրի-
տասարդության առաջավոր ջոկատներն, ընթանում են
մեզ հետ այդ ուղիով, տիրապետելով՝ մոտորին ու
ինքնաթիռին, սլաններին ու պարաշյուտին:

Մենք երթվում ենք մեր Կառավարությանը, մեր մեծ պարտիային, մեր Հանճարեղ և իմաստուն առաջնորդ ընկեր Ստալինին՝ մեր բոլոր ուժերը, իսկ եթե հարկ չկան, նաև կյանքը, տալ հանուն մեր շքնաղ, օրօրի վրա ծաղկող Հայրենիքի պաշտպանությանը»:

Դա սովետական ժողովրդի թևավոր ցեղի ձայնն էր: Երիտասարդ օդաչուները և պլաներիստները, պարաշյուտիստներն ու ավիամոդելիստները պատվով կատարեցին իրենց երդումը:

Սովետական սպորտային ավիացիան լստահաբար դուրս եկավ միջազգային օդային մրցությունների արենան և սկսեց մեկը մյուսի հետևից՝ ռեկորդներ նվաճել: 1936 թվին Վ. Պ. Չկալովը գործեց Մոսկվայում չափազանց (Ուղղ կղզի) Ստալինյան մարշրուտով հռչակավոր թռիչքը:

1936 թվին Սովետական Միությանը մտավ Միջազգային ավիացիոն ֆեդերացիայի՝ ՖԱԻ մեջ, իսկ 1939 թվի վերջերին, հաստատած միջազգային ավիացիոն ռեկորդների թվով, գրավեց աշխարհում առաջին տեղը:

Հյուսիսային բևեռի վրայով Չկալովի և Գրոմովի 1937 թվի պատմական թռիչքները, հիանալի սկիզբ հանդիսացան սովետական սավառնորդների ու սավառնորդուհիների նոր, խիղախ ու ստեղծագործական հանդգնությունների: ՖԱԻ ռեկորդների ցուցակներում յոթ անգամ նշվել է Պոլինա Օսիպենկոյի անունը, վեց անգամ՝ Վլադիմիր Կոկինակիի և Գրիգորուբովայի անունները: Անմոտոր թռիչքի 59 միջազգային ռեկորդներից՝ երեսունը պատկանում է Սովետական Միության պլաներիստներին ու պլաներիստուհիներին: Ոչ մի պա-

բաշխուտիստ աշխարհում գեոևա չի հանել 13.400 մետր «ադամատաղի»։ Այդ բարձրությունից վ. Ռոմանյուվը թուիչք դուրժեց վարկյանարար բացելով պարաշյուտը։ Աշխարհում առաջին և լավագույն պարաշյուտիստուհիները, պլաներիստուհիները և սավանորդուհիները՝ սովետական կանայք ու աղջիկներն են։ Կանանց համար բարձրագույն նվաճումը՝ մոտ հինգ կիլոմետր ազատ ընկնելը, նպատկանում է սովետական պարաշյուտիստուհի Քլենա Վլադիմիրսկուն։ Ավիամոդելիզմի գծով միջազգային 41 նվաճումից՝ երեսուներ հաստատել են «փոքր ավիացիայի» սովետական պատանի կոնստրուկտորները։

Այդպես, համեմատարար կարճ ժամանակամիջոցում, Սովետական Միությանն ամբողջ աշխարհի առջ ցուցադրեց իր ավիատորների փալլուն կարգի վարպետությունը և մեր հայրենական ավիացիոն տեխնիկայի դերազանցությունը։ Մեր ժամանակի մեծագույն օդաչուի թզին, չկալովյան նորարարության և հանդդնության թզին, ապրում է սովետական ավիատորների սրանչելի ընտանիքում։ Ավելի քան տասը տարի է անցել մեր ժամանակի մեծագույն օդաչուի ողբերգական կորուստի օրվանից, սակայն ինչպիսի՞ հպարտությամբ են հնչում և այժմ վ. Պ. Չկալովի՝ հանուն սովետական ժողովրդի և նրա ավիացիայի անմահ խոսքերը։

Սովետական ավիացիան, ստալինյան հնգամյակների իսկական զավակը, աճել է, ինչպես ասում են, մերկ տեղում։ Այժմ սովետական ավիացիան լավագույնն է աշխարհում։ Սովետական դորժարաններում, սովետական նյութերից, սովետական մարդկանց ձեռքերով ստեղծվում են պոպալատյա հզոր թռչուններ, ո-

բոնք իրենց որակով շատ ետ են թողնում աշխարհի
լավագույն ինքնաթիռներին: Աշխարհում չկան ավելի
լավ օդաչուներ, քան սովետական օդաչուներն են:
Ստալինյան ավիացիայի հերոսների հերոսական
սխրագործությունների առաջ խոնարհվում է ամբողջ
առաջավոր ու պրոգրեսիվ մարդկությունը:

Միլիոնավոր աշխատավորների սրտերը լցվում են
օրինական հպարտությամբ, երբ միտք է ծագում պան-
ծալի սովետական ավիացիայի մասին, որն ամբողջ
մարդկության համար իր թևերի վրա տանում է՝ խա-
ղաղություն, ազատություն, կուլտուրա և առաջադի-
մություն:

Սովետական ժողովուրդն իր ավիացիան օգտա-
պարծեց երկրի տնտեսական ու կուլտուրական հետադա-
դարացման համար: Սովետական ավիացիան օգնեց՝
յուրացնելու հեռավոր Հյուսիսի հարստությունները,
ճանապարհ բացելու սառցահատներին, հետախուզու-
թյուն անցկացնելու՝ ձկնորսարաններում, պայքարելու՝
դյուղատնտեսության թշնամիների, անտառային հրե-
ղեհների դեմ: Նա երկրի հեռավոր շրջանները կապել
է նրա կենտրոնի հետ:

Սովետական ավիացիայի հաջողությունները հնա-
րավոր եղան, որովհետև Ստալինի ղեկավարությամբ
ստեղծված սոցիալիստական ինդուստրիան սկսեց թո-
ղարկել ավելի շատ՝ գերազանց թեթև ինքնաթիռներ ու
ծանր օդային նավեր: Սովետական ավիացիան տարեց-
տարի աճել ու ամրապնդվել է ժողովրդի հետ ջերմ և
անբաժանելի միասնության մեջ, անվելով նրա արտո-
ւածող ուժերով: Սեփական ձեռքերով, սեփական անձ-
նրվեր հերոսական աշխատանքով, սովետական ժողո-

«Էուրդն իր հայրենիքի համար ստեղծեց զորեղ թևեր, և այդ թևերը վեր բարձրացրին ՍՍՌՄ-ի, որպես մեծ ավիացիոն տերության փառքն ու պրեստիժը:

Ընկեր Ստալինը դաստիարակեց ավիացիոն կոնստրուկտորների մի ամբողջ պլևադա, որը հայտնի է ամբողջ աշխարհին:

Պետլյակովը, Պուլիկարպովը, Յակովլևը, Լավոչկինը, Իլյուշինը, Տուպոլևը, Միկոյանը, Շվեցովը, Միկուլինը, Կլիմովը և ուրիշները սարքավորեցին մեր Օդային Նավատորմը կատարելագործված տիպերի ինքնաթիռներով ու մոտորներով:

Սովետական ավիացիան՝ աշխարհում ամենաառաջավոր, ամենահզոր ավիացիան է: Նրա անվիճելի առավելությունները փայլուն կերպով ցուցադրվեցին Հայրենական Մեծ պատերազմի ժամանակաշրջանում:

«Բանվորները, բանվորուհիների, ինժեներների և ծառայողների աշխատանքային էնտուզիազմը, սովետական ավիացիոն կոնստրուկտորների գյուտարարությունն ու տաղանդավորությունը հնարավորություն տվեցին մեր ավիացիան ղինելու բազմահազար լավագույն մարտական ինքնաթիռներով, որոնք իրենց թևերի վրա տարան մահ՝ թշնամուն և անմահ փառք՝ մեր սովետական մեծ ժողովրդին» (ՄՏԱԼԻՆ):



Սովետական հայրենասիրության անսպառ ուժը, որը պատերազմի փոթորկոտ տարիներին սովետական օդաշունչներին մղում էր անմահ սխրագործությունների, այժմ էլ, խաղաղ շինարարության տարիներին, նրանց պարձնում է իրենց պատվավոր պրոֆեսիայի էնտու-

գիտատներ: Սովետական օդաչուներն աշխատում են ջերմ ստեղծագործական փոխադարձ բարեկամության մեջ գիտության ներկայացուցիչների հետ և ավիացիոն արվեստում բարձր են պահում նորարարության դրոշմ:

1946 թվի օգոստոսի 18-ին Մոսկվայում, Տուշինոյի օդանավակայանում կայացավ մեր ռեակտիվային ինքնաթիռների առաջին հրապարակական ցուցադրումը: Այնուհետև մայրաքաղաքի բնակիչները մի անգամ չեն տոն օրերին հիացմունքով հետևել ռեակտիվային սավառնակների թռիչքներին:

Ավիացիոն կադրերի հմտության աճը հետ չի մերում ավիացիոն տեխնիկայի աճից: Սովետական օդաչուները հաստատորեն պահում են համաշխարհային առաջնությունը՝ պիլոտաժի արվեստում: Գնդապետ Ի. Պոլունինն աշխարհում առաջինը յուրացրեց պիլոտաժը՝ ռեակտիվային ինքնաթիռի վրա: Ռեակտիվային ինքնաթիռների վրա խմբակային պիլոտաժի առաջնությունը նույնպես Սովետական Միությանն է պատկանում: Այն, ինչ ձեռք են բերել ավելի փորձված օդաչուները, արդեն դարձել է երիտասարդ սովետական սավառնորդների սեփականությունը:

Ստալինյան անվեհեր շատ բազեններ պատերազմից հետո արդեն պարզևատրվել են շքանշաններով՝ նոր տեխնիկան յուրացնելու մեջ բարձր նվաճումների, նորարարության և բացառիկ բարձր օդաչվական վարպետության համար: Նրանց հայրենասիրական գործերն օրինակ են ծառայում Ավիացիային աչակցող կամավոր ընկերության անդամների սաների ու սպորտսմենների, նրա օդաչուների, պլաներիստների ու պարաշյուտիստների համար:

Ավիացիոն մասսայական կուլտուրայի առաջին օջախները մեր երկրում եղել են աերոակումբները, որոնք սկսվել են ստեղծվել 1921 թվականին Վ. Ի. Լենինի ցուցումով: Աերոակումբների ոգին, նրա կամախքը, դարձել է կոմերիտմիությունը, որը 1931 թվա-
իր IX համագումարում, ընկեր Ստալինի նախաձեռնու-
թյամբ շեֆություն ստանձնեց Ռազմա-Օդային Ուժերի վրա: Համագումարն այն ժամանակ որոշեց բարձրաց-
նել և զլխավորել երիտասարդ սերնդի վիթխարի շար-
ժումը՝ վստահելի և խիզախ, անվահեր ու տեխնիկապես
զրազետ օդաչուներ պատրաստելու համար:

Ամբողջ երկրով մեկ տարածվեց՝ «կոմերիտակա՛ն, ինքնաթիռի վրա» կոչը: Հազարավոր պատանի տղա-
ներ ու աղջիկներ արձագանքեցին Լենինյան-Ստալին-
յան կոմերիտմիության կոչին, սովորելու մեկնեցին օդաչվական ուսումնարանները, Պաշտավիաքիմի աերո-
ակումբները, ավիացիոն արդյունաբերությունը: Սովե-
տական երիտասարդությունը տարեց-տարի ավելի ու
ավելի ակտիվ մասնակցություն էր ունենում պարաշու-
տային և պլաներային սպորտի, ավիամոզելիզմի ժա-
վալմանը:

Բայց ավիացիոն մասսայական աշխատանքը հատկապես լայն թափ ստացավ այն բանից հետո, երբ 1935 թվի հուլիսի 12-ին ընկեր Ստալինը, ընկերներ՝ Վորոշիլովը, Կազանովիչը, Անդրեևը, Խորոշևը և Շվեբ-
նիկն այցելեցին Կենտրոնական աերոակումբը Տուշի-
նոյում, Մոսկվայի տակ: Պարտիայի և կառավարու-
թյան ղեկավարները դիտեցին օդային սպորտսմենները:

Հովաճոմները, խորապես հետաքրքրվեցին օգաշունների, պլաներիստների, պարաշյուտիստների և ավիամոզի-
իստների ուսուցման ընթացքով, զրույց արեցին նրան-
ցից շատերի հետ, եղան կարինետներում ու ուսումնա-
կան սենյակներում և արեցին մի շարք կոնկրետ ցու-
ցումներ ու խորհուրդներ օգաշվական կադրերի պատ-
րաստումն բարելավելու համար:

Այդ տարին բազմահազար պատանիներ սովորելու
գնացին աերոակումբները: Երիտասարդ սովետական
հայրենասերների նվիրական ցանկություններն՝ ավիա-
ցիոն մասնագիտության տիրապետելու, պետության
շեղմ պահպանությանը հանդիպեցին: Ծրկրի լավագույն
օգաշուններ, Սովետական Միության Հերոսներ՝ Չկալո-
վը, Բայդուկովը, Բելլակովը, Կամանինը, Լյապիդևսկին
և շատ ուրիշներ, դիմեցին ավիացիայի երիտասարդ
բարեկամներին, կոչ անելով՝ համալրել և ամրապնդել
Փղային Նավատորմի շարքերը, մտնել արեոակումբնե-
րը: Նրանք գրում էին.

«Սովետների երկրին հարկավոր են օգաշուններ,
շտուրմաններ, բորտմեխանիկներ և ավիացիոն ալլ
մասնագետներ: Աերոակումբների պատերի մեջ, թռիչ-
քային դաշտում, օդում, բանվորներն ու բանվորուհի-
ները, կոլխոզնիկները, դպրոցականներն, ուսանողնե-
րն, ստանում են իրենց առաջին «օղային մկրտու-
թյունը», ձեռք են բերում ավիացիոն մասնագիտություն,
չգարեցնելով աշխատանքն արտագրությունում, ու-
սումը՝ բուհում կամ դպրոցում»:

1936 թվին երկրում արդեն կային 140 աերոա-
կումբներ, որոնցում սովետական երիտասարդությունը

Հաջողությամբ տիրապետում էր ավիացիոն գիտելիք-
ների սկզբունքներին և զբաղվում օդային սպորտով:

Ավիացիոն հասարակայնության ոգին եղել է և
մնում է սովետական երիտասարդությանը: Ծանոթա-
ցեք մեր փառաբանված օդաչուների կենսագրություն-
ներին և դուք կտեսնեք, թե նրանց կյանքում ինչպիսի
կարևոր նշանաձող է եղել աերոստիումը, որտեղ նրանք
ստացել են նախնական պատրաստականություն,
կապվել են ավիացիայի հետ, ուղեգիր են ստացել ի-
րենց գիտելիքների բարձր կատարելագործման մեծ
հանապարհը մտնելու համար:

Աերոստիումներում սովորել են նշանավոր սովե-
տական ասերը. Սովետական Միության հոսակի Հե-
րոսներ՝ Ընկ. Ընկ. Պոկրիշկինը և Կոժեդուրը, Սովետա-
կան Միության կրկնակի Հերոսներ, օդաչուներ՝ Լավրի-
նենկովը, Մուրդչին, Դ. Գլինկան և շատ ուրիշներ:

Հիշելով դեպի ավիացիան իր առաջին քայլերն
Ալեքսանդր Պոկրիշկինը գրում էր. «Ես անձամբ օդաչու-
ական կյանքս, նման հազարավոր — այլ սովետական
պատանիների, սկսել եմ պլաներային կայանից...
Միավորման օդաչուների մեծամասնությունը, որի
հրամանատարն էի ես Հայրենական Մեծ պատերազմի
օրերին, դաստիարակվել է աերոստիումներում: Նրանք
բոլորն էլ սկսել են պլաներիցմից, ապա մեր փոքր
փաստակավոր «Աօ—2»-ից:

Սովետական Միության հոսակի Հերոս Իվան Կոժե-
դուրը պատմում է.

«Ես հավատացած եմ, որ շատ օդաչուներ մի ան-
գամ շեն ծանր բուպեններին և հատկապես պատերազ-
մում, բարի խոսքով հիշել աերոստիումի իրենց առա-

ջին ուսուցիչ-հրահանգիչներին: Եվ ես, Շոստկինսկու
անբողոքմամբի նախկին սանս, ցանկանում եմ ասել
ստալինյան ավիացիայի շարքերը ձգտող պատանի-
ներին. համառորեն սովորեցե՛ք, լավ թռչել ուսումնա-
վարժական ինքնաթիռների վրա, աշխատեցե՛ք, յուրաց-
նել և հիշել անյ բոլորն, ինչ որ ձեզ ուսուցանում են,
որովհետև ավիացիայում մանրունքներ չկան: Երազե-
ցե՛ք, սրբնթաց ինքնաթիռների մասին, սակայն ուշադիր
կերպով ուսումնասիրեցե՛ք, անբողոքմամբների ունեցած
վարժական հասարակ մեքենաները»:

Սմոլենսկի Ֆաբգործուսի նախկին աշակերտ, այ-
ժմ Սովետական Միության կրկնակի Հերոս, Վլադիմիր
Լամբինենկովն անորակումքների ներկայիս չվուաներին
(չլетам) ուղղած իր դիմումում գրում է.

«Շատ ժամանակ է անցել, շատ ջուր է հոսել այն
պահից, երբ ես հրաժեշտ եմ տվել անբողոքմամբին:
Պատերազմի տարիներին ես թռել եմ բոլոր տիպերի
կործանիչների վրա: Պատերազմն ես սկսել եմ, որպես
սերժանտ, շարքային օդաչու: Երեք տարի հետո ես
տարել եմ Բեռլինի վրա կործանիչ ավիացիոն գունդը:
Այդ ժամանակ արդեն փոխզնդապետ էի: Ընդհանուր
գումարով վերցրած՝ 50 օր գտնվել եմ օդում: Օդային
մարտերում անձամբ ոչնչացրել եմ գերմանական 35
ինքնաթիռ:

Սակայն անցնելով այդպիսի դաժան դպրոց, ես
մինչև հիմա էլ շնորհակալությամբ եմ հիշում անբող-
ոքմամբ անց կացրած օրերս: Չէ՞ որ այնտեղ է դր-
վել ապագա օդաչվական վարպետության հիմքը»:

Սովետական Միության Հերոս Ա. Մարենկո, որը
չայնորեն հայտնի է ժողովրդին Բ. Պոլեմոյի «Պատմը-

վաժժը իսկական մարդու մասին» գրքից և նույնանուն կինոնկարից, իր օգաշվական արհեստն սկսել է Կոմսոմոլսկ Ամուրի վրայի աերոակոմբի կուրսանտությանից: Կարելի է Պաշտավիաքիմի աերոակոմբներում իր ժամանակին ուսուցանած ավիատորների անձնվեջ հերոսական աշխատանքի հարյուրավոր օրինակներ բերել:

Դեպի ավիացիա տանող ուղին սովորաբար սկսվում է ավիամոդելային և պլաներային խմբակներում ուսանելուց: 1948 թվին լրացավ մեր երկրում ավիամոդելիզմի և պլաներիզմի գոյության 25 ամյակը: Ավիացիոն սպորտի այդ երկու տեսակները վայելում են սովետական զարոցականների ու երիտասարդության մեծ սերը: Անմոտոր թռիչքի ականավոր վարպետներ են հանդիսանում, համաշխարհային ռեկորդամեններ, սովետական պլաներիստներ՝ ընկ. ընկ. Անտխինը, Ռաստորգուևը, Սավցովը, Իլչենկոն և ուրիշները: Սովետական պլաներիստուհի Օլգա Կլեպիկովան մեծ չափով դերազանցեց սավառնողների անդրսահմանյան ռեկորդները: Նա միտեղանի պլանների վրա թռավ 749 կիլոմետր: Երկտեղանի պլաների վրա հեռավոր թռիչքի համաշխարհային բոլոր ռեկորդները պատկանում են սովետական պլաներիստ Ի. Կարտաշովին:

«Փոքր ավիացիայի» կոնստրուկտորները միայն 1938—1940 թ. թ. հաստատեցին համաշխարհային 30 ռեկորդ: Պատերազմից հետո, թռչող մոդելների համամիութենական 15-րդ մրցություններում, սովետական ավիամոդելիստները ցուցադրեցին միջազգային 4 նոր նվաճում և համամիութենական 8 ռեկորդ: Մրցություններում հաղթողներն ընդունվեցին ավիացիայի մարշալ

Վերջինինի կողմից, որը մանրամասն կերպով հետա-
քըրքրվեց ավիամոդելիստների աշխատանքով և նրանց
մի շարք գործնական խորհուրդներ տվեց: Ավիացիոն
հասարակայնությունը բարձր է գնահատում ավիամո-
դելիստ-ռեկորդմեններ՝ Տրոնչենկովի (Նովոսիբիրսկ)
Մալիկի և Լյուբուշկինի (Մոսկվա), Պավլուշենկոյի
(Կիև), Դավիդովի (Բաշկիրական ԱՍՍՌ) և ուրիշ շա-
տերի կոնստրուկտորային աշխատանքը:

1948 թվի ամռանը գնեպրոպետրովսկյան երկու
ավիամոդելիստներ՝ Յուրի Արտյուխովը և Բորիս Նա-
զարենկոն ավիամոդելային մարզային մրցություննե-
րում հասան աչքի ընկնող հաջողությունների: Արտյու-
խովի կոնստրուկցիան՝ պլանների իրանի մոդելն, օդում
պահվեց 4 ժամ 40 րոպե: Բորիս Նազարենկոյի մոդելը
բարձրացավ 2800 մետր:

Յուրիա Արտյուխովն հռամսյա համառ աշխա-
տանք էր թափել իր ռեկորդային մոդելի հորինման և
կառուցման վրա: Նա այժմ արդեն երազում է նոր մո-
դելների մասին, որոնք թռչնին ավելի բարձր և ավելի
հեռուն: Նա ուզում է դառնալ իսկական ավիակոն-
ստրուկտոր:

Պլաներիզմը և ավիամոդելիզմը՝ սպորտի մատ-
չելի և հրապուրիչ տեսակներն են: Նրանք ԱԱԿԸ-ում
պետք է ստանան մեծ թափ և ամենալայն տարածումը:
Որքան խորն և լայնորեն ծավալվի ավիամոդելիստնե-
րի աշխատանքն, այնքան շատ տաղանդավոր մասնա-
գետներ կստանա Հայրենիքն, այնքան ավելի ուժեղ
կլինի նրա Օդային Նավատորմը:

Աերոակումրների՝ որոնք պատերազմի ժամանակ
գրեթե չէին գործում, վերակենդանացումը մեծ տոն էր

սովետական երիտասարդության համար, որի առաջ լայնորեն բաց է դեպի ավիացիա տանող ուղին: Անբողոքականները ղեկավարելու համար եկան նշանավոր շատ օդաչուներ, հարստացած Հայրենական Մեծ պատերազմի փորձով, Սովետական Միության Հերոսներ, շքանշանակիրներ, իրենց գործը գերադանց խմացող և անսահման սիրող մարդիկ: Նրանց առաջ պատվավոր խընդիր է դրված. պարտիական կազմակերպությունների ղեկավարությամբ, Օդային Նավատորմի շեֆ՝ Լենինյան Մտալինյան կոմերիտիության օդնության մար, աճեցնել և դաստիարակել սովետական թևավոր մարդկանց նոր, երիտասարդ ցեղը:

ԱԱԿԸ անբողոքականների շվուսներն՝ երիտասարդ բանվորները, կոլխոզնիկներն, ուսանողներն են: Օդաչուներ, մեխանիկներ, տեխնիկներ դառնալու ջերմ ձրդնումը՝ մղել է նրանց դեպի ավիացիան: Ուղին՝ որն ընտրել է յուրաքանչյուր շվուս, նրա համար լայն ճանապարհ է բացում դեպի գիտելիքները, դեպի վարպետություն: ԱԱԿԸ-ում շվուսներն ուսումնասիրում են միայն առաջին հիմունքներն, այսպես ասած, ավիացիոն գործի «այրուրենը»: Բայց նրանից, թե հրամանատարին և հրահանգչին ինչպե՞ս է հաջողվում ամրապնդել շվուսի սկզբնական գիտելիքները, զարգացնել նրա մեջ՝ հետաքրքրություն, ձգտում դեպի կատարելագործություն, դժվարությունները հաղթահարելու պատրաստակամություն, — շատ բանով կախված է ապագա ավիատորի ձևավորվելը:

Ավիացիային աջակցող Համամիութենական կամավոր ընկերության կազմըյուրոն հանրազումարել է մեր տերտակումրների հետպատերազմյան գործունեու-

Յյան առաջին արդյունքները և նշել է նրանցից լավագույններին:

Վաստակած հեղինակությամբ օգտվում է այն անբուժակումբն, որի ղեկավարը Սովետական Միության կրկնակի Հերոս Վասիլի Ալեքսանդրովիչ Զայցեն է: Օդային Նավատորմի այդ բոցավառ էնտուզիաստի մեջ զուգակցվում են բոլշևիկի սքանչելի գծերը. հրամանատար՝ ղեկավարի և հանրորդի: Օդային կատաղի մարտերում մի քանի անգամ ծանր վիրավորվելուց հետո բանակից զորացրվելով, Զայցեն մեծ եռանդով ձեռնամուխ եղավ աերոակումբի վերակենդանացմանն այնքաղաքում, ուր նա ապրում է: Մինչև պատերազմն այդ անբուժակումբը պատրաստում էր միայն օդաշունքի Այծմ նրան կից ստեղծված են պլաներային, ավիամոդելային և պարաշյուտային սեկցիաներ: Նրանցում պատրաստվում են հրահանգիչներ՝ քաղաքի ձեռնարկությունների, հիմնարկությունների և դպրոցների ապագա ավիացիոն խմբակների համար:

Վ. Զայցեի գլխավորած անբուժակումբը լայն ժողովրդականություն է օգտվում հեռվում, քաղաքի սահմաններից դուրս: Սովորելու համար անբուժակումբ են դալիս նաև կոլխոզնիկները՝ շրջակայքի գյուղերից: Ակումբն իր բաժանմունքներն է բացել գյուղական երկու շրջաններում, ուր դնում են հրահանգիչներ երիտասարդ կոլխոզնիկներին պլաների դմբ և պարաշյուտի դմբ ուսուցանելու համար:

Աերոակումբի գերազանց ուսուցանած օդաշունքի մեջ կարելի է հանդիպել կոլխոզնիկ Տուպտինին, տասերորդ դասարանի շրջանավարտ՝ Վալենտին Պետրովին, փակառադործ՝ Շարապովին, մոդելագործ՝ Գուրեևին և

ուրիշ շատ ամենաբազմազան պրոֆեսիաների ու կվա-
լիֆիկացիաների երիտասարդ մարդկանց: Շարունակե-
լով իրենց աշխատանքն ու ուսումը, նրանք կատա-
րելագործելու են իրենց կվալիֆիկացիան աերոակումբի
սպորտային ջոկատում:

Աերոակումբին հայտնի դարձավ, որ հարևան գյու-
ղական շրջանում երիտասարդ կոլխոզնիկները ցանկո-
թյուն են հայտնել պարապել պարաշյուտային սպոր-
տով: Աերոակումբն անմիջպես հայտնեց կոլխոզնիկնե-
րին, որ շուտով ակումբի սպորտսմենները թռչելով նը-
րանց մոտ հյուր կգնան: Նախապես նշանակված կիրա-
կի օրն, ավելի քան չորս հազար կոլխոզնիկներ, առավե-
լապես երիտասարդություն, հավաքվեցին աերոակումբի
օդաշունչին դիմավորելու համար: Օդային սպորտ-
սմենները նախ անցկացրին ցուցադրական թռիչքներ
վարժական մեքենաների վրա, ապա պարաշյուտիստ-
ների ցատկումներ: Այնուհետև աերոակումբից եկած
հյուրերը՝ զրուցեցին հանդիսատեսների հետ ԱԱԿԻ
աշխատանքի մասին, հրավիրեցին նրանց մտնելու Ընկե-
րության անդամների շարքը և խոստացան ուսումն
սպորտը կազմակերպելում օգնել: Այդ ավիացիոն կի-
րակնօրյակից մի շաբաթ հետո, հարյուր երիտասարդ
կոլխոզնիկներ աերոակումբի օգնությամբ սկսեցին ու-
սանել պարաշյուտային գործը:

Կուրսի ու աերոակումբն իր գործունեության հենց
առաջին օրերից մարզի աշխատավորների մեջ սկսեց
մասսայական ավիացիոն ինքնագործունեություն ծավա-
լել: Աերոակումբի շրջիկ բաժանմունքը Ֆատեփի շրջա-
նում կազմակերպեց պարաշյուտիստ-սպորտսմենների
պատրաստում: Երիտասարդ կուրսանտները մեծ հե-

տաքրորությամբ լսում են աերոակումբի հրահանգիչներին՝ զրույցներն՝ ավիացիայի պատմության, ստալինյան բաղնիքի սխալործությունների, իրենց հարազատ աերոակումբի փառավոր տրադիցիաների մասին: Պատանիների մեջ, որոնք լսում են այդ զրույցները, ջերմ ցանկություն է առաջանում դառնալու Հայրենիքի նույնպիսի անվահեր հայրենասերներ, ինչպիսին իրենց հայրենակիցներն են՝ աերոակումբի սաներ՝ Սովետական Միության կրկնակի Հերոս Անդրեյ Բորովիսը, որի բրոնզե կիսանդրին զարդարում է քաղաքային այգու կենտրոնական հարթակներից մեկը, և Սովետական Միության Հերոսներ՝ Ռենցն ու Նրյոմինը:

Սովետական երիտասարդ մարզու համար, որը կրում է իր ժողովրդի ազնիվ գծերը, չկա ավելի զրավիչ կերպար, քան ստալինյան հպարտ բաղնի կերպարը: Սոցիալիզմի երկրի օգաշուն ներդաշնակ կերպով զուգակցում է իր մեջ անվահերությունը՝ հմտության հետ, համառությունը և ղեկարությունները հաղթահարելու հաստատակամությունը՝ բարձր գաղափարականություն և Հայրենիքին անսահման նվիրվածության հետ:

Աերոակումբների խնդիրն է դուրացնել երիտասարդությանը զեպի ավիացիան տանող ուղին: Սկսել կարելի է ավիամոդելիզմի, պլաներիզմի, պարաշյուտիզմի պարապմունքներից: Ավիամոդելային խմբակներին ամենօրյա ղեկավարություն ցույց տալը, նոր խմբակներ ստեղծելը, նրանց օդնելը և նրանց համար հրահանգչական կադրեր պատրաստելը, մեր աերոակումբների պարտականությունն է:

Վիաներսկի աերոակումբը, Գորոդոկ ավանում, ուղղակի Գյուդատնտեսության մեխանիզացիայի տեխնի-

կումում, պարապմունքներ կազմակերպեց պարաշյու-
տիզմից: Այդ պարապմունքները սովորողների մեջ հըս-
կայական հետաքրքրութիւն առաջացրին, և այժմ տեխ-
նիկումի մօտ հարյուր ուսանողներ ընդգրկված են պա-
րաշյուտային սպորտի մեջ:

Պարաշյուտիստներ պատրաստելու գործը լավ է
կազմակերպել Վիլնյուսի անրոակումբը: Այդ անրոա-
կումբի պատրաստած պարաշյուտիստների մի մեծ
խումբ դիմեց ակումբի ղեկավարութեանը, խնդրելով
շարունակելու իրենց հետ պարապմունքներ՝ լրացուցիչ
ծրագրով: Այդ խնդիրը բավարարվեց: Բացի այդ,
անրոակումբն ընդառաջ դնելով արհեստակցական ու-
սումնարանների սովորողների կամքին, պարաշյուտա-
յին պատրաստութիւն ծավալեց նաև նրանց մեջ:

Առաջավոր անրոակումբները մասսայական ավիա-
ցիոն աշխատանք ծավալելով, դրանով իսկ շեն շրջա-
փակվում ակումբի շենքի պատերի մեջ: Նրանք հաս-
կանում են, որ ավիացիային հասարակական աջակցու-
թիւն ցույց տալու գործը չի կարող սահմանափակվել
անրոակումբների միայն ուսումնա-սպորտային աշխա-
տանքներով:

Սոցիալիզմի երկրում ավիացիայի առաջընթացը
կապված է բնակչութեան ամենալայն խավերի մեջ ավիացիոն
գիտելիքների իսկական մասսայական տա-
րածման հետ: Նոր, հետադադրազմյան պայմաններում,
ավիացիոն գիտելիքներ տարածելում ԱԱԿԸ աշխատան-
քը պետք է նշանակալից չափով ընդլայնվի և կրի ավե-
լի նպատակասլաց բնույթ, քան էր Պաշտպանութիւնի
կազմակերպութեանը:

Խնչպիսի կազմակերպական սկզբունքներով է կա-

ռուցված ԱԱԿԸ նոր ընկերությունը և կոնկրետ կերպով
ինչո՞ւմն է կայանում նրա սկզբնական կազմակերպու-
թյունների, ակումբների, կայանների և այլն աշխա-
տանքը:

ԱԱԿԸ՝ ՍՈՎԵՏԱԿԱՆ ՀԱՅՐԵՆԱՍԵՐՆԵՐԻ ՄԱՍՍԱՅԱԿԱՆ
ԿԱԶՄԱԿԵՐՊՈՒԹՅՈՒՆՆ Է

Ավիացիային աջակցող կամավոր ընկերության աշ-
խատանքն անց է կացվում պարտիական և սովետական
օրգանների ղեկավարությամբ, սերտ կերպով գոր-
ծակցված կոմերիտական և պրոֆիտոթենական կազմա-
կերպությունների հետ:

Ձեռնարկություններում, կոլխոզներում ու սովխոզ-
ներում, հիմնարկներում և ուսումնական հաստատու-
թյուններում այժմ ստեղծվում են ԱԱԿԸ սկզբնական
կազմակերպություններ, ջերմորեն քննարկվում են այդ
կազմակերպությունների աշխատանքային ծրագրերը,
օրեց-օր աճում է Ընկերության անդամ մտնել ցանկա-
ցող աշխատավորների դիմումների հոսանքը: Այդ բոլո-
րը ցույց են տալիս, որ ԱԱԿԸ համապատասխանում է
մասնատների հայրենասիրական ձգտումներին՝ անձնա-
կան մասնակցությամբ օգնել պարտիային և կառավա-
րության ամրապնդելու ստալինյան ավիացիայի հզո-
րությունը:

Ընկերության հիմքը, նրա պլանավոր վճռող օղակն,
սկզբնական կազմակերպությունն է: Այստեղ են ստեղծ-
վում ավիացիոն խմբակներ: Այստեղ հմուտ մասնա-
գետները և սպորտամենները, պլանավորագետ պատե-
րագմի Ռազմա-օդային ուժերից զորացրվածները, կարող
են հաղորդել երիտասարդությանն իրենց գիտելիքներն
ու փորձը: ԱԱԿԸ անբողոքաբանորեն սկզբնական կազ-

մակերպություններից են իրենց համար համալրում քաղելու Սկզբնական կազմակերպություններում են աճեցվում հասարակական ակտիվի կադրերն, առանց որի անկարելի է կամավոր ընկերության մասնաձևական ինքնագործ աշխատանքը:

Ավիացիային աջակցող կամավոր ընկերության անդամ կարող է լինել, տասնհինգ տարեկան հասակի հասած Սովետական Միության յուրաքանչյուր քաղաքացի, որն ընդունում է Ընկերության կանոնադրությունը, մտնում է նրա կազմակերպություններից մեկի մեջ և մուծում է անդամավճարները: Ընդունելությունն՝ Ընկերության անդամության մեջ, կատարվում է անհատական կարգով, սկզբնական կազմակերպության ընդհանուր ժողովի կամ կոմիտեի միջոցով:

ԱԱԿԸ յուրաքանչյուր անդամ իրավունք ունի ընտրելու ավիացիոն գիտելիքների կամ ավիացիոն սպորտի իրեն հետաքրքրող ճյուղը, պարապելու Ընկերության աերոակումբում, ուսումնական խմբում, խմբակում, սպորտային օղակում, կամ շոկատում: ԱԱԿԸ անդամներն իրավունք ունեն՝ ընտրելու և ընտրվելու ԱԱԿԸ ղեկավար օրգաններն, ակտիվ մասնակցելու Ընկերության կյանքի և պրակտիկ գործունեության բոլոր հարցերը քննարկելիս: ԱԱԿԸ անդամներն աշխատանքում և ուսման մեջ լավ ցուցանիշների ու սպորտային հաջողությունների համար արժանանում են Ընկերության մեջ սահմանված խրախուսանքին:

ԱԱԿԸ անդամները պարտավոր են ենթարկվել Ընկերության մեջ սահմանված կարգին, ակտիվ մասնակցություն ունենալ սկզբնական կազմակերպություններից մեկի աշխատանքին, ուսումնասիրել ավիացիոն գործը,

բնակչությանը բացատրել Ընկերության նպատակներն ու խնդիրները: Կարգապահությունը խախտողների ներկատմամբ կիրառվում են հասարակական ներգործության դաստիարակչական միջոցներ: Ընկերությունից վտարելը ծայրահեղ միջոց է հանդիսանում և այն պետք է հաստատովի ԱԱԿԸ շրջանային (քաղաքային), կոմիտեի կողմից:

«Ավիացիային աջակցող Համամիութենական կամավոր ընկերության (ԱԱԿԸ) սկզբնական կազմակերպությունների կանոնադրությունն» այսպես է բնորոշում նրանց խնդիրները.

ա. Ընկերության մեջ նոր անդամներ ներգրավելը:

բ. Ընկերության անդամների և բնակչության մեջ ավիացիոն գիտելիքներ տարածելը.

գ. Ընկերության անդամներին ավիացիոն մասնագիտություններ ուսուցանելը.

դ. ավիացիոն, պլաներային, պարաշյուտային և ավիամոդելային սպորտի զարգացումը:

Այդ նպատկի համար ԱԱԿԸ սկզբնական կազմակերպություններն ատենդժում են խմբակներ և կազմակերպում ավիացիոն գործն ուսումնասիրող դասընթացներ, անց են կացնում բազմապիսի ագիտացիոն մասնաշաղկան աշխատանքներ, մասնակցում են տերտակոմբների աշխատանքներին, իրենց անդամներին ուղղում են Ընկերության ուսումնական կազմակերպությունները և այլն:

Այդ ամբողջ աշխատանքը կառուցվում է Ընկերության անդամների նախաձեռնության և ինքնագործունեության հիման վրա: Ընկերության անդամների ուսուցման գործը ղեկավարելուն պետք է ներգրավվեն Հայրեն-

Շախան Մեծ պատերազմի մասնակիցները, Օդային Նա-
վատորմի և ավիացիոն արդյունաբերության մասնա-
գիտները:

ԱԱԿԸ սկզբնական կազմակերպություններ ստեղծ-
վում են Ընկերության երեք անդամի առկայության դեպ-
քում: ԱԱԿԸ այն կոլեկտիվներում, ուր հաշվում են
հարյուրից պակաս անդամներ, կարող են ստեղծվել խմբ-
բակներ՝ ըստ ցեխերի, բաժինների, կոլխոզի բրիգադ-
ների, ուսումնական հաստատության կուրսերի ու դա-
սարանների և այլն: Մեծ կոլեկտիվներում, ուր հաշվում
են Ընկերության տվելի քան 100 անդամ, կարող են
ստեղծվել ցեխային և նրանց համապատասխան կազ-
մակերպություններ, որոնց ղեկավարում է տվյալ ձեռ-
նարկության կամ հիմնարկության կոմիտեն:

Սկզբնական կազմակերպություններն ընտրում են
իրենց կոմիտեները և վերստուգիչ հանձնաժողովները՝
մեկ տարի ժամանակով: Ատորին կոլեկտիվներում, ուր
Ընկերության 15 անդամից պակաս են, ընտրվում է
միայն նախագահ, իսկ խմբակներում՝ խմբակազմակեր-
պիչներ: Ղեկավար օրգանների ընտրությունը կատար-
վում է ժողովներում (կոնֆերանսներում) փակ (գաղտ-
նի) քվեարկությամբ: Յուրաքանչյուր սկզբնական կազ-
մակերպության բարձրագույն օրգանն՝ ընդհանուր ժո-
ղովն է (կոնֆերենցիան): Ժողովն օրինական է համար-
վում այն դեպքում, երբ նրան ներկա են ոչ պակաս,
քան Ընկերության անդամների կեսը: ԱԱԿԸ տարեկան
անդամավճարի գումարն՝ երեք ռուբլի է, իսկ միջնա-
կարգ դպրոցների, արհեստակցական և երկաթուղային
ուսումնարանների ու ֆաբրիկայի սովորողների հա-
մար՝ մեկ ռուբլի: Մուտքի վճարը բոլորի համար՝ մեկ

ռուբլի է: Գանձված անդամավճարների գումարի երեսուսուն տոկոսը և մսւտքի վճարն ամբողջութեամբ, նույնպէս և այն միջոցներն, որոնք գոյանում են այլ հանութիւններից, դնում են սկզբնական կազմակերպութեանների ուսումնական և մասսայական աշխատանքների կարիքների համար:



ԱՅՆԿԸ մեջ մտնում են տարրեր հասակների ու պարտփեսիաների տասնյակ հազարավոր մարդիկ: Ոմանք կամենում են մասնակցել Ընկերութեան մասսայականագիտացիոն աշխատանքին և միշտ տեղակ լինել ավիացիայի բնագավառում վերջին դիտատեսիլական նվաճումներին: Ուրիշներին, առավելապէս երիտասարդութեանն, ԱՅՆԿԸ մեջ է քաշում ավիացիոն մասնագիտութեաններ ստանալու ձգտումն, որպէսզի նախապատրաստեն իրենց՝ Ռազմա-օդային ուժերի զորամասերում պատվավոր ծառայութեան համար: Երրորդները, դիտավորապէս զորացրված զինվորները, կամենում են ԱՅՆԿԸ-ում կատարելագործել իրենց դիտելիքներն ու ունակութեաններն ավիացիոն սպորտի այս կամ այն բրնագավառում:

ԱՅՆԿԸ մեջ մտնող սովետական քաղաքացուն չի կարող բավարարել այդ Ընկերութեան՝ լոկ ձեռնարկ անդամութեանը: Նա կամենում է, որ Ընկերութեան սկզբնական կազմակերպութեանը բավարարի իր հետաքրքրութեանն ավիացիոն դիտելիքների և ավիացիոն սպորտի նկատմամբ: Ընկերութեան սկզբնական կոլեկտիվի կազմակերպական ձեւավորման օրը պետք է դառնա նաեւ նրա գործնական աշխատանքի ծավալման առաջին օրը:

ԱԱԿԸ յուրաքանչյուր սկզբնական կազմակերպության համար այժմ գործունեության լայն ասպարեզ է բացվում: Դասախոսությունները, զրույցներն, էքսկուրսիաները, դիտողական ագիտացիան, կինոն, ռադիոն, մամուլն, ագիտացիոն միջոցների ամբողջ անսպառելի զինանոցը, կարող է, և պետք է օգտագործվի ԱԱԿԸ կողմից՝ ավիացիոն-տեխնիկական գիտելիքների մասնաճյուղի տարածման և Ընկերության աշխատանքի ժողովրդականացման համար: Գրեթե յուրաքանչյուր կազմակերպություն պրոպագանդիստական աշխատանք ծավալելու հնարավորություններ ունի: Ռազմա-օդային ուժերից զորացրված զինվորների մեջ քիչ մարդիկ չկան, որոնք ընդունակ են դառնալու ավիացիոն գիտելիքները մասնաներին հասցնելու ակտիվ հաղորդիչներ: ԱԱԿԸ յուրաքանչյուր անգամ, որը տիրապետում է որևէ մասնագիտության, պարտավոր է լինել ավիացիոն գիտելիքների պրոպագանդիստ, բնակչությանը բացատրել Ընկերության նպատակներն ու խնդիրները:

Մասնաճյուղի պրոպագանդիստական աշխատանք կազմակերպելիս ԱԱԿԸ կոմիտեները պետք է հիշեն, որ այդ աշխատանքում ամենագլխավորը նրա գաղափարական բարձր մակարդակն է: Գաղափարական և նպատակաւայ պրոպագանդան պետք է համոզիչ և ակնառու կերպով, հասանելի և պարզ ցույց տա այն գործերի օգտակարությունն ու անհրաժեշտությունն, որոնցով ղրադվում է ԱԱԿԸ: Աշխատանքի մասշտաբը, հասկանալի է, որ որոշվում է հենց իր՝ կազմակերպության մասշտաբով:

Բավական ուսանելի է ԱԱԿԸ մոսկովյան կազմակերպության անցկացրած մասնաճյուղի պրոպագանդա-

չի փորձը: ԱԱԿԸ ղեկավարները մայրաքաղաքային կի-
նոթաարտոններից մեկի դիրեկցիայի հետ միասին անց
կացքին ավիացիոն ֆիլմերի միամսյակ: Հանդիսատեսու-
ների համար կազմակերպված էր հատուկ ցուցահանդես,
որն արտացոլում էր Մոսկվայի՝ ԱԱԿԸ և նրա տերու-
կումբի լավագույն կոլեկտիվների աշխատանքը: Այդ
ցուցահանդեսի էքսպոնատների հետ ծանոթացավ մոտ
220.000 մարդ: Ընդմիջումների ժամանակ և մինչև
սեանսներն քիսեկը հանդիսատեսները հանդիպում և
զրույցներ էին ունենում հերոս-օդաչուների և ԱԱԿԸ ակ-
տիվիստների հետ: Գպրոցականները կարող էին այդտեղ
տեսնել զանազան տիպերի մոդելներ և զրույց ունենալ
նրանց կոնստրուկտորների, համաշխարհային ռեկորդ-
սմենների՝ Մալիկի, Լյուբուշկինի, Սոկոլովի և արիշների
հետ:

Այդ ցուցահանդեսի մասին հաճախորդների հիաց-
մունքով լի կարծիքներն, այն հետաքրքրությամբ, որ
նրանք արտահայտեցին ԱԱԿԸ աշխատանքի նկատ-
մամբ, լավագույն ապացույցն է այն բանի, թե որքան
մեծ է այդպիսի պրոպագանդիստական աշխատանքի
նշանակությունը: ԱԱԿԸ յուրաքանչյուր կազմակերպու-
թյուն, թեկուզ փոքր մասշտաբով, կարող է, և պետք է
անցկացնի այդպիսի աշխատանք, օգտագործելով արհ-
միութենական ակումբները, կուլտուրայի տներն ու պա-
լատներն՝ աշխատամիություն հետ օդաչվության գործի
վարպետների հանդիպումներ կազմակերպելու համար,
դասախոսություններ և զրույցներ անցկացնելու համար,
ավիացիայի անկյուններ, ցուցահանդեսներ ստեղծելու
համար և այլն:

Քննիչգրադի տերուակումբի շվուտները, սպորաշյու-

տիստները, պլաններստներն, ավիամոդելիստները հետաքրքիր հավաք անցկացրին Կարմիր Գյուլի ռազմադաշտում, որտեղից աշխարհում առաջին օդաչու Գոլուբեր դեպի երկինք տարավ Մոծայսկու՝ աշխարհում առաջին ինքնաթիռը:

Ապագա օդաչուների հավաքին եկան լենինգրադյան շատ կոմերիտականներ, պիոներներ, շրջակա գյուղերի բնակիչներ: Յուրաքանչյուրը ցանկանում էր մանրամասնորեն իմանալ աշխարհում առաջին ինքնաթիռի գյուտարարի կյանքի ու ստեղծագործական աշխատանքի մասին: Կարմիր Գյուլի հնարնակ Պյոտր Վասիլևիչ Նատուլը պատմեց ընկերներին, թե ինչպես էր անցնում Գոլուբերի առաջին թռիչքն, որին նա ականատես էր: Անրոակումբի հրամանատարներն ելույթ ունեցան ռուս հանձարեղ կոնստրուկտոր Մոծայսկու և նրա գյուտի մասին հետաքրքիր հաղորդամբ, ունկնդիրներին ծանոթացրին Մոծայսկու գյուտի առթիվ մամուլի առաջին հաղորդագրությունների հետ, որոնք հրապարակվել էին ամելի քան 72 տարի առաջ՝ 1877 թվի հունվարին, «Կրոնշտադսկի Վեստնիկ»-ում: Այդ՝ երիտասարդ ընկերների և հին օդաչուների համար անմոռանալի հավատքով, նրա մասնակիցներն երգվեցին նվիրաբերել իրենց բոլոր ուժերն ստալինյան ավիացիայի հետագա տնտեսական և ամրապնդմանն, ամեն կերպ օգնել ԱՄԿՄ նրա կարևոր և օգտակար աշխատանքում:

Մեր Հայրենիքի ավիացիոն նվաճումների լայն պարպազանդան, ավիացիոն-տեխնիկական գիտելիքների ամենօրյա և նպատակասլաց պրոպագանդան՝ մասսա-

ների մեջ, այն հիմքն է հանդիսանում, որի հիման վրա ծավալվելու է ԱԱԿԸ ստորին կոլեկտիվների ամբողջ պրակտիկ գործունեությունը:

Ավիացիոն բոլոր մասնագիտություններից երիտա-սարգույթյան մեջ ամենամեծ ժողովրդականությունը օգ-տըվում է օդաչուի մասնագիտությունը: Այդ բացատըր-վում է ի միջի այլոց նաև նրանով, որ ոչ բոլոր՝ իրենց ավիացիային նվիրաբերել ցանկացողները գիտեն, որ Օդային Նավատորմում քիչ չեն այնպիսի մասնագի-տություններն, որոնք ո՛չ պակաս հետաքրքիր, ո՛չ պա-կաս բազդ, և ո՛չ պակաս օգտակար ու կարևոր են երկրի համար, քան օդաչուի մասնագիտությունը: Ա-վիացիայում առհասարակ ոչ կարևոր մասնագիտու-թյուններ չկան: Ժամանակակից ինքնաթիռը մեծ պա-հանջներ է ներկայացնում ամբողջ անձնակազմի տեխ-նիկական պատրաստականության նկատմամբ:

Ընկերության շատ կոլեկտիվներ սեփական ուժերով կարող են կազմակերպել ավիամասնագետների պատ-րաստում: Անհրաժեշտ է ԱԱԿԸ անդամներին բացա-տրել, որ, եթե նրանք ցանկանում են ձեռք բերել՝ տեխ-նիկի, մեխանիկի, վարպետի և այլ ավիացիոն մասնա-գիտություն, կարող են այն սկսել թեորևտիկական ու-սուցումից, որպեսզի հետո պրակտիկան անցնեն տե-րտակումբում կամ նրա ինքնաթիռային կայաններում:

Լավ աշխատող աերոակումբները, լավ պատրաստ-ված հարյուրավոր օդային սպորտսմենները, գեռևա չեն որոշում ԱԱԿԸ հաջողությունը: Խնդիրը նրանումն է, որ ավիացիոն կուլտուրային հաղորդակից լինեն և ուսու-ցանեն ավիացիոն գիտելիքների միմյանման՝ աշխատա-վորների լայն մասսներն, որոնք հենց այդ նպատա-

կողմ էլ մտնում են ԱԱԿԸ շարքերը: Ահա՛, թե ինչո՞ւ
Ընկերությունը հարկավոր է իր կազմակերպությունների
ամենալայն և ճշուղավորված սխտեմ, ամուր, կարգա-
պահ և աշխատունակ ստորին կոլեկտիվներ՝ քաղաքում
և գյուղում:

Ընկերությունն ունի բոլոր պայմաններն, որպեսզի
արդեն այժմ ընդլայնի աերոակումբների, սլաներային
և պարաշյուտային կայանների, ավիացիոն կարինետ-
ների, պարաշյուտային աշտարակների և այլնի ցան-
ցը: Բայց սխալ կլինի ենթադրել, թե ուսումնական
կենտրոնները բոլոր անհրաժեշտ պիտույքներով լրիվ
սարքավորելու դեպքում միայն կարելի է ծավալել ա-
վիացիոն դործը: Կոպիտ սխալ կլինի երդմնորոշվել
ԱԱԿԸ սկզբնական կոլեկտիվներ ստեղծելու միայն այն
տեղերում, ուր կան պատրաստի նյութա-տեխնիկական
քաղա և հմուտ մասնագետների կադրեր:

Սովետական Միությունում չկան այնպիսի տեղեր,
ուր ԱԱԿԸ չկարողանա աշխատավորների մեջ անցկաց-
նել իր գործը: Միայն անհրաժեշտ է յուրաքանչյուր
դեպքում ելնել կոնկրետ պայմաններից և մասսայական
աշխատանքի համար օգտագործել բոլոր հնարավորու-
թյունները: Նույնիսկ ԱԱԿԸ գյուղական ամենափոքրա-
թիվ կազմակերպությունը կարող է կազմակերպել ա-
վիատորի զբույցը կոլխոզնիկների հետ ստալինյան ա-
վիացիայի մասին, հավաքել ավիացիայի վերաբերյալ
հարցերով զրականություն, լույս ընծայել Ընկերության
գործունեությանը նվիրված պատի թերթ, սարքավորել
ԱԱԿԸ անկյուն կամ ոչ մեծ ցուցահանդես:

Բանակից՝ Կուրսկու մարզի, Վոլոսկու շրջանի
«Իսկրա» կոլխոզ վերադարձավ ավիացիոն նախկին մե-

խանիկ ընկ. Սելիշչևը: Նա մի քանի զրույցներ անց-
կացրեց ավիացիայի նշանակության, ԱԱԿԸ խնդիրները
մասին: Շատ կոլխոզնիկներ, մանավանդ երիտասար-
դությունը, մտան Ընկերության անդամության մեջ:
Ստեղծվեց կոլխոզի սկզբնական կազմակերպություն:
Այնուհետև ընկ. Սելիշչևը կապվեց մարդային տերա-
կոմբի հետ և երաշխավորվեց նրա օգնությամբ: Ա-
կոմբը պարտավորվեց, թեոքեռիկական ուսուցումն,
որ անց է կացվում Սելիշչևի կողմից, ավարտելուն պես,
կոլխոզ ուղարկել մի ինքնաթիռ և հրաքանդչին:

ԱԱԿԸ ագիտատորներ, նրա խնդիրների պրոպա-
գանդիստներ պետք է դառնան մեր քաղաքացիական օ-
դային նավատորմի և բեռնային ավիացիայի օդաչու-
ներն ու մյուս մասնագետները: Նրանք լինում են երկրի
ամենահեռավոր շրջաններում, հանդիպում են շատ
մարդկանց հետ: Նրանք կարող են, և պետք է մեծ օգ-
նություն ցույց տան ԱԱԿԸ տեղական կազմակերպու-
թյուններին՝ ավիացիոն գիտելիքներ պրոպագանդելու
գործում:

Մեր երկրի քաղաքներում, ուր կան ավիացիոն
գործարաններ, ինստիտուտներ, օդանավակայաններ,
ուր կա անհրաժեշտ նյութական բազա և ավիացիոն
գործի դասատուների ու պրոպագանդիստների բավարար-
անակություն, ԱԱԿԸ կազմակերպությունները բոլոր
հնարավորություններն ունեն իրենց աշխատանքների ա-
մենալայն ծավալման համար:

ԱԱԿԸ այդպիսի կազմակերպություններում անմի-
ջապես պետք է ստեղծվեն՝ պլաներիզմի, պարաշյու-
տիզմի, ավիամոդելիզմի, թեթևամոտոր ավիացիայի
սեկցիաներ, ավիացիոն գիտելիքների պրոպագանդայի

սեկցիաներ: Այդ սեկցիաները պետք է համախմբեն ԱԱԿԸ ակտիվը, և որքան ավելի լավ լինի կազմակերպված նրանց աշխատանքն, այնքան լիարյուն և բեղմնավոր կլինի Ընկերության ամբողջ գործունեությունը:

Նոր Ընկերությունում մեծ և արդյունավետ աշխատանքի լայն ասպարեզ կգտնեն սովետական ավիացիայի ինժեներատեխնիկական և գիտական կադրերը: Նրանք կարող են օգնել ԱԱԿԸ կարճ ժամկետում ստեղծելու նյութատեխնիկական բազա: Ընկերությունը կսրիք ունի մեծ և լավ սարքավորված թեթևամոտորային պարկի, որը մի կողմից հնարավորություն կտա լայնորեն անցկացնել մասսայական ավիացիոն-սպորտային մրցություններ՝ մեր երկրում, մյուս կողմից, ամեն կերպ կնպաստի նոր ավիացիոն ռեկորդների հաստատմանն, որոնք էլ ավելի կփառարանեն մեր հայրենական ծղալին Նավատորմը:

Այս խնդիրների լույսի տակ անչափօրեն աճում է ԱԱԿԸ անբողոքականների դերը: Նրանք պարտավոր են պատրաստել ոչ միայն օդաչուներ, այլ և ուրիշ ավիամասնագետներ՝ տեխնիկներ, մոտորիստներ, ռադիստներ, սպառազինության, պրիբորների, ռադիոլոկացիայի և այլ վարպետներ: Միևնույն ժամանակ ավիոակումբները կոչված են բավարարելու Ռազմա-օդային ուժերից զորացրված զինվորների պահանջներն ու հարցումներն, այն զինվորների, որոնք ձգտում են կատարելագործել իրենց կվալիֆիկացիան, բարձրացնել բանակում ստացած իրենց պրոֆեսիոնալ գիտելիքները: Անբողոքականներում պետք է դաստիարակվեն օդային այնպիսի սպորտամեններ, որոնք ընդունակ լինեն հանդես գալու պատասխանատու մրցություններում: Այդ աշխա-

տանքի նշանակությունն այժմ առավել ևս աճում է օգաշու-տարակարգայինների համար նորմատիվների հաստատման և «Սպորտի վարպետի» կոչում սահմանելու կապակցությամբ:

Տուշինոյի օգային տոներին մոսկվացիներն ամեն-տարի տեսնում են աերոակումբային սպորտամենների հիանալի տեխնիկան, որոնց հրամանատարն է Մոսկվայի Գեղարվեստական թատրոնի նախկին ղրիմարար, Ջկալովի անվան Կենտրոնական աերոակումբի սանվազիի Պավլովը: Նրա սպորտային ջոկատում կատարելագործում են իրենց օգաշվական հմտությունն՝ ռա-նոդ Վիկտոր Լիսինը, շոֆեր՝ Գեորգի Օգնիվցևը, բանվոր Վիկտոր Գենինը և ուրիշներ:

Սովետական աերոակումբներն ինքնապարզապես ուսումնական և սպորտային դպրոցներ չեն ընտրյալներ: Համար, ինչպիսին են ավիացիոն ակումբները կապիտալիստական երկրներում: Սովետական աերոակումբներն՝ Ընկերության բոլոր անդամների, բոլոր աշխատավորների համար մատչելի մասսայական ուսումնասպորտային աշխատանքի կենտրոններ են: Ինքն, մեր աերոակումբների բնույթն այնպիսին է, որ նրանց ամբողջ զործունեությունը պետք է հենվի մեր հասարակայնության լայնորեն աջակցության վրա:

ԱԱԿԸ աերոակումբները պետք է իրենց շրջապատեն մշտական ակտիվով՝ զորացրված օգաշուներից, շատրմաններից, մեխանիկներից, ավիատեխնիկներից, ավիացիոն կոնստրուկտորներից և սպորտամեններից:

Իրենց ռազմա-սպորտային աշխատանքում ԱԱԿԸ սկզբնական կազմակերպություններն ու ակումբները պետք է զեկավարվեն ՀամԿ(Բ)Պ ԿԿ՝ երկրում մասսայա-

կան ֆիզիկուտ շարժման զարգացման և սովետական սպորտսմենների հմտութեան բարձրացման մասին որոշմամբ:

Ֆիզիկական կուլտուրան դիտելով որպես աշխատավորների կոմունիստական դաստիարակութեան կարևոր միջոցներից մեկը, նրանց առողջությունը բարելավելու և սովետական ժողովրդին աշխատանքի և սոցիալիստական Հայրենիքի պաշտպանությանը նախապատրաստելու համար, Համկ(բ)Պ ԿԿ գտնում է, որ ֆիզիկուլտուրային աշխատանքի բնագավառում զխավոր խնդիրներ հանդիսանում են՝ մասսայական ֆիզիկուտ շարժման ծավալումն երկրում, սպորտային հմտութեան մակարդակի բարձրացումը և այդ հիման վրա մոտակա տարիներին սովետական սպորտսմենների կողմից սպորտի կարևորագույն տեսակներից համաշխարհային առաջնություն նվաճելը:

ՄՏԵ՛Ք, ԱԱԿԸ ՄԵՋ: ԱՄՐԱՅՐԵ՛Ք, ՍՈՑԻԱԼԻԶՄԻ ԵՐԿՐԵ ԱՎԻԱՑԻՈՆ ԶՁՈՐՈՒԹՅՈՒՆԸ

1898 թվին Կիևում կայանում էր բնախույզների և բժիշկների համագումարը, որում ելույթ էր ունենում մեր Հայրենիքի հիանալի հայրենասերը, մի մարդ, որին Լենինն անվանել էր «ռուսական ավիացիայի հայր»:

Խնչպի՞ս հմայված, պատգամավորները լսում էին պրոֆեսոր Նիկոլայ Նգորովիչ Ժուկովսկուն: Նա կիսում էր նրանց հետ իր երազանքն, որին վիճակված էր շուտով իրականություն դառնալու ժուկովսկին այն ժամանակ ասում էր.

«Նայելով մեր շուրջը թռչող կենդանի էակներին՝

շրածիծեռներին և ծիծեռնակներին, որոնք իրենց էներգիայի աննշան պաշարով մի քանի ժամ շարունակ սլանում են օդում՝ մեկ վարկյանում 50 մետրի հասնող արագությունը և կարող են հաղթահարել ամբողջ ծովեր, արծիվներին ու բազեններին, որոնք կապույտ երկընքում իրենց ղեղեցիկ շրջաններն են գծում տարածած անշարժ թևերով, անճոռնի շղջիկին, որը քամուց շնշվելով, անաղմուկ սլանում է բոլոր հնարավոր ուղղություններով, մենք ակամայից հարցադրվում ենք. «ի՞նչ» մեզ համար հնարավորություն չկա նմանվելու այդ էակներին: Ծիշտ է, մարդը շունի թևեր և նրա մարմնի քաշը մկանների քաշի հարաբերությամբ 72 անգամ թույլ է թռչունից. ճիշտ է նա դրեթե 800 անգամ ծանր է օդից, մինչդեռ թռչունն օդից ծանր է միայն 200 անգամ: Բայց ես կարծում եմ, որ նա կթռչի հենվելով ոչ թե իր մկանների ուժի վրա, այլ իր բանականության ուժի վրա:

... Մեքենան, որն ավելի ծանր է, քան օդը, իմ կարծիքով մեզ միշտց կտա մեկ կամ երկու մարդու՝ ցանկացած ուղղությամբ արագ թռիչքի համար և կհարկադրի մեզ թողնել թռչունին նախանձելը»:

Այդ իմաստուն խոսքերն արտասանվել էին կես դար առաջ՝ Նրանք լրիվ իրականացան:

Հելիկոպտերը մարդուն հնարավորություն է տալիս կանգ առնելու օդային տաբածության ցանկացած կետում: Ռեակտիվային ինքնաթիռները սլանում են դրեթե նույնպիսի արագությամբ, ինչպիսի արագությամբ տարածվում է ձայնը: Հրաշալի թևեր են ստեղծել սովետական մարդիկ: Մեծ և հրապուրիչ հեռանկարներ են

բացվում մեր առաջ ավիացիոն շինարարության խաղաղ տարիներին:

Մեր հայրենական Օդային Նավատորմի օրորանիմոտ կանգնած էր Մեծ Ստալինը: Շնորհիվ նրա հայրական հոգատարությանը և սիրալիր ուշադրությանը մեր երկիրը՝ դարձել է մեծ, հզոր ավիացիոն տերութիւն: Սովետական ժողովուրդը մեր ավիացիան անվանում է՝ ստալինյան, իսկ խիզախ, քաջարի և Հայրենիքին նվիրված օդաչուներին՝ ստալինյան բազեններ:

ՍՍՌՄ Օդային Նավատորմն ամրապնդվում և զարգանում է օրեցօր: Նա հենվում է Սովետական Միության սոցիալիստական հզոր էկոնոմիկայի վրա, ժաղովրդի պահպանության վրա: Սովետական ավիատորների լավագույն բարեկամ և ռաուցիչ ընկեր Ստալինն աճեցնում և դաստիարակում է մեր ավիացիան: Ավիացիան՝ մեր ժողովրդի սիրելի զավակն է:

Սովետական հայրենասերներն, որոնք միավորվել են մասսայական՝ Ավիացիային աջակցող կամավոր ընկերության մեջ, բիենց առաջ դրնլ են փառավոր և ազնիվ խնդիր՝ ամրապնդել սոցիալիզմի երկրի ավիացիոն հզորութիւնը:

Յուրաքանչյուրն, ով երիտասարդ է, ցանկանում է տիրապետել ավիացիոն գիտելիքների, դառնալ շտուման, մէխանիկ, կամ ավիացիոն այլ մասնագետ, ուպեսզի լրացնի ստալինյան բազենների փառավոր շաւերը, — մտե՛ք, ԱՍԿԸ մեջ. գնացե՛ք, սովորելու նրա խմբակներում, վարժախմբերում, գնացե՛ք, աերակումբները:

Երե դուք արդեն ունեք ավիացիոն մասնագիտութիւն, բայց ձգտում եք այն կատարելագործել, դառնալ

խիզախ օդային սպորտսմեն և ձեր, փորձը հաղորդել
ավիացիայի երիտասարդ բարեկամներին, — մտե՛ք.
ԱԱԿԸ մեջ. եղե՛ք, նրա աերոակումբների, պարաշու-
տային և պլաներային կայանների ակտիվ անդամը:

Եթե դուք ուզում եմ ձեր անձնական մասնակցու-
թյամբ օգնել պետությանն, աշխատավորների լայն-
մասսաների մեջ ավիացիոն գիտելիքներ պրոպագանդե-
լում, — մտե՛ք, ԱԱԿԸ մեջ, ակտիվ մասնակցեցե՛ք, նրա
սկզբնական կազմակերպությունների աշխատանքներին:

*Ընդարձակ և բազմազան է Ավիացիային աջակցող
կամավոր բնկերությունը հայրենասիրական գործունեու-
թյունը: Կա, թե ուր ծավալել նրա անդամների նախա-
ձեռնությունը: Կա, թե ուր ներդնել մեր հայրենական Մ-
դային նավատորմի բոլոր բարեկամներին՝ իրենց էներ-
գիան:*

Յուրաքանչյուր բաղաժամ ու ավանում, կոլխոզում,
սովխոզում և ՄՏԿ, յուրաքանչյուր դպրոցում և ուսում-
նական հաստատությունում, ստեղծե՛նք, Ավիացիային
աջակցող կամավոր բնկերության գործուն, համախըմբ-
ված և կարգապահ սկզբնական կազմակերպությու-
ններ:

Ամբաստանե՛ք, սոցիալիզմի երկրի՝ մեծ Սովետական
տերության, ավիացիոն հզորությունը:

Մտե՛ք, ԱԱԿԸ մեջ:



ԲՈՎԱՆԴԱԿՈՒԹՅՈՒՆ

	էջ
1. Սովետական Միությանն՝ ավիացիոն մեծ տերությունն է	3
2. Հայրենիքի թռչունը	21
3. Դեպի ավիացիա տանող ուղին	39
4. ԱԱԿԸ՝ սովետական հայրենասերների մասնաձևական կազմակերպությունն է	50
5. Մտե՛ք, ԱԱԿԸ՝ մեզ, Ամբաստան՝ք, սպիտակ գլխի հրեշտակ ավիացիոն հզորությունը	63

Քարզմանիշ՝ Լ. ԽԱՉՅԱՆ
Քարզմ. խմբագիր՝ Գ. ԳԱՂՈՒՍՅԱՆ.
Տեխն. խմբագիր՝ Վ. ԴԱՎԹՅԱՆ

ՎՁ 04517

Գատվեր № 888

Ցիբած 3000

Հանձնված է արտադրության 18/XI 1949 թ.

Ստորագրված է տպագրության 16/XI 1949 թ.

Տպագրական 41/4 մամուլ:

Հաշվադրաֆհրատի վարչության № 2 տպարան,
Կնույնյանցի փող. № 86, Երևան, 1949 թ.

ՆԿԱՏՎԱԾ ՎՐԻՊԱԿՆԵՐ

Էջ	Տող	Տպված է	Պեսք է լինի
9	7 ն	բռնված	բռնկված
12	10 վ	աբաաթսիչ	թսիչ

ԳԱԱ Հիմնարար Գիտ. Գրադ.



FL0035280

Քարզմանիշ՝ Լ. ԵԱԶԵԱՆ
Քարզմ. խմբագիր՝ Գ. ԳԱԼՈՒՍՏՅԱՆ
ՏԵԲԵ. խմբագիր՝ Վ.

ՎՁ 04517

Գառվեր № 1

Հանձնված է արտադրության 18/XI 1949 թ.
Ստորագրված է տպագրության 18/XI 1949 թ.
Տպագրական 41/4 մամուլ:

Հայտնի դրաֆերատի վարչության № 2 տպարան,
Կնույանցի փող. № 86, Երևան, 1949 թ.

ԳԱՆ Հիմնարար Գիտ. Գրադ.



FL0035280

9466. ~~10466~~ ..
104.

