

**Գ.ԳԵՂԱՄՅԱՆ
Ռ.ՍԱՀԱԿՅԱՆ**

**ԴՐՎԱԳՆԵՐ ՀԱՅ ՕԴԱԶՈՒՆԵՐԻ
ԱՐՅԱԽՈՒՄ ՄՂԱԾ ՀԵՐՈՍԱԿԱՆ
ՊԱՅՔԱՐԻՅ**

ԵՐԵՎԱՆ 2006





Նվիրվում է Հայաստանի Արդյունաբերողների և
գործարարների (գործատուների) միության՝
ՀԱԳ(Գ)Մ տասնամյակին



Հովանավոր՝ «ԱՊԱՎԵՆ» ՍՊԸ



ՀԱՅԱՍՏԱՆԻ ՀԱՆՐԱՊԵՏՈՒԹՅԱՆ
ԳԻՏՈՒԹՅՈՒՆՆԵՐԻ ԱԶԳԱՅԻՆ ԱԿԱԳԵՄԻԱ
ՊԱՏՄՈՒԹՅԱՆ ԻՆՍՏԻՏՈՒՏ

Գ.ԳԵՂԱՄՅԱՆ, Ռ.ՍԱՀԱԿՅԱՆ

ԳՐՎԱԳՆԵՐ ՀԱՅ ՕԳԱԶՈՒՆՆԵՐԻ՝
ԱՐՅԱԽՈՒՄ ՄՂԱԾ ՀԵՐՈՍԱԿԱՆ ՊԱՅՔԱՐԻՑ



ՍԵՄՐՈՊ ԱՐՔ. ԱՇԿԵԱՆ
ՄԱՏԵԼԱՇՈՐ



ARCH. MESROB ASHJIAN
BOOK SERIES

22

22

ԵՐԵՎԱՆ 2006

755664

ՅՏԴ 325
ԳՄԴ 63.3 (23)
Գ 422

Գեղամյան Գ., Սահակյան Ռ.

Գ 422 *Դրվագներ Հայ օդաչուների Արցախում մղած
Հերոսական պայքարից.- Եր.: ՀՀ ԳԱԱ Պատմ.
ինստ., 2006.- 77 էջ*

*Գրքույիը նվիրված է 1988-1994 թթ. Արցախյան ազա-
տամարտի ժամանակ Երևանի «Էրեբունի» օդանավակայանի ուղ-
շաթիռային էսկադրիլիայի օդաչուների և տեխնիկական անձնա-
կազմի Հերոսական գործունեության լուսարանմանը:*

*Աշխատութիւնը նախատեսվում է Հայ նորագույն պատ-
մությամբ զբաղվողների և ընթերցող լայն հասարակության
համար:*

ԳՄԴ 66.3 (23)

ISBN 99941-73-01-4

2006թ

Երկու խոսք

ՀՀ ԳԱԱ Պատմությունից ինստիտուտի տնօրինությունից հանձնարարություններ 1990-ական թթ. կեսերից աշխատակիցներ պ.գ.դ., պրոֆ. Գուրգեն Գեղամյանը և պ.գ.թ. Ռուբեն Սահակյանը Երևանի «Էրեբունի» օդանավակայանի ուղղաթիռային էսկադրիլիայի օդաչուների և տեխնիկական անձնակազմի հետ պարբերաբար հանդիպելով, սղաղրել են նրանց հուշերն ու տպավորություններն Արցախյան ազատամարտի մասին:

Սույն գրքուկը շարադրելիս հեղինակներն օգտագործել են տվյալ ժամանակաշրջանը լուսաբանող գրականությունն ու մամուլը, փորձել են ընթերցող հասարակայնությանը ներկայացնել հայոց հերոսամարտի սակավ հայտնի դրվագները:

Աշխատությունն ավարտվել է 1999 թ., սակայն հեղինակներից անկախ պատճառներով հրատարակությունը հետաձգվել է:

Հեղինակներն իրենց շնորհակալությունն են հայտնում ՀՀ ԳԱԱ Պատմությունից ինստիտուտի տնօրինությանը աշխատությունը հրատարակելու համար:

ՆԵՐԱՄՈՒԹՅՈՒՆ

Հայաստանում ուղղաթիռային ավիացիան սկզբնավորվեց 1960-ական թվականներից, հրք հանրապետությունում լայն ծավալ էր ստացել սոցիալ-տնտեսական շինարարությունը, որը հաճախ տարվում էր բանուկ ճանապարհներից հեռու, անձատջելի լեռնաստաններում: Բազմառելիների հայաստանի համար ուղղաթիռներն ուղղակի հայտնագործություն էին: Շատ կարևոր էր, որ դրանք կարողանում էին վայրէջք կատարել գրեթե բոլոր դժվարամատչելի վայրերում, շինարարական բեռներ տեղափոխել, կատարել փրկարարական աշխատանքներ և այլն: Նրանց ջանքերով անցկացվեց Քաջարան-Կապան-Սիսիան-Նախիջևան-Բիջանուկի լեռնանցքի գազամուղը: Հայ օդաչուները աշխատել են նաև Հայաստանից դուրս՝ Ուրենգոյ - Պամարա - Ուժգորոզ գազամուղի շինարարության վրա և մեծ փորձ ձեռք բերել այդ ուղղությունը: Մեծ էր նրանց դերը երկրաբանական հետախուզական աշխատանքներում: Անտառային տեսչության վարչության կողմից ուղղաթիռների օգնությամբ վերահսկում էին Սևանա լիճը, պայքարում ձկնագողերի դեմ, նույնիսկ օդնություն հասնում ձմռանը ինչ-ինչ պատճառներով Սևանա լիճ պատահարար իջած կարապետների երամին և այլն:

Գնալով մեծանում էր քաղաքացիական ուղղաթիռների դերը հանրապետության սոցիալ-տնտեսական կյանքում: Այն ավելի մեծացավ և վճռական նշանակություն ունեցավ հատկապես 1988 թ. հետո:

1988 թ. փետրվարին բռնկված արցախահայություն. ազատագրական պայքարը հայ ժողովրդի դարավոր պայքարի գրվագներից մեկն է, որը մղվում է ինքնուրույնությունը հաստատելու և մայր ժողովրդի հետ վերամիավորվելու համար: Դա ամբողջ հայ ժողովրդի պայքարն է թուրք-ադրբեջանական գավթիների դեմ, որին հերոսական մասնակցություն ցուցաբերեցին հայ օդաչուները և հատկապես ուղղաթիռների անձնա-

կազմերը: Նրանք փայլուն էջեր գրեցին արցախյան ազատագրական պայքարի պատմութեան մեջ:

Օդաչուները իրևարական են համարում շարժման ու պայքարի առաջին փուլը՝ 1988-89 թթ., երբ հավատն ու նվիրումը շատ մեծ էր և թույլ էր տարբեր կուսակցութիւնների և հասարակական կազմակերպութիւնների ազդեցութեան ոլորտը: Օդաչուները, ընդհանրապես, ի պատիվ իրենց, հեռու մնացին կուսակցական խաղերից: Չնայած նրանց սոցիալ-տնտեսական պայմանները շատ ծանր էին և զանազան քաղաքական խմբավորումների ներկայացուցիչները բազում բարիքներ էին խոստանում իրենց շարքերը մտնելու համար՝ ոչ ոք չգնաց այդ քայլին: Նրանք բարձր կանգնեցին միջկուսակցական, ավելի շուտ՝ «Թայֆայական» գզվուտոցից և որպես մեկ միասնական մարմին անմնացորդ նվիրաբերվեցին հայրենիքին ծառայելուն:

Օդաչուների այդ փոքրիկ կոլեկտիվը ձևավորվել էր տարիների ընթացքում: Նրանց շարքում չկար օտար մարմին, և բոլորը մեկ մարդու պես պատրաստ էին կատարելու ամենաբարդ հանձնարարութիւնը: 1991 թ. այդ նվիրյալների կոլեկտիվը ղեկավարում էր Սերգեյ Լորենցի Վանցյանը: Նույն թվականին ստեղծվեց Հատուկ ավիացիայի վարչութիւնը և Ս. Վանցյանը նշանակվեց նրա տնօրեն:

Որպես կանոն, սակավաթիվ ուղղաթիւների օդաչուները բոլոր հանձնարարութիւնները կատարում էին առանց որևէ դժգոհութիւն արտահայտելու: Ոչ ոք չէր կարող նրանց ստիպել առանց հանգստանալու, անընդհատ թռիչքներ կատարել, կամ ամպամած եղանակին և հաճախ գիչերով թռչել թշնամու տարածքով և վայրէջք կատարել պատահական, դրա համար հարմարութիւններ չունեցող վայրերում, հնարավորութիւնից ավել բեռ տեղափոխել և այլն: Նրանց չէին հրամայում կատարել այս կամ այն չվերթը, որը հաճախ մահվան դատապարտել էր նշանակում, այլ բացատրում էին դրա անհրաժեշտութիւնը:

Օղաչուները հաճախ չէին հասցնում հանդատմանը կամ նախա-
ճաշել, անմիջապես նորից օղ էին բարձրանում:

Շրջափակված Արցախին օգնություն հասցնելու, վիրա-
վորներին, ծերերին ու երեխաներին դուրս բերելու և ռազմա-
կան գործողություններին մասնակցելու խնդիրների հանձնա-
ռուն քաղաքացիական ավիացիայի ու զղաթիռային կամավորա-
կան ջոկատն էր, իր խիզախ օղաչուներով և սպասարկող ծառա-
յություններով: Քաղաքացիական ու զղաթիռը մարդասիրական
կամ այլ կարգի օգնություն տանելով Արցախի շրջանները կա-
մա թև ակամա մտնում էր պատերազմական գործողություննե-
րի թատերաբեմ և ամեն բոպև ենթակա էր կործանման վտանգի,
չունենալով ինք նապաշտպանության տարրական հնարավոր-
ություններ: Այդ էր պատճառը, որ նրանք հարկադրված էին
սեղմ ժամկետում սովորել ռազմական տեխնիկայի օգտագործ-
ման գաղտնիքները:

Քաղաքացիական ավիացիայի հայ օղաչուները չէին
անցել որևէ ռազմական պատրաստություն: Խաղաղ տարիների
նրանց աշխատանքը այլ բնույթ ուներ: Սակայն երբ սկսվեց
սղատագրական պայքարը, նրանք հարուստ գիտելիքների և
մասնագիտական հմտությունների շնորհիվ կարողացան սեղմ
ժամկետում տիրապետել ռազմական ու զղաթիռների սպասարկ-
մանը և նետվել մարտական գործողությունների դաշտը: Դա
հայրենիքի պահանջն էր: Երբ կենաց ու մահվան պայքար էր
մղվում, նրանք չէին կարող անտարբեր դիտողի դերում լինել:
Իրենց հայրենանվեր գործողություններով օղաչուները ոչ
միայն նյութական օժանդակություն էին բերում ռազմաճակա-
տին և շրջապատման մեջ գտնվող բնակչությանը, այլև բարո-
յական հենարան էին դառնում նրանց համար: Այդ չվերթերի
շնորհիվ ժողովուրդը զգում էր, որ ազրբեջանական ռճակների
դեմ նա միայնակ չէ, որ նրա թիկունքում մայր հայրենիքն է
կանգնած: Դա մեծ ուժ էր, որը ոգևորում էր մարդկանց ոչ

միայն դիմանալու, այլև դիմադրելու և հաղթական պայքարի դուրս գալու համար:

Այժմ դժվար է պատկերացնել, որ առանց ուղղաթիռների հնարավոր էր ազատագրել Խոջալուն ու Շուշին, Լաչինն ու Քելբաջարը: Միայն օդուժով էին կատարվում բոլոր ռազմական և տնտեսական փոխադրումները Արցախի տարբեր գոտիները: Նրանց օգնութեամբ էին ազատամարտիկներին տեղափոխում ռազմաճակատի թեժ կետերը և այնտեղից վերափորներին հասցնում Հայաստան՝ փրկելով հազարավոր մարտիկների կյանք: Նրանց ինտենսիվ թռիչքների մասին են վկայում աղյուսյակում բերված թռիչքաժամերը:

Օդաչուներ	1987	1988	1989	1990	1991	1992
Ռաֆիկ Մեհրաբյան	280	320	317	550	560	307
Ստեփան Նիկողոսյան	640	664	656	741	560	576
Արմեն Մնացականյան	306	254	510	407	209	737
Գեղամ Գաբրիելյան	398	629	704	649	482	292
Վլադիմիր Խաչատրյան		214	237	213	160	247
Սամվել Մանվելյան	340	216	314	310	355	402
Յուրի գասպարյան	547	667	374	340	266	272
Նորայր Վարդանյան	147	412	457	630	443	269
էդուարդ Հարությունյան		260	185	211	-	255
Արա Հունանյան/բորտմեխ.	416	535	417	469	-	348
Արծվին Աարգսյան բորտ.	-	-	315	362	312	274
Աչոտ Բարայան բորտ.	794	469	333	476	332	273

Վկայակոչված տվյալները պաշտոնապես թույլատրված թռիչքներ են: Սակայն անհրաժեշտությունից ելնելով ավելի շատ թռիչքներ են կատարվել խորհրդային իշխանություններից գաղտնի, առանց փաստաթղթեր ձևակեր-

պելու: Օղաջուները թուջում էին խախտելով գոյություն ունեցող ախազեմիական հրահանգները, թուջում էին գիշերները, ամպամած եղանակին, առանց կապի կողմնորոշվելով տեղանքում: Արցախ կատարած ամեն մի թուխք սրբագրությամ էր գոյություն ունեցող թուխքային կանոնները և անհավատալի և «ուղղումներ» մտցնում: Այլ ելք չկար: Նրանք տեսել էին աղբբեջանցիների բարբարոսությունները և շրջափակման մեջ եղած բնախուժյան տառապանքները: Այդ էր պատճառը, որ օղաջուները սրհամարհում էին բոլոր արդիլակող պայմանները և թուջում էին երբեք չմերժելով, թեև քաջ գիտակցում էին, որ դա կարող է վերջին թուխքը լինել... նրանք ուշանալու իրավունք չունին, որովհետև գիտեին որ յուրաքանչյուր բուպե կարող է ճակատագրական լինել հարյուրավոր անմեղ մարդկանց համար: Դա հայրենիքի կանչն էր, որ պատվով կատարեցին հայ օղաջուները: Նրանցից մեկը՝ էսկազրիլիսայի հրամանատար Ստեփան Նիկողոսյանն, օրինակ, զեպի արցախյան ռազմադաշտերը 6000 -ից ավել թուխք է կատարել, ռազմամթերք հասցնելով ամենաթեժ կետերին և փրկելով հարյուրավոր վիրավորների կյանքը: Լինելով քաղաքացիական ավիացիայի օղաջու, պարզևատրվել է «Մարտական խաչ» երկրորդ աստիճանի մարտական շքանշանով, մինչ այդ աղեսի գոտում կատարած աշխատանքների համար ստացել էր «Պատվո նշան» շքանշան: Պարզևների և խրախուսանքի էին արժանացել նաև մյուս քաջուրդիները:

«Չպիտի մոռանալ «էրեբունի» օղանավակայանից օդ բարձրացող մեր հերոս օղաջուներին, - վկայում է արցախյան ազատագրական պայքարի կազմակերպիչներից մեկը Ռ. Պետրոսյանը, - հատկապես ուղղաթիռների անձնակազմին, որոնք հաճախ հաշվի չառնելով անբարենպաստ պայմանները կատարում էին շատ բարդ և մեղ համար չսովորած օդտակալ թուխքներ:

Այդ թռիչքների ժամանակ նաև ուղղաթիռների կորուստները եղան, և չատ քաջարի օդաչուներ իրենց կյանքը նվիրեցին Հայրենիքի ազատագրման սուրբ գործին: Նրանք զոհվեցին ազատամարտիկներին օգնութուն ցույց տալու, վիրավորների կյանքը փրկելու ճանապարհին: Հայկական քաղաքացիական ավիացիայի վարչության նախաձեռնությամբ ստեղծվել է «Արարատ» բարեգործական միութունը, որը զոհված օդաչու ազատամարտիկների ընտանիքներին նյութական օժանդակութուն ցույց տալու, աշխատանքի տեղավորելու, Հանդսության տուն ուղարկելու, դպրոցահասակ երեխաների կարիքները հոգալու և այլ աշխատանքներ է կատարում նրանց հոգսը թեթևացնելու համար: Մոսկվայի «Իմպերիալ» ֆիրման ստեղծել է զոհված օդաչուների զավակներին մինչև չափահաս հասակը օգնութուն ցուցաբերելու ֆոնդ: Արվում են նաև աշխատանքներ: Սակայն ցավով պիտի նշել, որ այսօր ծանր է «Էրեբունի» օդանավակայանի օդաչուների վիճակը: Արցախյան ծանր պայքարի բովով անցած այդ հերոսները այժմ հարկադրված են այլ աշխատանք որոնելու, կարծես նրանց աշխատանքի հատուկությունները այլևս պետք չեն: 1995 թ. սկզբներին օդանավակայանի կոյեկտիվի ժողովում խիստ քննադատվեց այդ վիճակը, իսկ գրող - հրապարակախոս Զ. Բալայանը Հանդես եկավ «Կոտրված թևերը» հոդվածով: Նա հաճախ է ուղղաթիռներով թռել Արցախ և որպես ղեկավարի անմիջական մասնակից լավ գիտի օդաչուների կատարած հերոսական աշխատանքի արժեքը: Բոլորն են համոզված, որ առանց ուղղաթիռների օգնության հնարավոր չէր հասնել այն հաջողություններին, որոնք ունեցավ մեր ժողովուրդը իր ազատագրական պայքարի ընթացքում: Զոհված օդաչուներին հարգանքի տուրք մատուցելով, չպետք է մոռանալ ողջերի մասին, նրանց հերոսական աշխատանքի մասին: «Զմոռանալ ուղղաթիռների օդաչուների հրամանատար Ս. Վանցյանի անքուն գիշերների մասին, - գրում է Զ. Բալայանը, - որոնք նա անց է կացրել ցուրտ օդանավակայանում, հա-

նուև այն բանի, որ ոչ մի օր չընդհատվի կենդանի կապը Արցախի հետ: Չմոռանալ այն հերոսական անձնակազմերին, որոնք արհամարհելով սև ծխի պոչը հաջող վայրէջքներ էին կատարում դադոնի հրապարակներում»: Իշխանությունները պարտավոր են ոչ միայն գնահատել նրանց կատարած աշխատանքը, այլև անհրաժեշտ պայմաններ ստեղծել խաղաղ տարիներին նրանց աշխատելու, կոլեկտիվը պահպանելու և նորանոր կադրերով համալրելու համար: Նրանց գործունեությունը կարող է վճռական, ճակատագրական նշանակություն ունենալ մեր հանրապետության համար:

Տարեցտարի խորացող ճգնաժամը մեղմացնելու և երկիրը ծանր վիճակից դուրս բերելու նպատակով 1980-ականների կեսերին կինսագործվեց վերակառուցման քաղաքականությունը, որի նպատակը վերևից պարտադրված կիսատ-պուտ բարեփոխումների օգնությամբ կոմունիստական վարչակարգի մենաշնորհ տիրապետության պահպանումն էր: Սակայն այդ քաղաքականությունը դատապարտված էր ձախողման: Երկրի սոցիալ-տնտեսական և քաղաքական ճգնաժամը ի վերջո հանգեցրեց ներքին հակասությունների սրմանը: Դա իր արտահայտությունը գտավ ոչ միայն տնտեսական, այլև ազգամիջյան հարաբերությունների բնագավառում: Վերակառուցման ու հրապարակայնության քաղաքականության հռչակումից շատ չանցած պարզ դարձավ, որ իշխող կուսակցական-տնտեսական վերնախավը ի վիճակի չէ իրականացնելու նույնիսկ իր կողմից սահմանված չափավոր ժողովրդավարության ծրագիրը: Այդ անճարակությունը ծնեց բազմազան հասարակական կազմակերպություններ, ընկերություններ ու միություններ, որոնք փորձում էին տարբեր ձևերով պաշտպանել վերակառուցմամբ հռչակված ժողովրդավարական սկզբունքները, իրենց ժողովուրդների շահերը: Այն հատկապես սուր արտահայտվեց Մերձբալթյան երկրներում: Հայաստանում ձևավորվող ընդդիմությունը հիմականում հանդես եկավ որպես շրջակա միջա-

վայրի պահպանության համար պայքարի կազմակերպիչ, որի նկատմամբ հանցավոր անտարբերություն էին դրսևորել տեղական իշխանությունները: Սակայն դա երկար չտևեց...

Երբ Արցախի գերության դատապարտված հայությունը ողևորված վերակառուցման և հրապարակայնության կարգախոսներով, փորձեց վերացնել անցյալում թույլ տված սխալները և բարձրացրեց ազգային ինքնորոշման հարցը, խնդիր դրեց դուրս գալ Ազրբեջանի կազմից, հայ ժողովուրդը թե՛ Հայաստանում, թե՛ Արցախում, պայքարի ելավ այդ արդարացի պահանջը լուծելու համար: Բռնկված համազգային շարժման հիմնահարցը: Արցախի ազատագրական պայքարին սատար կանգնելու խնդիրն էր, որը միավորեց ամբողջ ժողովրդին: Փաստորեն հայ ժողովուրդը պայքարի ելավ ԽՍՀՄ և ազրբեջանական իշխանությունների ոտնձգությունների դեմ՝ իր ազգային ու մարդկային արժանապատվությունը պաշտպանելու, Արցախի բնակչությանը թուրք-ազրբեջանական հոշոտումից փրկելու համար:

1988 թ. փետրվարի 20-ին մեծ դժվարություններով գումարից Լ ՂԻՄ ժողովրդական պատգամավորների մարդխոհերդի նստաշրջանը, որին Ատեփանակերտ ժամանած Ազրբեջանի բարձրաստիճան իշխանավորների կողմից խանդարելու բոլոր փորձերը զուր անցան: Նստաշրջանում ելույթ ունեցան 4 պատգամավորներ, որոնք նորանոր փաստերով ապացուցեցին, որ տասնամյակներ շարունակ մարզը փաստորեն գաղութային վիճակում է եղել, Ազրբեջանի ղեկավարության շովինիստական քաղաքականության հետևանքով անտեսվել են բնակչության ազգային սվանդույթներն ու տնտեսական-հոգևոր զարգացման առանձնահատկությունները: Պատգամավորները միահամուռ հաստատում են, որ Ազրբեջանի իշխանությունները բոլոր միջոցներով ձգտում են հայաթափել մարզը և այդ վիճակից դուրս գալու միակ ելքը համարում են մայր հայրենիքի հետ վերամիավորումը: «Եկել է վերակառուցման և ժողովրդավարության ժամանակը, նշվեց նստաշրջանում, - մեր երկիրը լծվել է սուս-

լինյան դաժան շրջանում կատարված ամեն տեսակի սխալների վերացմանը: Վաղուց ժամանակն է, որ մարզի Հայության ճակատագրի վրա դրված խարանը ևս ջնջվի և մենք լեռնային Ղարաբաղի Հայերս ձեռք բերենք մեր երկրամասը տնտեսապես զարգացնելու, մեր ազգային - մշակութային նվաճումներին լիիրավ տեր դառնալու հնարավորությունը»:

Լ ՂԻՄ 20-րդ դու.մարման մարզային խորհրդի 1988թ. փետրվարի 20-ի արտահերթ նստաշրջանը որոշեց. «Ընդառաջելով Լ ՂԻՄ աշխատավորների ցանկություններին, խնդրել Աղբրեջանի ԽԱՀ Գերագույն խորհրդին և Հայկական ԽՍՀ Գերագույն խորհրդին խորն ըմբռնման զպացում դրսևորել Հայ բնակչության իղձերին և լուծել Լ ՂԻՄ-ը Աղբրեջանական ԽՍՀ-ի կազմից Հայկական ԽԱՀ-ի կողմը հանձնելու հայցը: Միաժամանակ միջնորդել ԽՍՀՄ Գերագույն խորհրդի առջև Լ ՂԻՄ-ը Աղբրեջանական ԽԱՀ-ի կազմից Հայկական ԽԱՀ-ի կազմ հանձնելու հարցի դրական լուծմանը»:

Այս որոշումն, անշուշտ, ուսմբի պես սպայթեց ԽԱՀՄ միապաղաղ ու անգույն երկնականարում: Բնականաբար այն չընդունվեց Բաքվի և Մոսկվայի կողմից: Մեկ օր անց, ԽՄԿԿ - Կենտկոմի փետրվարի 21-ի որոշմամբ դատապարտվեց Լ ՂԻՄ մարզխորհրդի որոշումը, այն որակելով որպես մի խումբ անջատողականների գործունեություն արգյունք: Ավելին, Մոսկվան «համոզված էր», որ այդ որոշումը հակասում է երկու ժողովուրդների շահերին: Արցախյան շարժման առաջին խակ օրերից, Հայաստանի ղեկավարությունը չփորձեց նույնիսկ ազգել իրադարձությունների զարգացման ընթացքի վրա: Սկզբում, որոշ անտարբերություն դրսևորեց /չհասկանալով շարժման էությունը/, իսկ հետագայում ցուցարբերեց ծայրահեղ զգուշավորություն և վախկոտություն, որը պայմանավորված էր խարխլվող դիրքերը բոլոր միջոցներով պահպանելու ձգտումով: Ավելին, ՀԿԿ ակտիվի ժողովը հիմնականում պաշտպանեց ԽՄԿԿ որոշումը: Փաստորեն Հայաստանի կուսակցական վերնախավը

իրեն հակադրեց Արցախի իշխանությունների որոշմանը և այն պաշտպանող համահայկական, համաժողովրդական շարժմանը՝ աստիճանաբար մեկուսանալով ու խորթանալով նրանից: Դրան հակառակ, հայ ժողովուրդը երևանում և հանրապետության մյուս քաղաքներում բազմամարդ հանրաքվեներ էր կազմակերպում և զորավիզ կանգնում արցախահայուցության արդարացի պայքարին: Հանրաքվեներում դատապարտում էին ԽՄԿԿ - կենտրոնական մարմինների վերաբերմունքը, նրանց անճարակությունը կյանքի կոզմից առաջ քաշված հարցերի լուծման գործում: ԽՍՀՄ պատմության մեջ առաջին անգամ Հայաստանում և Արցախում տեղի ունեցան բազմամարդ, հարյուր հազարանոց հանրաքվեներ ու ցույցեր, որը հետագայում տարածվեց նաև մյուս մարզերում:

ԽՍՀՄ իշխանությունները ի սկզբանե արցախյան շարժման նկատմամբ անհանդուրժողական դիրք գրավեցին՝ վախենալով, որ ազգերի ինքնորոշման տարածումը կարող է քայքայել կոմունիստական համապարփակ տիրապետությունը: Մոսկվայում այդպես էլ չհասկացան, որ արցախյան պայքարի հիմնահարցը ոչ թե անջատումն ու մասնատումն է այլ հայ ժողովրդի ապօրինի բռնագրաված մի հատվածի վերամիավորումը մայր հայրենիքին: Չնայած բարձրաստիճան ղեկավարության շահարկումներին, նման խնդիր գոյություն չունեի ԽՍՀՄ ոչ մի մարզում:

Մարտնչող տգիտությանը հատուկ համառությամբ ԽՄԿԿ ղեկավարությունը, սերտորեն համագործակցելով Ադրբեյջանի հետ, առաջին իսկ օրերից ձեռնամուխ եղավ արցախյան շարժման ճնշմանն ու վերացմանը: 1988թ. փետրվարի 22-ին Մոսկվայի դիտությամբ Ադրբեյջանից 8-10 հազարանոց ադրբեյջանական ամբոխը փորձեց հարձակվել Ասկերանի շրջանի հայկական գյուղերի վրա: Սակայն, հանդիպելով հայ աշխարհագորայինների դիմադրությանը, հարկադրված ցրվեցին: Բռնությունների փորձեր եղան նաև այլ վայրերում: Իսկ 1988 թ.

փետրվարի 27-29-ին ադրբեջանական մոլեոանդ, ազգայնամուլ ամբոխը, իշխանությունների թուլլտվությամբ, Սումգայիթում կազմակերպեցին հայազգի բնակչության կոտորած, որի ժամանակ խոշտանգվեցին և ծանր վիրավորվեցին հարյուրավոր մարդիկ, գազանբար տանջամահ արեցին 27 հոգու /սլաշտոնական տվյալներով, իսկ իրականում զոհերի թիվն ավելի շատ էր/: Արյունարբու ամբոխի գործադրած վայրագությունները սովորաբար ավարտվում էին հրդեհներով ու թալանով: Խորհրդային իշխանությունների թուլլտվությամբ ծավալվող բարբարոսությունը կասեցվեց միայն 3 օր հետո, երբ Մոսկվայի ցուցումով զորքեր մտցվեցին Աումգայիթ:

Այդ ոճրագործությունը ազատագրական պայքարը ճուճ էին թաքցնել հասարակությունից և չտալ դրա քաղաքական գնահատականը: Դա ոգևորեց հանցագործ խմբավորումներին և հետագայում նույնանման ոճիրներ տեղի ունեցան ԽՍՀՄ այլ վայրերում, որին զոհ գնացին հազարավոր անմեղ մարդիկ: Հանրապետությունում տեղի ունեցան բազմամարդ հանրահավաքներ, որոնք զատապարտում էին սումգայիթյան ոճիրը կազմակերպողներին:

1988թ. փետրվարի վերջերին Ատեփանակերտում տեղի ունեցած բազմամարդ միտինգում ժողովուրդը վրդովված բացականչում է. «Ո՞ր են սլաշտոնական մարմինները, այս է նրանց հռչակած ժողովրդավարությունը, այսպե՞ս են վերակառուցում... Միթե սուտ են այս մթնոլորտում լցված կոչերն ու հավաստիացումները»:

Սումգայիթյան բարբարոսությունից հետո սկսվեց հայերի արտագաղթը Ադրբեջանի տարածքից: Ընդ որում տեղական իշխանությունները թուլլ չէին տալիս տեղափոխվել Ղարաբաղ: Դա կարող էր ուժեղացնել արցախահայերի մարտունակությունը: Նրանց ուղարկում էին Ռոսաստան, Թուրքմենիա: Հայաստանի իշխանությունների համառ ջանքերի շնորհիվ հնարավոր եղավ նրանց մի մասին տեղափոխել Հայաստան և Ար-

ցախ: Դրանից հետո ադրբեջանական իշխանություններն սկսեցին զանդվածաբար արտաքսել հայերին, կանգ չառնելով ոչ մի միջոցի առաջ: Այդ շրջանից սկսվում է հայ օդաչուների համառու հերոսական աշխատանքը, ծանր պայմաններում գտնվողներին Հայաստան տեղափոխելու, ազատամարտիկներին օգնութ-յան հասնելու գործում:

Լեոնային Ղարաբաղի բնակչության ազատագրական շարժումը հայ ժողովրդի մղած դարավոր ազատագրական պայքարի մի փայլուն դրվագն է: Մայր հայրենիքից բռնությամբ օտարված ազատատենչ արցախահայությունը, որի դարավոր պայքարը օտար բռնակալների դեմ հայ ժողովրդի պատմության փառավոր էջերն են կազմում, ոտքի էր ելել 70-ամյա ադրբեջանական դերությունից ազատվելու համար: Ուստի բնական է, որ Հայաստանի և սփյուռքի հայությունը ջանք և միջոցներ չպիտի խնայի թուրք-ազերական բռնատիրության դեմ մղվող պայքարին սատար կանգնելու համար: Եթե շարժման առաջին օրերին բազմահազար հանրահավաքներում կոչ էր արվում խորհրդային կուսակցական կենտրոնական մարմիններին օտարախոսի հիմնահարցը արդարացի լուծելու համար, ապա սույն դայիթյան ողբերգությունից հետո բոլորի համար պարզ դարձավ, որ ԽՍՀՄ-ը և խորհրդային Ադրբեջանը դիմում են բոլոր միջոցներին այդ շարժումը խեղդելու համար: Ավելին, Առում-գայիթից հետո, որը մոսկովյան իշխանությունների կողմից չդատապարտվեց և չարժանացավ քաղաքական գնահատականի, նրանց խորհրդով ու աջակցությամբ Ադրբեջանի իշխանութ-յուններն սկսեցին հայերին իրենց պապենական բնկավայրե-րից հանելու, հայաչատ վայրերը հայաթափելու թուրքական փորձված քաղաքականության կենսագործմանը: Նրանք առիթի էին սպասում, որ թալանեն հայերի ունեցվածքը, բռնագրավեն նրանց տները: Դա քոչվորական ցեղերի դարավոր հոգեբա-

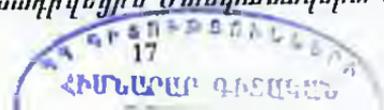
նությունն է, որից չէին ձերբազատվել ազերի ժառանգները: Հասկանալի է, որ Հայաստանը չէր կարող անտարբեր դիտողի դերում լինել և պետք է օգնության հասներ իր հայրենակիցներին: Նրանց սննդամթերք, դեղամիջոցներ, անհրաժեշտության դեպքում նաև դինամիջոցներ տրամադրել, ինչպես նաև վտանգավոր շրջաններից վիրավորներին, ծերերին ու երեխաներին Հայաստան փոխադրել: Լեռնային Ղարաբաղից Հայաստան էին տեղափոխվում նաև այն մարզիկ, որոնց ազդեցմանական իշխանությունները հետապնդում էին և սպառնում ձերբակալել: Հայաստանից Լեռնային Ղարաբաղ էին տեղափոխում նաև առաջին կամավորներին, որոնց մեջ քիչ չէին նաև նախկին արցախցիները: Նրանք անգնահատելի դեր խաղացին Լեռնային Ղարաբաղի պատերազմական դոտու ինքնապաշտպանությունը կազմակերպելու գործում:

Սակայն, քանի որ Հայաստանը Լեռնային Ղարաբաղի հետ ընդհանուր սահման չուներ և Ազրբեջանը, խորհրդային Գրգ բանակի հետ միասին, հսկողության տակ էր վերցրել Արցախի հետ միակ կապող օղակը՝ Լաչինի ճանապարհը, որով փաստորեն շրջափակման մեջ էր վերցրել Ղարաբաղը, միակ հուսալի ուղին մնացել էր օդային փոխադրումների ճանապարհը, որը վճռական դեր խաղաց ազատագրական պայքարի բոլոր տարիներին: Այդ ծանր բեռը ընկավ հանրապետության բավականին սակավաթիվ ուղղաթիռների ջոկատի վրա, որը պատերազմական գործում աշխատելու անհրաժեշտ փորձ չուներ:

Օդային ծանր ու դժվար փոխադրումները հիմնականում կատարվում էին «էրերունի» օդանավակայանի ուղղաթիռների միջոցով: Միայն օդաչուների հերոսական, ինքնազոհ աշխատանքի շնորհիվ, որոնք օրական տասնյակ ուղերթներ էին կատարում, հնարավոր եղավ ռազմադաշտի ամենաթեժ կետերին անհրաժեշտ դինամիթերք ու դեղամիջոցներ հասցնել, շրջապատումից դուրս հանել վիրավորներին: Շրջափակումը շատ ծանրացրեց խաղաղ բնակչության վիճակը, այն խուճապի էր մատն-

1991
1555

վել և ձգտում էր որևէ կերպ դուրս դալ այդ վիճակից: Հաճախ ծնողներն իրենց երեխաներին նետում էին ուղղաթիռի մեջ, միայն թե դուրս հանեն շրջափակումից: Մինչև Լ.աչինի ազատագրումը և ճանապարհի բացումը, մարտնչող ազատամարտիկներին զինամթերք մատակարարելու, վիրավորներին ու երեխաներին մարտական գոտուց դուրս բերելու աշխատանքների ամբողջ ծանրությունն ընկած էր ուղղաթիռների վրա: Դա իրոք հերոսական աշխատանք էր, երբ յուրաքանչյուր թռիչքից հետո օդաչուներից ոչ մեկը վատահ չէր, որ ողջ կվերադառնա: «Եթե մինչ այդ, անձնակազմը հարյուր տոկոսով հավատացյալներ չէին, - ասում է բորտմեխանիկ Ա. Սարգսյանը, - ապա այդ թռիչքների ժամանակ բոլորն էլ պարձան հավատացյալներ»: Հայրենիքի կանչը, շատ ծանր պայմաններում կոփող արցախցիներին օգտակար լինելու գիտակցությունը հետին պլան էր մղել անձնակազմը և ուժ էր հաղորդում բոլոր դժվարությունները հաղթահարելու համար: Նրանք քաջ գիտակցում էին, որ իրենց փոխարեն ոչ ոք չի թուչելու և արցախյան պայքարի ամբողջ ընթացքում չարձանագրվեց որևէ դեպք, որպեսզի օդաչուն հրաժարվի ամենածանր պայմաններում անգամ թռիչք կատարելուց: Օդաչուները սովորաբար աշխատում էին, որպեսզի իրենց հարազատները չիմանան թռիչքների վտանգավորությունը մասին և չանհանգստանան: Սակայն հարազատները ոչ միայն գիտեին, այլև հպարտանում էին նրանցով և լուռ խրախուսում նրանց հերոսական աշխատանքը: 1990 թ. վերջերին օդաչու թ. Ալավերդյանի հրամանատարությունով ուղղաթիռով ալյուր և ֆիդայիներ պիտի փոխադրեին Բերդաձոր: Տեղ հասնելուն պես, ուղղաթիռը շրջապատվեց ռուս-ադրբեջանական զորքերի կողմից և խուզարկումից հետո դեմք ու զինամթերք հայտնաբերվեց ալյուրի պարկերի մեջ: Անձնակազմը ձերբակալվեց և տեղափոխվեց Շուշի: Իմանալով այդ մասին, Ստեփանակերտում բազմաթիվ ցույցեր կազմակերպվեցին և նրանց պահանջով օդաչուները փոխադրվեցին Ստեփանակերտ և մի քանի օր



անց հարկադրված ազատ արձակվեցին: «Իմ և ընկերներիս ձեռքակալվելը կինս իմացավ և պատմեց մորս», - վերհիշում է Ա. Սարգսյանը, - որ հրաշքով ենք ազատվել թուրքական դերուժյունից: Սպասում էի, որ մայրս աղմուկ-աղաղակ կբարձրացնի, կսկսի լաց լինել և կխնդրի որպեսզի այլևս չթռչեմ: Սակայն նա հանդիստ ստաց. «Մյուս անգամ զգուշ կլինես»: Այսպես էին մայրերն օրհնում իրենց զավակների խիզախ արարքները: Դա համաժողովրդական պայքար էր:

Մինչև 1988 թ. հանրապետութունում եղած սակավաթիվ ուղղաթիւները հիմնականում աշխատում էին երկրաբանական հետախուզական գաղաշինարարության և այլ կազմակերպությունների հետ, որոնց պատվերներով թռիչքներ էին կատարում հիմնականում Անդրկովկասի տարբեր գոտիները: Իրենց բարեխիղճ աշխատանքով հայ օդաչուները բարի համբավ ունեին տարածաշրջանում: Այդ շրջանից սկսած, առանձին, խիստ մասնավոր դեպքերում Հայաստանից փոքր քանակությամբ զենք ու զինամթերք էին գաղտնի տեղափոխում Լեռնային Ղարաբաղ: Այսպես, օդաչու Վ. Կարապետյանի վկայությամբ, Մարտակերտի շրջանի ներքին Հոռաթաղցի, երկրաբան Մորուք Ռաֆիկի խնդրանքով, իրենք մինչև 1988 թ. Արցախի տարբեր գյուղերում, հիմնականում ինք նաչեն կամ որսորդական զենք էին իջեցնում: Որոշ չափով զինամթերք էին հայթայթում նաև տեղերում: Սկսած 1980-ականի կեսերից, երբ ազդրեջանցիները ուժեղացրին հակահայկական քարոզներն ու սկսեցին բռնություններ գործադրել նրանց նկատմամբ /որի բնական հետևանքը հանդիսացավ արցախահայության ազատագրման պայքարի պոթիկումը/ առանձին վայրերում սկսում են բնակչությանը նախապատրաստելու նպատակով որսորդական հրացաններ ձեռք բերել: Հայ որսորդմիության ջանքերով հայկական գյուղերը որոշ չափով զենք ու զինամթերք հայթայթեցին: Դժբախտաբար դրանք մասնակի դեպքեր էին, և երբ ազդրեջանական հրոսակները բացահայտ հարձակման անցան, հայե-

րը բացի մի քանի որսորդական հրացաններից և ինքնաշեն զենքերից պաշտպանությունը կազմակերպելու անհրաժեշտ միջոցներ չունեին:

Իրազրույթյունն արմատապես փոխվեց Սուճգայիթյան ողբերգությունից հետո: Ասկերանի վրա հարձակվելուց և Սուճգայիթյան ջարդերից հետո, արցախցիները հայկական բնակավայրերի մոտ պահակակետեր էին հիմնել և շուրջօրյա հերթապահություն սահմանել: Ստեփանակերտի մարզադաշտում զինված կամավորներ կային, որոնք ահազանդի դեպքում մեկնում էին գյուղերը: Գյուղերում կային նաև ինքնապաշտպանական ջոկատներ, որոնց մեծ օգնություն էին ցույց տալիս Հայաստանից եկած կամավորները:

Շրջափակված Արցախին օգնելու համար սկսվեցին բեռների տեղափոխման ու անմարտունակ բնակչության դուրս բերելու աշխատանքները: Արցախի բնակչության ինքնապաշտպանությունը կազմակերպելու համար ստեղծված պաշտպանության շտաբը շուրջօրյա աշխատանք է տանում բնակչության պայքարող ուժերը մորիլիզացնելու ուղղությամբ: Նրանք հիմնականում զինամթերքի կարիք էին զգում, որը մասամբ համալրվում էր Հայաստանից օգնության հասած ուղղաթիռների միջոցով:

Խորհրդային իշխանության տարիներին Հայաստանի օդաչուները ինքնուրույն թռիչք կատարելու իրավունք չունեին: Թռիչքները սովորաբար կատարվում էին այս կամ այն կազմակերպության պատվերով, որը և հոգում էր բոլոր ծախսերը: Մասնավոր անձը չէր կարող թռիչք պատվիրել: Ուղղաթիռների թռիչքների հիմնական պատվիրատուն «Արմտրանսգազ» և «Ջակնեֆտգազստրոյ» հիմնարկություններն էին, որոնց տնօրենը մեծ հայրենասեր Թաթարյանն էր: Ղարաբաղ կատարած թռիչքները պատվիրում էին նաև երկրաբանահետախուզական արշավախմբերը, պետավտոտեսչությունը և ուրիշներ: Բոլոր թռիչքները անհրաժեշտ էր օրինականացնել, որով-

Հետև դրանց չվերթը Հաստատում էր Անդրկովկասյան ռազմա-
կան օկրուզի հակաօդային պաշտպանության շտաբի կողմից:
Այլ կերպ՝ թռչել չէր թույլատրվում: Ընդհանրապես բավակա-
նին ծանր պայմաններում են կատարվում այդ թռիչքները: Այդ
շրջանում ուղղաթիռների թռիչքները դեպի Արցախ հիմնակա-
նում կապված են նրանց պատվիրատու և ֆինանսական սպա-
տարկող թաթարյանի անվան Հետ: Նա անհրաժեշտ գումարներ
էր փոխանցում իբր գաղատարների շինարարության, դրանց
ստուգման համար և ուղղաթիռներն ուղարկում Արցախ, որոնք
անհրաժեշտ բեռներ էին տեղափոխում: Վերադասների կասկա-
ծը չհարուցելու նպատակով, նա հաճախ փող էր փոխանցում
այլ հիմնարկների, որպեսզի վերջիններս նույնպես պատվիրեն
արցախյան չվերթներ:

1988 թ. օգոստոսին թաթարյանի պատվերով, ուղղա-
թիռով պիտի Ատեփանակերտ թռչեին զազամուղի ստուգման
համար: Թաթարյանը օդաչու Աս. Նիկողոսյանին առաջարկում
է կամավորների ինչդրանքով Գորիսից գեներ տեղափոխել Ստե-
փանակերտ: Քանի որ Ստեփանակերտը գտնվում էր ադրբեյա-
նական օմոնի և խորհրդային բանակի հսկողության տակ, պայ-
մանավորվում են գեները իջեցնել Քարինտակից ոչ հեռու
գտնվող բացատում: Այդպես էլ արվեց: Ուղղաթիռը Գորիսից
վերցնում է սարկերի մեջ դասավորված գեները, առանց վայ-
րէջք կատարելու նետում է պայմանավորված բացատում, որ-
տեղ ազատամարտիկները սպասում էին: Դա Ստեփանակերտ
տարված առաջին զինամթերքն էր: Շուտով ուղղաթիռների մի-
ջոցով գեներ տեղափոխելը ամենօրյա, սովորական աշխատանք է
գառնում: Դա շատ ծանր և վտանգավոր աշխատանք էր: Ուղ-
ղաթիռների թռիչքները հսկում էին միութենական միլիցիայի
հավաքական ջոկատները, որոնք ոչ միայն տեղում էին ստու-
գում բեռները, այլև հաճախ ուղեկցում էին ուղղաթիռներին
մինչև տեղ հասնելը: Այդ հսկիչների հետ դժվար էր որևէ հա-
մաձայնության գալ, քանի որ ամեն ամիս նրանց փոխում էին

ԽԱՀՄ տարբեր գոտիներից հավաքագրված նորերով, որոնք հաճախ իրար չէին ճանաչում: Օդաչուները նրանց հետ բացատրական աշխատանք էին տանում, պարզաբանելով արցախյան պայքարի էությունը և ազատամարտիկների նկատմամբ կիրառվող ապօրինի պատժամիջոցները: Խիստ անհրաժեշտ բեռները տեղ հասցնելու համար օդաչուները դիմում էին տաքեր միջոցների, «մի մասին պարզաբանում էի, մյուս մասին՝ համոզում, իսկ մնացածին էլ՝ խմացնում»,- ասում է փորձված օդաչու Ատ.Նիկողոսյանը: Այդպես էին վարվում նաև մյուսները: Սակայն վայրէջքի վայրում ուղղաթիռները ստուգում էին Հայաստանի և Միուլթենական ՊԱԿ-ի աշխատողների կողմից: ՊԱԿ-ի Հայաստանի ներկայացուցիչները սովորաբար ստուգում էին այն բեռները, որոնք ցույց էին տալիս օդաչուները և որոնց մեջ զենք չկար: Դժվար էր մյուսների հետ լեզու գտնելը: Նրանց խուզարկումներից խուսափելու և զինամթերքը Ղարաբաղ հասցնելու համար օդաչուները տարբեր հնարամտություներ էին դիմում: Այսպես Շահումյանի ազատամարտիկների խնդրանքով անհրաժեշտ էր մի քանի պարկ զենք տեղափոխել: Ատ. Նիկողոսյանի ուղղաթիռի անձնակազմին հանձնարարվեց այդ գործը, քանի որ նա տեղանքին լավ ծանոթ էր: Սակայն օդաչուն դիտեր, որ Շահումյանը խիստ հսկողություն տակ է: Նա չվերթից շեղվեց: Ուղղաթիռը իջեցրեց Գյուլիստան գյուղի մոտ, զենքերը բեռնաթափեց և փոքր ինչ հետ թռչելով, սովորական ուղիով, իբր Երևանից ժամանեց Շահումյան: Մանրազնին ստուգումները նրա մոտ ոչինչ չհայտնաբերեցին: Գյուլիստանի մոտի կարտոֆիլի դաշտը վերածվել էր ուղղաթիռների վայրէջքի հրապարակի:

Սկզբնական շրջանում օդաչուները թռիչքների ժամանակ շատ էին դժվարանում հատկապես տեղանքին լավ ծանոթ չլինելու պատճառով: Չնայած նրանց մոտ քարտեզ կար, ուր մանրամասը նշված էին բոլոր բնակավայրերը, սակայն նրանք չգիտեին, թե Տփալ գյուղը հայկական է, թե ադրբեջանական:

Զսխարլվելու համար օղաչուները բնակավայրերի վրայով թռչում էին ցածր բարձրութեան վրա և զերեզմանոցում նկատվող խաչքարերով սրոշում նրանց հայկական լինելը: Սակայն երբ հայկական դուռերի մեծ մասը պատարկվեց և ընակեցվեցին աղբյուրանցիներով, դրանց հայկական լինելը որոշում էին բակերում գտնվող խոզերով և հիմնականում չէին սխարլում: Բացի դրանից, օղաչուները վիրավորվում էին, երբ սկզբնական շրջանում ազատամարտիկները փորձում էին նրանցից գաղտնի զենք տեղափոխել: Հաճախ նրանք խնդրում էին չնախատեսված վայրէջք կատարել և բռնել էին իջեցնում: Օղաչուները լավ զիտեին, որ զինամթերք էին տեղափոխում, սակայն դեռևս փոխադարձ վստահությունն չկար: Շատ արագ հաղթահարվեց այն: Զգալով օղաչուների անձնվեր, հայրենասիրական աշխատանքը, ազատամարտիկները նրանց օգնութեանն էին դիմում տարբեր վայրեր զինամթերք տեղափոխելու համար: Սովորաբար բնակավայրերից հեռու, պայմանավորված վայրերում ուղղաթիռներն իջնում էին, որտեղ նրանց դիմավորում էին ազատամարտիկները, բռնաթափվում և թռչում նշանակված վայրը, դարմապնելով խորհրդային հսկիչներին, որ համարյա թե դատարկ թռիչքներ են կատարում:

Թշնամու տարածքում ուղղաթիռների հարկադրական վայրէջքը ծանր վիճակի մեջ էր գնում օղաչուներին: Նրանք կարող էին առանց դիմադրութեան թշնամու ձեռքն ընկնել: Ուստի զիմեցին վերագառին, թռիչքի ժամանակ անձնակազմին զենք տալու խնդրանքով: Այդ խնդիրը լուծվեց բավականին դժվարություններ հաղթահարելու միջոցով: Որոշվեց՝ ամեն թռիչքի ժամանակ անձնակազմին տրվում է երկու ատրճանակ և մեկ ավտոմատ: «Դա արվեց, - պարզաբանում է օղաչու Ստ. Նիկողոսյանը, - որպեսզի հակառակորդի տարածքում հարկադրական վայրէջքի դեպքում հնարավոր լինի դիմադրվել, մինչև մերոնց հասնելը, իսկ ծայրահեղ դեպքում՝ ինքնասպանություն գործել, թուրքերի ձեռքը չընկնելու համար: Թուրքը

իր թիվ 1 թշնամին համարում էր ուղղաթիռների անձնակազմին և մեր դեմ պայքարելու հատուկ ջոկատներ էր ստեղծել: Նրանք լավ գիտեին մեր կատարած աշխատանքի մասին»: Որպես կանոն, այդ զենքերը տեղ հասնելուն պես հանձնվում էին ազատամարտիկներին: Դա ևս օգնութձյան մի ձև էր: Այդ ամենը դիպուկ բնութագրեց ուղղաթռնային էսկադրիլիայի հրամանատարի օգնական, փորձառու օդաչու Սարիբեկ Ղարիբյանը. «Անվտանգություն... Ինչպիսի հուսադրող արտահայտություն: Բոլորիս սրտի և հոգու մեջ թաքնված այդ մի փոքրիկ հույսը մարդու համար կյանք ու հավատ էր առաջացնում, որ ինքը դեռ կհաղթի, թե կյանքն իր առջևում է... Օդաչուները թռիչքի էին գնում «հույս» բառը շուրթերին»:

Ադրբեջանի տարածքում կային հայկական փոքր բնակավայրեր սակավաթիվ բնակչությամբ, որոնց օգնելու և պաշտպանելու հարցերը բավականին դժվար էր: Իգոր Մուրադյանի նախաձեռնությամբ նման վայրերից բնակիչներին փոխադրում էին խոշոր գյուղերը, որոնց հետ ուղղաթիռներով կարողանում էին կապ հաստատել: Հաճախ օդաչուները մասնակցում էին նաև այդ փոխադրումներին և մի տեղ կենտրոնացնելով, հեշտացնում նրանց Հայաստան փոխադրելը:

1988-ի նոյեմբերին լարված վիճակ էր ստեղծվել Գյանջայի /Կիրովաբադ/ հայկական թաղամասում: Այն շրջափակված էր ադրբեջանցիների կողմից, որոնք արգելում էին սննդամթերքի մատակարարումը: Հայ բնակչության համար ծանր վիճակ էր ստեղծվել... Բազում խորամանկությունների դիմելով /խորհրդային սպաների համազգեստ օգտադործելով/ նրանց օգնութձյան ձեռք մեկնեցին Արցախի ազատամարտիկները, որոնք մեքենաներով Շահումյան-իմանլար երթուղիով սննդամթերք և զինամթերք հասցրեցին նրանց: Գյանջայի հայության դրությունը պարզելու և անհրաժեշտ օգնություն ցույց տալու համար այնտեղ է ուղարկվում Յու. Գասպարյանի ուղղաթիռը, սակայն առանց Ադրբեջանի թույլտվության այն չէր

կարող վայրէջք կատարել: Օրաչուները խորամանկում են, թե իբր գազամուղը զննելու համար պետք է վայրէջք կատարեն Գյանջայում: Պարզելով գալու նպատակը՝ ղիսպետչերը թույլ է տալիս 15 րոպեով վայրէջք կատարել: Ուղղաթիւը իջնում է Գյանջայի հայկական թաղամասի եկեղեցու բակում: Այնտեղ բազմաթիվ տազնապահար մարդիկ էին հավաքվել, որոնց մեջ կային նաև վիրավորներ: Շուրջ 1,5 ժամ ուղղաթիւը մնում է եկեղեցու բակում, որից օգտվելով թղթակից Բ. Կարապետյանը նկարահանում է ամբողջ պատկերը: Սակայն շուտով հայտնի է դառնում, որ խորհրդային զինվորները և ազդբեջանական միլիցիան շարժվում են դեպի հայկական թաղամաս: Ուղղաթիւն անմիջապես օդ է բարձրանում և արհամարհելով Գյանջայի ղիսպետչերի օդանավակայանում վայրէջք կատարելու համառ պահանջները, մեծ արագությամբ սկսում է հեռանալ դեպի լեռները: Զայրացած ազերիները ռազմական ուղղաթիւներով սկսում են հետապնդել նրան, սակայն որքան էլ ջանում են, չեն կարողանում հասնել: Դուրս գալով թշնամու գոտուց, Յու. Գասպարյանը վայրէջք է կատարում Բարուում գյուղում, որտեղից մոտ 60 երեխաներ վերցնելով՝ վերադառնում է Հայաստան: Հետագայում, 1988/թ. դեկտեմբերին, երբ Հայաստանից Արցախ մեկնող ուղղաթիւները հարկադրական վայրէջք կատարեցին Գյանջայի օդանավակայանում, Յու. Գասպարյանի անձնակազմի փաստաթղթերը ստուգելու ժամանակ հիշեցին, որ այդ նա էր ինքնագլուխ վայրէջք կատարել քաղաքի հայկական թաղամասում և հեռացել՝ չենթարկվելով ղիսպետչերի պահանջին: Նրանց առանձնացրին մյուսներին, սակայն Գասպարովը, օգտվելով նրանից, որ ազդբեջանցիները իր ազգանունն անձնագրի մեջ սխալմամբ Կասպարով են գրել, «ապացուցեց», որ ինքը որոնվող Գասպարովը չէ և ազատվեց ձերբակալումից: Շատ չանցած, տեղի ունեցավ մեկ այլ միջադեպ: Շահումյան թռչող չորս ուղղաթիւներ վատ եղանակի և կապի բացակայության պատճառով թյուրիմացորեն վայրէջք

կատարեցին Գյանջայի օդանավակայանում: Զգալով սխալը, նրանք անմիջապես օդ բարձրացան՝ արհամարհելով դիսպետչերի սպառնալիքները և թշնամու տարածքով շարժվեցին դեպի Շահումյան: Նրանց հետապնդող ռազմական ուղղաթիռները ձեռնուռնայն վերադարձան: Սակայն մեր օդաչուները ավելի շատ սկսեցին վախենալ, որ մերոնք, տեսնելով, որ Գյանջայի կողմից են գալիս ուղղաթիռները, կարող էին խփել: Բարեբախտաբար նրանք հաջողութամբ ձեռքեցին մերոնց «պաշտպանական դիժը» և առանց միջադեպերի հասան Շահումյան:

Սովորաբար, Լեռնային Ղարաբաղ թռչելիս, թշնամու սահմանը հստոտում էին միաժամանակ մի քանի ուղղութիւններով՝ 3-4: Դա արվում էր այն նպատակով, որ եթե որևէ մեկին թշնամին վնասեր, մյուսները օդնության հասնեին: Սովորաբար տեսադաշտից իրար չէին կորցնում մինչև Արցախի տարածք հասնելը, սպա յուրաքանչյուրը դնում էր իր առաջադրանքը կատարելու: Պայմանավորվում էին նաև, որ վերադառնան այն հաշվարկով, որպեսզի թուրքերի սահմանը նորից միասին հատեն: Հիմնականում այդպես էլ անում էին: Սինչև կանոնավոր բանակի կազմակերպումը, թռիչքները կատարվում էին առանց ադատամարտիկների ջոկատների հետ առանց անհրաժեշտ կապի ապահովման, որի պատճառով հաճախ ընկնում էին մերոնց կրակի տակ: Այսպես եղավ օդաչու Ստ. Նիկողոսյանի հետ, որը ստիպված էր թռչել թշնամու կողմից անընդհատ ռմբակոծվող Հադրութ և այնտեղից վիրավորներ դուրս բերել: Երբ մեծ դժվարութամբ, տեղանքին լավ ծանոթ լինելով մեծ վարպետութամբ անցնելով կրակագիժը, վայրէջք է կատարում Հադրութի մարզադաշտում, նրանց է մոտենում մի ազատամարտիկ և հայտնում, որ իրենց չեն զգուշացրել ուղղաթիռի գալու մասին և երկու «Ստրելա» հրթիռ են կրակել նրա վրա, որոնք բարեբախտաբար նպատակին չէին հասել: «Փառք Աստծո, որ կրակել չեք սովորել», - կատակում է օդաչուն: Սա եզակի դեպք չէր:

Ընդհանրապես ուղղաթիռների չվերթի վրա բացասաբար էր անդրադառնում կանոնավոր կապի բացակայութունը: Դա հաճախ ծանր վիճակի մեջ էր դնում օդաչուներին: Քանի որ ուղղաթիռների վրա տարբերակիչ նշաններ չկային, հաճախ թշնամու կրակակետերից խուսափելով՝ ընկնում էին մերոնց կրակի տակ: Արցախ կատարած թռիչքներից մեկի ժամանակ Գորիսի մոտ հայկական հակաօդային պաշտպանության կողմից խփվեցին մեր երկու ռազմական ուղղաթիռները, որոնք ընկան հակառակորդի դիրքերի մոտ: Վերջիններս կարծելով, որ դրանք իրենց ուղղաթիռներն են, անձնակազմին չհետապնդեցին և օդաչուները հրաշքով փրկվեցին թուրքական զերությունից:

Կապի անբավարար աշխատանքի հետևանքով, հաճախ ուղղաթիռները վայրէջք էին կատարում պատահական, չպայմանավորված վայրում, կամ նրանց դիմավորողներն էին ուշանում, ժամանակին չէին գալիս: Ստ. Նիկողոսյանի հրամանատարությամբ Արցախ թռչող ուղղաթիռը բեռնավորված մոտ երկու տոննա զենք ու զինամթերքով, վայրէջք է կատարում պայմանավորված վայրում: Չնայած դիմավորողներ չկային, նրանք սկսում են բեռնաթափել զենքերը: Ծուռով նկատում են, որ դեպի ուղղաթիռ են գալիս երկու բեռնատար որոնց մեջ կային միլիցիայի համազգեստով մարդիկ: Սովորաբար այդպիսի համազգեստ օգտագործում էին ադրբեջանցիները: Ուղղաթիռը պատրաստվում է օդ բարձրանալ: Սակայն բեռն ուղեկցող երիտասարդները հրաժարվում են ուղղաթիռներից և զենքը վերցնելով դիրքավորվում թշնամուն դիմավորելու համար, որպեսզի ուղղաթիռը կարողանա օդ բարձրանալ: «Մեզ այնքան չէր հետաքրքրում մեր կյանքի անվտանգությունը, — ասում է օդաչու Ա. Սարգսյանը, — որքան մտածում էինք ուղղաթիռը փրկելու մասին: Այդ ժամանակ Հայաստանը ընդամենը 4 ուղղաթիռ ուներ և մեկի կորուստը կարող էր բացասաբար անդրադառնալ Ղարաբաղ կատարվող թռիչքների վրա»: Բարեբախտաբար

պարզվում է, որ մոտեցող մեքենաներում հայկական ազատամարտիկներն են, որոնք դիտավորյալ հագել են միլիցիայի համազգեստ, որպեսզի կարողանան անարգել անցնել թշնամու տարածքով: Վատ կապի պատճառով շփոթել էին վայրէջքի վայրը և որոնումների պատճառով ուշացել:

Ակզբնական շրջանում /1988 թ./ դեպի Ադրբեջանի տարածք կատարվող բոլոր թռիչքները պաշտոնական բնույթ ունեին և համաձայնեցվում էին նրանց հակաօդային պաշտպանության հետ: Որպես կանոն, Հայաստանից կատարվող թռիչքները վերահսկվում էին Գյանջայի օդանավակայանի կողմից: Մեր օդաչուները հարկադրված էին տարբեր խորամանկութունների դիմել խորհրդային և ադրբեջանական «իրավապահների» խուզարկումներից փրկվելու համար: Արցախի թռիչքներից մեկի ժամանակ, ղինվորական ուղղաթիռների ռադիոխոսակցութունից մեր օդաչուները տեղեկացան, որ հակառակորդին հայտնի է դարձել զենք ու զինամթերք փոխադրելու մասին: Քանի որ հարկադրական վայրէջք պետք է կատարեին Գյանջայի օդանավակայանում, նրանք ճանապարհին ապահովվայրում իջեցրին իրենց բեռը և չորս ուղղաթիռներով իջան պահանջվող վայրում: Զինվորականները մանրազինն խուզարկեցին բոլոր ծանրոցները և ոչինչ չգտնելով, բաց թողեցին: Մի քանի օր անց զինամթերքը հասցվեց ազատամարտիկներին:

Մինչև Լեռնային Ղարաբաղի շրջափակումը, ադրբեջանցիները շրջափակել էին Գեդարեկի, Դաշքեսանի, Խանլարի շրջանների հայկական գյուղերը և օգտվելով ինքնապաշտպանության թուլութունից, թալանում էին զրանք: Այդտեղի բնակիչները սարսափելի վիճակի մեջ էին: Նրանց անհրաժեշտ էր շտապ օգնութուն ցույց տալ: Նշված բնակավայրում ուղղաթիռների հայտնվելը նյութական օժանդակութունից բացի, ուներ նաև բարոյական խոշոր նշանակութուն, երբ տեղի հայերը զգում էին, որ իրենց թիկունքում կանգնած է Հայաստանը, որ իրենք չեն թողնվել բախտի քմահաճույքին:

1988 թ. ընթացքում ուղղաթիւները բազմիցս մարդասիրական օգնութիւն էին տարել այդ գյուղերը ֆ. բնակիչներին մեծ մասին փոխադրել այլ վայրեր: Գ. Գաբրիելյանի, է. Կարապետյանի, Վ. Ասատրյանի և մյուս օղաչուների ուղղաթիւների կողմից ամեն օր հայկական բնակավայրեր էին թռչում և այնտեղից դուրս բերում ոչ միայն հայկական, այլև ռուսական և հրեական ընտանիքներ, որոնք ենթարկվում էին ադրբեջանցիների բարբարոսական հարձակումներին: Սովորաբար խորհրդային ռազմական ուժերը հսկում էին այդ թռիչքները և անհրաժեշտութեան դեպքում հարկադրում վայրէջք կատարել Գյանջայի օդանավակայանում: 1988 թ. դեկտեմբերի 8 - ին Գ. Գաբրիելյանի, Վ. Կարատինսկու և Յու. Գալստյանի ուղղաթիւները Գետաշենի ենթաշրջանի հայկական գյուղերից կանանց ու երեխաների էին տեղափոխում Հայաստան: Խորհրդային ռազմական ուղղաթիւները հարկադրեցին նրանց վայրէջք կատարել Գյանջայի օդանավակայանում: Մարդկանց ու բեռների մանրազնին խուզարկումից հետո արհեստական արգելքներ էին ստեղծում, թռիչքը արգելելու համար: Բազում հնարքների շնորհիվ օղաչուները կարողացան ազատվել ձերբակալութիւնից և հաջողութեամբ տեղ հասնել: Նման դեպքերը եզակի չէին: Տեղանքին քաջածանոթ լինելը հնարավորութիւն էր ընձեռում օղաչուներին անընդհատ փոխել չվերթի ուղղութիւնները: Որպես կանոն նույն ճանապարհով երկու անգամից ավել չէին թռչում, և ազերիները չէին հասցնում հետեւի նրանց ուղերթներին: Հաճախ ժամերով սպասում էին անցնող ուղղաթիւների վերադարձին, որը վաղուց այլ ճանապարհով Հայաստան էր հասել: Հակառակորդի կրակագծի վրայով անցնելիս, սովորաբար մեր օղաչուները կամ շատ բարձր էին թռչում / 4200-4300 մ. /, կամ շատ ցածր և մեծ արագութեամբ: Խորհրդային միութեան պրակտիկայում նման թռիչքներ բացառվում էին, առավել ևս լեռնային տարածքում: Հայ օղաչուները այլ ելք չուներին և հարկադրված խախտում էին թռիչքային բոլոր

կանտոնները, ամեն անգամ դիմելով ռիսկի և զրուեորելով բարձր վարպետություն ու նվիրվածություն պայքարի սուրբ գործին: Թանձր մառախուղի միջով թռչելու ժամանակ օդաչու Ա.Անտոնյանը այնքան ցածր է թռչում, որ հայտնվելով հակառակորդի կրակակետերի գոտում, ձեռքով ողջունում է նրանց զինվորներին, որոնք կարծելով, թե իրենց ուղղաթիռն է, բարձր աղաղակներով պատասխանում են նրան: Այլ կերպ պատերազմական գործողությունների պայմաններում հնարավոր չէր անցնել թշնամու պաշտպանությունը կամ հայտնաբերել կրակակետերը և շրջանցել դրանք:

Ուղղաթիռի հրամանատար Մուրադ Գալստյանի բնորոշմամբ. «Օդաչուն պետք է ունենա բարձր պրոֆեսիոնալ պատրաստվածություն: Նա ամեն օր պետք է աշխատի իր վրա, ամեն թռիչք նույնը չէ: Յուրաքանչյուր թռիչք անկրկնելի է»:

Մուշեղ Անտոնյանը, Ռ. Մեհրաբյանի վկայությամբ. չէր բավարարվում միայն արդեն հայտնի օդային ճանապարհներով՝ նա անրնդհատ փնտրում և գտնում էր նոր, մինչ այդ անհայտ ուղիներ: Օդաչուները հիշում են, թե ինչպես Մուշեղը վարդենիսի մոտ հայտնաբերել էր մի լեռնանցք, որով այն էլ որոշակի վարպետության դեպքում կարող էր ուղղաթիռը անցնել: Ի պատիվ նրա, այդ լեռնանցքը օդաչուները կոչեցին Մուշեղի անվամբ:

Ցավոք 1991թ. հունիսի 14-ին Մուշեղ Անտոնյանի ուղղաթիռը / երկրորդ օդաչու՝ Կարեն Մարգարյան, բորտմեխանիկ՝ Ժորա Մինասյան / վթարի ենթարկվեցին Երևանի կենդանարանական այգու մոտ, որի հետևանքով ողջ անձնակազմը զոհվեց:

Մինչև 1988թ. դեկտեմբերը Գյանջայի ենթաշրջանի գյուղերը հայաթափելու նպատակով Ադրբեջանի իշխանությունները «մեծահոգաբար» թույլ տվեցին այդտեղի բնակչությանը տեղափոխվել այլ վայրեր: Ուղղաթիռները օրական տասնյակ թռիչքներ էին կատարում և օգտվելով հնարավորություն-

նից, նրանք ռազմական գործողությունները թե՛ կհանրում զինամթերք ու ազատամարտիկներ էին իջնցնում, ապա պայմանավորված գյուղերից վերցնելով բնակիչներին, առաջին հերթին կանանց ու երեխաներին, վերադառնում էին Հայաստան: Դա շատ ծանր ու լարված աշխատանք էր, որը օդաչուները կատարում էին առանց դժգոհություն հայտնելու:

Հայ օդաչուներն իրենց բանիմացության, վարպետության ու նվիրվածության շնորհիվ արագ յուրացրին ուղղաթիռները տարբեր պայմաններում վարելու, տեղանքում ճիշտ կողմնորոշվելու գաղտնիքները: Երբ աղբբեջանցիների կողմից ուղղաթիռների գնդակոծումն ուժեղացավ, մերոնք սկսեցին թռչել զիշերները և այն էլ ամպամած եղանակին: Նրանք բարձրանում էին ամպերից վերև և շարժվում Լեռնային Ղարաբաղի ուղղությամբ: Երբ Հաշվարկելով թռիչքի ժամանակն ու անցած տարածությունը, նրանք հենց առաջին անգամից իջնում էին նշանակված վայրերում: Տեղանքին լավ ծանոթ լինելու շնորհիվ հազվադեպ էին սխալվում: Սա զարմանք էր պատճառում Խորհրդային Միության շատ փորձառու օդաչուների: 1990 թ. մարտին Ստ. Նիկողոսյանը պետք է թռչեր Լեռնային Ղարաբաղ: Օդաչուների հետ Ստեփանակերտ էր մեկնում նաև ԽԱՀՄ Գերագույն խորհրդի պատգամավոր, Խորհրդային Միության հերոս, փորձառու օդաչու, գնդապետ Սմիռնովը: Երբ վերջինս իմացավ, որ թռիչքը զիշերվա ժամը չորս անց երեսուներե է, զարմացավ.«Տղաներ, դուք կամ հիմարներ, կամ էլ հերոսներ եք, կամ էլ ես ոչինչ չեմ հասկանում ավիացիայից»: Այդ փորձված օդաչուն անհնար էր համարում լեռնային տարածքում ուղղաթիռների զիշերային թռիչքը, այն էլ ամպամած եղանակի պայմաններում: Հայ օդաչուների համար դա սովորական չվերթ էր: Ավիլին, նրանք խուսափում էին թռիչքային նորմալ պայմաններից, որի վտանգն ավելի շատ էր: Մեկ անգամ ուղղաթիռներով Շ. Մեղրյանի «Եղնիկներ» խումբը պետք է տեղափոխվեր Շահումյան: Առանի ավազանում ամպա-

մած, «Թռիչքային» եղանակ էր: Սակայն անցնելով Վարդենիսի լեռները, օդաչուները հայտնվեցին անամպ, պարզ երկնքում: «Վերադառնանք, եղանակը լավ չէ», - փսոսանք հայտնեցին նրանք ու ետ դարձան: Ավելին, ուսումնասիրելով հակառակորդի վարքագիծը, հայ օդաչուները Կամոյից ու Վարդենիսից մարտական գործողությունների վայրերով թռչում էին այն հաշվարկով, որ անցնեն վաղ առավոտյան, երբ թշնամիները քնած էին: Դա արդարացրեց իրեն: Այդ տարիների ուղղաթիռների չվերթերի ուսումնասիրությունը վկայում է, որ դրանք հիմնականում կատարվել են գիշերը, այն էլ ժամը 4-6-ի սահմաններում: Ադրբեջանցիներն իրենց անկարողությունը, հիմնականում փորձում էին բացատրել հայերի գիշերային թռիչքներով, որի դեմ պայքարելը շատ դժվար էր, եթե ոչ անհնար: Երբ ռազմական խորհրդակցություններից մեկի ժամանակ ադրբեջանցիները ոչ անհայտ գեներալ Աաֆոնովին բողոքում են, որ հայերը գիշերներն են զորք ու զինամթերք տեղափոխում Լեռնային Ղարաբաղ, նա ղայրանում ու հայտարարում է, որ. «Մեր խորհրդային ռազմական օդաչուները չեն կարողանում գիշերները թռչել, իսկ հայկական քաղաքացիական օդաչուները կարողանում են: Դուք խաբում եք, որպեսզի քողարկեք ձեր անկարողությունը», - ասում է նա: Դա իրոք, անհավատալի էր. Խորհրդային Միությունն սրբապատկարում ուղղաթիռները խիստ անհրաժեշտության դեպքում գիշերները թռել են միայն հարթ տեղերում, որտեղ ուելիեֆը հնարավորություն է տալիս պահպանել կայուն բարձրություն և թռիչքի անվտանգությունը: Իսկ լեռնային պայմաններում նման թռիչքները բացառվում էին: Գ. Գարրիելյանի վկայությամբ, բարձրաստիճան խորհրդային զեներալներից մեկը կտրականապես մերժում էր ընդունել այն փաստը, որ հայկական ուղղաթիռները թռչում էին գիշերային պայմաններում, լեռներում: Նա անընդհատ վկայակոչում էր Աֆղանստանում իր ունեցած թռիչքները: Գեներալը հավատ չընծայեց նույնիսկ զնդապետ Սմիռնովին, որը հաս-

տատեց այդ փաստը: Բացի դրանից, խորհրդային գեներալները
զարմանում էին, որ 2 տոննայի փոխարեն ողղաթիռները մինչև
6 տոննա բեռ էին տեղափոխում: Դա խախտում էր ուղղա-
թիռների բեռնասարողութայան բոլոր կանոնները, որը հաճախ
ծանր կացութիւն էր ստեղծում օդաչուների համար: Բեռնա-
տեղափոխողները պահանջում էին անընդհատ բարձել, սուանց
հաշվի առնելու ուղղաթիռի կարողութիւնը: 1992թ. Շահում-
յանում դաժան մարտեր էին մղվում: Ուղղաթիռներով արկեր
էին տեղափոխում այնտեղ: Ռ. Մեհրաբյանի ուղղաթիռը
գերբեռնվածութայան պատճառով թշնամու տարածքում սկսում
է արագ ընկնել: Սարսափելի աղետը կանխելու համար, անձնա-
կազմը մեծագույն ջանքեր գործադրելով կարողանում է ուղղա-
թիռն այնպես իջեցնել մի հարմարավետ վայրում, որ նույնիսկ
ուղևորները ոչինչ չեն նկատում: Դա իրոք, հերոսական աշխա-
տանք էր, երբ ամեն բույս կարող էին բախվել գետնին: Ուղղա-
թիռի բեռնվածութիւնը ստուգելուց հետո, հարկադրված էին
մեկ տոննա բեռ իջեցնել թշնամու տարածքում: Մնացածը
հասցվեց Բոլատակ: Մեկ շարաթ անց «ավելորդ» բեռը նույն-
պես հասցվեց իր նպատակատեղը: Հայ օդաչուներին շատ էր
օգնում սեղանքի իմացութիւնը և բարձր պատրաստվածութ-
յան շնորհիվ արագ կողմնորոշվելու: կարողութիւնը:

Ոպետի հակառակորդի համապատասխան ծառայութ-
յունները չկարողանան հայտնարեան ուղղաթիռի դռնփելու
վայրը, հաճախ թռիչքները տեղի էին ունենում ռադիոլուծութ-
յան պայմաններում: Փոխադարձ կապի բացակայութիւնը,
բնականաբար, բացասաբար էր ազդում, լրացուցիչ դժվարութ-
յուններ էր ստեղծում ամպերի միջով, կամ ամպերից բարձր
թռչող ուղղաթիռների համար: Սակայն հայ ժողովրդի օդաչու
զավակները այդ դժվարութիւնները հաղթահարելու համար
հարկադրված էին նորանոր դժվարութիւններ հաղթահարել:
Նրանք զգում էին դրա անհրաժեշտութիւնը և իրենց պարտքը
հայրենիքի հանդեպ: Օդաչուները երբեմն հարկադրված խախ-

տուժ էին լուսթյան մասին պայմանավորվածությունը: Մի անգամ շատ խիտ ամպամածություն պայմաններում Կամոյից Հինգ ուղղություններով հարկադրված էին թռչել Ղարաբաղ: Երբ սահմանային վտանգավոր գիծն անցել էին և ամպերից ցած իջան, պարզվեց, որ Ատ. Նիկողոսյանի ուղղաթիռը պայմանավորված վայրում չէ: Օդաչուները հարկադրված դիմում են ռազիոկանչի օգնությունը: Սակայն Նիկողոսյանը չի արձագանքում, որպեսզի չմատնի իր տեղը: Մի քանի փորձից հետո նա հայտնում է, որ նստած է թիվ 815 ուղղաթիռի աջ նստատեղում:

Բոլորը, սկսած օդանավակայանի ղեկավարությունից, սրտի տրոփյուճով սպասում էին միայն մի նախադասություն՝ «Լոյս լյավ ա»: Ըստ պայմանավորվածության, երբ մեր ուղղաթիռները հատում էին հայ-ադրբեջանական սահմանը, օդաչուները եթերում արտասանում էին այդ պայմանական ազդանշանը, որը նշանակում էր, որ ամեն ինչ բարեհաջող է: Այդ արտահայտությունը դարձավ թևավոր խոսք, որը հաճախ օգտագործվում էր և ռազմաճակատում, և խորը թիկունքում:

Երջափակման և ռազմական գործողությունների ուժեղացման հետ մեկտեղ, երբ սկսվեց հայերի զանգվածային արտագաղթը, բնականաբար ավելի ու ավելի էր զգացվում ուղղաթիռների կատարած ազդանվեր աշխատանքի կարիքը: Լեռնային Ղարաբաղ նրանց զանգվածային թռիչքները սկսվեցին 1988 թվականի վերջերին և 1989 սկզբներին: Մինչ այդ պաշտոնապես թույլ չէին տալիս փախստականներին դուրս բերել ադրբեջանցիների կողմից շրջափակված բնակավայրերից: Սակայն երբ հակառակորդը սկսեց ռմբակոծել Ստեփանակերտը, ուղղաթիռները հարկադրված էին երեխաներին ու վիրավորներին դուրս բերել այնտեղից: 1988 թ. մայիսից մինչև դեկտեմբեր, շուրջ 200 հազար ադրբեջանաբնակ հայեր լքելով իրենց պապենական բնակավայրերը հաստատվեցին Հայաստանում: Գրեթե նույնքան էլ տեղավորվեցին ԽՍՀՄ տարբեր հանրապե-

ստեղծունենեցում: Հաջորդ տարում ազդեցիկները ավելի հետևողական շարունակեցին այդ աշխատանքները: Սինչև 1989 թ. օգոստոսը նրանք բռնությամբ ու բարբարոսական մեթոդներով հայաթափեցին Գյանջան, Մինգեչաուրը, Խանլարի, Շամխորի շրջանների հայկական գյուղերը: Թուրք ազդեցիկների կողմից հայկական երեխաները զավթեցին հայերի բարեկեցիկ բնակավայրերը, որի մասին միշտ էլ երազել էին:

Հայ բնակչութանը այդ վայրերից դուրս բերելու աշխատանքները կատարվում էին խիստ հսկողութան պայմաններում: Յուրաքանչյուր թուրք նախապես պետք է համաձայնեցվեր Գյանջալի օդանավակայանի դիսպետչերի հետ և նրանց համապատասխան մարմինների թույլտվությամբ: Բացի դրանից ազդեցիկների միջոցով և խորհրդային ներքին զորքերի կողմից մանրագնին ստուգվում էր յուրաքանչյուր ուղղաթիռ, որը Հայաստանից մեկնում էր այդ վայրերը: 1988 թ. աշտանից Արցախը հեղեղված էր բազմաթիվ հանձնաժողովներով, որոնք տարբեր «ծրագրերով» անընդհատ ստուգումներ կատարելով բավականին լարված վիճակ էին ստեղծում երկրամասում: Նրանք կամայական գործողություններով փորձում էին վարկաբեկել «խելոքացնել» Արցախի ազատամարտիկներին: Դրա դեմ զանգվածային ցույցեր տեղի ունեցան Արցախում, որոնք հարկադրեցին «ստուգողներին» դադարեցնել այդ ստորացուցիչ միջոցառումներն ու հեռանալ: Համատարած ստուգումների հոռու շրջանում Ազդեցիկների իշխանությունները Մոսկվայի ցուցումով արգելեցին նաև թուրքները: Այդ պայմաններում Ղարաբաղին խիստ անհրաժեշտ օգնություն հասցնելու համար օդաչուները չվերթերը ձևակերպում էին, որ իբր Երևանից թռչում են Վարդենիս կամ Կամո և մի քանի ժամ մնալու են այնտեղ: Այդ ժամանակը օգտագործում էին Արցախ թռչելու համար, որտեղ պայմանավորված վայրում /սովորաբար Բոլատակ կամ Բալուջա / վայրէջք կատարում, ազատամարտիկներին ու բռնները իջեցնելուց հետո վերադառնում Կամո կամ Վար-

ղենիս, իսկ այնուհետ, նշված ժամին՝ Երևան: Իսկ Շահումյան թռչելու ժամանակ ուղղաթիռներից մեկը, որը ղենք ու կամավորներ էր տեղափոխում, վայրէջք էր կատարում Գյուլիստանում, արագ բռնաթափվում և հասնելով մյուս ուղղաթիռներին, իրենց չվերթի համաձայն իջնում Շահումյան: Բնականաբար թուրք օժոնականները որքան էլ ջանում էին, ոչինչ չէին կարողանում հայտնաբերել: Չնայած գործադրած գերմարդկային ջանքերին, Հայաստանի ունեցած մի քանի ուղղաթիռները չէին կարողանում անհրաժեշտ օգնություն հասցնել Լեռնային Ղարաբաղին: 1989 թ. սկզբներին, համապատասխան պայմանավորվածությամբ, Արցախ էին թռչում նաև Վրաստանի, Ուզբեկստանի, Ղազախստանի և Ռուսաստանի ուղղաթիռները, որոնք սովորաբար սլարենամթերք էին տեղափոխում, որոնց մեջ հաճախ տեղ էին հասցնում նաև թաքցրած ղենքն ու զինամթերքը: Մասնակցում էին նաև Նալչիկի ու Սոչիի ուղղաթիռների անձնակազմերը: 1989 թ. ադրբեջանցիները խփեցին մեկ ռուսական և մեկ վրացական ուղղաթիռ: Այդ թռիչքների ժամանակ հայ օդաչուների ուսուցիչն ու օգնականը եղավ ռուս օդաչու Վլ. Կարատինսկին: Ի տարբերություն մյուսների, նա Հայաստանում մնաց մինչև 1990 - ի վերջերը և մասնակցեց ամենածանր թռիչքներին, իր փորձն ու հմտությունը փոխանցելով հայ օդաչուներին, օգնելով նրանց կողմնորոշվելու բարդ իրադրություններում: Հայաստանի օդաչուները երախտագիտությամբ ևն հիշում իրենց փորձառու դաստիարակին:

Օդաչու Ռաֆիկ Անհրաբյանը վկայում է, որ Վլադիմիր Եֆիմի Կարատինսկին «թռիչքային մեծ փորձ ուներ»: Հոգատարությունը և նվիրումով մեզ սովորեցրեց օդաչուական մասնագիտության նրբությունները: Նա մասնակցել է ամենածանր և վտանգավոր թռիչքներին: Ես Վլադիմիր Եֆիմովիչին շատ շնորհակալ եմ: Հետագայում կյանքը ցույց տվեց, թե ինչ է նշանակում լավ ուսուցիչ ունենալը»:

Լեւոնային Ղարաբաղ կառարվող թուիչքների ժամանակ բավականին ահտիւմ աջակցութիւն ցույց տուցին նաև մոսկովյան «Մյաչիկով» օղանաւակայանի օղաչուները: Նրանք Հայ օղաչուների հետ հաւասար թուչում էին մարտչական գործողութիւնների շրջանները, քաջ գիտակցելով իրենց սպառնացող վտանգը: Դա նաև դաստիարակիչ մեծ դեր էր խաղում մեր օղաչուների համար, որոնք ինքնագոհ պայքար էին մղում իրենց հայրենիքի, ազգի ու պատվի համար: Սակայն շուտով Լեւոնային Ղարաբաղում իրադրութիւնը սրվեց, խորհրդային Ազրբեջանական պատժիչ ուժերի սերտ համագործակցութիւն պատճառով: Դրան նպաստեց նաև Հայաստանում ՀՀԾ-ի ղեկավարութեամբ բարձրացված հակախորհրդային վայնասունը: Դրսից եկած ուղղաթիւները հետ կանչվեցին և Արցախում կատարվող փոփոխութիւնների վիճակը ծանրացավ: Հայաստանն ուներ ընդամենը 4-5 ուղղաթիւներ, որոնց հրամանատարներն էին Վ. Կարատինակին /տեսուչ/, Թ. Ալավերդյանը, Յու. Գասպարյանը, Ստ. Նիկողոսյանը /հսկազրիլիայի հրամանատար/: Պատերազմի ընթացքում հրամանատարներ զարձան նաև Ռ. Մեհրաբյանը, Հ. Վարդանյանը, է. Կարուպետյանը, Վ. Մնացականյանը, Մ. Անտոնյանը և ուրիշներ: Սրանց հետ տասնյակ օղաչուներ ու բորտ մեխանիկներ էին թուչում, որոնք ապահովում էին ուղղաթիւի հաջող երթը: Հայ օղաչուներն իրենց բարձր պատրաստվածութեան և տեղանքը լավ իմանալու շնորհիւ հրաշքներ էին գործում, թուչելով օրական մի քանի անգամ, օրվա բոլոր ժամերին /հատկապէս գիշերները/ և ամենաանպատ եղանակի պայմաններում: Նրանք գիտակցում էին դրա անհրաժեշտութիւնը և լավ էին պատկերացնում իրենց դերը հազարավոր մարդկանց պայքարին օժանդակելու և երեխաներին, վիրավորներին ու ծերերին շրջափակումից դուրս բերելու, նրանց կյանքը փրկելու գործում: Դա պայքար էր միաժամանակ մարդկային ու ազգային արժանապատուութիւնը բարձր պահելու համար: Խորհրդային ռազմաօղաչի բարձրագույն հրամա-

նատարութեան համոզմամբ նման ինտենսիվ թուիչքներից հետո Հայաստանն այլևս ուղղաթիռներ չպետք է ունենար և զարմաշնում էին, որ հայ օդաչուները շարունակում են թռչել: Նրանք լավ գիտեին, որ Մոսկվայի և Ադրբեջանի իշխանութիւններն ամեն քայլի դիմում էին, որպեսզի ջլատեն ազատագրական շարժումը, արգելակեն նրանց ցուլց տրվող օգնութիւնը: ԽՍՀՄ Գերագույն խորհրդի նախագահութիւնը այդ նպատակով 1989 թ. հուլիսից դադարեցրեց Լ ՂԻՄ կուսակցական մարմինների և ժողովրդական պատգամավորների մարզային խորհրդի գործունեութիւնը: Ստեղծված հասուկ կոմիտեն չկարողացավ կարգավորել հայ-ադրբեջանական հակամարտութիւնը և որևէ չափով նպաստել արցախահայութեան առաջնահերթ խնդիրների լուծմանը: Ավելին, այդ շրջանում իրադրութիւնն Արցախում ավելի սրվեց, որից օգտվում էին ադրբեջանցի ավազակախմբերը: Մարզի ինքնավարութիւնը վերականգնելու, ներքին արյունահեղութիւնները դադարեցնելու մտահոգութեամբ 1989 թ. օգոստոսին Լ ՂԻՄ լիազոր ներկայացուցիչների համագումարը որոշեց վերականգնել մարզային կուսակցական ու խորհրդային մարմինները, իսկ մինչ այդ բոլոր աշխատանքների կառավարումը հանձնեց Ազգային խորհրդին: Սակայն Ադրբեջանի և ԽՍՀՄ բարձրագույն իշխանութիւնները մերժեցին ազգային խորհրդի գործունեութիւնը և ավելի ուժեղացրին ճնշումն ու հայահալած քաղաքականութիւնը: Արցախի ազատամարտիկներին այլ ելք չէր մնում, քան նախապատրաստվելու ավելի ակտիվ ու ավելի վճռական պայքարի: Այս պայմաններում ավելի էր դժվարանում Լեռնային Ղարաբաղին ցուլց տրվող օգնութեան հարցը, որի հիմնական ծանրութիւնը ընկած էր ուղղաթիռների արժվասիրտ օդաչուների ուսերին:

Հայ ժողովրդի ազատագրական պայքարին մեծ հարված հասցրեց 1988 թ. դեկտեմբերի 7-ի երկրաշարժը, որը մի քանի րոպեների ընթացքում ավերակների վերածեց շեն քաղաքներն

ու գյուղերը, տասնյակ Հազարավոր գոհեր տալով: Այդ համազգային աղետի ավերիչ պիքը ընդգրկեց Հանրապետութեան տարածքի մոտ 40%, ուր ապրում էին 1,1 միլիոնից ավելի մարդ: Ավերված հարյուրավոր գյուղերում ու քաղաքներում գոհվեցին ավելի քան 25 հազար մարդ ու կես միլիոնից ավելին մնացին անօթեան: Հանրապետութեանը կորցրեց 18 միլիոն քառակուսի մետր բնակատարածութուն, որը կազմում է ընդհանուր բնակֆոնդի 17%: Դադարեցին գործելուց էներգամիավորման, կապի, տրանսպորտի ծառայութեանները և ավելի քան 170 արդյունաբերական ձեռնարկութեաններ: Երկրաշարժը ծանր հարված հասցրեց սոցիալ-տնտեսական ճգնաժամի պայմաններում գտնվող Հայաստանին: Ազատագրական պայքարի ելած Հայ ժողովրդի անմխիթար վիճակը դարձավ ուղղակի աղետալի: Այդ ծանր օրերին երկրագնդի մարդկութեանը օգնութեան ձեռք մեկնեց Հայաստանին այդ վիճակից դուրս բերելու համար: Տասնյակ Հազարավոր մարդկանց կյանքը փրկեցին, նրանց հանելով փլատակների տակից և անհրաժեշտ բժշկական ու նյութական օգնութեան ցույց տալով: Երկրաշարժից անմիջապես հետո Հայ ժողովրդին օգնութեան հասան Վրաստանի, Ռուսաստանի, Ուկրաինայի, Ուղբեկատանի և այլ հանրապետութեանները, սփյուռքահայութեանը, օտարերկրյա բազմաթիվ ընկերութեաններ ու կազմակերպութեաններ: Հայ ժողովուրդը երբեք չի մոռանա աղետի գոտում օգնութեան շտապող հարավսլավացի 7 օդաչուներին: Նրանք ղեկտեմբերի 12 - ին գոհվեցին ինքնաթիռի աղետի պատճառով: Նույն ձևով գոհվեցին օգնութեան մեկնած խորհրդային զինծառայողները:

Գեկտեմբերի 7-ին, ինչպես միշտ, ուղղաթիռները պատրաստվում էին Լեռնային Ղարաբաղ թուջիլու: Բոլորին շտապ Երևան կանչեցին և բացատրելով անելիքները: ուղարկեցին աղետի գոտի: Նրանք ղեղորայք ու պարեն էին հասցնում Գյումրի և Սպիտակ, իսկ այնտեղից վերափորներ տեղափոխում Երևան: Հայ օդաչուներին հետ մեկտեղ առաջին իսկ օրերից

աղետի գոտում աշխատում էին Մոսկվայի, Վրաստանի, Սոչիի, Մախաչկալայի; Նալչիկի ուղղաթիռները, որոնք ուղադրվելու են չղարձնելով եղանակի և ծանր պայմանների վրա մեծ աշխատանք կատարեցին աղետի գոտում, հերթապահելով վաղ առավոտից մինչև ուշ գիշեր: Այդ օրերին Հայաստան եկան հազարավոր բժիշկներ, փրկարարներ և այլ մասնագետներ: Նրանք իրենց հետ բերում էին բժշկական սարքավորումներ, դեղորայք, վրաններ, սննդամթերք և այլն: 1989 թ. աղետի գոտում աշխատում էին ԽՍՀՄ տարբեր շրջաններից եկած ավելի քան 40 հազար մասնագետներ ու զինծառայողներ: Աղետի գոտուց մոտ 170 հազար մարդ էվակուացվեցին Սևծովյան և Հյուսիսային Կովկասի առողջարանները: Հայրենիքին սրտացավ օգնության հասավ սիյուռֆահայությունը, նյութական և բարոյական աջակցություն ցույց տալով նրան:

Հայ օդաչուները օրական տասնյակ թռիչքներ էին կատարում աղետի գոտի: 10-15 օր Արցախ կատարվող բոլոր թռիչքները հետաձգվեցին: Ավերակների, զոհերի տեսարանները շատ ծանր էին անդրադառնում օդաչուների վրա, սակայն նրանք անընդհատ օգնության հասնելով փորձում էին մեղմել հոգու ցավը: 1988 դեկտեմբերի վերջերից ուղղաթիռները խառը թռիչքներ էին կատարում Արցախ, աղետի գոտի, որտեղ նրանց կարիքը ավելի շատ էր զգացվում: Աղետի գոտի ուղղաթիռների թռիչքները շարունակվեցին մինչև 1989 թ. հունվարի կեսերը: Երբ պարզվեց, որ այլևս ուղղաթիռների կարիք չկա, հունվարի 20-ից դադարեցին այդ ուղղությամբ թռիչքները և բոլոր ուղղաթիռները, ներառյալ նաև օգնության հասածների մի մասը, ուղղվեցին դեպի Լեռնային Ղարաբաղ: Երկրաչարժի հասցրած ծանր հարվածն անգամ չղադարեցրեց արցախյան ազատագրական պայքարը, որին անհրաժեշտ էր օգնության հասնել:

Անգնահատելի է Հայաստանի ուղղաթիռների կատարած հերոսական աշխատանքը Գետաշենի և Շահումյանի համար մղվող մարտերում, երբ հակառակորդի կողմից շրջափակված և

անընդհատ ռմբակոծվող գյուղերին անհրաժեշտ էր պարեն ու վինամթերք հասցնել, վերավորներին դուրս բերել:

Ազրբեջանի իշխանությունները ԽՍՀՄ ուժային մարմինների ակտիվ օժանդակութամբ, դեռևս 1990-ական թվականների սկզբին վերցրել էին հայկական բնակավայրերը հայաթափելու կուրսը: Հայերը արտաքսվեցին Խանլարի շրջանի Կամո և Աղատ գյուղերից, ավերվեցին Արցախի 20-ից ավել հայկական գյուղեր: 1991 թ. գարնանը ազրբեջանական հատուկ նշանակության միլիցիայի ջոկատները /օժոն/, խորհրդային ՆԳ զորքերի ղեկավարութամբ, բացահայտ պատերազմ սկսեցին Գետաշենի և Մարտունաշենի բնակչության դեմ: Դա տխրահալ ձևով «Օղակ» օպերացիան էր, որն իրականացվում էր զրահամեքենաների և հրասայլերի ուղեկցութամբ: Ազրբեջանի կոմկուսի կենտրոնի առաջին քարտուղար Ա. Մուխամբովի կարգադրութամբ, ապրիլի 20-ին զիչերը Գետաշենը ու Մարտունաշենը ռմբակոծվեցին կանոնավոր բանակի կողմից: Իսկ առավոտյան զրահամեքենաների ուղեկցութամբ զնդացիների կրակով զորքը ներխուժեց այդ գյուղերը: Խորհրդային ՆԳՆ զորքերի հետ այդ գյուղերը շտապեցին ազրբեջանական օժոնի զինվորներն ու շրջակա գյուղերի ավազակախմբերը, որոնց ղոհ գնացին 20 մարդ և շատերը վիրավորվեցին: Թալանելով բնակչությանը՝ ավազակները հրեկոյան հեռացան: Նույնը կատարվեց Հաջորդ օրը. բռնություններ, սպանություններ, թալան: Գետաշենցիներն ու մարտունաշենցիները հերոսաբար պայքարում էին իրենց գյուղերը պաշտպանելու համար: Սակայն ուժերն անհավասար էին:

1991 թ. ապրիլին ՀՀ Ներքին գործերի նախարարությունը և ՊԱԿ-ը ազրբեջանցիների կողմից կատարված հանցագործությունների մասին զիմեցին ԽՍՀՄ համապատասխան մարմիններին, խնդրելով նրանց օժանդակությունը: «Ազրբեջանի Խանլարի շրջանի Գետաշեն և Մարտունաշեն գյուղերի բնակիչները, - գրված է այնտեղ, - գտնվում են պաշարման մեջ: Տաս

օրվա ընթացքում օմօնականների բանդաներով շրջափակված այդ գյուղերը ենթարկվում են հրակոծության, այդ թվում՝ թնդանոթներից: Բարդ վիճակ է ստեղծվել Ստեփանակերտի օղանավակայանում: Այնտեղ հասնող ուղևորները օմօնականների կողմից ենթարկվում են ամեն տեսակի ստորացումների, կոպիտ ստուգումների ընթացքում կողոպտում են ուղևորներին, խլելով այն ամենը ինչ իրենց դուր է գալիս»: Բնակաւն է, որ Մոսկվայի իշխանությունները չարձագանքեցին այդ դիմումին: Հետագայում պարզվեց, որ այդ ամենը կատարվում էր Կրեմլի ցուցումներով:

Դեռևս 1988 թ. որոշ չափով վերականգնվել էր Շահումյանի շրջանի Թալիչ գյուղով Լ Ղի Մ-ի հետ կապող ճանապարհը, որով ազատագրական պայքարի սկզբնական շրջանում անհրաժեշտ ապրանքներ էին փոխադրում: Այդ ճանապարհով Շահումյանից Ստեփանակերտ 6-7 ժամ էր տևում և ոչ բոլոր մեքենաները կարող էին անցնել: Հատկապես վիրավորներին և հիվանդներին: այդ ճանապարհով փոխադրելը անհնար էր: Ռեստի միակ փոխադրամիջոցը, որը փրկարարի դեր խաղաց շահումյանցիների համար ուղղաթիռներն էին: Շահումյանցիները հրախտագիտական զգացումով են հիշում օդաչուներ Գ. Գաբրիելյանին, Ա. Անտոնյանին, Ռ. Մեհրաբյանին, Ա. Մուրադյանին, Ստ. Նիկողոսյանին, Հր. Օհանյանին և ուրիշներին, որոնք ծանր պայմաններում կարողացան պահպանել կապը հայրենիքի հետ և անհրաժեշտ օգնություն հասցնել բնակչությանը:

Այդ պայմաններում Ադրբեջանի իշխանությունները բոլոր միջոցներով արգելում էին ուղղաթիռների թռիչքը Շահումյան և Գետաշեն: Իսկ օդաչուները, արհամարհելով վտանգը, շարունակում էին թռչել, սննդամթերք ու դեղանյութեր բերել այնտեղ և դուրս բերել վիրավորներին, անօդական ծերերին, երեխաներին: 1989 թ. գարնանը Գ. Գաբրիելյանի և Զ. Մուրադյանի ուղղաթիռները Գետաշեն մեկնելու ժամանակ սահմանագծում ընկան հակառակորդի ուժեղ կրակի տակ: Սա

կայն օղաչուները ափսոսալով իրեն ծախսած կերոսինը, որը մեծ դժվարութեամբ էր ձեռք բերվում, չփերադարձան, շարունակեցին շատ ցածր, համարյա ծառերին կալչելով թռչել: Հաջողութեամբ տեղ հասնելով, արագ բեռնաթափվեցին ու վիրավորներ վերցնելով, որպեսզի չհանդիպեն դարանակալ թշնամուն, նոր երթուղով սկսեցին վերադառնալ: Սակայն խանլարի շրջանի Կամո և Ազատ պուղերի մոտ հակառակորդ ուժերը գնդակոծում են առջևից ընթացող Գ. Գաբրիելյանի ուղղաթիւր: Վտանգից խուսափելու համար, նա հարկադրական վայրէջք է կատարում դաշտում և ինքնապաշտպանական դիրքեր գրավելով սպասում Մուրադյանի ուղղաթիւին: Շուտով վերջինս երևում է, և արագ օդ բարձրանալով Գեղամ Գաբրիելյանը միանում է նրան և ճեղքելով թշնամու ռազմաճակատը հաջողութեամբ հասնում են Կամո: Հաջորդ օրը Նորհրդային «Մայակ» ռադիոկայանը հայտնում է, որ Ազրբեյջանի օդային տարածքը խախտած հայկական ուղղաթիւները խփվեցին: Մի այլ անգամ, Գ. Գաբրիելյանի ուղղաթիւը Գետաշենից մոտ 40 ռևանոզուհիներ էր տեղափոխում երևան: Ուղղաթիւի գերբեռնվածութեան և շարժիչի անսարքութեան պատճառով այն սկսում է ցած ընկնել: Հարկադրված վայրէջք են կատարում թշնամու տարածքի բաց դաշտում, ուր մարդիկ էին աշխատում: Ուղղաթիւի անձնակազմը որոշում է գերի ընկնելու վտանգի դեպքում, որպեսզի թշնամին չանպատվի մեր աղջիկներին, նրանց բոլորին սպանել, ուղղաթիւը պայթեցնել և ինքնասպանութեւն գործել: Սակայն օղաչուների մանապիտական բարձր ունակութեւնների շնորհիվ անսարքութեւնները արագ վերացվում են, ուղղաթիւը սկսում է աշխատել և հաջողութեամբ հեռանում են հակառակորդի տարածքից:

1990 թ. հունվարին Բաքվում կազմակերպված հակահայկական վայնասունից ու ջարդերից հետո Լեռնային Ղարաբաղում և նրան հարակից շրջաններում արտակարգ դրութեւն մտցվեց: Հունվարի 26-ին Ստեփանակերտ ժամանած ԽՍՀՄ

պաշտպանութեան նախարար Յաղովը և ներքին գործերի նախարար Բակատինը, կարգադրում են դադարեցնել Երևանից Ստեփանակերտ, Շահումյան, Գետաշեն և այլ վայրեր ուղղաթիռների թռիչքը: Արգելվեց նաև Հայաստանից ռադիոհեռու-տատեսային հաղորդումների ընդունումը: Սակայն այդ միջոցառումները չարգելակեցին Հայաստանից Արցախ օգնութիւն հասցնելու գործընթացին:

Արցախ թռչող ուղղաթիռները ոչ միայն տեղափոխում էին զանազան նշանակութեան բեռներ, ազատամարտիկների, այլև ճեղքում էին խորհրդային իշխանութիւնների լրատվական շղթայակումը: Օդաչուները Արցախից բերում էին ամենաթարմ նորութիւններ, որոնց օգնութեամբ հերքվում էր խորհրդային վարչակարգի կեղծ և հորինված լրատվութիւնը հայ ժողովրդի ազատագրական պայքարի մասին:

Օդաչուները շրջափակված Արցախ հասցրեցին Մեծ Բրիտանիայի լորդերի պալատի փոխխոսնակ, բարոնուհի Բերոլայն Կոքսին, բուլղարացի հեռուստայրաբողուհի Յվետանա Պասկալեային և շատ ուրիշների: Նրանք իրենց ելույթներով, հրապարակումներով, փաստագրական ֆիլմերի ցուցադրումով նպաստեցին որպեսզի հանրային կարծիքը ստանա Արցախում կատարվող իրադարձութիւնների իրական և ճշմարտացի պատկերը: Դա նույնպես շատ կարևոր էր:

Շրջափակման մեջ գտնվող ազատամարտիկներին օգնելու համար, ուղղաթիռների չվերթերը ձևակերպում էին այնպես, իբր նրանք երկրունի օդանավակայանից թռչելու են Կամո կամ Վարդենիս: Իսկ այդտեղից առանց որևէ թույլտվութեան, գիշերը, նրանք զենք էին հասցնում Հաղրութ, Մարտակերտ, Խոջալու, Շահումյան և այլ վայրեր, որոնք հեռու էին խորհրդային հսկողութիւնից: Այդ արգելված շրջանում, օրական շուրջ 70 վայելք էր կատարվում Արցախի տարածքում: Ադրբեջանցիներն ավերում ու հրկիզում էին օդանավակայանները, որպեսզի արգելին թռիչքները: Սակայն դա չէր օգնում

նրանց: Հաղորդակցության հիմնական ու միակ միջոցը ուղղա-
 թիւները, շարունակում էին Հաջողությամբ զինամթերք ու
 պարեն տեղափոխել, իսկ Հետդարձին՝ վիրավորներ ու երեխա-
 ներ: Չնայած ամեն մի թռիչք լինել-չլինելու նոր փորձություն
 էր, օդաչուները պատվով ու Հպարտությամբ էին կատարում
 իրենց գործը: Սովորաբար Գետաշեն մեկնող ուղղաթիւներին
 մեծ օգնություն էին ցույց տալիս թ. Կրպեյանի տղաները:
 Թաթուլը կարողացել էր մտերմանալ Գետաշենի զինվորական
 սլաքետի հետ և նախօրոք զգուշացնում էր օդաչուներին, երբ
 կարող են զենք տեղափոխել: Երբ զինամթերքով բարձված ուղ-
 ղաթիւը վայրէջք էր կատարում Գետաշենում, պարետը հրամա-
 յում էր զինվորներին թիկունքով շրջվել դեպի այն և օդակաձև
 շրջապատել: Զինվորները չէին տեսնում, թե ինչ է բռնաթափ-
 վում: Իսկ Մարտունիում* ուղղաթիւների անվտանգ երթևե-
 կությունը ապահովելու նպատակով, վայրէջքի գոտում մեծ
 շառավիղով զինվորներ էին կանգնեցնում, ստեղծելով ազատ
 տարածություն, որտեղ հանգիստ իջնում էին օդաչուները:
 Զինվորներն օգնում էին բռնաթափման, ինչպես նաև վիրա-
 վորներին ու կանանց ուղղաթիւ տեղափոխելու աշխատանքնե-
 րին: Մոնթեն շատ բարձր էր գնահատում ուղղաթիւների բա-
 ցառիկ դերը, որը օգնություն հասցնելու միակ միջոցն էր: Նա
 մեծ հարգանքով էր վերաբերվում օդաչուներին և վերջիններս
 սիրով, ամեն անգամ ռիսկի զիմելով Մոնթեն էին հասցնում
 զինամթերք, սլաքեն, առանց որի անհնար էր զիմազրավել հա-
 կառավորդին: «Ես անպայման թո նել պիտի սովորեմ», - հաճախ
 կրկնում էր Մոնթեն:

Շրջափակված Արցախի ազատամարտիկներին օգնութ-
 յան հասնող ամեն չվերթ նոր անակնկալներ էր բերում, որոնց
 հաղթահարումը մեծ հնարամտություն ու վարպետություն էր
 պահանջում: 1991 թ. ապրիլին Հերթական բեռները Գետաշեն

* Մոնթե Մելքոնյան:

տեղափոխելուց հետո, վերադարձին օդաչու Ստ. Նիկողոսյանին Շահումյանից զգալիացնում են, որ օդում խորհրդային ռազմական ուղղաթիռներ են հերթապահում: Սակայն փորձված օդաչուն, լսելով խորհրդային ռազմական օդաչուների ռադիոխոսակցությունը, իմանում է, որ նրանց վառելիքի պաշարը քիչ է մնացել և միանգամից օդ է բարձրացնում բավականին ծանրաբեռ նված ուղղաթիռը և ուղղություն վերցնում դեպի Հայաստան: Ռազմական ուղղաթիռների հետապնդումից խուսափելու նպատակով, նա հարկադրված ուղղաթիռը դեպի սարերն է ուղղում, որտեղ ամպրոպային եղանակ էր: Խորհրդային ուղղաթիռները Գյանջայի դիսպետչերին հայտնում են, որ հայկական ուղղաթիռը տեսաբաշտից անհայտացել է և լրացուցիչ օգնություն են խնդրում: Օգնություն ուղարկված երկրորդ գույգ մարտական ուղղաթիռները նույնպես սկսում են պտտվել ամպամած սարերի շուրջը և չեն համարձակվում առաջ շարժվել ու վերադառնում են Գյանջա: Նրանք զարմանում են, որ հայկական ուղղաթիռը կարողացել է այդ տեղերով անցնել: Փաստորեն խորհրդային փորձված չորս ռազմական չուղղաթիռներից ոչ մեկը չի համարձակվում անցնել լեռնային ամպամած տարածքով: Դրա հիմնական պատճառն այն էր, որ նրանք իրենց ծառայողական պարտքն էին կատարում, իսկ հայկական օդաչուները իրենց պարտքը հայրենիքի հանդեպ:

Նմանատիպ մի այլ միջադեպ տեղի ունեցավ, երբ Թ. Ալավերդյանին և Ստ. Նիկողոսյանին սկսում են հետապնդել թշնամու 3 Մի-24 ռազմական ուղղաթիռներ: Օդաչուները ճիշտ հաշվարկելով, որ հակառակորդի մոտ վառելիքի պաշարը մոտ է սպառվելուն, մեծ արագություն բարձրանում են և խուսափում նրանց հետապնդումից: Հայ օդաչուներն իրենց վարպետության շնորհիվ կարողանում են ճիշտ կողմնորոշվել բարդ իրադրություն պայմաններում: 1991 թ. աշնանը Գ. Գաբրիելյանի ուղղաթիռը պիտի վայրէջք կատարեր Մարտունու մարզահրապարակում: Սակայն այնտեղ հակառակորդը ուժեղ

կրակ բացեց ուղղաթիռի վրա և վնասեց առանձին մասերը: Տակավին զետեին չհասած Գարրիելյանը նկատեց, որ դեպի ուղղաթիռ են շտապում թշնամու զինվորներն ու զրահամեքենաները: Նա մեծ դժվարութեամբ կտրուկ շրջապտույտով նորից օդ բարձրացավ և հաջողութեամբ վերադարձավ Երևան՝ փրկելով ուղղաթիռը: Հետագայում պարզվեց, որ ազերները դարանակալ սպասում էին ուղղաթիռին:

Լեոնային Ղարաբաղի որ տարածքում էլ լիներ, հայկական ուղղաթիռի հայտնվելը տեղացիները դիմաւորում էին արցունքն աչքերին: Դա նյութական օգնութեանից բացի, բարոյական մեծ ազդեցութեան ունեւր, հրբ ծանր կացութեան մեջ հայտնված մարդիկ զգում են, որ իրենք լքված ու մոռացված չեն, որ հայրենիքը իրենց հետ է: Զուր չէր, որ դշուղացիները զիմելով օդաչուներին ասում էին. «Տղաներ ոչինչ մի բերեք: Ուղղաթիռով միայն պատվեք մեր վրա, որ մենք խմանանք, որ մեր վրա տեր ու տիրական կա»: Եւ տղաները ամեն թուխքով, մահն աչքի առաջ առած, պատովով էին կատարում այդ խնդրանքը: Օրական մի քանի անգամ չվերթ կատարող օդաչուները, երբեք չհրաժարվեցին նույնիսկ իրենց հանգստի հաշվին նորից երկինք բարձրանալու առաջադրանքը կատարելուց: Նրանք գիտակցում էին, որ իրենք զենք են հասցնում ազատամարտիկներին, առանց որի հնարավոր չէր դիմակայել թշնամուն, կանանց ու երեխաների են փոխադրում, որոնց կյանքը իրենցից է կախված: Այդ բոլորով հանդերձ, ինքնագոհ պայքար էին մղում ուղղաթիռը չվնասելու, թշնամու ձեռքը չզցելու և ժամանակին հետ վերադառնալու համար:

«Մենք, - ասում են օդաչուները, - ավելի շատ երկյուղում էինք ոչ թե մեր կյանքի, այլ ուղղաթիռը կորցնելու համար»: Նրանք լավ գիտեին, որ ամեն մի կորցրած ուղղաթիռ ծանր հարված է Արցախի ազատագրական պայքարին: Այդ պայքարը ինքնագոհութեան էր մղում բոլորին: Ամբողջ ազգը միավորված մարտնչում էր, պայքարում արցախյան շարժմանը որևէ

ձևով օգտակար լինելու համար: Անձնուրացության փայլուն օրինակ է, երբ օդաչու Գ. Գաբրիելյանը ուրիշների հույսին է թողնում երկունքի ցավերի մեջ սառապող կնոջը, որին պատրաստվում էր հիվանդանոց տեղափոխել, ինքը շտապ թռչում է Շահումյան, «Տիգրան Մեծ» ջակատի զոհված ու վիրավոր մարտիկներին Երևան բերելու համար: Դա գերմարդկային լարված չվերթ էր: Միայն տուն վերադառնալուց հետո նա հնարավորություն է ունենում կնոջը հիվանդանոց տանելու: «Մինչև այսօր, - կատակով ասում է վաստակաշատ օդաչուն, - կինս չի կարողանում ինձ ներել»:

Հայրենիքը, օջախը, ծնողը սրբություններ են, որոնք թափ ու եռանդ են հաղորդում նրանց պաշտպանությանը նվիրաբերվողներին, անբացատրելի սիրազործությունների մղում նրանց: Գետաչենից Կամո թռիչքներից մեկի ժամանակ, երբ դերբեռ նված ուղղաթիռը վիրավորներ ու երեխաներ էր տեղափոխում, մի երիտասարդ փորձում էր իր 90-ամյա մորը արև է կերպ խցկել ուղղաթիռի մեջ: Գետաչենի գործկոմի նախագահը նկատելով այդ զայրանում է. «Ձես ամաչում մորդ փախցնում ես, ո՞ւմ համար ես կռվելու: Թող մայրդ մնա այստեղ, որ իմանաս ինչի համար ես կռվի անում»: Հայրենասիրության դրսևորումը բազում ձևեր ու հնարքներ ունի: Կարևորն այն է, որ մարդն ունենա այդ զգացումը և նվիրաբերվի նրան: 1991 թ. ձմռանը «էրեբունի» օդանավակայանից օդաչուները զենք պետք է տեղափոխելին պայքարի թեժ կետերը: Քանի որ ադրբեջանցիներն ու խորհրդային ներքին զորքերը խիստ հսկողություն էին սահմանել ամենուր, նրանք որոշեցին առաջին չվերթով միայն ալյուր տեղափոխել: Դա փորձնական և հետախուզական թռիչք էր: Ուղղաթիռը վայրէջք կատարելուն պես խորհրդային ՆԳՆ զորքերը և ադրբեջանական Օմօն-ը սկսում են մանրազնին ստուգել և ոչինչ չգտնելով հեռանում են: Ուղղաթիռի հրամանատար Վ. Կարապետյանը տեղի ղեկավարությանը հայտնում է, որ հաջորդ չվերթով զենք ու զինամթերք են

բերելու, որպեսզի պատրաստվեն, անակնկալներ տեղի չունենան: Այդ ժամանակ ձյան խոր շերտը հազիվ հաղթահարելով, նրան է մոտենում բավականին վատ հագնված մի տարեց կին և խնդրելով ասում. «Բալա ջան, էս ալյուրն ինչի ենք բերել, զենք բեր որ տամ թոռնիկներին թուրքի դեմ կռվեն ու ինձ պաշտպանեն: Էս ալյուրը պետք չէ, սոված էլ կդիմանանք: Զենք բեր, որ տանք երեխեքին կռվեն»:

Գետաշենի անկումից առաջ անհրաժեշտութուն էր առաջացել շտապ գինված ջոկատ տեղափոխել այնտեղ: Գյուղը շրջափակված էր խորհրդային և ադրբեջանական զորքերի կողմից և արգելված էր այդ տարածքներով նույնիսկ գիշերային թռիչքները: Օդանավակայանի դեկավարութունը հաշվի առնելով ծանր պայմանները, խուսափում էր որևէ մեկին կոնկրետ հանձնարարել այդ թռիչքը:

Վերջին ծանր կացութունը հարկադրում էր այնտեղ արագ կարգով բեռներ և ադատամարտիկների ուղարկել: Օդաչուները խորապես գիտակցելով պահի լրջութունը, խախտելով բոլոր գրված և չգրված օրենքները, օդնութունը հասցնում էին Գետաշեն: Սակայն, լինում էին դեպքեր, երբ վատ եղանակը հնարավորութուն չէր տալիս թռչել: Եվ երբ այդ պատճառով օդաչուները հրաժարվում էին թռիչքից, նրանց զանազան անհիմն մեղադրանքներ էին ներկայացնում: Այդպիսի մի դեպք տեղի ունեցավ 1992 թ. ձմռանը, երբ Մասիսի ջոկատը պետք է հասցվեր Գետաշեն: Ինչպես վկայում է էսկադրիլիայի հրամանատար Ստ.Նիկողոսյանը, օդանավակայանի գիսպետչերը, վատ եղանակի պատճառով արգելեց թռիչքը, իսկ զեկավարութունը, պատասխանատվութունից խուսափելու համար, մեկնեց անհայտ ուղղությամբ: Այդ ժամանակ Վազգեն Սարգսյանը, որ ՀՀ-ն Գերագույն խորհրդի պաշտպանության հանձնաժողովի նախագահն էր, իրականացնում էր ջոկատների հրամանատարութունը, խոստացավ թռիչքի հետ կապված ողջ պա-

տասխանատուութիւնը իր վրա վերցնել և պաշտպանել անձնակազմին՝ կապված որևէ խնդրի ծագման հետ:

Ստ. Նիկողոսյանի գլխավորութեամբ օդաչուները Հաջողութեամբ կատարեցին մարտական առաջադրանքը: Հաջորդ օրը Վ. Սարգսյանը անձամբ եկավ էսկադրիլիա և շնորհակալութիւն հայտնեց անձնակազմին ու պատուհարար ներկա եղավ մի վիճաբանութեան: Օդանավակայան եկած ջոկատներից մեկի հրամանատարը պահանջում էր, որպեսզի շտապ Ղարաբաղ թռչեն: Օդաչուները մատնացույց անելով վատ եղանակը հրաժարվում էին թռչել: Վ. Սարգսյանի միջամտութիւնը վերջ տվեց վեճին՝ ասելով. «Այս տղաները /օդաչուները/ անում են ամեն բան ինչ հնարավոր է: Ոչ մի վիճաբանութիւն չլինի: Ինչպես նրանք կասեն, այդպես էլ կլինի»: Հետագայում Վ. Սարգսյանի միջամտութիւնը բազմիցս օգնեց օդաչուներին խուսափելու տհաճ միջադեպերից:

Հաշվի առնելով Գետաշենի ենթաշրջանի ծանր վիճակը և այնտեղ զինվորներ հասցնելու անհրաժեշտութիւնը՝ փորձված օդաչու Նիկողոսյանը առանց հանձնարարութեան սպասելու, իր նախաձեռնութեամբ կատարեց այդ թռիչքը, զինված աղաներին մեծ դժվարութեամբ հասցրեց Գետաշեն և հրաշքով կարողացավ ազատվել թշնամու կրակի օղակից: Դա կյանքի գնով կատարված թռիչք էր և նման չվերթերը մեր օդաչուների համար եզակի երևույթ չէին:

Օդաչուներին օգնում էր նաև աղատամարտիկների, հատկապես նրանց հրամանատարների կատարած հերոսական աշխատանքը: Ինչպես վկայում է էսկադրիլիայի հրամանատար Ստ. Նիկողոսյանը. «Թաթուլին /Կրպեյան/ շատ էինք սիրում և հարգում: Տեսել էինք շատ շատերին, սակայն նրա նման գրագետ և ինտելեկտով անձի դեռ չէինք հանդիպել»:

Ստ. Նիկողոսյանը մեծագույն հարգանքով և ջերմութեամբ է հիշում Սոխրաթաղ գյուղի պաշտպանութեան ղեկավար Լեոնիդ Ազգելիյանին: Օդաչուի վկայութեամբ, Լ. Ազգելիյան

նը, որին ազատ ժամանակ տեսնում էին մշտապես զիրք՝ ընթերցելիս. «Աշխարհում գենք չկար, որ նա /Լ. Ազգելյանը/ չիմանար նրա տեխնիկական տվյալները և օգտագործման ձևերը: Հոյակապ կազմակերպիչ էր: Սոխրաթաղի ջոկատը, լավագույն զինված և պատրաստված ջոկատն էր»:

Օդաչուներն անընդհատ հարստացնում էին իրենց գիտելիքները և կատարելագործում մեքենային տիրապետելու ձևերը:

Մեկ այլ անգամ Գետաչենից վիրավորներ տեղափոխելու ժամանակ եղանակը կտրուկ վատացավ և ամպերի միջից չէր կարողանում դուրս գալ: Անհրաժեշտ էր վերադառնալ Գետաչեն, սակայն դա վտանգավոր էր, որովհետև ուղղաթիռում էր թ. Կրպեյանի կողմից խորհրդային գերությունից փախցված ֆրանսիական հեռուստատեսության թղթակիցը: Օդաչուները հարկադրված մոտավոր կողմնորոշումով շարունակեցին թռիչքը: Ըստ հաշվարկի նրանք պետք է հասած լինեին Կամո, բայց հրը ամպերից ցած իջան, նկատեցին, որ Շորժայի լեռներում են ու հազիվ փրկվեցին լեռների բախվելուց: Ամենաանպատա պայմաններում անգամ ազատագրական պայքարին օգտակար լինելու դադարի էր ոգևորում հայ օդաչուներին, մյուս նրանց ինքնագոհ սխրագործությունների: Սա էր այն հայրենասիրական ուժը, որը և վերջին հաշվով հաղթեց մի քանի անգամ լավ զինված թշնամուն և հարկադրեց նրան զգալի տարածքներ կորցնելուց հետո: Ղինադադար խնդրել:

Բոլորն էլ գիտեին, որ Արցախի ազատագրական պայքարը հայ ժողովրդի պայքարն է և Հայաստանից է ստացվում հիմնական օգնությունը: Գիտեին նաև, որ շրջափակման պայմաններում այդ օժանդակությունը ազատամարտիկներին է հասցվում ուղղաթիռների միջոցով: Ուստի ջանք ու միջոց չէին խնայում դրա դեմ պայքարելու համար: Երբ ադրբեյջանցիները բողոքում էին, որ ուղղաթիռները ու մբակոծում են իրենց գյու-

ղերը, Արցախի ղեկավարութիւնը հայտարարում է, որ իրենք ուղղաթիւ չունեն:

Հակառակորդը հետևողական պայքար էր մղում ուղղաթիւներին դեմ, ստուգում և բոլոր միջոցներով արգելակում նրանց հետագա թռիչքը: Հերթական թռիչքով Լեռնային Ղարաբաղի տարածքում վայրէջք կատարած ամեն մի ուղղաթիւ անմիջապես շրջապատվում էր խորհրդային զինվորական ստորաբաժանումների կողմից և ադրբեջանցիների օգնութեամբ մանրազնին խուզարկվում: Իսկ գաղտնի թռիչքները թշնամու հակաօդային պաշտպանութեան կրակակետերի վտանգից բացի, սովորաբար հետապնդվում էին Գյանջայի օդանավակայանում տեղակայված ռազմական ուղղաթիւների կողմից: Միայն բարձր վարպետութեան շնորհիվ մեր օդաչուները կարողանում էին խուսափել դրանցից: 1991 թ. մայիսին Ն. Վարդանյանի ուղղաթիւի վրա զրոհում են երկու Մի-24 ուղղաթիւներ: Այդ ժամանակ Վարդեհիսից Շահումյան էին թռչում ևս երեք ուղղաթիւներ, որոնց Վարդանյանը զգուշացնում է թշնամու մասին: Նա, հաշվի առնելով, որ Մի-24 ուղղաթիւները լավ են դրսևորում իրենց փոքր բարձրութեան վրա և խուսափում են շատ բարձր տարածքում թռչելուց, սկսում է արագ բարձրանալ և ի վերջո ազատվել նրանց հետապնդումից: Իր հետևից տանելով թշնամուն, նա հնարավորութիւն է տալիս մյուս երեք ուղղաթիւներին անվտանգ հասնել Շահումյան: Երբ Օմարի լեռնանցքի վրայով Շահումյան թռչող Ռ. Մենքաբյանի ուղղաթիւի վրա ադրբեջանցիները հրթիռ են արձակում, փորձված օդաչուն արագութեամբ ավելացնելով, համարձակ մտնում է ամպերի մեջ: Հրթիռը կորցնելով կողմնորոշումը պայթում է առանց վնաս պատճառելու: Սակայն շուտով ադրբեջանական ռազմական ուղղաթիւները սկսեցին հետապնդել ու կրակել Ռ. Մենքաբյանի ուղղաթիւի վրա: Նա հաջողութեամբ խուսափելով թշնամու հետապնդումից, տեղ հասցրեց անհրաժեշտ բեռը: Շահումյանի շրջան շատ է թուել օդաչու Գալստյանը: Հորադիզի և

Ֆիզուլու օպերացիաների ժամանակ նա օրական 4-5 չվերթ էր կատարում, դուրս բերելով 80-100 վիրավոր: 1993 թ. ամռանը ուղղաթիւը պետք է Շահումյան տեղափոխեր զինված ջոկատ: Սակայն տեղ չհասած, պարզվեց, որ վայրէջքի հրապարակը փակ է: Գալստյանը կտրուկ շրջադարձով վայրէջք կատարեց ադրբեջանական պահակակետից մոտ 500 մ. հեռավորութեան վրա և շատ արագ իջեցնելով ազատամարտիկներին՝ օդ բարձրացավ: Թշնամին բավականին ուշացումով հրետանային կրակով սկսեց հարվածել ուղղաթիւի վայրէջքի վայրը: Վարպետութեան բարձր մակարդակը, կոնկրետ պայմաններում համարձակ կողմնորոշվելու հմտությունը մեր օդաչուների հիմնական հատկանիշներն էին: Մեկ այլ դեպքում, չորս ուղղաթիւներով Շահումյան թռչելու ժամանակ, անբարենպաստ եղանակի պատճառով հարկադրված էին վայրէջք կատարել: Պարզվեց, որ վայրէջք են կատարել Գյանջայի օդանավակայանում: Մեր օդաչուները կարողացան ապակողմնորոշել օդանավակայանի դիսպետչերին և արագ օդ բարձրանալով, զգալի դժվարութեւններ հաղթահարելով հասնել Շահումյան:

Ամեն թուիչք ծանր փորձություն էր և օդաչուներն իրենց վկայութեամբ, ամեն թուիչքի ընթացքում 2-3 կգ քաշ էին կորցնում: Երբ Շահումյանը գրավեց թշնամու կողմից, մեր ուղղաթիւներն ազատամարտիկներին օգնութեւն հասցնելու համար հարկադրված էին թռչել ռազմաճակատի վրայով: Սակայն ամեն ինչ արվում էր նրանց ռազմամթերք հասցնելու համար: Հատագայում, երբ շահումյանցիների վիճակը ծանրացավ, Շ. Մեղրյանը խնդրեց զինք հասցնել պարտիզաններին: Գ. Գաբրիելյանը և Զ. Մուրադյանը արհամարհելով վտանգը, թշնամու կրակի օղակի միջով հասան Շահումյան, բռնաթափվեցին և արագ բռնեցին վերադարձի ուղին: Հետագարձի ժամանակ նրանք հարկադիր վայրէջք կատարեցին հակաակորդի տարածքում և հրաշքով կարողացան փրկվել գերութեւնից ու տեղ հասան: Կարճ ժամանակ անց, նրանք նորից

օդ բարձրացան, կրկին վտանգի ենթարկելով իրենց կյանքը, կատարեցին հայրենիքի առաջադրանքը:

Շահումյանի անկումը շատ ծանր անդրադարձավ նրա փրկութեան համար այդքան ջանք ու եռանդ գործադրած օդաչուների համար: Այնտեղ նրանք երկու ուղղաթիռ էին կորցրել: Այժմ օգնություն տանելուց բացի, անհրաժեշտ էր այդտեղից դուրս բերել մոտ 120 պարտիզանների, որոնց կյանքը վտանգի տակ էր: Հաշվի առնելով, որ այդ տարածքը կրկնակի շրջապատման մեջ է, օդաչուները հանգամանորեն ուսումնասիրելով տեղանքը, որոշում են առավոտյան ժամը 5 - ին, Սարսանգի վրայով, ցածր բարձրության վրա ճեղքիլ ռազմաճակատի գիծը, անցնել Շահումյան: Նրանք այնքան ցածր էին թռչում, որ թշնամին չկարողացավ տարբերել ուղղաթիռների պատկանելությունը: Երեք ուղղաթիռներով բոլոր պարտիզաններին հաջողութեամբ փոխադրեցին Հայաստան:

Ամեն օր տազնապալի լուրեր էին ստացվում նորանոր զոհերի ու վիրավորների մասին, որոնց պետք է դուրս բերեին շրջապատված տարածքից: Վ. Կարապետյանի անձնակազմը առաջադրանք էր ստացել վայրէջք կատարել թշնամու կողմից վերահսկվող Սարսանգի ջրամբարի մոտ և վերցնել վիրավորներին: Նախագգուշացված էին, որ այդ տարածքը ականապատված է: Բարձր վարպետություն և հմտություն դրսևորելով, նա կարողացավ վայրէջք կատարել պայմանավորված վայրում: Շատ ծանր կացություն մեջ էին: Դիակներ ու վիրավորներ բերող ավտոմեքենան ուղղաթիռից մի քանի մետր հեռավորության վրա ականից պայթեց՝ նոր զոհեր ավելացնելով: Ուղղաթիռը հազիվ էր օդ բարձրացել, երբ ականի վրա պայթեց մի այլ մեքենա:

Այսպիսի ծանր պայմաններում էին ուղղաթիռները օրական մի քանի չվերթ կատարում Շահումյան և Արցախի մյուս շրջաններ: Ա. Հակոբյանի անձնակազմը երեք ուղղերթ կատարելուց հետո պատրաստվում էր տուն գնալ, երբ հայտնեցին,

որ Հաթիրքում ականի վրա աստուծեքենայի պայթյունից 8 վիրավորներ կան և շտապ պետք է Երևան հասցնել: Այլ ելք չկար: Նրանք թուան Հաթիրք: Պայմանավորված: վայրը, որտեղ պիտի իջնեին, զիգզադաձև բարձրացող ճանապարհի մի փոքրիկ հատված էր, որտեղ հնարավոր չէր ուղղաթիւը կանգնեցնել բոլոր անիվների վրա: Օդաչուները մեծ դժվարությամբ կարողացան ուղղաթիւը պահել հավասարակշռված վիճակում: Բավականին ջանքեր գործադրվեցին վիրավորներին ուղղաթիւնստեցնելու ժամանակ: Օդաչուներին զարմացրել էր այն, որ այդ աշխատանքներին ակտիվությամբ մասնակցում էր զլխից վիրավորված, մոտ 60 - ամյա մի կին, որը գործն ավարտելուց հետո, հրաժարվեց ուղղաթիւնստելուց, որ շարունակի աղբերջանցիների դեմ կռվել:

Սովորաբար ուղղաթիւները խմբերով էին թռչում, ձգտելով տեսադաշտից չհեռանալ և եթե որևէ վտանգավոր բան էին նկատում, իրար զգուշացնում էին: Օդաչուները թռչում էին բավականին լարված վիճակում, քաջ գիտակցելով սպառնացող վտանգը, որը հաղթահարվում էր նրանով, որ գիտեին ուր են գնում և ինչի համար: Ուստի նրանք շատ զգուշ և ուշադիր էին իրար նկատմամբ: Մի անգամ Ա. Նիկողոսյանը նկատում է, որ առջևից թռչող Յու. Գալստյանի ուղղաթիւի վերջնամասից ծուխ է բարձրանում: Խուճապ չառաջացնելու համար նա ուղիով հարցնում է, թե ինչպես է՝ զրությունը: Երբ վերջինս պատասխանում է, որ ամեն ինչ նորմալ է, Ատ. Նիկողոսյանը զգուշ հարցնում է, որ կարծես ուղղաթիւի վերջնամասից ծուխ է երևում: Յու. Գալստյանը ստուգում է և պարզվում, որ թշնամու գնդակը մխրձվել է վերջնամասի ալյումինե-խողովակի մեջ և այդտեղից ծուխ է բարձրանում: Բավական է ուղղաթիւի մեջ սրև է ծանրոց ցած ընկներ կամ ուժեղ ձայն գար, բոլորը լարվում էին: Այսպիսի ծանր, երբեմն՝ անհույս թվացող չվերթներով էին օդաչուները օգնության հասնում ազատամարտիկներին: Հետ վերադարձող ուղղաթիւների վրայից անպակաս

էին գնդակների հետքերը: «Էրեբունի» օդանավակայանում անգնահատելի աշխատանք էին կատարում ուղղաթիռները սպասարկող տեխնիկները: Փորձված մասնագետ Գ. Խանամիրյանի զլխավորութեամբ տեխնիկական սպասարկման անձնակազմը ժամանակին և բարձր որակով վերանորոգում էին ու մարկոծություններից վնասված ուղղաթիռները և չի եղել որևէ դեպք, որ դրանք օդ բարձրանան անսարք վիճակում:

«Էրեբունի» օդակայանի անմիջական հարևանութեամբ տեղակայված էր խորհրդային զինված ուժերի ՀՕՊ-ի ուղղաթիռների գունդը: ԽՍՀՄ փլուզումից հետո տեղի հրամանատարությունը որոշել էր մարտական ինքնաթիռները դուրս բերել Հայաստանից: Խորհրդային ռազմական էսկադրիլիայի ծառայող մի հայ զինծառայող հայտնում է այդ մասին և օդանավակայանում հերթապահող ֆիդայիների ուղեկցութեամբ օդաչուներ Ռ. Մեհրաբյանը և Ս. Քոչարովը ռազմական ուղղաթիռների վրայից հանում են այնպիսի մասեր, որ հնարավոր չլինի նրանց թռիչքը: Այդ մասերը ի պահ է տրվում Ս. Վանցյանին: Տեղեկանալով, որ մարտական ուղղաթիռները ցանկանում են Հայաստանից դուրս տանել, Ա. Պետրոսյանի /այժմ գեներալ/ և «Տիգրան Մեծի» ջոկատները փակեցին ճանապարհը և արգելեցին ուղղաթիռների տեղաշարժը: Նրանք նույնիսկ պատանդ վերցրին Մոսկվայից եկած մի գնդապետի, որը ժամանել էր մարտական ուղղաթիռների դուրս տանելը ղեկավարելու համար: Շուտով օդանավակայան եկավ Վ. Աարգսյանը, որը կարողացավ հարթել այդ իրավիճակը և Մոսկվայից եկած գնդապետն ու օդաչուները հատուկ ինքնաթիռով հետ ուղարկվեցին: Դա շատ կարևոր դեպք էր, որի հետևանքով Հայաստանին մնաց 20 ռազմական ուղղաթիռ: Մինչ այդ օդաչուներ Ա. Նիկողոսյանն ու Գ. Գաբրիելյանը Գյումրիից երկու ռազմական ուղղաթիռ էին փախցրել և բերել Երևան: Հաջորդ օրը խորհրդային ՄԻ-24 ուղղաթիռները հայտնաբերեցին Արզնու մոտ գտնվող թաքստոցից հետ տարան: Բացի դրանից Ցխինվալից Նա-

խիջևան տանելու պատրվակով Վ ուղղաթիւ բերվեցին Երևան: Ռուսներն ըստ երեւոյթին տեղյակ էին այդ մասին: Սակայն շուտով դրանց շուրջ աղմուկ բարձրացավ և Ա. Վանցյանը ու Գ. Գաբրիելյանը մեկնեցին Մոսկվա, ուղղաթիւները Հայաստանին թողնելը օրինականացնելու համար: Չնայած հայերին հանդիմանում են կատարածի համար, հայ օդաչուները տարբեր միջոցների դիմելով, ի վերջո կարողանում են համոզել բարձրաստիճան զինվորականներին և ստանալ պաշտպանութայն նախարար Շապոշնիկովի թուլյալությունը ուղղաթիւները Հայաստանում մնալու համար: Անհրաժեշտ է նշել, որ 1991 թ. վերջերից խորհրդային բանակը այլևս նույն մոլեռանդությամբ չէր պաշտպանում Ադրբեջանին: Շուտով Անդրկովկասյան ռազմական հրամանատարությունը Հայաստանին մարտական ուղղաթիւներ նվիրեց, որը ուղեկցում էր Լեռնային Ղարաբաղ թուշոզ ուղղաթիւներին: Միառժամանակ դրանով հայ օդաչուները սովորում էին նաև կրակել: Սեղմ ժամկետում հայ օդաչուներն իրենց գործի հմուտ վարպետները դարձան: Ուղղաթիւների համար սովորաբար գինամթերքը ձեռք էր բերվում մեծ դժվարությամբ, ուստի մեր օդաչուները խնայողաբար էին օգտագործում ռազմամթերքը, ախոսալով նրանց ձեռք բերման համար կատարվող ծախսերը:

Ռազմական ուղղաթիւների այդ «հարուստ» ավարն արժեք չունեի, եթե չլինեին հմուտ, բարձրորակ մասնագետներ: Հայաստանի օդանավակայանները ռազմական օդաչուներ չունեին: Չնայած քաղաքացիական օդաչուները կարող էին վարել նաև ռազմական ՄԻ-8 և ՄԻ-24 ուղղաթիւները, սակայն չէին տիրապետում հարձակման ու պաշտպանութայն մարտավարությանը և զենքի օգտագործման նրբություններին: Անհրաժեշտ է շտապ միջոցառումներ մշակել բարձրորակ կադրեր պատրաստելու համար: Դա հիմնականում կատարվում էր մարտական գործողությունների ընթացքում, սեփական սխալների վրա սովորելով: Դա տեւական գործընթաց էր: Անհրաժեշտ էր

որոշակի ժամանակ հատկացնել: Օրինակ, վրացիներն արխագ-
ների դեմ պատերազմելիս իրենց քաղաքացիական օդաչուներին
մեկ օրվա ընթացքում դարձրին ռազմական օդաչուներ, որի
պատճառով 18 ուղղաթիռ կորցրին և եղավ մի պահ, որ ոչ մի
ռազմական ուղղաթիռ չուներին:

Արցախյան հերոսամարտին մասնակցեց 44 օդաչու:
Անձնակազմի մոտ 25%-ը ղոհվեց: Հակառակորդը խփեց կամ
վթարից կործանեց երեք քաղաքացիական և մեկ ռազմական
ուղղաթիռ, մեկ Յակ-40 մարդատար ինքնաթիռ: Վերջինս
ոչ նչացվեց Սիսիանի օդանավակայանում: Համեմատության հա-
մար բերենք հակառակորդի օդուժի կորուստ՝ 12 ուժրակոծիչներ
և 10 մարտական ուղղաթիռներ /1992 թ.-1993 թ. փետրվարն
ընկած ժամանակահատվածում/:

Ռուսների գնալուց հետո Հայաստանում միակ ռազմա-
կան օդաչուն էդիկ Մարտիրոսյանն էր, որն ուղղաթիռային
գնդում էսկադրիլիայի հրամանատարի տեղակալ էր: Նա սիրով
ստանձնեց քաղաքացիական օդաչուներին մարտական ուղղա-
թիռներից կրակել սովորեցնելու գործը՝ Առաջին մարտական
թռիչքը կատարել է Ատ. Նիկողոսյանը, որը կարողացավ հա-
ջողությամբ հարվածել Զոդի լեռնանցքի մոտ գտնվող ադրե-
ջանական հենակետին: Ի միջի այլոց, այդ հենակետը փաստացի
թիրախ էր դարձել մարտական ուղղաթիռներով վարժություն-
ներ կատարելու համար: Քանի որ ադրեջանցիները շատ արագ
վերականգնում էին հենակետին հասցված վնասները, այն ըստ
էություն վարժադաշտ էր դարձել Հայ օդաչուների համար: Շա-
տերն այնտեղ ստացան առաջին ռազմական մկրտությունը:
Մարտական ուղղաթիռներ վարելու և օգտագործելու գործում
մեծ օգնություն ցույց տվեցին նաև նախկին խորհրդային ուղ-
ղաթիռների գնդի հայ տեխնիկները: Նրանք հատկապես սովո-
րեցնում էին ուղղաթիռների կրակային հզորություններն ավե-
լի արդյունավետ օգտագործելու գաղտնիքները:

Հայ օդաչուները սիրով են Հիշում նաև Մի-24 ու զղաթի-
 ուի հրամանատար Վլ. Կալյոնովին և Լ.Դիդենկոյին, որոնք
 ուռաների գնալուց հետո մնալով Հայաստանում, իրենց փորձը
 հաղորդում են Հայ գործընկերներին, սովորեցնելով Մի-24-ով
 թռչելու, զենքերից օգտվելու նրբությունները: Երբ կազմա-
 վորվեց Հանրապետության օդուժը, ուղղակիան ինքնաթիռները
 հանձնվեցին զինվորականներին: Օդանավակայանի քաղաքա-
 ցիական օդաչուները, որոնք սեղմ ժամկետում և դաժան պայ-
 մաններում մարտական թռիչքների փորձ էին ձեռք բերել, սի-
 րով այն փոխանցում էին նրանց: 1992 թ. ադրբեջանցիները
 սկսեցին «Գրադ» կայանքներով կրակել Ստեփանակերտի ու
 Շահումյանի վրա: Հունվար-մայիս ամիսներին միջին հաշվով
 Ստեփանակերտի վրա 400 հրթիռ էր այրվում: Չնայած արգել-
 ված էր զենքի այդ տեսակն օգտագործել և չնայած Հայաստանի
 ու ԼՂ-ն բողոքներին, նրանք ավելի հետևողականորեն են
 սկսում օգտագործել, որ բավականին ավերածությունների տե-
 ղիք տվեց Ստեփանակերտում և շատ զոհեր եղան: Դա խուճապ
 առաջացրեց բնակչության մեջ, որի դեմն առնելու համար որոշ-
 վեց երկու «Գրադ» կայանքներ տեղափոխել Լեռնային Ղարա-
 բաղ և հակահարված տալ լիտիացած թշնամուն: Բայց Արցախը
 չըջափակված էր, և եղած ուղղաթիռներով հնարավոր է էր դա
 կատարել: Նպաստահարմար գտնվեց Ռուսաստանից բերել
 Մի-26 ուղղաթիռ, որը 20 տոննա բեռ կարող է փոխադրել:
 Այդպես էլ արվեց: Մեկ շաբաթից ավել մեր օդաչուները ուսա-
 կան անձնակազմի հետ տարբեր չվերթներով թռչում էին Լեռ-
 նային Ղարաբաղ, նրանց ծանոթացնում տեղանքին, քարտեզի
 վրա նշում ադրբեջանցիների կրակակետերը, բացատրում անվ-
 տանդ երթուղիները: Նախապատրաստական աշխատանքներն
 ավարտելուց հետո Մի-26-ը ուղևորական 2 Մի-24 ուղղաթիռնե-
 րի ուղեկցությամբ «Գրադ» կայանքները տեղափոխեցին Ստե-
 փանակերտ ու Շահումյան: Դրանք շատ մեծ դեր խաղացին Ար-
 ցախի պաշտպանությունը ամրապնդելու գործում:

Սակայն 1992 թ. ապրիլի 3-ին Շահումյանից վերադարձող Մի-26 ուղղաթիռը Օմարի լեռնանցքի մոտ խփվեց թշնամու կողմից: Ըստ երևույթին օդաչուն հույս էր ունեցել, որ վիրավորներ տեղափոխող ռուսական ուղղաթիռի վրա ադրբեջանցիները չեն կրակի, բայց սխալվել էր: Այդ ժամանակ Շահումյանից վերադարձող մեր ուղղաթիռների օդաչուները տեսան, թե ինչպես հրդեհ բռնկվեց Մի-26-ի վրա, որը բոցավառվելով ընկավ բարձր սարերի վրա: Նրանք գիտեին, որ այդ ուղղաթիռով մեծ թվով երեխաներ ու վիրավորներ էին տեղափոխվում: Օդաչուներ Հ. Վարդանյանը և Ռ. Մեհրաբյանը վիրավորներով ծանրաբեռ նվաճ ուղղաթիռները հասցնելով Վարդենիս, բեռնաթափում և վառելիքով լիցքավորվում ու անմիջապես շտապում են Մի-26-ին օգնելու համար: Արդեն մուլթ էր, երբ նրանք դեռևս վառվող ինքնաթիռի մոտ հասան: Մեծ վարպետութան և հմտութան շնորհիվ, օդաչուները կարողացան մթության մեջ վայրէջք կատարել մոտ 3000 մետր բարձրության վրա, որը ծածկված էր կես մետրից ավել ձյան շերտով: Ուղղաթիռները վայրէջք կատարեցին միայն առջևի անիվների վրա հենված և լարված ու սառնասիրտ աշխատանք էր պետք. որպեսզի կարողանան պահպանել հավասարակշռությունը: Փրկարար աշխատանքները տեղեցին ժամը 18-ից մինչև 22-ը, անտանելի ծանր պայմաններում: Խփված ուղղաթիռին ուղեկցող ռազմական Մի-24 ուղղաթիռները «մշակում» էին ադրբեջանական կրակակետերը և հերթապահելով օդում, թույլ չէին տալիս, որպեսզի թշնամին մոտենա ընկած ուղղաթիռին: Օգնության հասած հայ օդաչուներին քաջալերում էին. «Տղաներ, դուք ձեր գործն արեք և մի անհանգստացեք ձեր անվտանգության համար»: Դա ծանր ու լարված աշխատանք էր: Մեր ուղղաթիռներն իջել էին վթարի վայրից մոտ 20 մետր հեռավորության վրա: «Զէի պատկերացնում, թե որքան դժվար կլինի անցնել այդ 20 մետրը, երբ մինչև գոտկատեղը ձյուն էր: Թշնամին բավականին մոտ տարածության վրա էր և մենք անընդհատ սպասում էինք, որ կգա

խփած ուղղաթիռի հետևից» - ասում է Ռ. Մեհրաբյանը: Ծանր տառապանքների գնով նրանք կարողացան վերցնել մոտ 40 վիրավոր և վերադառնալ, վայրէջք կատարելով «Զվարթնոց» օդանավակայանում: Հաջորդ օրը 4-5 ուղղաթիռների ուղեկցութեամբ և «Սպիտակ» փրկարար ջոկատի անդամների հետ թռչում են վթարի վայրը, մնացած 6 վիրավորներին փրկելու համար: Նրանցից 4-ը գտնվելով խփած ինքնաթիռի շարժիչի մոտ, չէին սառել և փրկվեցին, իսկ 2-ը մնացել էին ձյան մեջ: Վթարի վայրից վերցնելով 17 դիակ, ուղղաթիռները վերադարձան Երևան:

Ռ. Մեհրաբյանի և Ն. Վարդանյանի բարձր վարպետության ու քաջութեան շնորհիվ հնարավոր եղավ այդ ծանր պայմաններում փրկել ՄԻ-26-ի ուղևորների մեծ մասին: «Ծանր պատկերների տկանատես կզանք, ասում են օդաչուները, - հարվածից մարդիկ կորցրել են ձեռքերը, ոտքը, ամբողջովին ջախջախված, բայց դիմանում էին ու փորձում շարժվել դեպի ուղղաթիռը: Չենք կարող մոռանալ մի դեպք. արարատցի մի սղա, ամբողջապես այրված, վրան շոր չէր մնացել, սակայն ավտոմատը ամուր պահում էր ձեռքերում: Պայթյունից և կրակից որոշ չափով վնասվել էին աչքերը, սակայն հաստ ձյան շերտը ճեղքելով՝ շարժվում էր դեպի մարդկանց ձայների կողմը: Մեծ դժվարություններ հասավ ուղղաթիռին, չնայած մերկ էր ու վառված, ավտոմատը ձեռքից բաց չէր թողնում: Երբ բարձրացավ ուղղաթիռը, գնաց, տեղավորվեց վերջնամասում և այնտեղ էլ գինքը գրկած մահացավ»: Ինչպես չասես՝ փառք քեզ զինվոր, փառք քո ծնողին, որ քեզ պես զավակ է դաստիարակել:

1992 թ. հունիսին «Տիգրան Մեծ» ջոկատից հաղորդեցին, որ ադրբեջանցիները զանգվածային գրոհ են սկսել Քոլատակի վրա, օդտագործելով նաև «Գրադ» կայանները: Դա մեր զորքերի կարևոր ռազմական հենակետն էր, որտեղ օրական տասնյակ չվերթերով դենք ու զինամթերք էին փոխադրվում Մարտակերտի և այլ վայրերի ազատամարտիկներին ուղարկելու

Համար: Դրա կորուստը շատ ծանր կլիներ արցախցիների Համար: Երևք ուղղաթիռներ, յուրաքանչյուրը 4-5տ. հակատանկային արկերով բեռնավորված ուղղաթիռն վերցրին Քոլապակ: Նրանց ուղեկցում էր Գուլյակի Մի-24 ուղղաթիռը: Ազդբեջանցիները հարձակվում էին բոլոր միջոցներով, փորձելով զրավել Քոլապակի բազաները: Գուլյակը փորձված զինվորական օդաչու էր, ուստի ցանկութուն հայտնեց, որպեսզի առաջինը ինքը անցնի կրակագիծը և պարզի կրակակետերի վայրերը: Սակայն նրա ուղղաթիռը խփվեց թշնամու կողմից և բոցափառված վայր ընկավ: Կապի բացակայության պատճառով ելթադրելով, սր Քոլապակը գրավված է, ուղղաթիռները վերադարձան Սիսիան՝ իրենց մարտական ընկերոջ զոհվելու ծանր տպավորության տակ, այդ օրը անտեսելով բոլոր հորդորները, օդաչուները չկարողացան չթռչել Լեռնային Ղարաբաղ: Ուղղաթիռի հրամանատարն էր ուռս զինվորական օդաչու Գուլյակը: Գուլյակի հետ զոհվեցին նրա ուղղաթիռում գտնվող ազատամարտիկներ Ռուբենն ու Ատոմը: Ինչպես վկայում է ն. Վարդանյանը, նրանք. «տեղեկանալով Շահումյանում ընթացող կատաղի մարտերի մասին, ժամ առաջ ձգտում էին հասնել այնտեղ, ուստի և նստեցին Գուլյակի ուղղաթիռը»: Հաջորդ օրը, առավոտյան ժամը 5-ին, առանց ռազմական ուղղաթիռների ուղեկցության, ուղղաթիռները վայրէջք կատարեցին Գյուլիստանում, որտեղ նրանց զիմավորեցին «Տիգրան Մեծ» ջոկատի հրամանատար Արմենակ Արմենակյանը: Ցավոք, արդեն ուշ էր, թշնամու տանկերը գրավել էին Շահումյանը:

1992-93 թթ. Լեռնային Ղարաբաղում պատերազմական վիճակը գնալով խորանում և ավելի ու ավելի դաժան բնույթ էր ստանում: Իրենց տերերի խորհրդով, ազդբեջանցիները ձգտում էին Հայաստանը ներքաշել պատերազմական գործողությունների մեջ... Ազդբեջանական սադրիչների և նրանց օտարերկրյա հովանավորների, առաջին հերթին Թուրքիայի ձգտումներին հակառակ, Հայաստանի իշխանությունները բո-

լոր միջոցները գործադրեցին, որպեսզի թույլ չտան հանրապետությանը ներքաշվի հայ-ազրբեջանական պատերազմի մեջ:

Միջազգային հանրությանը մոլորեցնելու և իրեն սանձարձակ գործողություններն արդարացնելու նպատակով Ազրբեջանը վկայակոչում էր 1989թ. դեկտեմբերի 1-ի ՀԽՍՀ Գերագույն խորհրդի արտահերթ նիստի՝ Լ. Տեր-Պետրոսյանի և Բ. Արարբեյյանի համատ ջանքերով ընդունված՝ ԼՂՄ-ը Հայաստանին միացնելու մասին որոշումը: Այն որակելով որպես ծովից ծով Հայաստան ստեղծելու հայերի դարավոր ծրագրի կենսագործում, Ազրբեջանն արցախցիների ազատագրական պայքարը փորձում էր ներկայացնել, որպես հարևանների տարածքները նվաճելու ազրեսիվ շարժում: Ընդհանրապես, այդ ժամանակավրեպ որոշումից ազրբեջանական սաղրիչները ավելի շատ օգտվեցին, քան հայերը: Նրանք 1990 թ. հունվարին սկսեցին Բաքվի հայերի կոտորածը և Շահումյանի շրջանի հայ բնակչության բռնի արտաքսումը: Մոսկվայի կենտրոնական իշխանությունները նույնպես ազրբեջանցիների վայրագություններն արդարացնում էին դեկտեմբերի 1-ի ապօրինի որոշման վկայակոչմամբ:

Ազրբեջանի զորամիավորումներն արցախցիների ազատագրական պայքարի սկզբից հրթիռահրետանակոծում էին Հայաստանի սահմանամերձ շրջանները, պատճառելով ավերածություններ և մարդկային զոհեր: Հայաստանից ինքնապաշտպանության համար կազմակերպված աշխարհազորային խմբերն ու ջոկատները, իսկ հետագայում՝ նորաստեղծ բանակը արժանի հակահարված էին տալիս հակառակորդին՝ հարկադրելով դադարեցնել ավազակային հարձակումները: Այդ հարցում ևս անդնահատելի էր օդուժի աշխատանքը: Հանրապետության սակավաթիվ ուղղաթիռների առջև խնդիր էր դրված ոչնչացնել սահմանամերձ հայկական բնակավայրերի և ռազմական կարևոր նշանակություն ունեցող ավտոճանապարհների մոտ եղած կրակակետերը: Նրանք պատվով կատարեցին այդ խնդիրը, ճախո-

ղեցին թուրք-ադրբեջանական հայաստյաց ծրագրերը: Այդ սադրիչներին այդպես էլ չհաջողվեց Հայաստանը ներքաշել պատերազմի մեջ, նրան մեղադրել Լեռնային Ղարաբաղը նվաճելու ագրեսիվ գործողութունների համար:

1992 թ. սկզբներին ադրբեջանական զինված ուժերը սկսեցին մեծ տրամաչափի թնդանոթներից ռմբակոծել Իջևանը: Ճշգրտվեց, որ հրետանին տեղակայված է Ադրբեջանի Զաֆարլի գյուղից: Օդաչուներ Ս.Նիկողոսյանի և Գ.Գաբրիելյանի ուղղաթիռները, ստանալով համապատասխան առաջադրանք, հրթիռային հարվածով ոչնչացրին կրակակետերը: Հարվածն այնքան ուժեղ և ճշգրիտ էր, որ «Մայակ» ռադիոկայանը հաջորդ օրը հաղորդեց, որ հայկական ծ ուղղաթիռներ հրետանակոծեցին և հիմնահատակ ոչնչացրին Զաֆարլի գյուղը: Շուտով, ի պատասխան, ադրբեջանցիները իրենց տարածքի ավազահանքերի մոտ տեղադրված «Գրադ» կայանքից սկսեցին հարվածել: Օդաչու Ստ. Նիկողոսյանը երկու Մի-24 ուղղամական ուղղաթիռների հետ պետք է ոչնչացնեին այդ կայանքը: Սակայն «Գրադ»-ը չգտան: Օդաչուների մոտ սոփորույթ էր դարձել, որ չնայած հրթիռները զժվարությամբ ու թանկ գնով էին ձեռք բերվում, պետք է բազա վերադառնալ անպայման իրանք հակառակորդի վրա արձակելուց հետո: Ուստի օդաչուները սկսեցին ոչնչացնել թշնամու այլ կրակակետեր, հարկադրելով նրան հրաժարվել Հայաստանի տարածքի վրա կրակելուց:

Միաժամանակ առանձնահատուկ ուշադրութուն դարձվեց հանրապետության զինված ուժերի կազմակերպման վրա, որը դարձավ պետական սահմանների հուսույի պաշտպանը:

Զանգեզուրի սահմանամերձ գոտուց անընդհատ գնդակոծվում էր Կապանը: Հատկապես վտանգավոր էր օդանավակայանի մոտ տեղադրված կրակակետը, որը չարիք էր դարձել հայերի համար: Օդաչուները Ա. Նիկողոսյանին և Գ. Գաբրիելյանին հանձնարարվեց ոչնչացնել այդ կրակակետերը և Կապանը ազատագրել թշնամու մշտական գրոհներից: Ուղղաթիռների

դիպուկ հարվածներով հիմնական կրակակետերից բացի վերաց-
վեց հակառակորդի թնդանոթը և պայթեցվեցին զինապահեստ-
ները: Ազդրբեջանցիները հարկադրված էին լուծվել և սահապա-
հել: Ապա ուղղաթիռային համադարկով ոչնչացվեց նաև Օր-
դուբադի կողմից Մեղրին ու մրակոծող նախկին ԽԱՀՄ ՀՕՊ կա-
յանը: Այդտեղ և ս հակառակորդը երկար պահպանեց լուծվու-
նը: Նրանց չհաջողվեց սրել Հայաստան-Ազդրբեջան հարաբե-
րու թյունը և այն վերածել ուղղակիան բնդհարումների:

Ազդրբեջանցիները լավ զիտեին, որ Վարդենիսից ուղղա-
թիռները անընդհատ Ղարաբաղ են թռչում և զենք ու զինամ-
թերքով օգնում ազատամարտիկներին: Ուստի նրանք Ջողի լե-
ռան մյուս կողմում «Գրաղ» կայանք էին տեղադրել և հրթի-
ռակոծում էին Վարդենիսը: Չորս ուղղաթիռներ անցնելով Ջո-
ղի լեռները, շուտով հայտնաբերեցին «Գրաղ»-ի վայրը և
զանգվածային հարվածներ տեղացին նրա վրա: Արագ ու նպա-
տակասլաց գրոհով ոչնչացնելով թշնամու կայանքը, բոլոր ուղ-
ղաթիռներն էլ հաջողությամբ ետ վերադարձան:

Հայաստանը պատերազմի մեջ ներքաշելու, կամ այն
լարված վիճակի մեջ պահելու հիմնական ճակատներից էր Նա-
խիջևանը, որը մշտական կապի մեջ գտնվելով Թուրքիայի հետ,
պարբերաբար հրետակոծում էր Արարատի շրջանի գյուղերը: Օ-
ղաչուներ Վ. Մեհրաբյանը, Վ. Մնացականյանը և Կադենկոն
հանձնարարություն ստացան, ոչնչացնել թշնամու կրակակետե-
րը և հարկադրել հրաժարվել հայկական բնակավայրերը
ու մրակոծելուց: Երասխավան գյուղի մոտից օգ բարձրանա-
լով նրանք դիպուկ հարվածներով ոչնչացրին Նախիջևանի
սահմանամերձ տարածքում Պ. Սևակի գյուղի զինաց գտնվող
հիմնական կրակակետերը և գրոհեցին հակառակորդի տեխնի-
կայի, զինամթերքի պահեստների և կենդանի ուժի վրա: Թշնա-
մին խուճապի էր մատնվել: Այդ գրոհայինների տարածքը այն-
պես հողին հավասարվեց, որ Ազդրբեջանը անհրաժեշտ դաս առ-

նելով, երկար ժամանակ չէր համարձակվում կրակել հայկական գյուղերի վրա:

Սահմանամերձ գոտում հայ օդաչուների կողմից հակառակորդի կրակակետերի ոչնչացումը մեծապես նպաստեց Հայաստանը պատերազմի մեջ ներքաշելու ադրբեջանա-թուրքական պլանների ձախողմանը, որն իր հերթին կարևոր դեր խաղաց ադատադրական պայքարի ամբողջ ընթացքում:

Օդվելով շրջափակման հետևանքով Լեռնային Ղարաբաղի և Հայաստանի ծանր վիճակից /տնտեսություն անկում, բնակչության սոցիալական պայմանների վատացում և այլն/ Ադրբեջանի իշխանությունները թուրքիայի կառավարության բացահայտ հովանավորությունը, որն այնտեղ էր ուղարկում մեծ քանակությամբ զինք ու զինամթերք, ռազմական խորհրդականներ և այլն, ռազմական հենակետերից և օդուժի միջոցներով հրթիռակոծում էին Արցախի հայաբնակ գյուղերը: Թշնամին զանգվածային հարձակման անցնելով, դաժան հաշվեհարդար էր տեսնում հայ բնակչության հետ, որը փորձել էր հրապարակ դուրս գալ իր մարդկային և ազգային արժանապատվությունը պահպանելու համար: Հատկապես ծանր էր ԼՂԻՄ մայրաքաղաք Ստեփանակերտի վիճակը, որը «Գրազ» կայանքներից պարբերաբար հրթիռակոծվում էր խոշալուից, Շուշիից, Աղդամից նյութական և մարդկային վնասներ պատճառելով: Սայրաքաղաքի խաղաղ բնակչության անվտանգությունն ապահովելու նպատակով ԼՂԻՄ ինքնապաշտպանական ուժերը հարկադրված էին հարձակման անցնելու և առաջին հերթին հակառակորդի կրակակետերը ոչնչացնելու: Մինչ այդ Հայաստանից ուղղաթիռները ճեղքելով կրակագիծը Արցախ էին փոխադրել անհրաժեշտ զենք ու զինամթերք: Նախապատրաստվում էր թշնամու անընդհատ հարձակումներին դիմակայելու և սեղմվող կրակի օղակը ճեղքելու վճռական ճակատամարտը, որը ենթադրում էր բարձր վարպետություն, նվիրվածություն և հանձնարարությունը բարձր

որակով կատարելու պատրաստակամութիւն: Դա էր Հայ ազատամարտիկների առավելութիւնը և հաջողութիւնների հիմնական գրաւականը: Սեղմ ժամկետում անհրաժեշտ նախապատրաստական աշխատանքներ տանելուց հետո, 1992 թ. փետրվարի վերջերին, Հայ ազատամարտիկները զանգվածային հարձակման անցան և հանկարծակի բերելով հակառակորդին, կարողացան ոչ նչացնել Խոջալուում տեղակայված ադրբեջանական ռազմական խմբավորումները և առանց ծանր մարտերի ու կորուստների, ազատագրել ռազմավարական կարևոր նշանակութիւն ունեցող այդ հենակետը: Դա ազատագրական շարժման առաջին կարևոր նվաճումն էր, որը ադրբեջանցիների կողմից քաղաքական սադրանքների առարկա դարձավ, իսկ Հայ ազատամարտիկի հետագա հերոսական պայքարի սկիզբը:

Հատկապես կարևոր նշանակութիւն ունեւր Խոջալուի օդանավակայանը, որտեղ կարող էին վայրէջք կատարել Յակ-40 ինքնաթիռները: Խոջալուում ի թիվս հարուստ զինամթերքների, ավար վերցվեցին նաև 1 «Գրադ», 2 «Ալազան» հրթիռանետեր, տանկեր և այլն: Դա իրօք, շրջագարձային նշանակութիւն ունեցավ ադրբեջանական հրոտակախմբերի դեմ մղվող մարտերում:

Հայ ազատագրական պայքարի պատմութիւն փառալոր էջերից է Հայոց հինավուրց բերդաքաղաք Շուշիի ազատագրումը: Այս անառիկ բերդը իշխում էր Ստեփանակերտի վրա, որտեղից շուրջ երկու տարի ադրբեջանցիները ռմբակոծում էին Ստեփանակերտի վրա, ավերում ու սարսափ տարածում: Մայրաքաղաքի բնակչութիւն փրճակը շատ ծանր էր: Այն շրջափակված էր թշնամու կողմից, գրկվել էր ջրից, լույսից և ամենուր սննդամթերքի պակաս էր զգացվում: Հնարավորն արվում էր ուղղաթիռների օգնութիւնմբ, սակայն պահանջները չէին բավարարվում:

Դեռևս 1992 թ. փետրվարին ուսս օդաչուները, ռազմական Մի - 24 ուղղաթիռներով մի քանի անգամ հրթիռներով

Հարվածեցին Շուշին: Դա ավելի շատ հոգեբանական գործողութուն էր Ատեփանակերտի հուսալքված բնակչության ոգին բարձրացնելու, նրան մարտականորեն տրամադրելու համար: Դա անհրաժեշտ էր նաև բանակի մարտական ոգին բարձրացնելու և համատեղ պայքարելու համար:

Խոջալուևի գրավումից հետո օրակարգի հարց դարձավ Շուշիի ազատագրումը, որի համար անհրաժեշտ էր բազմակողմանի նախապատրաստվել: Զ. Բալայանը պատմում է, որ երբ Կոմանդոսին /գնդապետ, ապա գեներալ Արկադի Տեր-Թադևոսյանին/ հարցնում է, թե երբ են Շուշին գրավելու, վերջինս ուղղում է նրան ասելով, թե պետք է հարցնել, թե ի՞նչ է անհրաժեշտ Շուշին ազատագրելու համար և սկսում թվարկել, այսօր քան զինք, այսօր քան զինամթերք, այսօր քան վառելիք և այլն: Այսինքն անհրաժեշտ է լուրջ նախապատրաստվել, որը վերջին հաշվով հաջողության հիմնական գրավականն է: Իսկ շրջափակված Արցախին զինամթերք ու վառելիք հասցնելը հնարավոր էր միայն օդով՝ ուղղաթիռների և Յակ-40 ինքնաթիռների միջոցով, որոնք արդեն կարող էին վայրէջք նստարել Խոջալուևի օդանավակայանում: Հատկապես դժվար էր վառելիքի տեղափոխումը: Հաճախ 5-6 տոննա վառելիքը լցնում էին կամերաների մեջ և մեծ ռիսկի ենթարկվելով տեղափոխում Ատեփանակերտ: Բավական էր մի սովորական գնդակ կաշեր՝ այն կպայթեր: Նման ձևով ուղղաթիռները երբեք վառելիք չեն տեղափոխել, և վճռականապես արգելվում էին նման գործողությունները: Հայ օդաչուները քաջ գիտակցելով վտանգի լրջությունը, անձնագոհ հերոսության դիմելով անհրաժեշտ քանակությամբ վառելանյութ և զենք հասցրին, արհամարհելով, որ յուրաքանչյուր չվերթ կարող էր վերջինը լինել: Ոչ նահանջելու տեղ կա, ոչ սխալվելու իրավունք՝ այսպիսի նշանաբանով էին աշխատում հայ քաջորդիները: Նրանք օգնում էին նաև տեղանքը ուսումնասիրելու աշխատանքներին: Ուղղաթիռի հրամանատար Ռ. Մեհրաբյանը պատմում է, որ բազմիցս Կոմանդոսի հետ թռել է

Շուշի և նրա շրջակայքը հետախուզելու, հարձակման ծրագրի մեջ ճշտումներ անելու նպատակով: Առանց այգալիսի քայլերի հնարավոր չէր փոխհամաձայնեցված գրոհի կազմակերպումը, որից հակառակորդը խուճապի մատնվելով, կորցնում է դիմադրելու կարողությունը: Անհրաժեշտ և բազմակողմանի նախապատրաստական աշխատանքներն ավարտելուց հետո, 1992 թ. մայիսի սկզբներին Արցախի ազատամարտիկները գնդապետ Արկաղի Տեր-Թադևոսյանի /Կոմանդոսի/ գլխավորությամբ, բուռն գրոհի անցան և հանկարծակի բերելով թշնամուն, մայիսի 9-ին հերոսական մարտերով ազատագրեցին հայոց հինավուրց բերդաքաղաք Շուշին, որը ազրբեջանցիների տիրապետության տարիներին զրեթե հայաթափվել էր: Շուշիի ազատագրումը շրջադարձային նշանակություն ունեցավ արցախյան ազատագրական պատերազմում, որից հետո թուրք-ազրբեջանական հրոսակախմբերը այլևս չկարողացան ուշքի գալ:

Այդ հերոսամարտով մայրաքաղաք Ստեփանակերտը ազատագրվեց ավերման ու ոչնչացման սպառնալիքից, բարձրացավ բնակչության մարտական ոգին, սկսվեցին վերականգնման ու շինարարական աշխատանքները: Այս հերոսամարտի նախապատրաստման ու կենսագործման գործընթացում անհնար է գերազնահատել օգուժի հայրենասիրական, հերոսական աշխատանքի գերը: Նրանք ոչ միայն ապահովեցին զինամթերքի, վառելիքի, սննդամթերքի անհրաժեշտ քանակի փոխադրումները, այլև գրոհի թեժ դաշտում մասնակցում էին վիրավորներին դուրս բերելու աշխատանքներին: Այդ ամենը կատարվում էր ծանր և բարդ պայմաններում և հայորդի օգաջուները հավատարիմ իրենց խղճի թեկադրանքին, պատվով կատարեցին բոլոր առաջադրանքները: Նրանք լավ էին գգում իրենց տեղն ու դերը այդ հերոսամարտում:

Հայ օգաջուների կատարած հսկայածավալ և հերոսական աշխատանքն ընդունում է նույնիսկ թշնամին: Ազրբեջանցի պատմաբան Զ. Ալասին հետևյալն է գրում. «Ղարաբաղում

խմբավորման մատակարարումը /զինամթերքի, վառելիքի, նյութատեխնիկական ապահովման առարկաների առաքումը/ անձնակազմի ռոտացիան, օգնական ուժերի փոխադրումն իրակցնացվում էր օդային ճանապարհով, Հայաստանի տարածքից ՅԱԿ-40, Ան-2 ինքնաթիռներով, Մի-8, Մի-26 ուղղաթիռներով Խոջալուևի օդանավակայանի, Ատեփանակերտի, Քոլատակի ուղղաթիռային հրապարակումների միջոցով: Հենվելով ունեցած հնարավորությունների վրա, հայկական հրամանատարությունը որոշում ընդունեց ուժերը կենտրոնացնել Շուշիի գրավման և Ղարաբաղը Հայաստանի հետ կապող ցամաքային հաղորդակցությունն ապահովելու վրա»:

Շուշիի ազատագրման հաջողություններով ոգևորված Լ.Ղ.Հ-ի զինված ուժերը զարգացնելով սաղմուկային գործողությունները, շարունակեցին հարձակողական մարտերը Լաչինի շրջանն ազատագրելու և Հայաստանին միացնող մայրուղին թշնամուց մաքրելու, Արցախի շրջափակումը վերացնելու համար: Հայ ռազմիկները օգտվելով թշնամու խուճապից, թույլ չտվեցին Շուշի կորցրած ազերիները ուղքի գան: Այդ հաղթարշավին նույնպես հերոսական մասնակցություն ունեցան Հայաստանի օրաչուները: Լաչինի ազատագրմանն անհրաժեշտ զենք ու զինամթերք, վառելիք հասցնելուց բացի, Հայաստանի ուղղաթիռների վրա դրվեց Լաչինի վրա հարձակման գլխավոր ուղղությունը Գորիսից նմանակակեղծելու բավականին վտանգավոր խնդիրը: Օրաչուները պետք է իրենց գործողություններով Գորիսից զանգվածային հարձակման տպավորություն ստեղծեին, իրենց վրա վերցնելով կրակը, թույլ չտային խուճապահար թշնամուն կողմնորոշվելու: Այդպես էլ արվեց, և դա շատ կարևոր դեր խաղաց Լաչինի ազատագրման պայքարում: Ցուցադրական հարձակում կատարելու ժամանակ Գ. Գաբրիելյանի ուղղաթիռը խփվեց հակառակորդի կողմից և նա մեծ ջանքերով կարողացավ Գորիս հասցնել: Դարանակալ թշնամին դի-

մահար կրակել էր ուղղաթիւի վրա, գլխից վիրավորել մարտիկներից մեկին և 2-րդ օդաչու է. Կարապետյանին:

Լաչինի ազատագրմանը մասնակցելու ֆանտաստիկ ծրագիր էին մշակել փորձված օդաչու Օ.Ստեփանյանը և գեներալ Դալիբալթյանը: Նրանք կամենում էին Լաչինը ու մակոծել դելտապլանների օդնությամբ: Նախատեսում էին 2 դելտապլան, յուրաքանչյուրը 2 հատ 50 կիլոգրամանոց ռումբերով ուղղել Լաչինի վրա և այնտեղ պայթեցնել: Սակայն դա ունեւէր, որովհետև դելտապլանները հեշտությամբ կարող էին խփվել կամ քամուց փոխել թռիչքի ուղղութիւնը:

Գործիսից ուղղաթիւների օդնությամբ կեղծ զանգվածային գործողութիւնների ծավալման ժամանակ Արցախի ազատագրման բանակը Շուշից հուժկու գրոհի անցավ, որից սարսափահար ադրբեջանցիները, իրենց վարձկան զինվորներով սկսեցին փախչել: Դա հնարավորութիւն տվեց սեղմ ժամկետում գրավել Լաչինը: Այդ մարտական գործողութիւններին ակտիւ մասնակցելու և առաջադրված խնդիրները հաջողությամբ կատարելու համար ուղղաթիւների օդաչուներ Ա.Նիկողոսյանը, Գ.Գաբրիելյանը և է.Կարապետյանը պարգևատրվեցին անձնական զենքով: Լաչինի ազատագրմամբ ճեղքվեց շուրջ 5 տարի տևած Արցախը շրջափակող օդակը և մարդասիրական միջանցք բացվեց մայր Հայրենիքի հետ միանալու համար: Լաչինի միջանցքով սկսվեց ռազմամթերքի, վառելիքի և սննդամթերքի կազմակերպված առաքումը Լեռնային Ղարաբաղ: Լաչինի նվաճումը և Հայաստան-Արցախ ուղիղ կապի հաստատումը կարևոր դեր խաղաց ազատագրական պայքարի հետագա գործողութիւնների ժամանակ և հիմք հանդիսացավ նորանոր նվաճումներ ձեռք բերելու գործում:

Դա ուղևորեց հայ ժողովրդին և բարձրացրեց նրա մարտական ոգին, նորանոր սխրանքների մղելով: Սակայն այդպես էլ մտածում հանրապետութիւն դեկավարութիւն ամփոսպաշտ մասը: Այսպես, 1993թ. հոկտեմբերի 7-ին հեռուստացույցով

ելույթի ժամանակ Հայաստանի խորհրդարանի նախագահ Բ. Արարքեցյանը ցավ հայտնեց և դատապարտեց Շուշիի ուժեղացիների զրավումը, որն իբր թե խանգարում է արցախյան հարցի խաղաղասիրական լուծմանը: Այդ կարծիքին էին նաև նրա մերձավորները, որոնց պատմության ընթացքը մի կողմ նետեց:

Լաչինի ազատագրումից հետո Հայաստանի օւղղաթիռները նպատակաւորապէս մարտական գործողութիւններին այն գոտիները, որտեղ նրանք անհրաժեշտ ռազմավթերք ու հանգերձանք, մարդիկ էին փոխադրում, մարտական գործողութիւններին շրջանից դուրս բերելով վիրավորներին ու ծերերին: Դա հիմնականում Շահումյանի և Մարտակերտի շրջանների մեծ մասն էր, որ 1992 թ. ամռանը բռնագրավել էին ադրբեջանցիները: Այստեղ ուղղաթիռները անդնահատելի գործողութիւններ ծավալեցին իրենց սովորական դարձած փոխադրութիւններ կատարելու համար: Շահումյանի և Մարտակերտի տարածքների զավթումը կրկին ծանր վիճակ ստեղծեց Լեռնային Ղարաբաղի Հանրապետութիւնի համար: Նորից ավերված ու կողոպտված դուռեր, մարդկային կորուստներ, գաղթականներ և այլն: Այս ճգնաժամային վիճակը հարկադրեց Արցախի իշխանութիւններին նորաստեղծ բանակի ու ազատամարտիկների փոխհամաձայնեցված գործողութիւններով ազատագրել կորցրած տարածքները, ոչ նչացնել դրանց շուրջը տեղակայված հակառակորդի ռազմական հենակետերը, որտեղից անընդհատ ավաղակային հարձակումներ էին գործում հայկական բնակավայրերի վրա: 1993 թ. գարնանը հայ ազատամարտիկները ազատագրեցին Մարտակերտի շրջանի մեծ մասը: Ապա հաղթանակներով ոգևորված ազատամարտիկները ջախջախեցին ու ոչ նչացրին հակառակորդի խոշոր հենակետերը Աղզամի, Քերթաշարի, Ֆիզուլու, Կուբաթլուի, Զարբախի և Զանգեւանի շրջաններում: Ազատամարտիկների հաղթական հարվածների տակ ադրբեջանցիները խուճապահար փախչում էին, թողնելով մեծ քանակութիւն մը սպանվածներ ու ռազմական տեխնիկա:

Թվում է, թե քաղաքացիական ուղղաթիւները, որոնք
չունենին որևէ սպառազինութիւն, ինչպէս կարող էին առօրյա
թռիչքները վերածել մարտականի: Հայ օդաչուներին հրամանա-
տարութիւնը և հանդիմութիւնը սահման չունէր: Նրանցից
Վարդգիս Արմեն/ Մնացականյանը օդատործում էր յուրա-
քանչյուր հարմար առիթ հակառակորդին փնտսելու համար:

Շահումյանից վերագտնելիս նա և իր անձնակազմը
նկատում են Քելբաջար ուղղվող ազդրեջանական ռազմական
շարասյունը: Ուղղաթիւի հրամանատար Վ. Մնացականյանը,
ուղղաթիւի ղեկավարումը հանձնում է երկրորդ օդաչու Սամ-
վել Դարբինյանին, իսկ ինքը ավտոմատից նշանառու կրակ է
բացում շարասյան առջևից ընթացող բեռնատարի վրա: Ա.
Դարբինյանի վկայութեամբ Վ. Մնացականյանը, զինելով զա-
նազան հնարքների, ուղղաթիւից նուակ էր նետում հակառա-
կորդի ռազմական շարասյան վրա: Թշնամու շարասյունը հան-
կարծակի գալով, կանգ է առնում, և զինվորները խուճապի են
մատնվում:

Հայ օդաչուներն իրենց անձնվեր աշխատանքով խոշոր
ծառայութիւններ մատուցեցին ազատամարտիկներին այդ
հաղթարշավի ժամանակ: Հորադիդի, Ֆիդուլու և մյուս օպերա-
ցիաների կատարման շրջանում, ուղղաթիւները օրական 4-5
չվերթ էին կատարում, անընդհատ հերթապահում ռազմական
գործողութիւնների շրջանում, և՛ 80-100 վիրավորներ փոխադ-
րում թիկունք: Նրանք չէին մտածում հանդատի ու սննդի մա-
սին: Հաճախ ամբողջ օրվա ընթացքում չէին հասցնում որևէ
բան ուտել: Ազատամարտիկները զգալով այդ ուտելիք էին
առաջարկում նրանց: Սակայն օդաչուները հրաժարվում էին,
քաջ զիտակցելով այն ինքնագոհալիքարի արժեքը, որը բավա-
կանին ծանր պայմաններում մղում էին զինվորները:

Հայ օդաչուները անդնահատելի ղեր խաղացին Քելբա-
ջարի համար մղվող մարտերի ժամանակ: Դա, փաստորեն, առա-
ջին խոշոր օպերացիան էր, որտեղ մարտական գործողութիւն-

ներին մասնակցում էին բոլոր զորատեսակները, այդ թվում նաև օդուժը: Քելբաջարի օպերացիան նախապատրաստելու ժամանակ կազմվեց օդաչուների 4 անձնակազմ, Գ. Գարրիելյանի, Ստ. Նիկողոսյանի, Զ. Մուրադյանի և Մ. Բարայանի ղեկավարութայամբ: Ռազմական ուղղաթիռների ջոկատի հրամանատարն էր Մ. Բարայանը: Քելբաջար թռչելու նախօրյակին օդաչուներին մեքենաներով տարան հակառակորդի տարածքը, հարվածի ենթակա կրակակետերը ցույց տալու համար: Նրանց տեղադրական քարտեզներ տրվեցին, որտեղ նշված են բացահայտված կրակակետերը: Ապա 4 ուղղաթիռների անձնակազմերին հանձնարարվեց ոչ միայն ոչնչացնել հայտնի կրակակետերը, այլև սադրանքի դիմել թշնամու գեռևս չբացահայտված կրակակետերը հայտնաբերելու համար: Դա շատ կարևոր էր որպեսզի ազատամարտիկները անակնկալների չհանդիպեին: Այդ դժվար խնդրի լուծումը վիճակված էր առաջինը գրոհող Գ. Գարրիելյանի ուղղաթիռին: Նա պիտի հարկադրեր հակառակորդին բացահայտելու իր կրակակետերը, իսկ նրա հետևից թռչող մյուս ուղղաթիռները պետք է հարվածեին և ոչնչացնեին դրանք: Պայմանավորվածութայան համաձայն, ուղղաթիռների հարվածների տեղերը ճշտելու էին դիտակետում գտնվող զինվորականները, որոնք ռադիոյով կապ էին պաշտպանում ուղղաթիռների անձնակազմերի հետ, ուղղութայուն տալիս նրանց գործողութայուններին: Առաջին իսկ գրոհի ժամանակ արձակելով մոտ 160 հրթիռներ, ուղղաթիռները ոչնչացրին հակառակորդի կրակակետերի մեծ մասը, այդ թվում և նոր բացահայտվածները: Հաջողութայամբ գնդակոծելով հիմնական կրակակետերը, ուղղաթիռները նախապատրաստեցին տարբեր ուղղութայուններով մեր զորքերի հարձակումը: Դրանից հետո Արցախից Մոնթեի, Արդարանից Մորուք Ռաֆիկի զինվորները հարձակվեցին Քելբաջարի վրա, որոնց մնացած զինուժերը օգնութայան հասան Վարդենիսից: Ադրբեջանցիները Օմարի լեռներով ճանապարհ էին կառուցել և մեծ քանակութայամբ ռազմամթերք տեղափոխել

Քելբաջար և այն անառիկ բերդ էին դարձրել: Նրանք չէին հավատում, որ հայերը կարող են գրավել Քելբաջարը: Սակայն բուլոբ կողմերից գրոհող հայ ազատամարտիկները հաղթական երթով գրավեցին այն: Դա Արցախի ազատագրական շարժման կարևոր օղակներից էր, որով վերացվում էին ադրբեջանական սադրիչների սպառնալիքները և Արցախը կարող է հանգիստ շունչ քաշել: Աև թրի պես այն կախված էր Արցախի վրա և դրա վերացումը հայ քաջորդիների հերոսական պայքարի արդյունքն էր, որտեղ անդնահատելի էր ուղղաթիռների դերը, որոնց զանգվածային հարվածներից հետո հակառակորդը խուճապահար փախուստի դիմեց:

1993 թ. ապրիլի սկզբներին հայտնի է դառնում Քելբաջարում, որի շրջակայքում դեռևս մարտերը շարունակվում էին, Վանաձորի ջոկատը զոհեր ու վիրավորներ ուներ, որոնց շտապ անհրաժեշտ է դուրս բերել: Խիտ մառախուղի միջով օդաչուները հասան Վարդենիս, սակայն այնտեղից դիչերով Քելբաջար թռչելը հնարավոր չէր: Ռազմական ներկայացուցիչները պահանջում էին անհապաղ թռչել, սակայն օդաչուները հրաժարվում էին խիստ անբարենպաստ եղանակի և տեղանքին լավ ծանոթ չլինելու պատճառով: Հայտնի էր նաև, որ թշնամին «Շիրկա» տեսակի խոշոր տրամաչափ է զենիթային զնդացրից ուժեղ զնդակոծում էր այդ տարածքով թռչող ուղղաթիռները: Զինվորականների և օդաչուների միջև առաջացած միջադեպը հարթվեց օդանավակայանի պետ Ս.Վանցյանի և պաշտպանութան նախարար Վ. Մանուկյանի միջամտությամբ: Որոշվեց թռչել լուսարացին: Վաղ առավոտյան, երբ նոր էին ուրվագծվում լեռները, Ն.Վարդանյանի ուղղաթիռը վեր բարձրացավ: Անցնելով կրակագիծը օդաչուները վայրէջք կատարեցին Քելբաջարի մարզադաշտում, որն ադրբեջանցիները ակունապատել էին: Քաղաքի կենտրոնի մոտ ուղղաթիռը թշնամու ուժեղ զնդակոծութան տակ ընկավ: Վիրավորվեցին հրամանատարը, բորտմեխանիկը, վնասվածքներ առաջացան մեքենայի

վրա: Վայրէջքից հետո նկատեցին, որ ուղղաթիռի վրա 40-ից ավել դնդակետի հետք կար: Չնայած թռնելը շատ վտանգավոր էր, սակայն մարզադաշտում մնալը անհնար էր: Մեր տանկերը դանդախաբար դնդակոծեցին անտառային հատվածը, որտեղից կրակել էին ուղղաթիռների վրա և որոշ չափով վնասազերծելուց հետո, մոտ մեկ ժամ մնալով մարզադաշտում և վնասվածքները վերանորոգելուց հետո, վերցնելով վիրավորներին, ուղղաթիռը թեև անսարք վիճակում, կարողացավ վերադառնալ Վարդենիս: Դա օգաչուների բարձր վարպետության և հմտութ-
յան արդյունքն էր:

Լեռնային Ղարաբաղի Հանրապետության ռազմական խոշոր հաջողություններից սարսափած, 1993 թ. Ադրբեջանի իշխանությունները Լ. Ալիևին դարձրին Հանրապետության նախագահ, փորձելով օգտագործել տասնամյակների ընթացքում կուտակված փորձը: Վերջինս խաղաղ բանակցություններ վարելու քողի տակ սկսեց վերակազմել բարոյալքված բանակը, Ադրբեջանի տարածքներ զավթողների դեմ լայն քարոզչական աշխատանքներ ծավալել և պատրաստվել «Սրբազան պատերազմի»:

1993 թ. դեկտեմբերին, մերժելով կրակը դադարեցնելու ռուսական նախաձեռնությունը, Ադրբեջանն աննախադեպ լայնածավալ հարձակում սկսեց արցախյան ռազմաճակատի ամբողջ երկայնքով /մոտ 200կմ/: Թուրքական, ամերիկյան և այլ երկրների նորագույն տեխնիկայով զինված /ռազմավարային/ տանկերի և զենքի մեջ քիչ չէր 1993 թ. արտագրվածները: Թուրքական ռազմական մասնագետների, աֆղան մոջահեդների և այլ երկրների վարձկանների օգնությամբ Ալիևը ձգտում էր կրած պարտություններից հետո, բեկում մտցնել ռազմաճակատում և վերականգնել իր երկրի խաթարված վարկը: Չնայած հակառակորդի ուժերի և ռազմատեխնիկայի գերազանցությանը, իր անկախության և ազատության համար կռվող Արցախի ազատամարտիկները ոչ միայն դիմակայեցին ամբողջ ռազմա-

ճակատով թուրք-ադրբեջանական համապարփակ հարձակումը, այլև իրենց աննկուն կամքի և արիություն շնորհիվ կարողացան հակահարված տալ հակառակորդին՝ հասցնելով խոշոր կորուստներ և հարկադրելով հրաժարվել ռազմական ուժով հարցը լուծելու մտքից: ԼՂՀ տվյալներով մեկ ամսվա ընթացքում ոչնչացվել է 4200 ասկյար: Դա հայ ժողովրդի հերթական հաղթարշավի միամսյակն էր:

1994 թ. մայիսին Ռուսաստանի միջնորդությունը և ԵԱՀԿ Մինսկի խմբի օգնությամբ կնքվեց զինադադար:

Շուրջ մեկ ամիս հայ օդաչուները իսկական պստերազմի մեջ էին գտնվում, թռչելով ռազմաճակատի ամենաթեժ կետերը, որտեղ ավելի շատ էր զգացվում նրանց կարիքը, գերմարդկային ջանքեր էին գործադրում թշնամու դեմ պայքարելու, ռազմադաշտից վիրավորների թիկունք տեղափոխելու գործում: Ամեն անգամ իրենց վտանգի ենթարկելով հայ օդաչուները հազարավոր մարդկանց կյանք փրկեցին: Նրանք հաճախ հաշվի չէին առնում չվերթների կազմակերպման ակադեմիական կանոնները և կողմնորոշվելով տեղական պայմաններում, իրոք հրաշքներ էին գործում: Առանց օդաչուների հերոսական սխրանքի Արցախի ազատագրման համար համաժողովրդական պայքարը կարող էր շատ անակնկալների հանդիպել, որը անկանխատեսելի հետևանքներ կարող էր ունենայ:

Օդաչուների հերոսական աշխատանքի բնութագիրն ամբողջական չէր լինի, և թե չնչվի ուղղաթիռներին սպասարկող անձնակազմի հայրենասիրական մեծ աշխատանքը, որոնք բավականին ծանր պայմաններում, օր ու գիշեր հերթապահելով, ժամանակին վերանորոգում էին, վերացնում թրությունները և ուղարկում տված հանձնարարությունը կատարելու: Տեխնիկների անձնուրաց աշխատանքի շնորհիվ չի եղել որևէ դեպք, որ ուղղաթիռը անսարքություն պատճառով չկարողանա օդ բարձրանա: Նրանց մեծ օգնություն էր ցույց տալիս օդանավակայանի պետ Ա. Վանցյանը: Ուղղաթիռները

աղմակյան գործողությունները ամենածանր կետերի շտապ օգնությունն էին: Միայն նրանց օգուժում երևալը հույս էր ներշնչում բնակչությանը և ռազմամթերք հասցնելով ազատամարտիկներին, բաղմապատկում նրանց եռանդուն կարողությունը, նպատակամղում նորանոր սխրանքների: Դժվար է զերագնահատել օդաչուների կատարած աշխատանքը: Նրանց մասին բազում գրքեր ու հոդվածներ կգրվեն, որտեղ կբացահայտվեն կենաց ու մահվան գոտեմարտի ելած այդ քաջորդիների հայրենասիրական նվիրումը, նրանց հերոսական գործունեության մանրամասնությունները:

Անդլիայի լորդերի պալատի փոխխոսնակ բարոնուհի Քերոլայն Կոքսը 1991 թ. սկսած մոտ 35 անգամ այցելել է Արցախ, մեծ մասամբ ուղղաթիռով: Նա հետևյալ կերպ է արժեքավորում օդաչուների կատարած աշխատանքը, «ադրեթանցիները ձգտում էին շրջափակման միջոցով խեղդել Ղարաբաղը կտրել Հայաստանից եկող մատակարարման բոլոր ճանապարհները: Դեղորայքի և պարենի մատակարարման միակ ուղին օդային ճանապարհն էր, որով անձնագոհ հայ օդաչուները, վտանգելով իրենց կյանքը, նպատակակետին էին հասնում հակառակորդի կրակն օդակը ճեղքելով»:







[1000 m.]

ԳԱԱ Հիմնարար Գիտ Գրադ.



FL0294218

A 11
99551