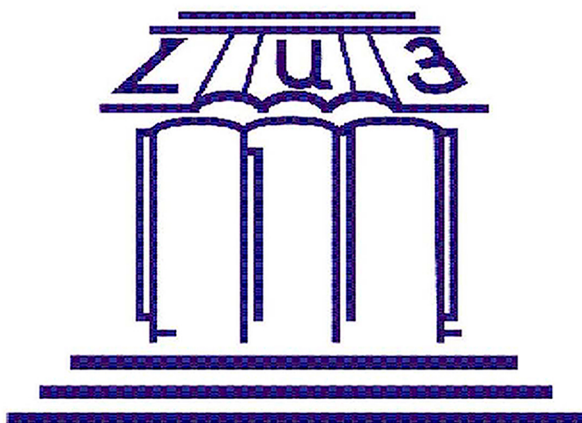




Հայկական գիտահետազոտական հանգույց Armenian Research & Academic Repository



Մույն աշխատանքն արտոնագրված է «Մտեղծագործական համայնքներ
ոչ առևտրային իրավասություն 3.0» արտոնագրով

**This work is licensed under a Creative Commons Attribution-NonCommercial
3.0 Unported (CC BY-NC 3.0) license.**

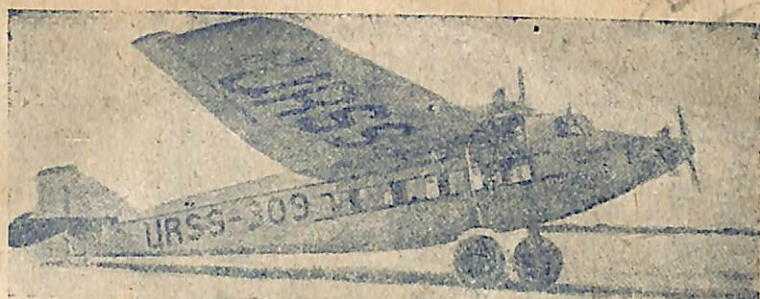
Դու կարող ես.

պատճենել և տարածել նյութը ցանկացած ձևաչափով կամ կրիչով
ձևափոխել կամ օգտագործել առկա նյութը ստեղծելու համար նորը

You are free to:

Share — copy and redistribute the material in any medium or format

Adapt — remix, transform, and build upon the material



Լ. ԽՐԻՄԻՆ

Մ Ե Ր

Ո Դ Ա Յ Ի Ն

Ն Ա Վ Ա Տ Ո Ր Մ Ը

623.75

hi-99

Պ Ե Տ Շ Ր Ա Տ — Ռ Ա Չ Մ Շ Ր Ա Տ Բ Ա Ժ Ի Ն

Ե Ր Ե Վ Ա Ն

1932

04 AUG 2010

623.75
m-98

Վ. ԽՐԻՊԻՆ

ՄԵՐ ՈՂԱՅԻՆ
ՆԱՎԱՏՈՐՄԸ

27.11.8

89181

ՊԵՏԱԿԱՆ ՀՐԱՏԱՐԱԿԶՈՒԹՅՈՒՆ

ՅԵՐԵՎԱՆ — 1932

14 MAY 2013

13.476

Գլավխիտ 465 (Բ)
Հրատարակ. 2169
Պատվեր 1147
Տիրած 3000

Սերգեյեֆ Լ. ԹՈՎՄԱՆՅԱՆ Ե. ԼԱՐՈՒԹՅՈՒՆՆԵՐ

Հանձնված է արտադրության
Մասնագրված է տպելու 23.10.32 թ.



37986-62

ԻՆՁՈՒ՞ ՅԵ ՄԵՁ ՀԱՐԿԱՎՈՐ ՈՂԱՅԻՆ ՆԱՎԱՏՈՐՄ

Բուրժուազիայի և իր ծառա սողիալ-ֆաշիստների լկտի, հակա-խորհրդային սանձարձակ բամբասանքը, լայն կազմակերպված վնասարարության սխառմի միջոցով մեր շինարարությունը վիժեցնելու փորձերը, ԽՍՀՄ-ի վրա զինված կերպով հարձակվելու պատրաստու-թյունը, — այս բոլորը վկայում են այն, Վոր կապիտալիստական աշ-խարհը չի ցանկանում և չի կարողանում հաշտվել համաշխարհային պրոլետարիատի հարվածային բրեղադեղին խորհրդային Միության դո-յություն հետ: Կապիտալիստական յերկիրներն ուժեղ կերպով զինվում են: 1930 թվից սկսված կապիտալիստական տնտեսության աննախըն-թաց ճգնաժամը վուչ միայն չթուլացրեց սպառազինումների տենդը, այլ ընդհանրապես ուժեղացրեց այն: Բուրժուական յերկիրների ռազ-մական արդյունաբերությունը, ստեղծելով ավերի և բնաջնջման նո-րանոր բիջոցներ՝ աշխատում է կատաղի տեմպերով:

Այսպես պատերազմի համար պատրաստվող դանազան միջոցների թվում առանձին տեղ է զբաղում ավիացիան: Մրա դարգացումը վեր-ջին տարիներս առանձնապես աչքի յե ընկնում: Այսպես՝ Ֆրանսիայում չարքի մեջ է 1730 դործող ռազմական ինքնաթիռ, ՀԱՄՆ-ում՝ 1600, Անգլիայում՝ 1560 և Իտալիայում՝ 1015: Մեր արևմտյան հարեվան-ները՝ Լեհաստանը, Ռումինիան, Լատվիան և Ֆինլանդիան ունեն 1000-ից ավելի ռազմական ինքնաթիռներ:

Ինչպես 1914-1918 թ.թ. իմպերիալիստական պատերազմի փորձը ցույց տվեց, ռազմական դործողությունների ժամանակ ռազմավերի թիվն առանձնապես արագ է աճում: Անցած պատերազմի չորս տարվա ընթացքում կուլող յերկրների ռազմավերի թիվն աճեց 700 ինքնաթիռից մինչև 11,000-ի, այսինքն՝ ավելացավ 15½ անգամ:

Իմպերիալիստական պատերազմից հետո ավիացիոն արտադրու-թյունն է՛լ ավելի ամրապնդվեց: Լավացավ նաև ինքնաթիռների սպա-ռազինումը և բարձրացավ նրանց թռիչքների վորակը: 1930 թ. տնտե-սական խիստ ճգնաժամի շրջանում մի չարք յերկիրներում կառուց-վեցին հսկա ինքնաթիռներ, վորոնք ողում կավելու և ցամաքի ու ջրի վրա ամեն մի կառուցվածքը ավերելու համար, կարող են վերցնել տասնյակներով դնդացիներ, թնդանոթներ, ռումբեր և այլ միջոց-ներ: Իրա հետ միասին կառուցվում են հսկա զրիթաբլներ, վորոնք իս-կական ռազմավեր են:

Հասկանալի յե, վոր ապագա պատերազմի ժամանակ ավիացիան կդառնա ահարկու դենք: Ահա թե ինչու Խորհրդային Միությունը պետք է ստեղծի պաշտպանության այնպիսի միջոցներ, վորոնք հա-

րափորութիւն տան հետ մղելու թշնամուն և պաշտպանելու մեր յերկրի թիկունքն ողային ավերիչ արշավանքներից:

Սակայն յերկրի սոցիալիստական շինարարութեան և պաշտպանութեան համար չեն միայն, վոր ավիացիան մեզ հարկավոր է:

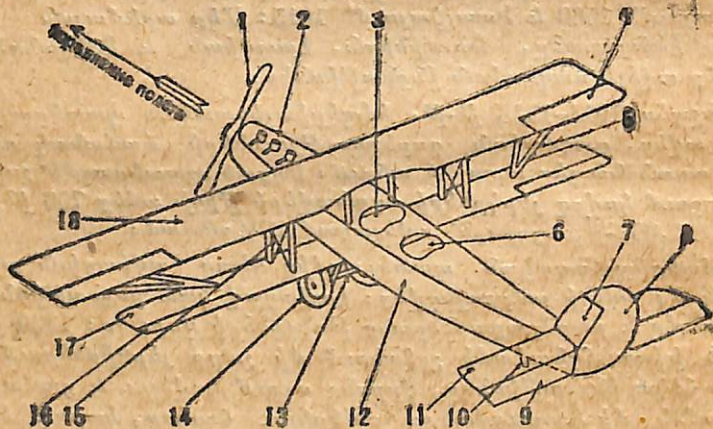
Ողային նավատորմը մարդատար և ապրանքատար տրանսպորտի ամենազնաւոր տեսակն է կազմում: Մեր ընդարձակ յերկրում, ուր լավ ճանապարհներ դեռևս չկան, ավիացիան ամենահեռավոր ծայրամասերն իրար է կապում, հեշտացնում և մեր տնտեսական շինարարութեան հսկայական Փրոնտի կառավարումը, հնարափորութիւն և տալիս լեռների, անապատների և տալգանների վրայով մարդիկ ու բեռներ փոխադրելու:

Ահա թե ինչու Խորհրդային Միութեան ողային նավատորմը բաղկացած է ողային ռազմական ուժերից, վորոնք ԲԳԿԻ-ի անջակտելի մասն է կազմում քաղաքացիական ողանավատորմի, վոր յենթարկվում է աշխատանքի և պաշտպանութեան Խորհրդին:

Ռազմաողային նավատորմը ԲԳԿԻ-ի բոլոր տեսակի ցամաքային զորքերի և ծովային նավատորմի հետ միասին պետք է պաշտպանեն Խորհրդային Միութիւնը կապիտալիստական յերկիրների ողային ուժերի հարձակումից: Քաղաքացիական ողային նավատորմը մեր յերկրի սոցիալիստական վերակառուցման հզոր միջոցներից մեկն է և գործադրում է տնտեսութեան զանազան ճյուղերում:

ԲԳԿԻ-ի ՈՂԱՅԻՆ ՌԱԶՄԱԿԱՆ ՈՒՇԵՐԸ ՅԵՎ ԻՐԵՆՑ ՆՇԱՆԱԿՈՒԹՅՈՒՆԸ

ԲԳԿԻ-ի ողային ռազմական ուժերը, ինչպես և բանվորադուղացիական վողջ Կարմիր բանակը, ծնունդ են առել քաղաքացիական կռիվների բովում:



Նկ. I

Քաղաքացիական կռիվների տարիներին Խորհրդային յերկրը ավիացիոն գործարաններ չուներ: Կարմիր ողային նավատորմի համար հիմք ելին հանդիսանում ցարական բանակից մնացած հին ինքնաթիռներն ու ողազնաց ջոկատները: Չնայած ինքնաթիռների սակավութեան

նը և նույնիսկ անպետքութեանը, կարմիր ողաչունները քաղաքացիական բարձր զիտակցութեան, ռացմակն ուսուցման և կայունութեան որինակ են ցուցաբերել: Ողային Կարմիր նավատորմը մասնակցել է Յուգոսլաւի, Կոլչակի ու Վրանգելի դեմ մղած կռիվներին, ճակատել է թշնամու ինքնաթիռների դեմ՝ զնդակակոծելով սպիտակ դվարդիական հետևակն ու հեծելազորը, կապ պահպանելով առանձին զորամասերի միջև և կատարելով հետախուզական ծառայութիւն:

Կարմիր նավատորմը, ինչպես և բանվորադուղացիական վողջ Կարմիր բանակը, թեւակոխել է մարտական խաղաղ ուսուցման շրջանը: Սոցիալիստական շինարարութեան և հնգամյակի հաջողութիւնները հանգեցին այն բանին, վոր Խորհրդային Միութիւնը ներկայումս ունի ողային հզոր նավատորմ: Տեխնիկայի վերջին խոսքով սարքավորված մեր գործարանները սեփական մատորներ և ինքնաթիռներ են արտադրում: Այս բանին զուգընթաց, Խորհրդային զիտական հիմնարկներն ինքնաթիռների, կատարելագործված մատորների և սպառազինման այլ միջոցների նոր տիպեր են մշակել:

Ողային նավատորմի բաղկացուցիչ մասերն են, ավիացիան և ուղափառութիւնը: (воздухоплавание) Ավիացիան իր հերթին ստորաբաժանվում է ցամաքայինի և ծովայինի, իսկ ողաչացութիւնը՝ կապովի, ազատ գործողի և կառավարվողի (привязное, свободное и управляемое):

Ողում չարժումներ կատարելու համար ավիացիան ողաչործում է ողից ծանր՝ թռչող ապարատներ: Այդ ապարատները կոչվում են ողանավեր կամ ինքնաթիռներ:



Նկ. II

Ինքնաթիռը մի մեքենա յե, վոր իրանին ամրացրած թևեր ունի: Դեպի առաջ արագ շարժվելու դեպքում՝ թևերը հենվում են ողի հակառակ հոսանքին, և մեքենան բարձրանում է: Վորպես ուժի աղբյուր ծառայում է ինքնաթիռի իրանի կամ թևերի վրա դրվող ներկնդ շարժիչը: Շարժիչի ուժով շուտ է գալիս ողային պտուտակը: Շնորհիվ պտուտակների մեծ քանակութեան (1500-2000 պտուտ մի բոպե-

յին), պտուտակը՝ զարդացնում է ձգողական ուժ, և ինքնաթիռը վազում է գետնի կամ ջրի յերեսին ու մի Ժամում 80-100 կիլոմետր կտրելու արագություն է հասնում: Այդ արագությունը բավական է, վոր մեքենան կարողանա աստիճանաբար կտրվել գետնից, բարձրանալ և թռչել ողում:

Ինքնաթիռը կառավարվում է թևերի յերեսին և պոչի փետրավորման մոտ գտնվող շարժիչ մասերի համաձայնեցրած շարժումներով: Ինքնաթիռի տարբեր տեսակը պլաներն է: Անմոտոր ինքնաթիռն է այդ, վոր ոգտագործվում է՝ սկզբնական շրջանում յերևտասարդութանը թռիչքի արվեստին սովորեցնելու համար:

Պլաները կարող է թռչել միայն դրսից հաղորդվող ուժի շնորհիվ: Սովորաբար այս նպատակին ծառայում են ուետինե յերկար պարաններ, վորոնք այնպես են ձգվում, վոր ամրացրած տեղից աղատված պլաներն իսկույն սկզբնական արագություն է ձեռք բերում և թռչում է: Պլաների հետագա թռիչքը կարող է յերկար տևել, յեթե այն ընկնում է ողում առաջացած ուժեղ հոսանքների մեջ, կամ արագ կերպով ընդհատվում է և սկաներն իջնում է: Առաջին դեպքում թռիչքը կոչվում է սավառնող, յերկրորդ դեպքում՝ ճախրող (планирующий):



Նկ. III

Ի հակադրություն ավիացիայի՝ ողադնացության մեջ գործ են ածվում ողից քեքև սպարատներ—անրոստատներ և դիրիժաբլներ: Աերոստատը թռչող անմոտոր սպարատ է և բարձրանում է ողի

մեջ շնորհիվ այն բանի, վոր նրա թաղանթի մեջ ողից թեթև գազ է լցվում: Աերոստատները չափազանց տարբեր գործածություն ունեն: Ռազմական գործում այսպես կոչված կապովի անրոստատներ են գործածվում, վորոնք պարանով (трос) կապվում են հատուկ ավտոմեքենայի (ավտո-լեբեդկա): Այդ անրոստատը թշնամուն և կովի դաշտը դիտելու համար է: Գիտա-հետախուզական աշխատանքում և սպորտային նպատակների համար գործ են ածվում ազատ անրոստատներ, վորոնք հայտնի յեն «Ողապարիկ» անունով: Այդ սպարատներն ողի մեջ շարժվում են՝ նայած քամու ուղղության և արագության: Բարձրանալու կան իջնելու համար անրոստատները դուրս են թափում իրենց պահեստի ծանրությունը (балласт), կամ բաց են թողնում գազի մի ասը, վորը և հնարավորութոյն է տալիս ողաշուշին վոչ միայն աղբել թռիչքի բարձրության վրա, այլ յերբեմն նույնիսկ փոխել թռիչքի ուղղությունը և իր սեփական ցանկությունը քնարել իջնելու վայրը:

Դիրիժաբլը ղեկավարվող ողանավ է և ունի մեկ կամ մի քանի մեքենաներ, վորոնք շարժման մեջ են դնում ձգող կամ հրող ողային պտուտակները: Պտուտակների աշխատանքը դիրիժաբլին այնպիսի առաջընթաց արագություն է տալիս, վոր բավական է հակառակ քամու մեծ ուժը հաղթահարելու համար: Այս պատճառով դիրիժաբլը կարող է թռչել ամեն ուղղությամբ: Դիրիժաբլն ողի մեջ բարձրացնելու համար պահեստի բեռան (ավազ կամ ջուր) մի մասը պետք է դուրս թափել: Իջնելու համար բաց է թողնվում գազի մի մասը, վորի շնորհիվ փոքրանում է դիրիժաբլի ծավալը և պակասում սարվող ուժը: Դիրիժաբլի ունեցած առաջընթաց արագությունը մասամբ հնարավորություն է տալիս դիրիժաբլին չափել թռիչքի բարձրությունը՝ առանց բալլաստ և գաղ փչացնելու:

Դիրիժաբլներն այժմ մեծ նշանակություն են ստանում իբրև ողային տրանսպորտի միջոց առանձնապես մեծ տարածությունների համար և վորպես Փրոնտից հեռու գտնվող ռազմական ու տնտեսական խոշոր նշանակություն ունեցող կետերի, յերկաթուղային հանգույցների, ռազմական գործարանների, ելեքտրոկայանների, արդյունաբերական կենտրոնների, քաղաքների և այլ կետերի վրա հարձակվելու հղոր միջոց:

Իսկ ԽՍՀՄ-ի ինդիւրներ և ծառացած ԲԳԿԻ-ի ողային ռազմական ուժերի առաջ:

Ռազմատղային նավատորմը գորքի առանձին տեսակն է, ինչպես՝ հետեակը, հեծեյազորը և այլն և իր մարտական աշխատանքը կատարում է ցամաքի գորքերի և ծովային նավատորմի հետ փոխադարձ և սերտ գործակցությամբ: Դրա համար նա գործում է յերկրային գորքերի հետ միասին: հարձակվում է թշնամու հեռավոր թիկունքի վրա, ռաբակոծում և գնդակահոծում է թշնամու գորքերին, վորոնք սղնություն են հասնում իրենց զորամասերին, քարուքանդ և անում ռազմական նավահանգիստներ, դրոհում է թշնամու ծովային նավերի վրա, պաշտպանում է իր գորքերը թշնամու ինքնաթիռների հարձակումից, տեղափոխում է գորքեր, վիրավորներ, ռազմամթերք և այլն:

Ավիացիայի բաղմական վողջ աշխատանքի նպատակն է՝ կոտրել թշնամու դիմադրությունը, վռնչացնել նրա կենդանի ուժը, քանդել ամրությունները և այսպիսով ոգնել իր յերկրային դրժքերին:

Ողային բաղմական ուժերի առաջ ծառացած դանազան մարտական ինդիքներն, իհարկե, հաջող կերպով չեն կարող իրականացվել միևնույն ափսի ինքնաթիռի կողմից: Որինակ՝ այն ինքնաթիռը, վորը հետախուզություն է կատարում կռվի դաշտում վոչ հեռու իր ողանա-վակայանից (аэродром), վառելանյութի մեծ պաշարի կա-րիք չի գգում: Սակայն նա պետք է կարողանա լավ գնդակակոծել և ուժեղ կերպով զինված պաշտպանվել թշնամու կործանիչներին: Ընդ-հակառակը՝ այն ինքնաթիռը, վորը պիտի հարձակվի հեռավոր թի-կունքների վրա, պիտի ունենա վառելանյութի և ուժերի մեծ պա-շար:

Ուստի ավիացիան, վոր ԲԳԿԻ-ի ողային ուժերի հիմքն է կադ-մում, զինված դանազան տեսակի ինքնաթիռներով և բաժանվում է՝ հետախուզ, գրոհիչ, կործանիչ, ռմբակիչ և ոժանդակ մասերի:

ՀԵՏԱՆՈՒԹՅ ԱՎԻԱՑԻԱ

Ավիացիայի գլխավոր դերերից մեկը ողային հետախուզությունն է: Հետախուզությունը շատ կարևոր նշանակություն ունի բաղմական դործում: Զորամասերի աչքն ու ականջն է այն, վոր շարունակ աշ-խատում է իմանալ, թե վորտեղ է թշնամին, ինչ ուժեր ունի և ինչ է մտադիր անելու: Պարզ է, վոր թռիչքի մեծ արագությունն անեցող ինքնաթիռը կարող է կարճ ժամանակում ահազին տարածություն թռչել և վերելից դիտել թշնամուն, նրա թիվն ու սպառազինումն:

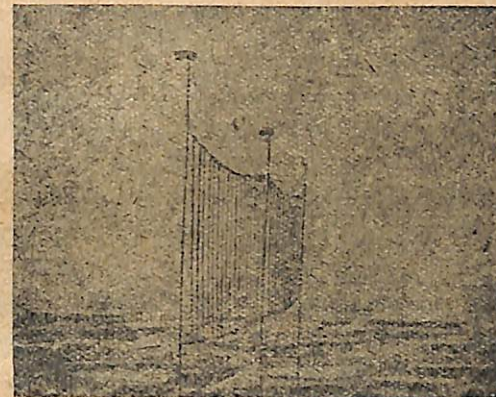
Ողային հետախուզության համար առանձին հետախուզ ավիա-ցիա կա: Ժամանակակից հետախուզ ինքնաթիռներն աշխատում են վոչ միայն կռվի դաշտում ու մոտավոր թիկունքում, այլ և մտնում են թշնամու սահմանների խորքը, յերկաթգծերը, արդյունաբերական կենտրոնները, բաղմական և քաղաքական կարևոր նշանակություն ունեցող շրջանները և այն հետախուզելու համար: Հետախուզ ինքնաթիռների հավաքած տեղեկությունները կարող են արժեք ունենալ հրամանատարական տարբեր որդանների համար: Նայած ողա-յին հետախուզության քնույթին ու նշանակությունը՝ հետախուզ ա-վիացիան բաժանվում է գորակալ, բանակային և ցախատային մասերի:

Զորական ավիացիան դործում է զվիղիականների ու կորպուսների կազմի մեջ և սպասարկում է դորքերի անմիջական շահերը նրանց հետ մասնակցում է կռվին և հետախուզում է թշնամու դրժքերը:

Բանակային ավիացիան սպասարկում է բանակների շտաբները: Հետախուզելով թշնամու թիկունքը՝ նա հայտնաբերում է, թե ինչ-պես է ընթանում թշնամու դրժքերի բաղմական անդի դործը, վո՞րտեղ են համախմբվում թշնամու գլխավոր ուժերը, ուր են տեղափոխվում, ողնական դորամասերը, վորտեղ և վորքան պահեստներ, դատարկման կայաններ կան և այլն:

Ճակատային ավիացիան նշանակվում է թշնամու թիկունքի խոր-քում ողային հետախուզություն կատարելու համար:

Ծովի վրա դործ է անվում մոտավոր և հեռավոր հետախուզու-թյան գննիչ ավիացիան (բաց ծովում): Հետախուզությունը ժամանա-կին պետք է հայտնաբերի թշնամու նավատորմի յերևալը և հնարավո-րություն տա իրենց ուժերին պատրաստվել յերևան յեկող թշնամու գնձ կռվելու համար: Բացի այդ, ծովային հետախուզները պարզում են ծովային նավահանգիստների, ափերի ամրությունները և այլ վայրերի աշխատանքն ու դրությունը:



Նկ. IV

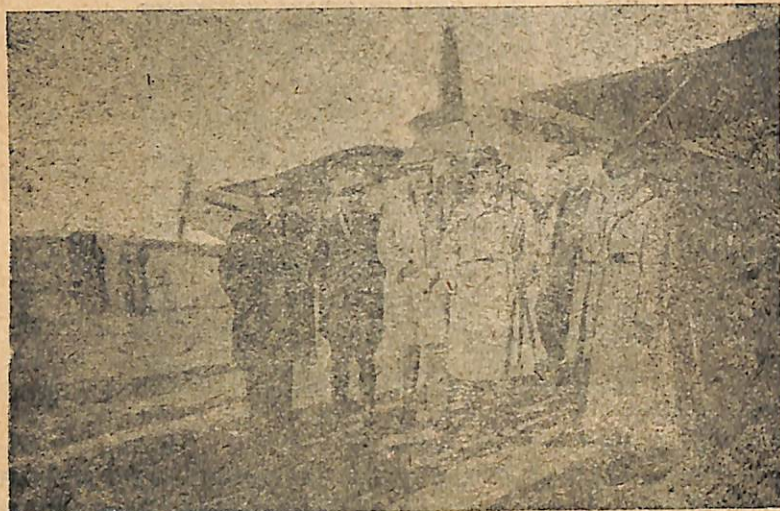
Հետախուզ ավիացիան խոշոր նշանակություն ունի առանձնապես դորաշարժական և շարժուն պատերազմի ժամանակ, յերբ դրությունը ճակատում արագ կերպով փոխվում է, և յերկրային հետախուզու-թյունը թշնամու մասին ժամանակին տեղեկություններ չի կարող հա-վաքել: Իմպերիալիստական պատերազմի և առանձնապես քաղաքա-ցիական կռիվների ժամանակ ավիացիան հաճախ հանդիսանում էր գլխավոր և յերբեմն միակ հետախուզ միջոցը: Բացի այդ ավիացիան հետախուզությունը: Ուստի և իմպերիալիստական պատերազմի ժա-մանակ բաղմական վոչ մի լուրջ դործողություն չէր սկսվում առանց թշնամու մանրագնին ուսումնասիրության՝ ողի միջից, գլխավորա-պես նրա դիրքերը, թիկունքի կետերը, յերկաթգծերը և այլն լուսա-նկարելու ողնությունը: Քաղաքացիական պատերազմի ժամանակ ինքնաթիռներն ապացուցելին իրենց բաղմական աշխատանքի արժե-քավությունը:

Որինակ՝ գններալ Մամոնտովի հեծելազորի ասպատակություն-ների ժամանակ, նրա շարժումները դիտելու համար, ավիացիոն զայրոցներից և շտաբներից ստեղծվելին ավիացիայի առանձին մասեր: Այդ մասերը շարունակ հսկում էին Մամոնտովի հեծելազորին և ժա-մանակին հաղորդում էին կարմիր հրամանատարությանը՝ ճանա-պարհներին թշնամու ողղությունը փոխելու մասին: Կարմիր հե-

տախույզ ավիացիան մեծ ոգուտ տվեց սալիտակ լեհերի և այլ ճակատա-
ներում տեղի ունեցած կռիվների ժամանակ:

Բացի այդ ավիացիան դործում է հրետանու հետ միասին: Նա
հրետանային նպատակներ է հետախուզում, ղերքեր է ընտրում, քար-
տեղներ է ուղղում և կանոնավորում ու ուղղութիւն է տալիս իր հրե-
տանու կրակին: Միեւնույն ժամանակ ավիացիան լայն կերպով նկա-
րում է թշնամու դասավորումը և առանձնապես ամրացրած զէր-
քերը:

Բացի հետախուզելուց և հրետանու հետ միասին դործելուց,
ղննիչ ավիացիան կատարում է նաև ղեկավարման և կապի աշխա-



Նկ. V

տանք: Պատերազմի ժամանակ զորավարները հաճախ կտրվում են դիտա-
վոր ուժերից, և հրամանատարության կապը մյուս մասերի հետ ընդ-
հատվում է: Այսպիսի դեպքերում ավիացիան կարող է արագ կերպով
գտնել իրենց զորքերը և նրանց հասցնել հրամանատարության կար-
գադրութիւններն և մինչև անգամ ռազմամթերք: Որինչև 1919 թ.
քաղաքացիական կռիվների ժամանակ ինքնաթիռները կանոնավոր կապ
էին պահպանում Ուրալի քաղաքի կայազորի հետ, վոր կտրված էր
Կարմիր բանակից: Ինքնաթիռները կարգադրութիւններ էին հաս-
ցնում այնտեղ, հաղորդում էին մյուս ճակատների դրութիւնը և ի-
մանում Կարմիր Ուրալի պաշտպանողների կարծիքները: Նրանք
նույնպիսի արժեքավոր աշխատանք էին տանում նաև արևելյան ճակա-
տի ու Թուրքեստանի միջև յեղած կապի նկատմամբ: Մեր թշնամի-
ներն ավիացիան դործ էին անում Դոնի մարզի և այլ վայ-
րերի հակահեղափոխական բանդաների հետ կապ պահպանելու նպա-
տակով և այլն:

Վերջապես՝ հետախույզ ավիացիան առանձնապես արժեքավոր

միջոց է թշնամու զորքերի և բնակչության մեջ ագիտացիոն աշխա-
տանք կատարելու և թշնամու ճակատում ու թիկունքում ագիտացիոն
զրահանութիւն դրելու համար, վորի ոգնութեամբ կապիտալիստնե-
րի բանակի բանվորներն ու դշուկացիները հասկանում են այդ պատե-
րազմի նպատակները, բուրժուազիայի թալանչիական նպատակները և
այլն:

Նայած ռազմական խնդիրներին և իրադրութեան պայմաններին,
մեր հետախույզ ավիացիան ղեկավար է զանազան ինքնաթիռ հետա-
խույզներով: Մի տեսակը նախատեսվում է զորական ավիացիան սպա-
ռազինելու համար, վորը մանրակրկիտ կերպով ղիտում է յերկիրը
փնտռելով կռիվ դաշտում տարբեր տեղերում ցրված փոքրիկ նշան-
ներ: Այդ ինքնաթիռը դործում է իր ուղակայանի մոտերում, ուստի
և յերկարատե թռիչքի համար մեծ արագութեան ու վառելանյութի
մեծ պաշարի կարիք չի դրում: Բայց այդ ինքնաթիռը պետք է ունենա
լավ շրջահայեցողութիւն և ուժեղ սպառազինութիւն, վոր կարողա-
նա պաշտպանել թշնամու կործանիչներին:

Հետևյալը հետախուզութիւն կատարող ինքնաթիռներն այլ հա-
կութիւն պետք է ունենան, քանի վոր թռիչքի արագութեանն ու
տեղութիւնը նրանց համար շատ մեծ նշանակութիւն ունեն:

Մեր ռազմական ուժային ուժերը զինված են այնպիսի հետախույզ-
ներով, վորոնք զգալի չափով զերազանցում են արտասահմանյանը:
Մոտ ժամանակներս, 1930 թ. հոկտեմբերին և նոյեմբերին, մեր հե-
տախույզ ինքնաթիռները Պարսկաստանում (Թեհրանում) մասնակ-
ցեցին միջազգային կոնկուրսին, մրցեցին Ֆրանսիական Պոտեղ 25 մի-
տեմի սովետականների հետ, վորոնցով այժմ ղինված են Ֆրանսիական
և լեհական ավիացիան: Պարզվեց, վոր բոլոր առաջադրած վարժու-
թիւններն մեջ՝ առաջին տեղը դրավեց մեր P-5 հետախույզը: Ահա-
վասիկ մեր հաջողութիւնների արդյունքները կոնկուրսում:

Վ ար ժ ու թ յ ու ն	Մեր P-5 հետա- խույզը	Պոտեղ 25
Յերկարատե թռիչքի միջին արտա- դրութիւնը (1200 կիլոմետրով) . .	200 կիլոմ. մեկ ժամում	168 կիլոմ. մեկ ժամում
Միջին արագութիւնը ավելի կարճ ուղեցույցով	210 կիլոմ. մեկ ժամում	174 կիլոմ. մեկ ժամում
5000 մետր բարձունքի հասնելը . .	26 րոպե 36 վայրկ.	27 րոպե
Թռիչքի բարձրութեան վերջակետը	6700 մետր	6000 մետր

Հետախույզներն ունեն 3-4 դնդացի, վորոնցից 1-2-ը անշարժ են
դրված և կրակում են դեպի առաջ, իսկ մյուս 2-ը տեղավորված են
չլուսավոր հարտարանի (установка) վրա՝ դեպի աջ ու ձախ:

վեր ու յետ կրակելու համար: Դեպի առաջ կրակվում է հատուկ մե-
խանիզմի միջոցով, վորի ողնությամբ մեկուսացվում է զնդացիներն այն
մոմենտին, յերբ կրակելիս ստուտակի թաթերը մոտենում են զնդա-
կի թուշոգ գծին (այսպես կոչված սինխրոնի մեխանիզմ): Գնդացի-
ներին բացի, հետախույզներին տրվում է լուսանկարչական ապարատ,
ռադիո կայաններ, յերկրից հաղորդադրություններ բռնելու գործիք-
ներ (КОШКИ), հաղորդադրություններ ցրելու ժապավեններ և
այլ հարմարություններ:

ԿՈՐԾԱՆԻՉ ԱՎԻԱՑԻԱ

Թշնամու ինքնաթիռները, անրոստատները և դերիժարները դեմ
կռվելու համար ծառայում է կործանիչ ավիացիան: Կործանիչները
զորքն ու թիկունքը պաշտպանելով ողային թշնամուց՝ ողնում են ի-
րենց ավիացիային մարտական աշխատանք կատարելու:

Ավիացիայի զարգացման զուգընթաց, ողային պայքարն անընդ-
հատ բարդանում է: Ողային կռիվները պետք է վարել գիշեր ու ցե-
րեկ, ճակատում ու թիկունքում, ծանր ու թեթև սալառանակներով,
վորոնք սպառազինված են լինում հեռաձիգ՝ թնդանութներով և մեծ տրա-
մաշտիկի զնդացիներով: Այս բոլորը հանդում են այն բանին, վոր
կործանիչ ավիացիան զինված է տարբեր սպառազինություն ունեցող
ու տարբեր տիպի ինքնաթիռներով: Առաջին տեղը բռնում են թեթև,
մի տեղանի և արագընթաց կործանիչները, վորոնք ամուր հաստատված
զնդացիներից միայն դեպի առաջ են կրակում: Այս կործանիչները
գործում են գլխավորապես կռվի դաշտի վրա և իրենց թիկունքում
ողից պաշտպանելով իրենց զորքն ու ավիացիան: Թշնամու գործերի
զաստիարման խորքում կռվելու համար գործադրվում են յերկտեղ և
բազմատեղ կործանիչներ, վորոնք մեծ խմբերով են կռվում և զինված
են ավտոմատիկ գեներով վոչ միայն մոտիկ ու միջին, այլև հեռու տա-
րածության վրա (500 և ավելի մետր) կրակելու համար:

Առաջին կործանիչ ինքնաթիռները յերևան են յեկել 1915 թվին
և 1914—1918 թ. թ. ինմպերիալիստական պատերազմի ժամանակ մեծ
չափով տարածվեցին: Կործանիչներն առանձնապես ուժեղ թռիչք կա-
տարեցին այն ժամանակ, յերբ ավիացիոն թեթև և հզոր մոտորները յե-
րեկան յեկան (մոտավորապես 1928—1929 թ. թ.): Ներկայումս հա-
մաշխարհային կործանիչներից լավագույններն ունեն 300—325 կիլո-
մետր արագություն մեկ ժամում և զինված են դեպի առաջ կրակող
4 զնդացիներով:

Իհարկե՝ այս հատկությունները վերջնական համարել չի կարելի,
վորովհետև արագընթաց նորագույն ինքնաթիռներն (առանց սպառա-
զինման) արդեն ցուցաբերել են 575 կիլոմետր արագություն մի ժա-
մում:

Մեր կործանիչներն իրենց թռչելու և մարտական հատկությամբ
առաջնակարգ տեղերից մեկն են բռնում:

ՌԻԲԱՉԻԳ ԱՎԻԱՑԻԱ

Ռմբաձիգ ավիացիան հանդիսանում է վորպես ողային հրետանի
և զինվելու համար ունի ուժավ, վորի միջոցով թշնամու թիկունքում
կործանում է զանազան ռազմական կառուցվածքներ, պահեստներ,
աներդրոմներ, յերկաթուղային կամուրջներ ու կայարաններ:

Բացի այդ, ռմբաձիգները կարող են գործել անմիջական կապ պահ-
պանելով յերկրային զորքերի հետ՝ ողի միջից կռվի դաշտում հար-
վածելով թշնամու զորքերին (գլխավորապես հրետանին և տանկերը):
Ծովի վրա ռմբաձիգ ավիացիան կռիվ է մղում թշնամու նավատորմի
դեմ, քարուքանդ է անում կարևոր նավահանգիստները և ծովային բա-
ղաները, ուր թշնամու ծովային նավատորմն է կանգնում:

Ռմբաձիգ ավիացիան բաժանվում է յերկու մասի՝ թեթև և ծանր:
Թեթև ռմբաձիգները կարող են մոտ 500 կիլոգրամ ռազմական բեռ
վերցնել և 5—6 ժամ թռչել: Ծանր ավիացիայի սպառազինման համար
կան այնպիսի ինքնաթիռներ, վորոնք կարող են 1090—2000 կիլոգրամ
բեռ վերցնել և ավելի յերկար թռչել:

Ռմբաձիգ ավիացիան գլխավորապես գիշերն է աշխատում, վոր-
պեսզի զերծ մնա թշնամու կործանիչների և զենիտային հրետանու հա-
կադործուներթյունից, վորոնք ցերեկն ավելի վտանգավոր են:

Վերջին տարիներս ռմբաձիգներն ամբողջ ողային նավատորմի մեջ
առաջին տեղն են զբաղել: Ռմբաձիգ ինքնաթիռն ավելի ակտիվ հար-
ձակողական միջոցների շարքն է դասվում: Ուստի կապիտալիստական
պետություններն առանձին վճարակալությամբ ուժեղացնում են իրենց
ռմբաձիգ ավիացիան՝ բարձրացնելով ռմբաձիգ-ինքնաթիռների բեռ-
նատարությունը և թռիչքի հեռավորությունը:

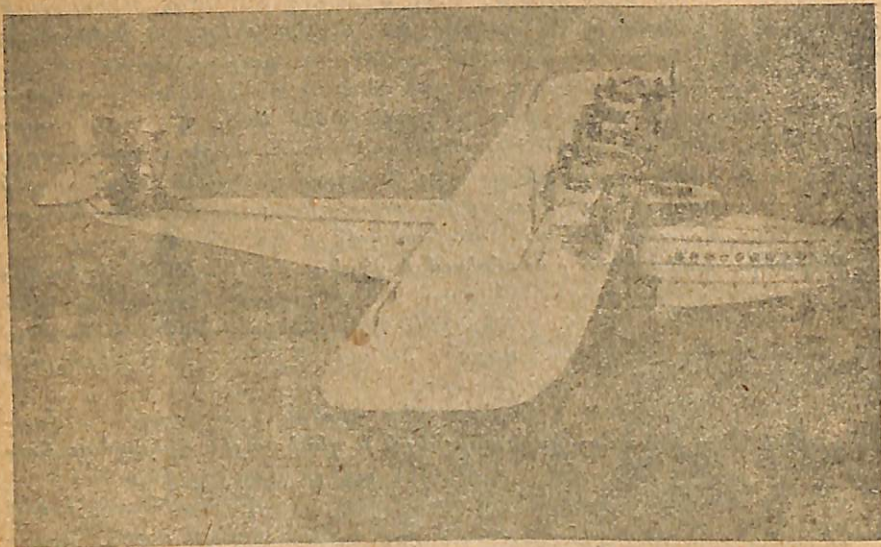
Այս զենքի ուղղությամբ իմպերիալիստները մտադիր են մեր յերկ-
րին հսկայական ավերածություններ պատճառել, վորպեսզի մենք
չկարողանանք պատերազմը շարունակել: 1927—1928 թ. թ. կառուց-
ված արտասահմանյան լավագույն մեքենաներն իրենց հետ 2000 կի-
լոգրամ ռազմական բեռ են վերցնում, մինչև 180 կիլոմետր թռչելու
արագություն, 5—6 ժամվա վառելանյութի պաշար և մինչև 2000
ձիու ուժանոց մոտորներ ունին:

Ծանր ինքնաթիռների նորագույն տեսակները զգալի չափով դե-
րազանցում են այս: Սրանք ողային հսկայական նավեր են, վոր առանց
իջնելու և նոր վառելանյութ ավելացնելու, կարող են 3000—4000 կի-
լոմետր տարածություն կտրել, վերցնում են 5—10 տոնն ռազմական
բեռ և ունեն մինչև 6000 ձիու ուժ ունեցող մոտորներ:

Հասկանալի չէ, վոր այս ողանավերն առաջին հերթին ԽՍՀՄ-ին
են սպառնում: Ահա թե ինչու մենք պետք է ունենանք ուժեղ և հզոր
ավիացիա, վորը կարողանա հաջող կերպով յետ մղել թշնամու հար-
ձակումը:

Սոցիալիստական արդյունաբերության հաջող զարգացումը հնա-
րավորություն է տվել մեզ ձեռնարկել ծանր ռմբաձիգ ինքնաթիռների
արտադրությանը, վորոնց կառուցման համար պահանջվում են լավա-
գույն նյութեր, ամենաուժեղ մոտորներ և սարքավորման բազմաթիվ
գործիքներ ու սպառազինում:

Մեր զործարաններն արդեն բաց են թողնում առաջնակարգ տե-
սակի և զանազան տարողութեան ուժրածիղներ, վորոնք զգալի չափով
ուժաղացրել են ողային կարմիր նավատորմի հզորութիւնը:

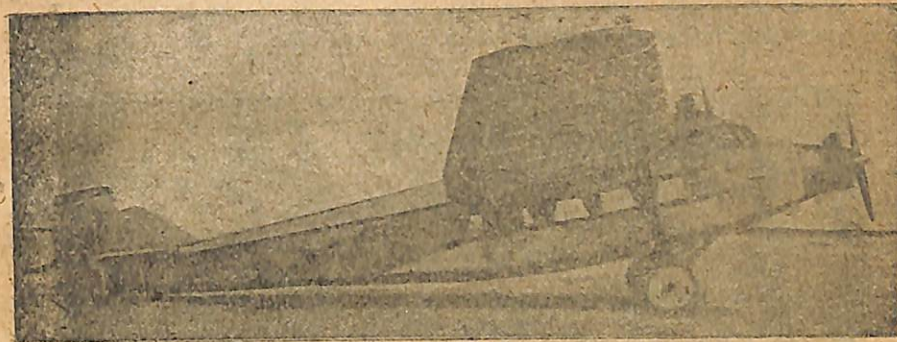


Նկ. VI

ՀՐՈՍՈՂ ԱՎԻԱՑԻԱ

Հրոսողների (штурмовки) գլխավոր խնդիրը յերկրային
թշնամու վրա հարձակվելն է: Այս խնդիրն է կատար և անվում իրենց
զորքերի սերտ համագործակցութեամբ՝ կռիվը թշնամու կենդանի ուժի
դեմ հեշտացնելու համար: Հրոսողների գլխավոր զենքը բեկորային
ուռմբն է: Այժմյան ինքնաթիռները մինչև 40-50 ուռմբ են վերցնում,
վորոնցով կարող են հարվածել շատ մեծ տարածութիւն ընդող զոր-
քեր: Արշավանքի ժամանակ այսպիսի 40 ուռմբ բախական և յերկու
զումարտակ վոչնչացնելու համար: Բացի այդ, հրոսողներն ունեն
6-8 դնդացիք, վորոնք զբաղում են հատուկ շարժական հաստացների
(установки) վրա: Հրոսողները զործ են անվում հարվածելու
վոչ թե առանձին փոքրիկ նպատակներ, այլ զորքերի խոշոր կուտա-
կումներ (ուղղաթիւնի ուժանդակ զնդեր, հրետանային դիրքեր, ար-
շավող և հանգստացող զորքեր և այլն): Հրոսային գրոհները տեղի
յեն ունենում թշնամու համար հանկարծակի կերպով ամենափոքր
բարձունքից, յեթե թշնամին հրոսողներին ղեմադրելու թույլ և պատ-
րաստված, հարձակումն ինքնաթիռների համար կարող է անցնել հա-
մարյա առանց կորուստի, այնինչ յերկրային զորքերը մեծ կորուստ
կիրեն: Հրոսողների մարտական աշխատանքն առանձնապէս կարեւոր է
յերկրային գրոհի պատրաստվելու, թշնամու զորքերը հետապնդելու
և կռիվ ժամանակ թշնամու ամենափառաւոր հակահարվածները

հետ մղելու դեպքում: Ողային կարմիր նավատորմն առաջին անգամ
սկսեց հրոսային գրոհներ կատարել 1920 թ. սպիտակ լեհերի և վրան-
դելի դեմ ունեցած կռիվների ժամանակ: Այն ժամանակ հրոսողները
թշնամուն դնդակոծում էին գլխավորապէս զնդացիքային կրակով՝
100-200 մետր բարձրութեան վրայից: Այսպիսի զնդակոծումը թշնա-
մու շարքերում մեծ կորուստ ու խուճապ էր առաջացնում, առանձնա-
պէս հեծելազորի վրա հարձակվելու ժամանակ:



Նկ. VII

Մեր զորքերը նույնպէս յենթարկվել են ողային գրոհների: 1920 թ.
ընկ. Ժորու հեծյալ կորպուսն սպիտակների ինքնաթիռների կողմից
4 ուր զնդակոծվեց, վորի ժամանակ կարմիր զորքերը կորուստներ կրե-
ցին գլխավորապէս նրա համար, վոր նրանք դեռ չգիտէին, թե ինչ-
պէս պետք է կռվել ողային թշնամու դեմ: 1920 թ. ամռանը լեհերն
իրենց ավիացիան բաց թողին 1-ին հեծյալ բանակի վրա: Սակայն հե-
ծյալ բանակի մարտիկները վարպետորեն դործի անցան և մի որովա
ընթացքում վայր գցեցին լեհական 4 ինքնաթիւ:

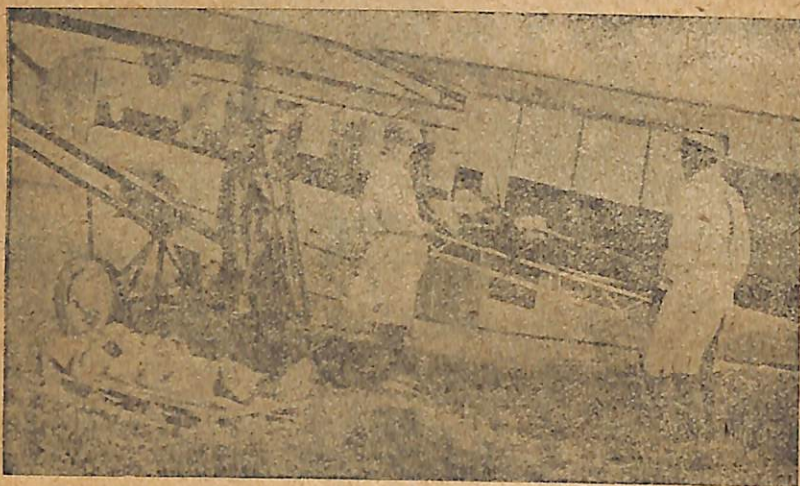
Ապագա պատեւազմում հրոսողներն առավել ևս մեծ չափով կզոր-
ծադրվեն այն պատճառով, վոր իրենց դեմ կռիվը բարդ ու դժվարին
զործ և զորքերն ստիպված են շարունակ արթուն լինել, աչալուրջ կեր-
պով հսել յերկինքը և տեղը լավ ողտադործել՝ թշնամու ինքնաթիւ-
ների կրակից պաշտպանվելու համար (շարժման մասնատում, թա-
գրատացների ողտադործում, հրամանների արագ կատարում, կայուն
գիտցիկայինա):

Յաճախ բարձունքից դործող հրոսողների ամենամեծ վտանգը յերկ-
րից տրվող զնդացիքային և հրետանային ուժեղ կրակն է: Ուստի յերկ-
րային կրակից պաշտպանվելու համար՝ ինքնաթիւի ավելի պատասխա-
նատու տեղերը՝ մոտորները, նստելու տեղերը զրահապատում են:
Այնուամենայնիվ՝ համարյա վոչ մի կապիտալիստական յերկիր դեռ ևս
լավ տիպի հրոսող չունի:

ՈՒՍՏՈՂԱԿ ԱՎԻԱՑԻԱ

Ավիացիան կատարում է վոչ միայն մարտական աշխատանք, այլ
վորպէս շարժման միջոց, նույնպէս ողտադործվում և ավիացիոն մար-

տական մասերի և յերկրային զորքերի սպասարկման համար: Փոխադրական ծանր ինքնաթիռներն այն ժամանակ կարող են ուղղամթերք հասցնել ճակատ, յերբ սալլերով կամ ավտոտրանսպորտով կատարվող փոխադրությունն ընդհատվում է, կամ անբավարար է լինում: Սանիտարական ինքնաթիռները ծանր վիրավորներին և հիվանդներին տեղափոխում են բուժօժանարկներ՝ նրանց անհրաժեշտ ոգնություն ցույց տալու համար: Կապի թեթև ինքնաթիռները հեշտացնում են հրամանատարության կողմից զորքեր կատարելու գործը, հասցնելով կարգադրություններ ու հրամաններ, մեկ տեղից մյուսը փոխադրելով հրամանատարներին՝ կարգադրությունները զորամասերին հաղորդելու և մարտական հանգամանքները տեղն ու տեղը պարզաբանելու համար:



Նկ. VIII

Հատուկ նշանակություն ունեն տրանսպորտային ինքնաթիռները, վոր ապագա պատերազմում մեծ գործադրություն կունենան: Հնարավորություն ունենալով 3—4 անգամ պահեստ դալու և վերադառնալու, մի մեքենան որակյա 4 տոնն ուղմարեռ և հասցնում: Վորովհետև հրաձիգ կորպուսն որակյա միջին թվով 15000 արկ և 2,5 միլիոն փամփուշտ է բանեցնում, հետևապես այս պաշարը յերկաթուղով փոխադրելու համար կպահանջվի մոտ 20 վազոն, իսկ խճուղիով՝ մոտ 300 ավտոմոբիլ մի վոտքի համար: Մինչդեռ այդ ուղմամթերքն ինքնաթիռներով տեղափոխելու համար հարկավոր է վոչ ավելի՝ քան 60—70 մեքենա, և ինքնաթիռները վերօհիշյալ բեռը յերկու անգամ ավելի ճանապարհ կտանեն: Այսպիսով՝ տրանսպորտային մի ինքնաթիռը փոխարինում է 8—10 կիսա-ապրանքատար ավտոմոբիլի:

Տրանսպորտային ինքնաթիռների գործադրումը խիստ կարևոր է որպային մարտական ուժերի համար, վորոնք չափազանց մեծ քանակությամբ ուղմական պաշար են գործածում և պետք է արագ կերպով կենտրոնանան նոր շրջաններում՝ թշնամուն ուժեղ ու անսպասելի հարվածներ հասցնելու համար: Մի ուայնում գործող 500 հրատոդներից մի որվա լարված աշխատանք կատարելու համար կպահանջվի 20 ցի-

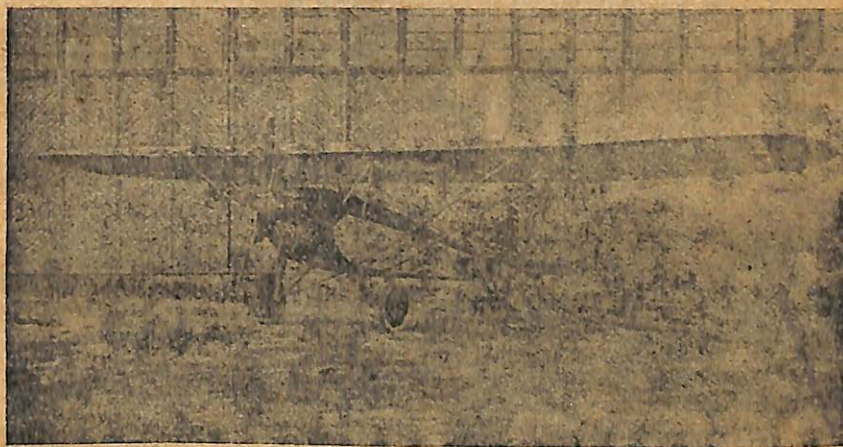
տերն վառելանյութ, 35—40 վազոն ուումը և մի վազոն փամփուշտ, այսինքն՝ 3 անգամ ավելի ուղմապաշար, քան հրաձիգ կորպուսի համար է պահանջվում: Պարզ բան է, վոր տրանսպորտային ինքնաթիռներն այս բեռն ավելի շուտ տեղ կհասցնեն և մեքենա յեկ քիչ կպահանջվի:

Ավելի մեծ նշանակություն է ստանում սանիտարական ինքնաթիռների աշխատանքը, վորոնք վիրավորներին արագ կերպով հասցնում են բուժօժանարկներ, վորտեղ նրանք անմիջապես բժշկական ոգնություն են ստանում: Սովորաբար ինքնաթիռը հարմարեցված է 2—3 պառկած և նստած մարդ տեղափոխելու համար. բացի այդ, ունի նաև ուղեկցի տեղ:

Վերջապես՝ չափազանց պատասխանատու աշխատանք են կատարում կապի ինքնաթիռները: Կապի ինքնաթիռը հանգիստանում է պետերի անձնական արագ հաղորդակցության և զորքերի հետ կապ պահպանելու լավագույն միջոցը: Մեզնում փորձնական թեթև ինքնաթիռների նմուշներ չատ են կառուցված, վորոնք «ափիետկա» անունն են կրում: 1930 թվի սուուգման ժամանակ այդ ավիետկաները խոշոր արդյունք տվին—3000 կիլոմետր ճանապարհ կտրեցին և միջին արագությամբ՝ ժամը 150 կիլոմետր, հաջողությամբ հաղթահարեցին յեղանակի դժվարին պայմանները:

ՈՂԱԳՆԱՑՈՒԹՅՈՒՆ

Իմպերիալիստական պատերազմից հետո ողադնացությունը մեծ դարդացում չգտավ: Բաղադրացիական կոնվների ժամանակ ողադնացություն ջոկատները հաջողությամբ աշխատում էյին հրետանու, զրա-



Նկ. IX

հապատ դնացքի և դետային տարվելու համար: Բացի այդ, տերատուները հսկում էյին ծովի ավերիք և փրկամանակին զգուշացնում իրենց նավատորմին ու ծովային պաշտպանությունը՝ թշնամու նավերի յերեան դալու մասին:



Կոլի թիկունքի և խոշոր արդյունաբերական կենտրոնների վրա ուղային հարձակումների հարաճուն վտանգն ստիպեց ուղային թշնամուց պաշտպանվելու նոր միջոցներ փորձել: Այս միջոցների թվում առանձնապես ոգտակար հանգիստացան փոքրածավալ կապովի (привязные) անրոստատները: Սրանց ուղևորթյամբ ողի մեջ կարելի չէ այնպիսի արգելակներ կառուցել, վորոնք թույլ չեն տա թշնամու ինքնաթիռներին թռչել դեպի պաշտպանվող կետը: Անրոստատները կարող են բարձրանալ մինչև 2000—3000 մետր, վերցնելով մետաղյա թելերի բեռ: Թելերն ամրացվում են անրոստատները միացնող տրոսին (մետաղյա թելերից հյուսած պարան): Ստացվում է ցանցային արգելակ, վորին ընդհարվելիս թշնամու ինքնաթիռները սովորաբար խորտակվում են, վորովհետև մետաղյա թելերն ընկնում են պոռուտակին, փաթաթվում և կոտրում նրա թաթերը:

Կապով անրոստատների թերությունն իրենց դանդաղկոտությունն ու ծանրաշարժությունն է, վորի շնորհիվ լավ նպատակ են հանդիսանում կործանիչների գրոհի համար: Բացի այդ, անրոստատներն առանձին դադ-ջրածին են լցնում, վորը հեշտությամբ բոցավառվում է: Բոլոր այս թերությունները սաստիկ թուլացնում են անրոստատների նշանակությունը:

Ուղադնացության միջոցների շարքում առանձին տեղ են բռնում դերիթաբլները: Այս զիգանտ ողանավերը կարող են հսկայական տարածություն կտրել և իրենց հետ ունեցի մեծ պաշար վերցնել: Իմպերիալիստական պատերազմի ժամանակ գերմանական դերիթաբլներն արչափում էլին Անգլիայի վրա, ոմբակոծելով մայրաքաղաք Լոնդոնը: Դերիթաբլներն ոգտագործվում են նաև ծովային նավեր ուղեկցելու և վերջնապես սուզանավերից պաշտպանելու համար:

Պարզ բան է, վոր ապագա պատերազմի ժամանակ դերիթաբլները շատ մեծ գործածություն կունենան: Խորհրդային Միությունը պատրաստ պետք է լինի այդ դերիթաբլների դեմ կռվելու և միաժամանակ այդ միջոցն ոգտագործելու թե տնտեսական կարիքների և թե յերկրի պաշտպանունակությունն ուժեղացնելու համար:

ՌԱԶՄԱՌԴԱՅԻՆ ՈՒԺՆԵՐԻ ԿԱԶՄԱԿԵՐՊՈՒՄԸ

ԲԳԿԻ-ի ոգոմաողային ուժերի առաջ ծառացած մարտական բարդ խնդիրները պահանջում են նաև համապատասխան կազմակերպում: Ուղային ուժերի հիմքն են կազմում ավիացիայի և ուղադնացության մարտական մասերը: Բացի այս մարտական մասերից, ԲԳԿԻ-ի ուղային ուժերի կազմի մեջ մտնում են սպասարկման առանձին ողաններ, հատուկ մատակարարման պահեստներ և արհեստանոցներ, վորոնք նորոգում ու սարքավորում են ինքնաթիռները: Թռիչքային և տեխնիկական կազմը պատրաստվում է հատուկ ուսումնական հիմնարկներում, վոր կազմը նույնպես մտնում են ԲԳԿԻ-ի ուղային ուժերի կազմի մեջ: Վերջապես՝ ինքնաթիռները կառարելադործելու, սպառազինելու և կահավորելու համար կան գլխավոր-տեխնիկական հիմնարկներ, իսկ թռչող կազմի ռազմական վերապատրաստման ղեկավարության և ուղային

նավատորմը կոլի ժամանակ կառավարելու համար՝ կառավարող ողաններ:

Իր հերթին մարտական մասերից կազմակերպվում են եսկադրիլներ, բրիգադներ և ջոկատներ: Ջոկատն ամենափոքր միավորն է, վոր ընդունակ է կատարել դորքի ու հրամանատարության սպասարկման մարտական աշխատանքները: Ջոկատի կազմի մեջ են մտնում մինչև 10 հատ գործող ինքնաթիռ: Առանձին ավիոջոկատներ տրվում են խոշոր գորական միավորություններին (վոչ պակաս դիվիզիայից)՝ նրանք սովորաբար անմիջականորեն յենթարկվում են կորպուսի շտաբի պետին: Պատերազմի ժամանակ ամեն մի ջոկատ առանձին ողակայանում աշխատելու համար ամեն տեսակի անհրաժեշտ միջոցներ և ունենում: Այս նպատակով ջոկատն ունենում է տեխնիկական և ընդհանուր զորական համապատասխան տնտեսություն:

Հետախույզ ավիացիայի այն մասերը, վորոնք նշանակվում են բարձրագույն շտաբներին սպասարկելու համար, կոչվում են եսկադրիլներ: Եսկադրիլը բաղկացած է 3 անբաժան ջոկատից և ունի մարտական մեծացրած կազմ:

Ուղային մարտական ուժերի մեջ, վորոնց կազմի մեջ են մտնում կործանիչ, ոմբակոծիչ և հրոսող ավիացիան, կազմակերպչական գլխավոր միավորը նույնպես եսկադրիլիան է հանդիսանում: Վորովհետև ուղային մարտական ուժերը լավագույն արդյունք են տալիս միայն կոլի մեջ մասնաշաղկան կերպով ոգտագործվելիս, ուստի առանձին եսկադրիլները դասվում են բարձրագույն ավիացիոն միավորություններին՝ ավիաբրիգադների շարքը: Սովորաբար ավիաբրիգադի մեջ լինում է վոչ պակաս քան 3 եսկադրիլ: Մարտական ավիամասերն սպասարկվում են հատուկ ողաններին՝ ավիապարկերի կոզմից, վորոնք հատկացվում են եսկադրիլներին ու բրիգադներին: Ավիապարկը դաշտային ողակայաններ կառուցելու համար հետախույզում և հարձար տեղ և ընտրում, գլխամթերք և պաշար է կրում, կատարում է գլխավոր դուլքի (ինքնաթիռ, մոտոր, սպառազինում) ընթացիկ նորոգումը, թիկունք է ուղարկում փչացած կամ անպետք դուլքը: Պարկի հատուկ խմբերն ողակայանում ոժանդակ աշխատանք են կատարում, ինքնաթիռներ են տեղափոխվում, պաշարում են տարերային աղետների (փոթորիկ, հրդեհ) դեմ և պաշտպանվում են յերկրային և ուղային հակառակորդից:

Ուղադնաց մասերի կառուցվածքը բարդ չէ. գլխավոր միավորը հանդիսանում է առանձին ողադնաց ջոկատը, վորի կազմի մեջ են մտնում մի հատ կապովի՝ գործող անրոստատ և դուլքի անհրաժեշտ պաշար: Միջանի ողադնաց ջոկատներ կազմում են դիվիզիոն: Ջոկատները կցվում են կորպուսին և ողադնործվում են գլխավորապես հրեպանին սպասարկելու և կոլի դաշտը դիտելու համար: Թշնամու կործանիչներից պաշտպանվելու համար անրոստատի զամբյուղի մեջ դրեդացիք է դրվում. բացի այդ, կազմակերպվում է գնդացիբային պաշտպանություն՝ յերկրի վրայից: Անրոստատների պաշտպանության գործը նույնպես տվյալ ռայոնում աշխատող կործանիչ ավիացիան է կատարում:

ՈՂԱՅԻՆ ՆԱՎԱՏՈՐՄԻ ՍՊԱՌԱՋԻՆՈՒՄԸ

Ինքնաթիռի մարտական հատկություններն ու բեռնատարությունը, արագությունն ու թռիչքի տևողությունը կախված են սպառազինումից, սարքավորումից և մոտորից: Ահա թե ինչու ինքնաթիռի սպառազինման ու թռչելու հատկությունների բարելավման գործին խիստ մեծ ուշադրություն է դարձվում:

Մոտորն ինքնաթիռի սիրտն է, վորի անընդհատ և պարզորոշ աշխատանքից են կախված ինքնաթիռի բոլոր մարտական հատկությունները: Ռազմական ինքնաթիռների վրա դրված այժմյան ավիացիոն մոտորները բաժանվում են յերկու գլխավոր տեսակի՝ ողով սառեցվող



Նկ. X

ու 420—500 ձիու ուժ ունեցող մոտորների, և ջրով սառեցվող ու 500—1000 ձիու ուժ ունեցող մոտորների: Վերջին տարիներս արտասահմանյան տիպի միջանի մոտորների հզորությունն աճեց մինչև 1200—1800 ձիու ուժի:

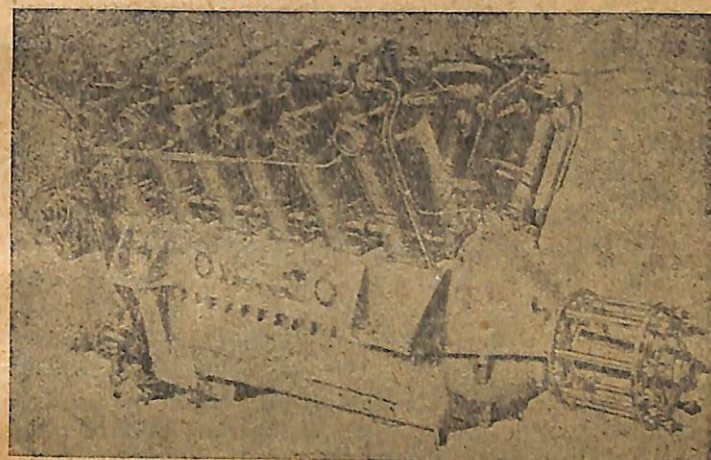
Բացի մեծ հզորությունից, մոտորը պիտի ունենա մի շարք այլ հատկություններ: Նախ պահանջվում է, վոր նա նվազագույն քաշ ունենա: Այդ հնարավորություն է տալիս մեծ ուժի մոտորներ զնեղ առանց ծանրաբեռնելու ինքնաթիռը: Այժմ լավագույն մոտորները համարյա յերկու անգամ թեթև են, քան 1920—1925 թվերինը, և մի ձիու ուժին միայն 0,5 կիլոգրամ ծանրություն է ընկնում:

Մոտորն իր ուժը պետք է պահպանի նաև բարձրանալու դեպքում: Ինչպես գիտենք՝ բարձրանալու հետ ողը նոսրանում է, վորի պատճառով էլ նվազում է մոտորին վառելանյութ մատուցելը: Վորպեսզի մո-

տորն իր ուժը պահպանի, հատուկ գործիքներ են կիրառվում, վորոնք համեմատաբար ող են մատուցում: Հնորհիվ այս բանի, մոտորների ուժը մինչև 3000—5000 մետր բարձրության հասնելը չի թուլանում: Այդ բարելավումը մեծապես բարձրացրել է թռիչքի արագությունը: Վորովհետև մեծ բարձրության վրա ողն ինքնաթիռին քիչ է գլխադրում:

Վերջապես՝ մոտորից պահանջվում է, վոր աշխատանքի մեջ վրատահելի լինի և քիչ վառելանյութ ծախսի:

Մոտորի վառահելիությունն ամենից առաջ վորոշվում է յերկար ժամանակ անընդհատ աշխատելու ընդունակությամբ: Առաջ մոտորները սովորաբար առանց նորոգելու և մաքրելու աշխատում էին առնչադատ 40—50 ժամ: Այս ժամերն այժմ բարձրացել են մինչև 150—200 ժամի: Դրա հետ միասին՝ այժմյան մոտորները վառելանյութ քիչ են ծախսում և յերկար ժամանակ են ծառայում: Ծառայության ժամկետը 300—400 աշխատից բարձրացել է 800—1000-ի:



Նկ. XI

Մեր ինքնաթիռների վրա դրվում են ողով սառեցվող 480 ձիու ուժանոց և ջրով սառեցվող 600 ձիու ուժանոց մոտորներ:

Ողով սառեցվող մոտորները դրվում են գլխավորապես կործանիչ ինքնաթիռների վրա, իսկ ջրով սառեցվողները—մյուս բոլորի:

Ռազմական ինքնաթիռի սպառազինումը կախված է նրա մարտական նշանակությունից: Ողային կռիվ մղելու համար յուրաքանչյուր ինքնաթիռի անրաժան սեփականությունը հրազենն է: Այսպիսի զենք են թեթև և արագաձիգ փոքր տրամադճանի զնդացիրները, վորոնք ըրպելին 750 անգամ կրակում են: Այդ զնդացիրները յերկու տիպի յեն—անշարժ և շարժական (աշտարակաձև) հաստոցներով:

Առաջին տիպի զնդացիրները դրվում են ինքնաթիռի Ֆյուզելյաժների վրա՝ պոռուտակի արանքով դեպի առաջ կրակելու համար: Մեղնում գործ են ածվում ՊԵ —1 սեփական կառուցվածքի զնդացիրներ, վորոնք յետ չեն մնում մյուս ողանալանտորմի զնդացիրներից: Այս զնդացիրները կրակում են ձգանի հետ միացած և ինքնաթիռի զեկավարման բռնակին ամրացրած լծակը սեղմելու միջոցով: Նշանառու-

թյան համար տեղափոխվում և ամբողջ ինքնաթիւր, վորովհետեւ նշանոցը, վորով ողջովում և ողջուն, անշարժ և դրված:

Գնդացիներն ունեն փամփուշտների ժապավենային պահեստարաններ: յուրաքանչյուր գնդացիի համար սովորաբար վերցվում և առնվազն 500 փամփուշտ:

Շարժական գնդացիները դրվում են հատուկ շարժական աշտարակներին—տուրիններին վրա: Այսպիսի գնդացիներին թիվը տարբեր է. մի մոտորանի ինքնաթիւնների վրա սովորաբար 2 հատ է: Գնդացիներն ամրացվում են մի հաստոցի վրա և դործում են միաժամանակ:

Ծանր ինքնաթիւնները, ուժեղացիների և մարտանավերի (крейсер) վրա գնդացիներին թիվը հասնում է 5—6-ի: Գնդացիները դասավորվում են 3—4 տուրինի վրա և կրակում ամեն ուղղությամբ:

Այսպիսի սպառազինումն ինքնաթիւնն տալիս և շրջանաձև (բոլոր կողմերի վրա) գնդակոծելու և առանց խիստ զորաշարժի ողային կռիվ մղելու հնարավորություն:

Մեր ինքնաթիւնների սպառազինումն են կազմում Դեկտյարեվի սխեմայի հատուկ հարմարեցված գնդացիները: Փամփուշտների պահեստարանները սովորաբար կոճաձև են և տեղավորում են 100 փամփուշտ:

Բացի փոքր արտոնագծանի գնդացիներից, դործ են անվում նաև մեծ արտադրանի (0,5 դույմի) ծանր գնդացիները: Այդ գնդացիները հեռու տարածության վրա խիելու համար են նախատեսվում և դրվում են կործանիչ ու ուժեղ ինքնաթիւնների վրա:

Վերջապես՝ յերրորդ տեսակի հրաղենն է ինքնաթիւնային թնդանոթը: 37 միլիմետրանոց թնդանոթ գնելու առաջին վործերն արվեցին 1915 թվին: Սակայն այն ժամանակ թնդանոթի դանդաղածիլ լինելը, նրա հետ նեղիկ խցիկում դործ ունենալու անհարմարությունը և ինքնաթիւնի հենց իրեն կառուցվածքի անբավարար վատահիւսվածությունը խոչընդոտ էլին հանդիսանում այդ գնդի լայն ողտադործմանը: Այժմ ուժեղ ինքնաթիւնների յերեան գալով՝ սպառազինման դործում թրնդանոթն առաջնահարգ տեղ և գրավում և, անկասկած, կարևոր տեղ կզբաղի ավիացիայի սպառազինման դործում:

Հրաղենն ողտադործվում է մոշ միայն ողային կռիվ համար, այլև յերկրային նպատակներ հարվածելու համար: Հրոսող ավիացիայում ինքնաթիւնից գնդացիային կրակը դործ է անվում թե ուժեղագույնից առաջ և թե սուր նետելու ժամանակ: Հորիզոնական դիրքի գնդակոծումը հրոսողները կատարում են առջևի բոլոր գնդացիներին, վորոնք սկզբից գեպի առաջ են տալիս գնդակների մի ամբողջ տարալի, իսկ ուժեղագույնից հետո յետևի գնդացիներն են կրակում:

Յերկրային և ողային նպատակներին շարժական ինքնաթիւնից կրակ տալը շատ դժվար է և կատարվում է տեսողական և ողակաձև նշանոցով, վորոնք նշանատույն համար իրենց մեջ ցանցեր ունեն:

Բացի հրաղենից, ավիացիան սպառազինված է անրո-նումբերով, Փուլասային, բեկորային, հրդեհիչ և այլ ումբերով:

Ռումբ կրելու համար ինքնաթիւնն ունենում է կամ առանձին տեսակի փականավոր հեծաններ (ոմբապահիչներ), վորոնցից կախվում են անրոնումբեր կամ արկղեր (кассеты), վորոնց մեջ ումբերը

կախվում կամ դարսվում են: Ռմբապահիչների փականները միացված են հատուկ գործիքով, վորը հնարավորություն է տալիս ումբերն աղատել մեկ-մեկ, սերիաներով և համապարկերով՝ ներառյալ բոլորը միաժամանակ:

Ռմբանետույնի գնդակությունը ձևը և բերվում հատուկ, գրեթե անորոշապես տեսողական նշանոցների դործադրությամբ: Այս նշանոցները ուժեղագույնի հնարավորություն են տալիս հաշվի առնել ուղղությունը, վորոնք կապ ունեն թռիչքի բարձրության ու արագության, ումբի տրամաչափի ու քամու հետ:

Ռմբածիլ ավիացիայի ինքնաթիւնները հարմարեցված են վորոշ տրամաչափի անրոնումբեր վերցնելու համար: Թեթև ուժեղացիները վերցնում են 200—250 կիլոգրամից մոշ ավելի քաշ ունեցող ումբեր. ծանր ուժեղացիներից ամեն մեկը կարող է վերցնել 250—1000 կիլոգրամ և ավելի քաշ ունեցող ումբեր:

Անրոնումբերի դործողությունը շատ ավելի է: Փուլասային անրոնումբի մի կիլոգրամ պայթուցիկ նյութը դուրս է չարտում 0,5—1 խորանարդ մետր հող: Վորովհետեւ պայթուցիկ նյութը կազմում է ումբի ամբողջ քաշի մոտավորապես 50—60%-ը, ուստի կիլոգրամանոց Փուլասային ծանր ումբը կարող է գոյացնել մոտավորապես 300—400 խորանարդ մետր ծավալ ունեցող փոս և դուրս չարտել մինչև 600—800 տոնն հող:

Բեկորային (осколочные) ումբերը հարվածում են բեկորներով: Ամենաշատ տարածված տրամաչափի ումբը (10 կիլոգրամ քաշով) տալիս է մոտավորապես 300 բեկոր, վորոնք հարվածում են պայթման տեղից 50—60 մետր հեռավորության վրա: Այսպիսով՝ ումբը բեկորներով ծածկում է մոտավորապես 10,000 քառակուսի մետր տարածություն կամ մի հեկտար: Վստահ կերպով հարվածելու համար՝ 4—5 չերտի կրակ է տրվում, վորպեսզի բեկորները խաչաձև թաղթանոցներում ծածկված բոլոր նպատակները:

Ցատը կիլոգրամանոց քիմիական ումբը մոտավորապես 300 քառակուսի մետր տարածության վրա մահաբեր վարակում է առաջացնում:

Ինքնաթիւնների հատուկ սարքավորման շարքն են դասվում ինքնաթիւնավարման գործիքները, փերահսկիչ և չափի գործիքները և հատուկ գործիքներ, վորոնք անհրաժեշտ են մարտական խնդիրներ կատարելու համար:

Ինքնաթիւնավարման գործիքները միջնորոտային դանդաղ պայմաններում ապահովում են թռիչքի ճշտությունը՝ առաջադրված ուղեցուցակով կամ կուրսով: Այս կարգի գլխավոր գործիքներն են՝ կողմնացույցը, արագացույցը և քաշի քաշաչափը: Բացի այդ, դործ են անվում՝ թեքաչափ, տարացույց (показатель сноса), սեկտանտ (ինքնաթիւնների տեղը լուսատուների միջոցով վորոշելու գործիք):

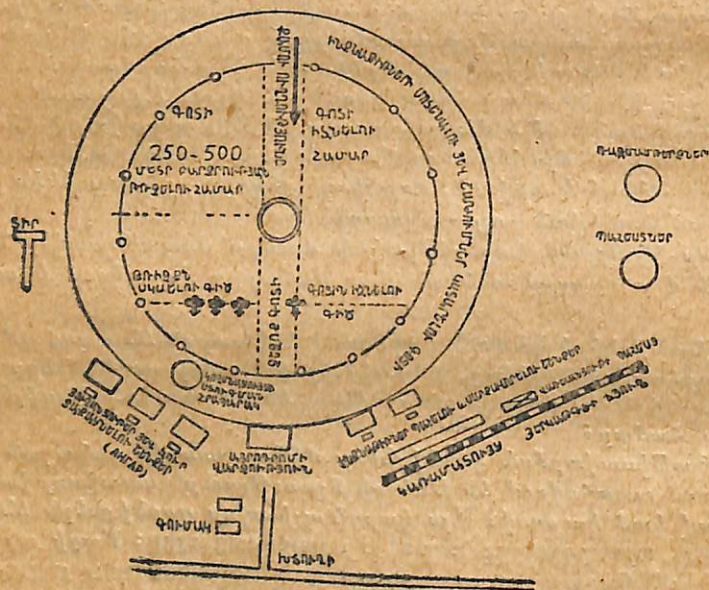
Վերահսկիչ և չափի գործիքները ցույց են տալիս մոտորների և բոլոր ուժանակ ապարատների (մեխանիզմ, վառելանյութի և յուղանյութի մատուցում, սառնեցում, այրումն և այլն) վիճակն ու աշխատանքը:

Հասուն անասնաբուծության բաղկացած է դանդաղան գործիքներից, վորոնք կիրառվում են մարտական խնդրի և այն կատարելու պայմանների առնչությամբ: Այս շարքն են դասվում անբուժական հարձական ապարատները, վորոնք ծառայում են վորոշ տեղամասեր ուղից լուսանկարելու համար, ռադիոապարատները՝ հեռախոսային և հեռագրային կապը յերկրի և թռչող ինքնաթիռների հետ պահպանելու համար, լուսավորող գործիքները՝ հնարավորություն են տալիս ինքնաթիռներին դիշեր ժամանակ աշխատելու և իջնելու խափար անբողբոմները, աղետի դեպքում ինքնաթիռից ցատկելու, ուղային դեպքում իջնելու համար և այլն:

ԱՆԲՈՂԴՐՈՄՆԵՐ

Անբողբոմ կոչվում է այն տեղամասը, վորը հարմարեցված է ինքնաթիռների թռչելու և իջնելու համար: Խաղաղ ժամանակ կառուցվում են մշտական անբողբոմներ, վորոնք ոգտագործվում են յերկար ժամանակ: Պատերազմի ժամանակ ծախվում է դաշտային կամ ժամանակավոր անբողբոմների խիտ ցանց:

Անկախ իր կոչումից ու սարքավորումից, յուրաքանչյուր անբողբոմ ինքնաթիռներին անվտանգ աշխատելու հնարավորություն է տալիս: Այս պատճառով՝ թռիչքի դաշտի տարածությունն ամեն ուղղու-



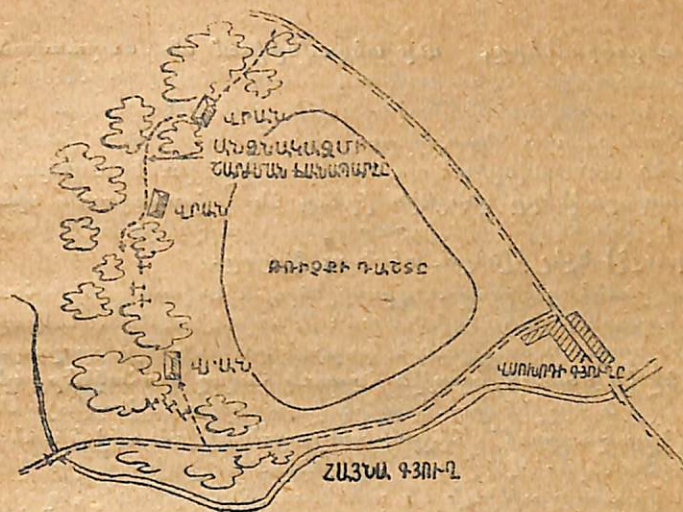
Նկ. XII

թյամբ պետք է լինի 400—500 մետրից վոչ պակաս: Այնտեղ, ուր ծանր ինքնաթիռներ կամ զգալի չափով թեթև մեքենաներ են աշխատում (20—25-ից ավելի), մոտավորապես մի քառակուսի կիրճետր տարածությամբ թռիչքադաշտ է պահանջվում:

Թռիչքադաշտի մակերեսը պետք է լինի հարթ, առանց առուների,

թմբերի, կոճերի, քարերի և այլ խոչընդոտների: Գետինը մածուցիկ, հասնոտ կամ վարած ու փափուկ չպետք է լինի: Ցանկալի չէ, վոր թռիչքադաշտը ծածկված լինի մարդագետնային բուսականությամբ:

Թռիչքադաշտի շուրջը գոնե յերկու կողմից, վորտեղից և ուր համա քամիներ են փչում, պահանջվում է բաց ճանապարհ, վոչ պակաս



Նկ. XIII

քան 200 մետր լայնությամբ, վորպեսզի ինքնաթիռներն՝ առանց արգելքների թռչնա ու իջնեն:

Անբողբոմի սահմաններում պետք է լինեն շենքեր, անձնական կազմը տեղավորելու համար, ինքնաթիռներին ջուր մատակարարելու աղբյուրներ և մոտենալու ճանապարհներ:

Պատերազմի ժամանակ մեծ նշանակություն ունի ավիացիոն մասերի թաղնված դասավորումը, ուստի պետք է անբողբոմները դիմակավորել, մի բան, վոր ձեռք է բերվում վոչ միայն տեխնիկական միջոցներով, այլև թռիչքային դաշտի խելացի ընտրությամբ: Այս իսկ պատճառով անբողբոմը կառուցվում է անտառամասերին մոտիկ և յերկաթուղիներից ու խճուղիներից հեռու (10—15 կիլոմետրի վրա): Այսպիսի դեպքում ինքնաթիռները թռչածու ողային հսկողությունից թաղնված են մնում, իսկ ինքը անբողբոմը, հեռու գտնվելով ուշադրավ ճանապարհներից և կետերից, ուր թռչածու ինքնաթիռների թռիչքներն ավելի հավանական են, վերջիններիս ուշադրությունն իրենց վրա չի դարձնում:

Պատերազմի ժամանակ անբողբոմների կառուցումը շատ բարդ և պատասխանատու գործ է դառնում, վորովհետև մի շրջանում մեծ քանակությամբ ավիացիոն մասերի դասավորման համար պատշաճ տեղամասեր դժվար է ձարել: Սովորաբար հողի մակերեսը պետք է հարթել, դանդաղան արգելքները (ծառ, կոճղ, քար, թուփ) վերացնել, մոտեցնող ճանապարհներ գցել, անձնական կազմի համար ապաստարան

կառուցել և այլն: Յեւ այս բոլոր աշխատանքները շատ արագ (1—2 տրում) պետք է կատարել, վերաբերելով ավելացիան ժամանակին կարողանա սպասարկել յերկրային զորքերը:

Աւերողութիւններ կատուցման գործն ընկում է հատուկ խմբերի վրա, վորոնք ամեն տեսակի անհրաժեշտ մեքենաներ ու գործիքներ ունեն: Այդ խմբերին ուղենլու համար յերեմն ղինվորական մասեր են ուղարկվում:

Այն աւերողութիւնները, ուր տեղավորվում են մարտական խմբեր իրենց անտեսութեան և սպասարկող մասերի հետ, կոչվում են հիւմնական: Սրանց առաջ առանձին ինքնաթիռներ իջնելու կամ հերթապահ մասերի համար, ըստ հնարավորութեան ճակատի դէին մոտիկ կազմակերպում են աւազակաւ աւերողութիւններ և իջնելու հրապարակներ: Իջնելու հրապարակները զորքերն իրենք են կառուցում: սրա համար պետք է միայն հարթել թռչչադաշտը և աղբանշանով (կտավի կտոր կամ խարույկ) նշել իջնելու տեղն ու կարգը:

Աւերողութիւնները թշնամու գրոհիչներն և ուժեղիչներն համար շատ կարեւոր նպատակ են հանդիսանում: Ուստի և ամեն մի աւերողութիւն հաւաքական պաշտպանութեան և կազմակերպում: Այս պաշտպանութեան կազմի մեջ են մտնում ողային հատուկ հսկող պահակներ, զենիտային զննարկիչներ և հերթապահ հրաձիգ ջոկատներ: Ավելացիայի մեծ ուժեր կուտակվելու դեպքում՝ հիշյալ պաշտպանութեան մեջ է մտնում զենիտային հրետանին: Վերջապես՝ թշնամու արշավանքները հետ մղելու գործում մասնակցութեան են ունենում ինքնաթիռներ, վորոնք ահազանքի ժամանակ կարողանում են ողբ բարձրանալ:

Աւերողութիւնները հրապարիչ նպատակ են հանդիսանում նաև յերկրային թշնամու համար, վոր ձգտում է աւերողութիւն անպիտեղացնել, ինքնաթիռները փչացնել և ավերածների անձնական կազմին կորուստներ պատճառել: Աւերողութիւն վրա հարձակվելն արշավանքի ժամանակ նույնիսկ հեծելազորի և մոտորավորված զորքերի գլխավոր նպատակն է հանդիսանում: Աւերողութիւնների վրա աշխատում են հարձակում գործել նաև ամեն տեսակի քաղաքական բանդաներ:

Այսպես՝ աւերողութիւն վոչ միայն տեսնելական բաղա յե, վորտեղ ինքնաթիռները պատրաստվում են թռչելու, այլև ավերածների իսկական ուղղական դիրք, վորտեղ հետ պիտի մղվեն թշնամու յերկրային և ողային հարձակումները:

ԳԱՂԱՔԱՅԻԱԿԱՆ ՈՂԱՆԱԿԱՏՈՐՄ

Ինքնաթիռը խորհրդային տնտեսութեան սպասարկութեան գործում:

ԽՍՀՄ-ի ողային կանոնավոր հաղորդակցութեաններն սկիզբը համարվում է 1922 թիվը, յեր «Դերուլուֆտ» խառն ընկերութեանը բաց արեց Մոսկվա-Քյոնիգսբերգ առաջին արտաքին ղիծը: 1923 թիվն «Դորբոյոտ» և «Ուկրմուդուխպուտ» ընկերութեանները մի շարք ներքին ղիծեր բաց արին:

Մեր ողային ճանապարհների ցանցը տարեցտարի աճում է: Այս աճումը յերեւում է հետեւյալ աղյուսակից:

Թվական	Գործի յերկարութիւնը	Ինքնաթիռների անցած ճանապարհը	Փոխադրած ճանապարհորդների թիվը	Փոխադրած բեռը
	կիլոմետր	կիլոմետր	մարդ	կիլոգրամ
1922 թ.	1.200	134.000	276	13.750
1923/24 թ.	4.400	541.764	2.618	43.309
1925/26 թ.	6.392	1.313.130	4.035	84.561
1927/28 թ.	11.971	2.387.930	8.966	228.061
1929/30 թ.	27.000	3.950.000	11.7000	253.000

Առաջիկա տարիներս ողային նոր ղիծեր ղցելն ավելի լայն չափերի կհասնի: 1930/31 թիվն ողային բոլոր ճանապարհների յերկարութեանն արդեն կազմելու յե 46.412 կիլոմետր: 1931/32 տարիներին այս թիվը համարյա կկրկնապատկվի և կհավասարվի 71.122 կիլոմետր: 1932/33 թ. մեր ողային ճանապարհների ցանցը 110.832 կիլոմետրի կհասնի:

Այսպես՝ ԽՍՀՄ-ի ողային ճանապարհների ցանցն անշեղորեն աճում է իր յերկարութեամբ և մոտ տարիներս աշխարհում առաջնակարգ տեղերից մեկը կընի: Ամբող խորհրդային յերկիրն ողային ղիծերով կմիանա: Կենտրոնական յեվրոպական-ասիական գլխավոր ղիծը՝ Մոսկվայից մինչև Վրադիվոստոկ, ճյուղավորվելով ղեպի Հյուսիսային Սուռուցյալ ովկիանոսը, կստեղծի հյուսիսային ողային մեծ ճանապարհ՝ Մուրմանից մինչև Վրադիվոստոկ: Կենտրոնական ողային գըլխավոր ղիծից ղեպի հարավ կանցնի միջին ասիական ողային ղիծերի մի խիտ ցանց, վորոնք իրար հետ կկապեն Մոսկվան ու Ալդանտանը, Արեւմտյան Սիբիրն ու Թուրքեստանը: Վերջապես՝ ԽՍՀՄ-ի միջին ու հարավային մասերը կծածկվեն բաղմաթիվ ճանապարհներով, վորոնք կովկասը, Սեծովյան և Կասպից ծովի ավազանները կկապեն Մոսկվայի հետ:

ԽՍՀՄ-ի ողային ճանապարհները բացառիկ նշանակութեան ունեն: Մեր յերկրի ինդուստրացումն ղգալի չափով կախված է ողային տրանսպորտի գործունեութեանց, վորովհետև ԽՍՀՄ-ի մարդերից շատերն ու ծայրամասերը յերկարթուղիներ և ջրային ճանապարհներ չունենալու պատճառով, ղժվար են հաղթահարվում: Միաժամանակ՝ ողանավերը հսկայական արագութեան ունեն: Ողային տրանսպորտը Սիբիրի և Միջին Ասիայի սակավամատչելի վայրերը կկապի արդյունաբերական կենտրոնի հետ և հնարավորութեան կտա բնութեան անսպառ հարբատութեաններն ինտենսիվ կերպով մշակելու: Նա կուժեղացնի գրաղմունքներից շատերի ղարգացումը և մեծապես կնպաստի կուլտուրական ղարգացման բնաղավառին: Փոստ-մարդատար հաղորդակցութեաններին ղուղընթաց, ԽՍՀՄ-ի ողային տրանսպորտը կկատարի արեւելք-վոր բեռների մասսայական փոխադրութեան:

Հունիսի 4-ին խորհրդում, իսկ այնուհետև՝ Լենինգրադում, Դոնի վրա Պատուովում, Սվերդլովսկում և ԽՍՀՄ-ի մի շարք հանրապետական, յերկրային ու արդյունաբերական կենտրոններում սկսեցին տպել «Պրավդա»-յի տիրաժի մի մասը: Կուսակցության կենտրոնական օրգանի մատուցաները քաղաքացիական ավիացիայի ինքնաթիռներով հասցվում են բոլոր այդ կետերը, վրը և ընթերցող բանվորին հնարավորություն է տալիս, նույնիսկ Մոսկվայից հեռու ընկած վայրերում, թերթն ստանալ Մոսկվայում լույս տեսած օրը:

Այս միջոցը լենինյան կուսակցության կենտրոնական օրգանն էլ ավելի մատչելի է հարյուր հազարավոր սրբուհիներին, ել ավելի ամրապնդեց այն թերթը, վրոնք բանվոր դասակարգին կուսակցության հետ ելին կապում:

Թե «Պրավդա»-ն Մոսկվայի հեռու կենտրոններում տպագրելու փաստը և թե մատուցաները ժամանակին տեղ հասցնելը վկայում են մեր տեխնիկայի զարգացումը, մեր ողանավատորմի հզորության ու թեղացումը և տեխնիկային տիրապետող թուխքային անձնակազմի ենտուղիակը:

«Պրավդա»-յի նախաձեռնությունն արտասահմանում արդեն արգեն արգանք է ստացել: Նույնիսկ ամառական բուրժուական «Վրնիե ապաեցեյտունդ» թերթը՝ հաղորդելով «Պրավդա»-յի մատուցաներն ինքնաթիռներով ԽՍՀՄ-ի այլ քաղաքներ հասցնելու մասին, «Ամերիկական տեմպերը Ռուսաստանում» վերտառությամբ մի հոդված է լույս ընծայել:

Մատուցաներն սննդահատ տեղ հասցնելն այժմ խորհրդային քաղաքացիական ավիացիայի կարևորագույն խնդիրներից մեկը պետք է լինի: Այս պատճառով քաղաքացիական ողանավատորմի Համամիութենական ընկերությունը «Պրավդա»-յի անվան առանձին ավիոնկատ է կազմակերպել, վրրի կազմը լրացել է լավագույն ողաչուններով:

Արգել տեխնիկան ի սպաս պետք է դրվի սոցիալիզմին: Դեռ շատ բան կա տեղում, վրը քաղաքացիական ավիացիայի աշխատանքը կանոնավորվի և պատշաճ բարձրության վրա դրվի: ԽՍՀՄ-ի Ժողովրդական տնտեսության յերիտասարդ ճյուղին՝ քաղաքացիական ավիացիային, վրրի առաջ հսկայական խնդիրներ են ծառացած, պետք է ուսանողի խորհրդային վոլջ հասարակայնությունը: Ելեքտրոդործարանի բանվորները, վրոնք հնգամյակը 2 1/2 տարում կատարելու մեջ առաջինը յեղան, դիմեցին ԽՍՀՄ-ի սրբուհիատին, առաջարկելով հայտարարել քաղաքացիական ավիացիայի տասնորյակ, այսպիսով սկիզբը դնելով քաղաքացիական ողանավատորմին հասարակական սխաեմատիկ ողնություն ցույց տալու գործին:

Արտասահմանում աչնան, ճմբան և գիշերային թուխքներն արդեն համարվում են անցած ետալ: Այս տեսակետից մենք պետք է հասնենք կապիտալիստական Արեւմուտքին և անցնենք նրան: Մենք պետք է թաչենք տարերորը և գիշեր-ցերեկ, վրրի համար պետք է պատրաստվենք քայլերիկյան մարտական տեմպերով: Պրոլետարական հատարա-

կայնությունն սրարտն է՝ ապահովել գիշերային լուսավորության տրքավորման արագ պատրաստումը և մոնտաժը, ուսանողի իջման նոր հրապարակներ կազմակերպելուն և յեղածների նորոգելուն, ապահովել նորոգչական աշխատանքների բարեխիղճ կատարումը, կարգի բերել քաղաքացիական ավիացիայի, ինքնաթիռների ու մոտորների մասսայական արտադրության գործը և ողնել այդ ավիացիայի դպրոցների ու յերկրային բաղաների զարգացմանը:

Առանձին ուշադրություն պետք է դարձվի անորդրոմներ կազմակերպելու գործին: Լավ անորդրոմը յուրաքանչյուր քաղաքի համար պատվի գործ է: Չարքավորված և լավ հարթած հրապարակների յիտարեն, վրոնք չունեն լուսավորություն և լավ ճանապարհներ, մեզ հարկավոր են տեխնիկայի վերջին խոսքով սարքավորված անորդրոմներ: Առանց որինակելի անորդրոմների խիտ ցանցի և իջման հրապարակների կազմակերպման քաղաքացիական ավիացիայի հետագա դարգացումը հնարավոր չէ:

Այն նվաճումները, վրը ունեցել ենք վերջին տարիներս, պայմանավորված են խորհուրդների յերկրի ինդուստրացման հսկայական թափով և հնգամյակը չորս տարում արագ թափով յրադրածելով: Ինդուստրացման հիման վրա միայն մենք կարողացանք քաղաքացիական ավիացիայի զարգացման տեպմպերում վճռական բեկում ձեռք բերել: Քաղաքացիական ողանավատորմի հեռանկարները հսկայական են:

Ողանավատորմը՝ միայն վրալես տրանսպորտի առանձին տեսակի չի գործածվում: Ինչպես իմպերիալիստական պատերազմի փորձը ցույց տվեց, ողային նավատորմը մեծ նշանակություն ունի ողի միջից վրեկ տեղ ուսումնասիրելու և ճիշտ հատակադներ ու քարտեզներ կազմելու գործում:

Նոր քարտեզների ու հատակադների պահանջը մեզնում չափազանց մեծ է: Կոլտնտեսությունների, խորհանտեսությունների, նոր գործարանների և մի շարք քաղաքների լայն յինարարությունը փոխել է մեր վոլջ յերկրի տեսքը: Նկարած հատակադներն ու քարտեզներն արագ կերպով հանում են, միտածամանակ՝ մարդերից և ծայրագավառներից չատերը, վրոնք այժմ վեր են ածվում ինդուստրիալ կենտրոնների, առաջ այդպիսի քարտեզներ չեն ունեցել: Մինչդեռ առանց քարտեզների ու հատակադների հնարավոր չի հիդրոկայաններ կառուցել, արդյունաբերական նոր կենտրոններ ստեղծել և յերկաթուղիներ դցել:

Նոր քարտեզներ ու հատակադներ կազմելու գործում ավիացիան խոշոր տեղ է դրավում: Հնարավորություն ունենալով ողի միջից լուսանկարումներ անելու, վրոնք ողնություն մը հետ քարտեզներ ու ճիշտ պլաններ են կազմում, ինքնաթիռն այս աշխատանքը կատարում է նույնիսկ լեռների, լճերի և անապատների սակավամտչելի և դրծմար հաղթահարելի չըլանները մտնելով: 1924-25 թ. խորհրդային վար հաղթահարելի չըլանները մտնելով: 1924-25 թ. խորհրդային Միության մեջ 5340 քառակուսի կիլոմետր տարածություն է նկարվել: 1925-26 թ.՝ 1700 ք. կիլոմետր, իսկ 1929 թ.՝ մոտ 100,000 (95 հազար ք. կիլոմետր):

Ինքնաթիռներն առանձնապես մեծ աշխատանք են կատարել Թուրքիայի կառուցման ժամանակ: Ինչպես գիտենք, այս յերկաթուղին արտասովոր կարճ ժամանակում կառուցվեց: Ինքնաթիռներն այստեղ ուղտադործվեցին լուսանկարչական աշխատանքներ կատարելու և քարտեզներ կազմելու համար: Չնայած անջուր անապատներում և լեռներում կատարվող աշխատանքի ծանր պայմաններին՝ ինքնաթիռները հաջողությամբ կատարեցին իրենց հանձնարարված խնդիրները և, ըստ յերկաթուղի կառուցողների հայտարարության, ցուցաբերեցին մինչև այժմ չտեսնված տեմպեր:

Լուսանկարչական աշխատանքների պահանջն աճում է մեր արդյունաբերության և գյուղատնտեսության զարգացման հետ միաժամանակ: Առաջիկայում ավիացիան նկարելու յե վոչ թե տասնյակ հազարավոր, այլ միլիոնավոր քառակուսի կիլոմետր:

Ավիացիան դեռ 1924 թվին է սկսել դաշտային վնասատուների դեմ պայքարելու առաջին փորձն անել: 1929-30 թ. ավիացիան 65-000 հեկտարի փոշոտում է կատարել: Այդ աշխատանքը հարյուր հազարավոր հեկտար ցանքեր ու անտառներ է փրկում: Սրան զուգընթաց, ավիացիան նաև առողջութան համար վտանգավոր շրջաններում աշխատանք է կատարում (պայքար մալարիայի մոծակի դեմ և այլն):

Լինելով խիստ զարգացած գյուղատնտեսություն ունեցող յերկիր՝ Խորհրդային Միությունն առանձնապես շահագրգռված է գաշտային վնասատուների վոչնչացմամբ, վորոնք դրալի չափով փչացնում են տարեկան բերքի մի մասը: Պաշտպանելով կոլտնտեսությունների ու խորհտնտեսությունների աշխատանքը, մեր ավիացիան առաջին անգամ սկսեց մորեխի, մկների և այլ վնասատուների դեմ պայքարելու գործնական աշխատանք կատարել:

1931 թ. դարնանացանի կամպանիայի ժամանակ Հյուսիսային Կովկասում առաջին անգամ ինքնաթիռով բրինձ ցանելու հաջող փորձ կատարվեց: Ինքնաթիռն ուղտադործվում է նաև ծովեր, ծովային դաշտանների վտառներ, հարինդի (сепыд) ընթացքն ուսումնասիրելու և նավադնացութանն ուղնելու համար:

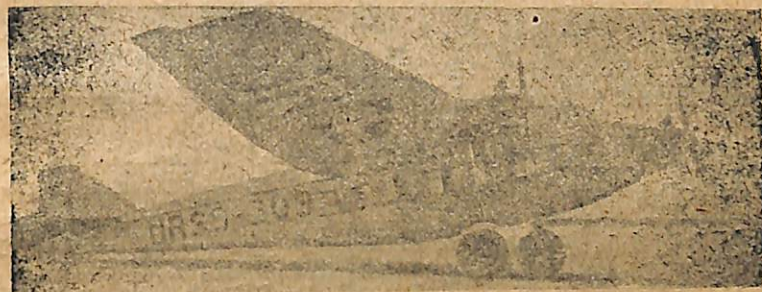
Ինչպես գիտենք, Սիբիրի Հյուսիսային խհադին ծայրամասերը Յեկրոպայի հետ կապված են միայն ծովային ճանապարհով՝ Կարսի ծովի վրայով, և տարվա մեծ մասն այս ծովը սառած է: Դեպի Սիբիրի Հյուսիսային մասն ուղեվորովող եկապեդիցիաները, վորոնք ամեն տարի կազմակերպվում են հումք արտահանելու և գործարանային ապրանք տանելու համար, շատ անգամ հոծ սառցադաշտերի յեն հանգիստում է յերբեմն ստիպված են լինում վերադառնալ կամ վոսկի ժամանակը կորցնել: Յեվ ահա՝ ծովն ուսումնասիրելու և անցանդ անցքեր գտնելու համար ինքնաթիռներ և ուղտադործվում:

Խորհրդային ավիացիան շատ անգամ է թռչել Արկտիկայի (բեկուռային գոտու հետևը դոնովող յերկրագնդի մի մասը) վրայով: 1928 թվին «Խաարիա» դերիժարի նավորդներին ուղնող եկապեդիցիան, սառույցներեց ճեղքվածքներ ստացած «Ստավրոպոլ» նավին ուղնության հասնելը, 1929 թ. ամերիկական ուղաչուներ Եյերսոնին և Բորալանդին վորոնք, Վոլինսկու թռիչքը Վլադիվատոսկից Ուսսույան ծովի վրա-

յով ու Մեծ և Սառույցյալ ովկիանոսների ափերով, շատ հարուստ ու պրակտիկ փորձառություն տվին և հնարավորություն բնձեռեցին Սառույցյալ ովկիանոսում կանոնավոր աշխատանք կազմակերպել՝ Կարայան ծովով առևտրական նավերն ուղեկցելու համար: Այս բոլորի արդյունքն այն յեղավ, վոր Հյուսիսային ծայրամասերն այժմ անմատչելի համարել չի կարելի: Մինչդեռ 1927 թ. Հյուսիսային ծովային ճանապարհով 6 նավ է միայն անցել, իսկ 1928 թ.՝ 8, այնինչ 1930 թվին, յերր եկապեդիցիային ինքնաթիռներ եյին մասնակցում, անցել է արդեն 54 նավ:

ԽՈՐՀՐԴԱՅԻՆ ՈՒԱԶՈՒՆԵՐՆ ՈՒ ԽՈՐՀՐԴԱՅԻՆ ԻՆՔՆԱԹԻՈՆԵՐԸ

ԽՍՀՄ-ի քաղաքացիական ավիացիան տարեցտարի աճում ու զարգանում է: Տնտեսական մասը լավանում է, ուղաչուների և մասնագետների փորձն ու դիտելիքները զարգանում են: Մեր քաղաքացիական նավատորմին հետզհետե մատակարարվում են մեր ճարտարագետների կառուցած ինքնաթիռները (Կալինինի, Յագի և այլ սիսեմի): Գաղաքացիական ինքնաթիռների նոր տիպի շարքն են դասվում R-5 և A H T -9 մեքենաները, վորոնք փոստատար ու մարդատար լավագույն մեքենաներն են հանդիսանում:



Նկ. XIV

Մեծ են նաև մեր ուղաչուների հաջողությունները, վորոնք հեկալական ու հերոսական աշխատանք են կատարել և մի շարք համալիրահային բեկորներ խփել: Նրանք մասնակցել են «Խաարիա» դերիժարի նավորդներին փրկող եկապեդիցիային, ուղնության են հասել սառույցներից ճեղքվածք ստացած «Ստավրոպոլ» չոկենավին, մասնակցել են ամերիկական ուղաչու Եյերսոնին և Բորալանդին վորոնք յործին:

1926 թվից սկսած՝ մեր ուղաչուները մի շարք փայլուն թռիչքներ են կատարել, վորոնք ցույց են տալիս խորհրդային ավիացիայի հզորությունը: Այսպես՝ 1926 թվին խորհրդային առաջին և հզոր ինքնաթիռն ուղաչու Գրոմովի ղեկավարությամբ, մեխանիկ ընկ. Ռոդզեվիլի հետ կատարեցին յեկրոպական աշխարհաշուրջ թռիչք, 34 ժամում կտրելով 7000 կիլոմետր տարածություն. ամբողջ թռիչքը 3 որսեց: Նույն թվին ուղաչու Մոյսեյեվը մեխանիկ Մորոզովի հետ

Մոսկվայից Թեհրան (Պարսկաստան) թռավ ու վերադարձավ, կարելի է 6200 կիլոմետր ճանապարհ: Միաժամանակ՝ ողջու Մեծերաուսլը մեխանիկ Գրոմովսկիի հետ ցամաքային ինքնաթիռով Սև ծովի վրայով Մոսկվայից Անգորա (Տաճկաստան) թռավ:



Նկ. XV

1927 թվին ողջու Շեստակովը մեխանիկ Ֆուֆայեվի հետ АНТ-3 ինքնաթիռով Մոսկվայից Տոկիո (Ճապոնիա) ու հետ, համալսարհային թռիչք կատարեց՝ 153 թռիչքային ժամում կտրելով 22,000 կիլոմետր ճանապարհ:

1929 թվին ողջու Գրոմովը յերեք մոտորանոց АНТ-9 նոր և ուրինակելի ինքնաթիռով («Պորչուրոների Թևեր») կատարեց յերկրորդ յեվրոպական թռիչքը՝ 53 թռիչքային ժամում կտրելով 9037 կիլոմետր: Վերջապես՝ ողջու Շեստակովն ու Բոլոտովը ողջանավորդ ընկ. Սաերլիգովն ու մեխանիկ Ֆուֆայեվը «Պորչուրոների Յերկիք» ինքնաթիռով Մեծ ովկիանոսի վրայով Մոսկվայից Նյու-Յորք են թռչում: Ինքնաթիռն ողի մեջ մնալով 136 ժամ՝ 20-530 կիլոմետր ճանապարհ է կտրում:

1930 թվին 3 ինքնաթիռ (ողակ) ողջու Ինդաուենիսի հրամանատարությամբ փայլուն կերպով կատարում են արևելյան մեծ թռիչքը՝ Տաճկաստանի, Պարսկաստանի և Աֆղանստանի մայրաքաղաքների վրայով: Մովերի, լեռների և անապատների վրայով անցնող 10-500 կիլոմետր դժվարին ճանապարհը հաղթահարվում է 61 ժամ 30 րոպեյում: Նույն թվին յերկրորդ ողակը՝ ողջու Լիխովիցկու հրամանատարությամբ, Մոսկվայից Թեհրան է թռչում, վերադառնալով մրցություն էր տեղի ունենում: Մրցությանը մասնակցելով ողակը հաղթում է և վերադառնում Մոսկվա:

Հըբր մեքենաների զարգացմանը զուգընթաց, զարգանում են խորհրդային թեթևամոտոր ավիացիան ու պլաներիզմը: 1930 թվին 60 ձիու ուժ ունեցող АНР-4 ավիա «Վալտեր» մոտորավոր ավիակալով յերկու մեծ թռիչք է կատարվում՝ թռիչքային 23 ժամ 30 րոպեյում՝ 3270 կիլոմետր և 24 ժամ 30 րոպեյում՝ 3650 կիլոմետր: Չնայած յեղանակի չափազանց աննպաստ պայմաններին՝ ողջու ընկ. ընկ. Պրոտկովսկին և Ոգորոդնիկովը նշանակված ճանապարհը հաջողությամբ անցան: 1930 թ. համամիութենական պլաներային վերջին մրցակցությունների ժամանակ պլաներները բացառիկ բարձրորակություն ցույց տվին: Նոր տիպի պլաներներից մեկի վրա (ճարտարապետ Կորոլովի կառուցվածքի պլաներ) ողջու ընկ. Սաերլանցին ողի աշխարհում առաջին անգամ կատարեց մահվան յերեք հանգույցներ: Այսպիսով՝ պլաներն իսկապես կարող է ծառայել վորպես

թռիչքային ուսուցման մեքենա՝ ընդհուպ մինչև բարդ եվոլյուցիաների (աստիճանական զարգացում):

ՈՍՀՄ-ի քաղաքացիական ավիացիայի հետագա զարգացումն ապահովվում է հնգամյակի հաջող կատարմամբ, հարվածայնությամբ և աշխատավորական լայն մասսաների ստեղծագործ ենտուղիքով: Մոտորակառուցման ասպարիզում մեր ունեցած նվաճումները մեղ հնարավորություն են տալիս ձեռնարկել ղեկավարվող ողադնացության զարգացումը: Դիրիժաբլների կառուցումը մեր քաղաքացիական ողանավատորմի հերթական խնդիրներից մեկն է: Ունենալով չրոցավառվող հելիում գազի բնական պաշար՝ ՈՍՀՄ-ը միանգամայն հնարավորություն ունի ղիրիժաբլներով ողային տեղափոխություններ կատարելու ապահովությունն իր գազաթնակետին հասցնել: Դիրիժաբլների կատարելագործմանը զուգընթաց, զարգանում է և նրանց ողգմական նշանակությունը, առանձնապես ծովի վրա, վորտեղ ղիրիժաբլը հնարավորություն ունի հետախուզական գնահատելի աշխատանք կատարել:

ՈՂԱՆԱՎԱՏՈՐՄԻ ԹՈՒԶՔԱՅԻՆ ԿԱԶՄԻ ՅԵՎ ՄԱՍՆԱԳԵՏՆԵՐԻ ՊԱՏՐԱՍՏՈՒՄԸ

Առաջիկա տարիներին պահանջվում է հաղարավոր ողաջու, ավիատեխնիկ, ճարտարապետ և այլ մասնագետներ պատրաստել: Ողանավատորմի առաջ ծառացած՝ նոր կադրեր պատրաստելու հակայական խնդիրներն աշխատավորական լայն մասսաների և հասարակական կազմակերպությունների կողմից ուժանդակություն գտան: Պաշր-Ավիաբլմն իր վրա յե վերցրել թռիչքային և տեխնիկական դպրոցների համար յերիտասարդներ ընտրելու դժվարին դործը: Լենինյան կոմյերիտմիությունը վերցրել է ողանավատորմի շեֆությունը, ապահովելով այդ նավատորմը լավագույն կադրերով: ԲԳԿԻ-ի ողգմական ավիացիոն դպրոցների կազմը լրացնելու համար իր շարքերից լավագույն հրամանատարներ է տալիս:

Քաղաքացիական ողանավատորմի մասնագետների պատրաստումը տեղի յե ունենում հատուկ ուսհիմնարկներում: Քաղաքացիական ողաջուների ուսուցումն սկսվում է ողաջուների դպրոցներում, վորն աւարտելուց հետո սովորողները կարող են պրակտիկ աշխատանքի անցնել քաղաքացիական նավատորմի մեջ, կամ ուսումը շարունակել բարձր տիպի և ողգմական ավիացիայի թռիչքային դպրոցներում:

Քաղաքացիական ողանավատորմի մասնագետների ուսուցումը տեղի յե ունենում ավիատեխնիկումներում և ինստիտուտներում: Առաջիններում պատրաստվում է մասնագետների միջին կադմը, իսկ վերջիններում՝ ողանավատորմի ճարտարապետները:

Ողային ողգմական ուժերի թռիչքային կազմն ու մասնագետները պատրաստվում են հատուկ դպրոցներում, վորոնց կազմը լրացվում է Պաշր-Ավիաբլմի կազմակերպությունների միջոցով, ինչպես ԲԳԿԻ-ի հրամանատարներով ու կարմիր բանակայիններով:

ԲԳԿԻ—ի ողախին ուժերի դպրոցական ցանցի մեջ են մտնում հետևյալ մասնագիտական ուսհիմնարկները. ռազմական քեդրետիկ դպրոցներ, ռազմական ռազմաբանական դպրոցներ, ռազմական սավառնորդների դպրոցներ, հետախույզ ռազմական դպրոցներ, ավիացիոն տեխնիկների դպրոցներ, ավիացիոն մոտորիստների դպրոցներ, ռազմական ծառայության՝ ռազմաօդային, երկրաբանական, ռազմաօդային արհեստագիտական, ռազմաօդային և այլն, մասնագիտների դպրոցներ:

Ռազմական ողախները յերկու աստիճանի դպրոցների ուսուցման կուրս են անցնում. նախ ռազմական թեորետիկ դպրոցն են ավարտում, վորտեղ հանրակրթական գիտելիքներ են ձեռք բերում և ռազմական ու ողանալատորմային հատուկ առարկաներ են անցնում, ապա թեորետիկ դպրոցում են սովորում: Թեորետիկ կուրսը 1—1½ տարի յե աւում, նայած կուրսանտների նախնական պատրաստութանը:

Թեորետիկ դպրոցների պարապմունքների գլխավոր աեսակը թեորետիկ դպրոցն է: Այս դպրոցներն ուսանողին ռազմական ողախային պատրաստութուն են տալիս: Թեորետիկ ուսուցման աւագութունը մի տարի յե:

Թեորետիկ և թեորետիկ դպրոցների կուրսերը հաջորդութամբ ավարտողները, ԲԳԿԻ—ի հրամանատարի և ռազմական ողախային կուրսում են ստանում:

Դպրոցների կոմպլեկտավորումը կատարվում է տարեկան յերկու անգամ: Աշակերտների նախնական ընտրութունը կատարվում է Պաշտպանության նախարարի կողմից: Ընտրված թեորետիկներն իրենց ցանկութամբ և ըստ առողջութան բաժանվում են թեորետիկ և տեխնիկական դպրոցների վրա:

ԲԳԿԻ—ի ռազմական ողախին ուժերի մեջ, ի թիվս ռազմական ողախների, կան նաև ռազմական սավառնորդներ, վորոնք ԲԳԿԻ—ի հրամանատարի կողմից ընտրվում են: Թեորետիկ կողմի այս կատեգորիան չտապ կարգով պատրաստվում է ղեկավարականների: Թեորետիկ դպրոցներն ավարտելուց հետո, այս ողախներն ուղարկվում են մարտական ավիամասեր և այնտեղ կատարելագործվում են ռազմաօդային դործում: Շարքերում յերկու տարի մնալուց հետո, նրանք ԲԳԿԻ—ի հրամանատարի և ռազմական ողախային կուրսի համար ընտրվում տալու իրավունք են ստանում. հաջող ընտրվում բռնողները հետագա ծառայութունը շարունակում են ռազմական մյուս ողախներին հավասար:

Հետախույզ ռազմական դպրոցները պատրաստվում են հատուկ դպրոցներում, բացառապես ԲԳԿԻ—ի հրամանատարներից: Մի տարվա մեջ նրանք ռազմական և հատուկ մասնագիտութուն են ուսումնասիրում և անցնում են թեորետիկ պարապմունքների:

Մյուս բոլոր դպրոցների կողմը լրացվում է գլխավորապես բանվոր յերկրասարգներից, վորոնք ռազմական ուժերի ամենից ավելի արժեքավոր կազմն են հանդիսանում: Նրանց քաղաքական հաստունութունը, կայունութունը և մեքենային ու տեխնիկային ծանոթ լինելը հնարավորութուն են տալիս մեր ողանալատորմի կողմը լրաց-

նել գիտակից մարտիկներով և իրենց դործը սիրով լավ մասնագետներով:

Մոտորիստների դպրոցները միայն ավիամասերի կամ իր բանալայիններ են ուղարկվում: Ուսուցման ժամկետը վեց ամիս է: Աշակերտները ստանում են մոտորիստի կոչում և ինքնաթիռների սպասարկման համար նշանակվում են շարքային մասերը: Նրանք իրավունք ունեն մնալ գերագետիկ ծառայության մեջ և կրճատված ծրագրով ավիատեխնիկի կոչում ստանալու ընտրվում տալ:

Ավիատեխնիկների և հատուկ ծառայությունների տեխնիկների դպրոցներում դանադան մասնագիտական ուսուցման ժամկետը 1—1½ տարի յե: Ավիատեխնիկները դպրոցն ավարտելուց հետո, ԲԳԿԻ—ի հրամանատարի կողմից են ստանում:

Ռազմական թեորետիկ դպրոց մանելու համար՝ հարկավոր է հանգակրթական առարկաների գիտելիք՝ յոթնամյակի լրիվ կուրսի ծավալով, մյուս բոլոր դպրոցները մանելու համար՝ յոթնամյակի չորս խմբի:

Ավիադպրոցը ընդունվում են 18—25 տարեկանները:

Ողախին բարձր կրթություն է տրվում պրոֆեսոր Ն. Յե. Ժուկովի անվան ԲԳԿԻ—ի ռազմաօդային Ակադեմիայում: Այս ուսումնական հիմնարկը գոյութուն ունի 1922 թվից: Այնտեղ է կենտրոնացված ողանալատորմի ճարտարագետներին և մեխանիկներին դանադան մասնագիտութուններ սովորեցնելու, ողախին ռազմական ուժերի բարձրագույն հրամկազմ պատրաստելու դործը և հատուկ դասընթացների միջոցով՝ ԲԳԿԻ—ի ռազմական ուժերի հրամանատարների և տեխնիկական մասնագետների կատարելագործումը:

Ռազմաօդային ակադեմիայի գլխավոր Փակուլտետները—ճարտարագիտական և հրամանատարական—ընդունվում են միմիայն ԲԳԿԻ—ի հրամանատարները, գլխավորապես ռազմաօդային ուժերի կողմից:

Ուսումնական հիմնարկներն ավարտելուց հետո, հրամանատարներն ու մասնագետները մեծ մասամբ համապատասխան պաշտոնների յեն նշանակվում ողախին նալատորմի շարքային մասերում: Նրանց մի մասը հենց ուսհիմնարկներում է մնում, վորպեսզի հրահանգչական աշխատանքներ կատարի և դպրոցների ինքնաթիռներն սպասարկի:

Ողանալատորմի ծառայությունը մի շարք առանձնահատկութուններ ունի, վորոնք թեորետիկ աշխատանքի ընդլայնվում են բղխում: Թեորետիկ ու իր նախապատրաստութունն ամբողջ անձնակազմից պահանջվում են բացառիկ պարզութուն:

Անտեսումը, անխուժութունն ու անկարգապահութունը չափազանց ծանր հետևանքների յեն հասցնում, ընդ հույս մինչև խորտակման, վորից առաջ է դալիս մարդկանց և թանգարժեք գույքի կորուստ:

Թեորետիկ լարված աշխատանքը, մանավանդ ձմեռ ժամանակ, կապված է անձնակազմի առավել ուժեր ծախսելու հետ: Յերբ թեորետիկ բարձրութունն արագ փոփոխվում է, ողի ճնշումը նույնպես փոփոխվում է և արյան շրջանառության ու շնչառության սխտեմը մեծապես ծանրաբեռնվում են, ողախների որդանիցմը սաստիկ լարվածութուն է դրում: Հետագա թեորետիկ ժամանակ հաճախ կարիք է լինում հաղթահարել անբարենպաստ յեղանակի շերտերը, վոր ել ավելի յե բարձրացնում որդանիցմի լարվածութունը: Ինքնաթիռին սպասարկող մաս-

նաղետները, ավիատեխնիկները սպառազինման և այլ գործի տեխնիկները նույնպես մեծ բեռնվածությամբ են աշխատում: Այս բնօրինակ-ի ողային ռադիակալ ուժերի թուլացումը-տեխնիկական կառավարման հատուկ պայմանների անհրաժեշտություն են ստացում:

Թուլացումը վողջ կազմն ու վորոշ մասնաղետներ բարձր ուժի դիմացին որպահիկ ու տարեկան 1 1/2—2 ամիս արձակուրդ են ստանում: Աշխատունակությունը կորցնելու դեպքում՝ միանվառ նպաստ և տրվում ու թողակ և նշանակվում, և թուլացումը ծառայության յուրաքանչյուր տարին հաշվվում և ԲԳԿԻ-ի շարքերում իսկական ծառայություն կատարելու 2 տարի:

Ողային ռադիակալ ուժերի օադմունակությունն ու քաղաքացիական նավտորմի աշխատանքը կախված են անձնակազմից-ողաչուններից և սպասարկող պերսոնալից: Այն ուղադրությունը, վոր խնդրային Միության աշխատավորներն են դարձնում ողային կարմիր նավատորմի թուլացումը կազմին, պարտավորեցնում և հատակ և ուղադիր աշխատանք կատարել:

Կապիտալիստների ողային հարձակումներին մենք կարող ենք և պետք և հակադրենք հզոր ու կարմիր ողանավատորմ:

Ն Կ Ա Ր Ն Ե Ր

I Ինքնաթիռի մասերը.

1) Ողային պոռտակ, 2) մատոր, 3) ողաչույի նստելու տեղ, 4) Թեկ շարժիչ մաս, (элерион), 5) նեցուկ (стойка), 6) դիտողի նստելու տեղ, 7) կիլ, 8) շրջման դեկ, 9) բարձրության դեկ, 10) անթացուկ (костыль), 11) կայունացման գործիք (стабилизатор), 12) իրան (фюзеляж), 13) փեղկ (шасси), 14) անիվ, 15) նեցուկների կապեր, 16) էլերոն, 17) ներքևի թև, 18) վերևի թև:

II Պլանների բաց թողնելը

III Կապուլի անրոստատ

IV Աերոստատների վրա ողային արգելակներ

V Թեհրանի մրցություններին մասնակցած մեր ողաչունները

VI Հսկա ինքնաթիռ—Դորնկայի թռչող մակույկը

VII АНТ-9) մարդատար ինքնաթիռ (ամբողջապես մետաղից, յեռանիվ)

VIII Կալինինի սիստեմի սանիտարական ինքնաթիռ

IX «Ավիակա»—կապի թեթև ինքնաթիռ

X Ողով սառեցվող «Յուպիտեր» մոտոր (480 ձիու ուժանոց)

XI БМВ մոտոր՝ ջրով սառեցվող (600 ձիու ուժանոց)

XII Մշտական անրոզրոմի որինակելի հատակադեղ

XIII Աերոզրոմ պատերազմի ժամանակ

XIV «Սորհուրդների Թեվեր»

XV «Սորհուրդների Երկիր»



13.476

ԳԻՆԸ 35 ԿՈՊ. (21/4 ռ.)

13.476



В. ХРИПИН

НАШ ВОЗДУШНЫЙ ФЛОТ

Госиздат ССР Армении
Эривань—1932