

პრსენალი



№ 10 (79). 15 - 28 მაისი, 2009. „კვირის პალიცა“, საგზაო-ინფორმაციო ჟურნალი. ფასი 1,5 ლარი.

**ერთი თვე
NATO-სთან ერთად**

**ვის და როგორ
უგზავნა
თავდაცვის
სამინისტრო**

1425
2009

**ფსაშეთი T-90
გამორდა**



**გეოპოლიტიკა -
ანტიკური ხანიდან
დღევანდელ დრომდე**

**როგორ მოიხიდა
რუსეთმა
მალაქინოსანი
სამხედროები**

**გვრინავი
ტანკები**



ერთი თვე
NATO-სთან
ერთად

6



ქველი-ახალი
რუსული ბანკი
T-90 უკვე
აუხაზეთუნია

12



ახალი გლობალური
საფრთხე – სოციალური
მეკობრეები

40

გზრინაჰვი ბანკერები



23



საზღვაო
აჰარიები

48



აჰომეაჰინსა და
ჟუბეარ-
საზჰორსენის
უეჰჰარება
კორეულად

53

სარჩევი

კალენდოსკოპი

4 ახალი ამბები

ჯარი

5 არმიას ნუ ჩარევთ პოლიტიკურ გარჩევებში...

სწავლებები

6 ერთი თვე NATO-სთან ერთად

თემის გაგრძელება

7 ვინ უნდა უმჯერნალოს დაჭრილ სამხედროებს

საუბრა

9 NATO კვლავ რუსეთის სპეცსამსახურების სამიზნეა

შეჯერება

12 ძველი-ახალი რუსული ტანკი T-90 უკვე აფხაზეთშია

კვირის

14 კავკასიური მოვლენების მიმოხილვა...

შეჯერება

16 კავკასიის ქვეყნების ავიაცია

გამოფანა

20 IDEF-2009

ინოვაციური ტექნოლოგიები

23 მფრინავი ტანკერები

შეჯერება

32 „მხიარული როჯერის“ საძმო

საფრთხე

40 ახალი გლობალური საფრთხე – სომალელი მეკობრეები

ინტერვიუ

45 შავი ზღვა და მეკობრეობა

შეჯერება

48 საზღვაო ავარიები

სიანლა შეიარაღებაში

50 პაკისტანის ფლოტს ფრეგატი ZULIFQAR-ი დაემატა

51 ახალი საპატრულო თვითმფრინავი

კომენტარი

52 არსენალვორდი

„არსენალის“ იარაღის მალაზია

53 ავტომატისა და ყუმბარსატყორცნის შეჯვარება ჯორჯიულად

არსენალის სკეპი

საქართველოში NATO-სა და „პარტნიორობა მშვიდობისათვის“ პროგრამის ფარგლებში ორი საერთაშორისო სამხედრო სწავლება მიმდინარეობს.

რუსეთის ხელისუფლებამ ყველა ზომა მიიღო იმისთვის, რომ ჩაეშალა ამ სწავლებების გამართვა ქართულ მიწაზე, მაგრამ ბევრს ვერაფერს მიაღწია, მხოლოდ ოთხ სატელიტ ქვეყანას ათქმევინა უარი საქართველოში ჩამოსვლაზე.

ეს ერთი შეხედვით შეიძლება უკეთესიც იყოს, რადგან იმავე ყაზახეთისა თუ სომხეთის არმიებში საკმარისად კარგად მუშაობს რუსეთის სამხედრო დაზვერვა და საქართველოში ჩამოსული ამ ქვეყნების ოფიცრებისგან რატომ უნდა მიეღო რუსეთის ГРУ-ს დამატებითი ინფორმაცია ომისშემდგომი ქართული არმიის შესახებ?!

ირაკლი ალადაშვილი
გიორგი შორაშოლიანი

ყურადღება!

გამოიწერეთ „არსენალი“
და მიიღეთ შინ,
ორ ჯვირაში ერთხელ!
ტელ: 38-26-74;
38-26-73

რედაქციის დაუკითხავად
მასალების გადაბეჭდვა
აკრძალულია

გადაცემულია დასაბეჭდად
11.05.2009

გაზეთ „ჯვირის პალიტრის“
დამატება ©
რედაქციის მისამართია:
თბილისი, იოსებძის ქ. №49.
ტელ: 38-37-47
სარეკლამო განყოფილება:
ტელ: 37-78-07; 38-78-70
email: arsenal@kvirispalitra.com

ყურნალი გამოდის
ორ ჯვირაში ერთხელ
პარასკევს

საქართველოს
პარლამენტის
გეგმვის
ბიუროსთვის

26 067

უპილოტო MQ-8B-ს გამოსდა დასრულდა



აშშ-ში დამთავრდა მრავალმიზნობრივი უპილოტო შვეულმფრენ MQ-8B Fire Scout-ის გამოცდის მორიგი სტადია. მისი პირველი გაფრენა 2002 წელს შედგა. MQ-8B-ს აქვს ვერტიკალური აფრენისა და დაჯდომის ფუნქციები და მისი გამოცდა, რომელიც არსებობს როგორც საზღვაო, ასევე სახმელეთო მოდიფიკაციების, Oliver Hazard Perry ტიპის სარაკეტო ფრეგატ „მაკინენისზე“ გაიმართა.

Fire Scout-ის კონსტრუქტორებმა ადრე უკვე გამოცადეს უპილოტო საფრენი აპარატის მეშვეობით სადაზვერვო და საძიებო ოპერაციების ჩატარების შესაძლებლობები. 2006 წლის დამდეგს MQ-8B ავიამზიდ სადესანტო ზომად „ნემ-ვილის“ ბორტზე ავტონომიურად დაჯდა, ფრეგატ „მაკინენიდან“ გაფრენები კი საშუალებას იძლევა, შეფასდეს MQ-8B Fire Scout-ის საბრძოლო ზომადთან ინტეგრაცია, რაც მეტად მნიშვნელოვანი მაჩვენებელია. უპილოტო შვეულმფრენის გამოცდა კვლავ გაგრძელდება. Northrop Grumman-ის წარმომადგენლის თქმით, კომპანიას განზრახული აქვს საზღვაო უპილოტო საფრენი აპარატის შექმნა, რაც უზრუნველყოფს ზომადების ეკიპაჟების გარეშე უპრეცედენტო ინფორმირებულობასა და სწორ მიზანჩვენებას.

MQ-8B-ის დამუშავება პენტაგონის პროგრამა „მომაველის საბრძოლო სისტემების“ ფარგლებში მიმდინარეობს. უპილოტო აპარატს შეუძლია არა მარტო მიზნის აღმოჩენა, არამედ მისი განადგურებაც საბორტე იარაღით: უმართავი ჭურვებით, ტყვიამფრქვევებითა და სხვადასხვა ტიპის მართვადი რაკეტებით. შვეულმფრენის საბრძოლო დატვირთვის მაქსიმალური წონა დაახლოებით 260 კგ-ს შეადგენს, საერთო მასა კი 1400 კგ-ზე მეტს, ავითარებს საათში 200 კმ-მდე სიჩქარეს. გეგმის მიხედვით, ის ექსპლუატაციისთვის 2009 წლის დასასრულს იქნება მზად.

უკრაინა ჩინეთისთვის „ზუბრებს“ ააბებს

უკრაინასა და ჩინეთს შორის მიმდინარეობს მოლაპარაკება ფეოლოსისის ქარხანა „მორემი“ მცირე სადესანტო ზომადების, საჰაერობალიშაინი „ზუბრების“ აგებაზე. მოლაპარაკება დასასრულს მიუახლოვდა, კონტრაქტის დოკუმენტები უკვე გადაეცა ჩინელებს. კონტრაქტის ღირებულებას არ ახმაურებენ, თუმცა ყირიმის მინისტრთა საბჭოს თავმჯდომარის თქმით, ის მილიარდებს აღწევს და შიშობს, რომ კონ-

ტრაქტი, რომლის მომზადებას დაახლოებით 6 წელი დასჭირდა, შესაძლოა, ჩაიშალოს. მიზეზი „მორემი“ ფინანსური მდგომარეობაა, რომლის გამოსწორებაზეც უკრაინის ხელისუფლება უარს ამბობს. გარდა ამისა, კონტრაქტის ხელში ჩაგდებას ცდილობს რუსეთი, რომელმაც ჩინელებს ალტერნატიული ვარიანტები შესთავაზა. ფეოლოსისის გემთმშენებელი კომპანია „მორემი“, რომლის აქციების 100%

სახელმწიფოს ეკუთვნის, ჩინურ კონტრაქტზე ხელის მოწერას ჯერ კიდევ 2008 წელს აპირებდა. საჰაერობალიშაინი მცირე სადესანტო ზომადი „ზუბრი“ განკუთვნილია ალუკურავ სანაპიროზე დესანტის გადასხმისათვის და მისი საცეცხლე მხარდაჭერისათვის. გემს შეუძლია საერთო წონით 150 ტ საძირითადი ტანკის ან 10 ჯავშანტანსპორტიორის გადატანა და 140 მედესანტის გადაყვანა.

„ბულავას“ მარცხი ამერიკელების ბრალი არ ყოფილა

„ამერიკელ სამხედროებს კავშირი არა აქვთ ბალისტიკური რაკეტა „ბულავას“ მარცხიან სტარტთან“, — განაცხადა რფ თავდაცვის მინისტრმა. ასე გააქარწყლა მან პრესაში გავრცელებული ცნობა, რომ „ბულავას“ სტარტებს ხელს უშლიდა აშშ, რომელიც ალასკის, ჩრდილო ვეროპისა და გრენლანდიის

ბაზებიდან რადიოელექტრონული ბრძოლის უახლეს საშუალებებს იყენებდა. რფ თავდაცვის მინისტრის თქმით, „ნებისმიერი რაკეტის შეიარაღებაში მიღება რთული და ხანგრძლივი პროცესია. გამონაკლისი ამ მხრივ არც „ბულავა“ა. 2003 წლიდან „ბულავას“ ხუთი შედე-

გიანი და ხუთიც მარცხიანი სტარტი შედგა. უკანასკნელი, რომელიც მარცხით დასრულდა, 2008 წლის დეკემბერში შედგა. რფ თავდაცვის სამინისტროს ცნობით, ამის მიზეზი საწარმოო წუნი იყო — არ ამუშავდა პიროფანა, რომელიც რაკეტის საფეხურების მოსაშორებლად არის საჭირო. ამის შემდეგ „ბულავა“ სასტენდო გამოცდებზე დააბრუნეს. საგარეოდ, რაკეტის საგამოცდო სტარტები წყალქვეშა ნავ „დმიტრი დონსკოიდან“ გაგრძელდება ფინისში. 2009 წელს, სულ ცოტა, ხუთი სტარტი დაგეგმილია. თავდაცვის სამინისტროს განზრახული აქვს „ბულავას“ 2009-2010 წლებში შეიარაღებაში მიღება. გარდა ამისა, 2015 წელს დაგეგმილია რვა ერთეული ატომური წყალქვეშა ნავის აგება, რომლებსაც რაკეტების გაშვება შეუძლიათ.



აშშ-ის არმია ახალ ზემოთხედიან ჯავშანთიღებებს გამოცდის

აშშ-ის არმია არიზონაში რამდენიმე ახალი მოდიფიკაციის ზემოთხედიან ჯავშანთიღებს გამოცდის. გამოცდებში მონაწილეობას მიიღებენ აშშ-ის სამხედრო-საჰაერო ძალების სამხედრო მოსამსახურეები. გვეგის მიხედვით, 2009 წლის აგვისტოში დაიწყება ამ პროექტის ჯარებში შეტანა. განზრახულია ინდივიდუალური დაცვის 100000 კომპლექტის შექმნა.

გამოცდების ფარგლებში ჩატარდება ბალისტიკური ტესტები, ასევე შეფასდება ახალი პროექციის დიზაინი, კომფორტულობა და ღირებულება. აშშ-ის არმიის სტანდარტული ეკიპირება დაახლოებით 37 კგ-ს იწონის და ჯავშანთიღების გარდა, ამუნიციასაც შეიცავს. ინდივიდუალური ჯავშანი Improved Outer Tactical Vest-ი, რომელსაც ამჟამად იყენებენ სამხედროები, დაახლოებით 11,5 კგ-ს იწონის, მაშინ როცა ახალი მოდიფიკაციების მასა დაახლოებით 9კგ-ს შეადგენს.

პროგრამის მთავარი ამოცანაა სამხედრო მოსამსახურის ეკიპირების საერთო მასის შემცირება, რადგან გადაჭარბებული დატვირთვის გამო ხშირია ფიზიკური დაზიანებები. მომავალში ამერიკელ სამხედროებს განზრახული აქვთ შეიარაღებაში შეიტანონ ტყვიამფრეკვე M-240-ის ახალი მოდიფიკაციები, რომლებიც 2 კგ-ით ნაკლებს იწონიან. მათი წარმოება 2009 წლის ზაფხულში დაიწყება. დაგეგმილია შემსუბუქებული შეიარაღების სხვა სახეობების სერიული წარმოებაც.



არმიას ნუ ჩარევთ პოლიტიკურ გარეგნობაში...

მუხროვანის ინციდენტი ბოლო გაფრთხილება იყო იმისა, რომ შეიარაღებული ძალების პოლიტიკური მიზნებით გამოყენების კიდევ ერთი მცდელობა ტრაგედიით დამთავრდება...



3 აპრილს „არსენალის“ მთავარი სტატიის სათაური „არმია პოლიტიკის გარეშე“ იყო. არ ვიცი, გული გვიგრძნობდა თუ არა, მაგრამ ამ სტატიამ ვთხოვდით როგორც ხელისუფლებას, ისე ოპოზიციას, შეიარაღებული ძალები არ ჩაერთოთ დღევანდელ პოლიტიკურ ბატალიებში.

ამ სტატიის გამოქვეყნებიდან ერთი თვის თავზე მუხროვანის სამხედრო ბაზაში კინაღამ ის მოხდა, რასაც ასე ვუფრთხოდით, — პოლიტიკურ გარეგნობაში ლამის ტანკისტებიც ჩაერთვნენ.

რა მოხდა 5 მაისს მუხროვანის ცალკეულ ჯავშანსატანკო ბატალიონში, ორი კვირის შედეგად ამის თქმა ძეგლია, რადგან ობიექტური ინფორმაციის სიმწირეა. მაგრამ, თუკი დამტკიცდა, რომ სამხედრო ნაწილის ტერიტორიაზე მართლაც შევიდნენ უცხო სამოქალაქო პირები (ყოფილი სამხედროები), მათ დაურიგდათ (ცენტრალური იარაღი (როგორც ამას ვიდეოჩანაწერებში ბატალიონის ზოგიერთი ოფიცერი ამბობს) და გაერთიანებული შტაბის უნებართვოდ ფარეხებიდან გამოვიდა საბრძოლო ტექნიკა, ეს მართლაც დაუმორჩილებლობას ჰკავს.

მეორე მხრივ, ოპოზიცია ამტკიცებს, რომ მუხროვანის ჯავშანსატანკო ბატალიონის მეთაურმა პოლკოვნიკმა, მამუკა გიორგიაშვილმა არ შეასრულა ხელისუფლების ბრძანება და არ გამოიყვანა ტანკები ოპოზიციის პიკეტების დასარბევად.

თუმცა ოპოზიციის ვარაუდი ეჭვს იწვევს, რადგან მაშინ გაერთიანებული შტაბიდან ანალოგიური ბრძანება მუხროვანის ცალკეული ჯავშანსატანკო ბატალიონის გარდა სხვა სამხედრო ნაწილებსაც უნდა მიეღოთ (თუნდაც იმ პიკეტების დასამლეოდ, ნატახტართან და თბილისს სხვა შემოსავლელებშიც რომ გვემხედოდა ოპოზიცია), მაგრამ ინფორმაცია, რომ ასეთი ბრძანება გაიცა, არ არსებობს.

ამასთან, ცოტა დაუჯერებელია, გაერთიანებულ შტაბს ეს ბრძანებინა დაქვემდებარებული სამხედრო ნაწილებისთვის, ხოლო გაერთიანებული შტაბის უფროსი, გენერალ-მაიორი დევი ჯანკეტაძე კი იმავე დილას ბრიუსელში გაფრთხილდა (გენერალმა ჯანკეტაძემ ბრიუსელში ჩაფრენისას გააფრთხილა ინციდენტის შესახებ და იმავე დღეს დაბრუნდა თბილისში, ხოლო ბრიუსელში NATO-საქართველოს კომისიის სხდომაზე მის მაგფრად ბრიგადის გენერალი დავით ნარაშვილი გაემგზავრა, რომელიც 5 მაისის დილას სამხედრო ოპერაციას ხელმძღვანელობდა მუხროვანში).

გარდა ამისა, შსს-ს განსაკუთრებულ დეპარტამენტს სამმართველოს შეიარაღებაში 150-ზე მეტი შეჯავშნული „კობრა“ (მათი უზარმაზარი კოლონა მუხროვანთანაც გამოჩნდა) და ეს საგნებით საკმარისი იქნებოდა, თუკი მართლაც ჩაფიქრებული იყო ოპოზიციის პიკეტების დებლოკირება და ამისთვის 41-ტონიანი ტანკები არავის დასჭირდებოდა.

ჩვენთვის ყველაზე გულსატკენი კი ის არის, რომ მუხროვანთან რამდენიმე საათი ერთმანეთის პირისპირ ის ქართველი მებრძოლები იდგნენ, რომლებიც გასული წლის აგვისტოში მხარდამხარ იბრძოდნენ ცხინვალში.

იმავე მამუკა გიორგიაშვილის ცალკეული ჯავშანსატანკო ბატალიონის (ეს ბატალიონი მაშინ გორში იყო დისლოცირებული) ტანკისტები და შსს-ს „კობრების“ ეკიპაჟები ერთად უტყვევდნენ მტერს და გმირულადაც იბრძოდნენ...

ირაკლი ალადაშვილი

ერთი თვე NATO-სთან ერთად



ჩრდილოატლანტიკურ სტრუქტურებში ინტეგრაციის ფარგლებში საქართველო NATO-ს ეგიდით მორიგ საერთაშორისო სწავლებებს მასპინძლობს, რაც საერთაშორისო პროგრამა „პარტნიორობა მშვიდობისთვის“ ფარგლებში მიმდინარეობს. პროგრამას საფუძველი 1994 წელს ჩაეყარა. სწორედ მაშინ NATO-მ ევროპისა და პოსტსაბჭოთა ქვეყნებთან მოაწერა ხელი სამხედრო თანამშრომლობაზე.

სწავლების დაგეგმვა, რომელსაც „კოოპერატივ ლონგბოუ/კოოპერატივ ლანსერ 2009“ ეწოდა, ჯერ კიდევ 2008 წლის აპრილში დაიწყო. სწავლების დასაგეგმი პირველი კონფერენცია 2008 წლის ნოემბერში, თურქეთის ქალაქ იზმირში ჩატარდა, 2009 წელს კი საქართველომ ორ კონფერენციას უმასპინძლა.

წერტილები, რომლებიც 6 მაისს დაიწყო და 3 ივნისს დასრულდება, „პარტნიორობა მშვიდობისთვის“ პროგრამის სტანდარტული შემადგენელი ნაწილია და საქართველოში 2001 წლიდან ტარდება. სწავლება მიზნად ისახავს თანამშრომლობის გაღრმავებას კრიზისულ სიტუაციებში სწრაფი რეაგირებისთვის და სამშვიდობო ოპერაციების დროს.

სწავლება ორი ეტაპისგან შედგება: „კოოპერატივ ლონგბოუ 2009“ სამუშაო სწავლებაა, რომელიც NATO-ს სამუშაო პროცედურების შესწავლასა და მრავალეროვნული ბრიგადების დონეზე სტრუქტურული მართვის გაუმჯობესებას ისახავს მიზნად. სამუშაო სწავლება 6 მაისიდან 19 მაისის ჩათვლით გაიმართება და მასში მონაწილეობას 15 ქვეყნის 203 უცხოელი ოფიცერი და რიგითი მოსამსახურე მიიღებს.

მეორე ეტაპი — „კოოპერატივ ლანსერ 2009“ კი საველე სწავლებებს ითვალისწინებს და მასში სამშვიდობო ოპერაციებში მონაწილეობისთვის მომზადება ბატალიონის დონეზე ხდება. სწავლება 21 მაისს დაიწყება და 3 ივნისამდე გაგრძელდება. ოფიციალური ინფორმაციით, სწავლებებში მონაწილეობას 269 უცხოელი ოფიცერი და რიგითი მოსამსახურე მიიღებს. სწავლების ორივე ნაწილში მონაწილე სამხედრო მოსამსახურეთა საერთო რაოდენობა, ქართველი სამხედროების ჩათვლით, დაახლოებით 1100 კაცს შეადგენს.

NATO-ს მხრიდან სწავლებებს ალიანსის მადრიდის შტაბის სახმელეთო სარდლობის გაერთიანებული კომპონენტის მეთაური, გენერალ-ლეიტენანტი მირო ვალსი, ხოლო ქართუ-

ლი მხრიდან საქართველოს შეიარაღებული ძალების გაერთიანებული შტაბის J-3-ის ოპერატიული დაგეგმვის დეპარტამენტის უფროსის მოადგილე, პოლკოვნიკი ნუგზარ ცინცაძე უხელმძღვანელებენ.

ორივე სწავლება თბილისის აღმოსავლეთით მდებარე ვაზიანის სამხედრო ბაზაში გაიმართება.

„კოოპერატივ ლონგბოუ/კოოპერატივ ლანსერ 2009“-ის ოფიციალური გახსნა 11 მაისს, ვაზიანში შედგა, სადაც გამართულ პრესკონფერენციაზე ქართველი და უცხოელი ჟურნალისტების კითხვებს სწავლებების ხელმძღვანელი პირები პასუხობდნენ. აქვე აღინიშნა, თუ რამდენად მნიშვნელოვანია NATO-ს სწავლებები საქართველოსთვის. პრესკონფერენციის შემდეგ სწავლების ორივე ნაწილში მონაწილე სამხედრო მოსამსახურეები ბაზის პლაცზე მოაწყვეს, სადაც მათ სიტყვით საქართველოს თავდაცვის მინისტრმა ვასილ სიხარულიძემ, გაერთიანებული შტაბის ხელმძღვანელის მოადგილემ დავით ნაირაშვილმა და მადრიდის სახმელეთო სარდლობის გაერთიანებული შტაბის მეთაურმა მირო ვალსმა მიმართეს.

თავდაპირველად, სწავლებებში მონაწილეობის სურვილი 19-მა ქვეყანამ გამოთქვა (აზერბაიჯანი, ალბანეთი, არაბთა გაერთიანებული საამიროები, აშშ, ბოსნია-ჰერცეგოვინა, დიდი ბრიტანეთი, ესპანეთი, თურქეთი, კანადა, მაკედონია, სერბეთი, საქართველო, უნგრეთი, ჩეხეთი, ხორვატია, ყაზახეთი, სომხეთი, მოლდავეთი), მაგრამ შემდგომ ჩვენი ჩრდილოელი მეზობლის ზეწოლით, რომელიც ყველანაირად ცდილობდა სწავლების ჩატარებისთვის ხელის შეშლას ან მასში მონაწილე ქვეყნების რაოდენობის შემცირებას, ოთხმა ქვეყანამ — ყაზახეთმა, მოლდავეთმა, სომხეთმა და სერბეთმა — უარი განაცხადეს სწავლებებში მონაწილეობაზე.

სწავლებებში მონაწილე ქვეყნების რაოდენობის შემცირება, რა თქმა უნდა, შეცვლის სწავლებების სტრუქტურას, მაგრამ მთლიანად, რა თქმა უნდა, ვერ ჩაშლის. სამხედრო თვალსაზრისით, საქართველოში NATO-ს საერთაშორისო სწავლებების ჩატარება სულაც არ არის არაორდინარული, მაგრამ პოლიტიკური თვალსაზრისით საქართველოსთვის დიდი მნიშვნელობა აქვს, მიუხედავად იმისა, რომ რუსეთს საქართველოს ორი დიდი რეგიონი აქვს ოკუპირებული, NATO მაინც ატარებს სწავლებას ჩვენი ქვეყნის ტერიტორიაზე, რაც საქართველოსთვის ჩრდილოატლანტიკური ალიანსის მხარდაჭერაზე აშკარად მიუთითებს.

არადა, რუსეთს, რომელიც არც „პარტნიორობა მშვიდობისთვის“ პროგრამის მონაწილეა, სწავლებებისთვის ხელის შეშლის უფლება არ გააჩნდა. თავდაპირველად, ორგანიზაციაში გაწვევების სურვილი 22-მა ქვეყანამ, მათ შორის რუსეთმა გამოთქვა (საქართველო ორგანიზაციას 1994 წლის 23 მარტს შეუერთდა), მაგრამ მალე ქვეყნის თავდაცვის ბიუჯეტის გამჭვირვალობის მოთხოვნაზე პროტესტი განაცხადა და პროგრამა დატოვა.

სხვათა შორის, სწავლებების გაპროტესტების მიუხედავად, 11 მაისს სხვა უცხოელ ჟურნალისტებთან ერთად სწავლებების ოფიციალურ გახსნას რუსეთის თავდაცვის სამინისტროს სატელევიზიო არხ **Звезда**-ს ჟურნალისტებიც ესწრებოდნენ. ისე, საეჭვოა, რუსმა სამხედროებმა თავიანთ სამხედრო ნაწილებში ერთი ქართველი ჟურნალისტი მაინც შეუშვან.

თეიმურ აჟულუზაშვილი

ვის და როგორ უპყრნალა თავდაცვის სამინისტრო

ეს იმ თემის გაგრძელებაა, რომელსაც „არსენალის“ წინა ნომერში გაეცნო ჩვენი მკითხველი და დაჭრილი სამხედროების პრობლემას ეხებოდა. მართალია, წინა ნომერშივე შემოგთავაზეთ თავდაცვის სამინისტროს წარმომადგენლის მოსახრებები ამ თემაზე, მაგრამ მიზეზთა გამო კომენტარი არასრული იყო. ამიტომ საჭიროდ ჩავთვალეთ ვრცელი ინტერვიუ ჩავვწერა იმ პირთან, ვისაც სამედიცინო-სოციალური სფერო უშეალოდ ეხება...

საქართველოს კანონის „საქართველოს მთავრობის სტრუქტურის, უფლებამოსილებისა და საქმიანობის წესის შესახებ“ მე-20 მუხლის მე-5 პუნქტისა და საქართველოს პრეზიდენტის 2004 წლის 5 აპრილის №119 ბრძანებულებით, დამტკიცებული საქართველოს თავდაცვის სამინისტროს მე-3 მუხლის მე-3 პუნქტის „ს“ ქვეპუნქტის საფუძველზე, შეიქმნა საქართველოში 2008 წლის აგვისტოში რუსული აგრესიის დროს ბრძოლაში დაჭრილ და დაავადებულ საქართველოს შეიარაღებული ძალების სამხედრო მოსამსახურეთა ჯანმრთელობის დაცვისა და სოციალური უზრუნველყოფის საკითხების განმხილველი საბჭო, რომლის მდივნად საქართველოს თავდაცვის მინისტრის მოადგილის თანაშემწე ზურაბ ოდილაკაძე დაინიშნა. ბრძანების თანახმად, საბჭოს მდივანს რუსული ოკუპაციის დროს დაზარალებული სამხედრო პირების ჯანმრთელობის პირობების შესწავლა, წინადადებისა და რეკომენდაციების შემუშავება და თავდაცვის მინისტრისთვის წარდგენა ევალება. ბატონი ზურაბ ოდილაკაძე „არსენალის“ სტუმარია და ამ სფეროში არსებულ ვითარებაზე გვესაუბრება.

ბატონო ზურაბ, როგორ ჩამოყალიბდა ეს საბჭო და რა პრობლემების მოგვარებაზეა ორიენტირებული?

— მოგესხენათ, ჯარში, როგორც სხვა სახელმწიფო სტრუქტურაში, არის როგორც სამედიცინო, ასევე სოციალური პრობლემები, რომელსაც ადრე სამინისტროს შესაბამისი სამსახურები, კერძოდ, სახმელეთო ჯარების სამედიცინო სამსახურის უფროსი ვეფხვი ბერიძე აგვარებდა.

მოგვიანებით, სამუშაოს დიდი მოცულობის გამო, სპეციალური საბჭოს შექმნის აუცილებლობა დადგა. საბჭოს თავმჯდომარეა მინისტრის მოადგილე ბახანა ახალაია, ხოლო სხდომებს უძღვებიან მინისტრის ადმინისტრაციის უფროსი ოთარ ბერძენიშვილი და მისი მოადგილეები: ქართლოს ყორანაშვილი და მამუკა ხერხეულიძე. სამუშაო ჯგუფში ნინო კანდელაკი, ვეფხვი ბერიძე და მეც შედღავარო. პრობ-

ლემების მოგვარებაში გვეხმარებიან გაერთიანებული შტაბის უფროსის მრჩეველი სამედიცინო საკითხებში ვახტანგ კალოიანი და სამინისტროს ყველა დეპარტამენტის უფროსები.

ნინო კანდელაკი, ბრძოლის ველზე გმირულად დაღუპული მე-4 ქვეითი ბრიგადის საარტილერიო ბატალიონის მეთაურის ერეკლე ყულოშვილის მეუღლეა და უფრო დაღუპული მეომრების ოჯახების დახმარებაში მონაწილეობს, იქნება ეს მათი ოჯახის წევრების დასაქმება, ფულადი კომპენსაცია თუ ნებისმიერი სხვა საკითხი.

მინისტრის ადმინისტრაციის უფროსი ოთარ ბერძენიშვილი, შეიძლება ითქვას, დაჭრილი სამხედროების პრობლემებით ცხოვრობს. ასე ვართ დანარჩენებიც. რამდენიმე თვეა, რაც ის ბიჭები გავიცანი, თუცა ერთი ოჯახის წევრებით ვართ... ჩემი კომპეტენცია დაჭრილებისთვის მკურნალობის პრობლემის მოგვარება, ფულადი კომპენსაციის გაცემის დაჩქარება თუ დაჯილდოებაზე რეკომენდაციის გაცემაა. დაჭრილი ჯარისკაცების დახმარებითვე ვცდილობ, საქმე ყველა ნიუანსის დაცვით გავაკეთოთ. ყველა სამხედროს ჰეავს თავისი მეთაური, იმას თავისი უფროსი და ა.შ. მეთაურმა უნდა დაწეროს, რა დამსახურება აქვს ამა თუ იმ სამხედრო პირს, აუცილებელია, დადგინდეს, რა პირობებში დაიჭრა. ამ ჯაჭვში ერთი რგოლიც რომ ამოვარდეს, ვიდაც ნაწყენი დადგინება და სრულიად სამართლიანადაც. კვირაში ერთხელ, ყოველ პარასკევს, საბჭო იკრიბება და ყველაფრის შეჯერება ხდება. საბჭოს სხდომას იმ სამხედრო პირის პრობლემას ვაცნობ, რომელიც დამიკავშირდა ან სამხედრო ჰოსპიტალში მოინახულე. იმავეს აკეთებენ სხვებიც და პრობლემის მოგვარების გზებზეც იქვე ვსაუბრობთ.

დაჭრილებისთვის ხარისხის მინიჭება ვისი კომპეტენციაა?

— ნებისმიერ სამხედროს, რომელმაც ომის დროს დაზიანება მიიღო, პირველადი სამედიცინო დახმარება საველე ჰოსპიტალში აღმოუჩინეს, შემდეგ კი გორის სამხედრო ჰოსპიტალში გადაიყვანეს და უფასო სამედიცინო

დახმარება გაუწიეს. დაჭრილის ავადმყოფობის ისტორია სამხედრო ჰოსპიტლიდან დამოუკიდებელი ექსპერტიზის ბიუროში იგზავნება, სადაც მათ ხარისხს მინიჭებენ. შემდგომ საბუთები მიდის თავდაცვის სამინისტროს გენერალურ ინსპექციაში. გარდა იმისა, რომ იქ ავადმყოფის მდგომარეობას ხარისხი ენიჭება, ხდება მოკვლევა, რა პირობებში დაიჭრა. ამ შემთხვევაში საჭიროა მეთაურის ჩვენება, როგორ იბრძოდა მებრძოლი და ა.შ. დიდი მნიშვნელობა აქვს გარემოებას, სადა რა ვითარებაში დაიჭრა მეომარი. შემდეგ საბუთებს გზავნიან საფინანსო დეპარტამენტში, სადაც საბანკო ოპერაციების საქმე მოგვარდება და მეომარი იღებს ფულად კომპენსაციას.

დაზიანების ხარისხის დადგენა რა კრიტერიუმებით განისაზღვრება?

— ხარისხის დადგენა სხვადასხვა კრიტერიუმის გათვალისწინებით არის შესაძლებელი. ხელის, ფეხის, თვალის ამპუტაცია მძიმე დაზიანებად ითვლება. თუ ავადმყოფს ხელი ან ფეხი აქვს დაზიანებული, მაგრამ მკურნალობას ექვემდებარება, ან ნაწილობრივ აქვს ფუნქცია დაკარგული და დროთა განმავლობაში მკურნალობას დაექვემდებარება, ამ შემთხვევაში დროებით ნაკლებმძიმე ხარისხი ენიჭება. თუ მერე მსუბუქში გადავიდა, შესაბამისად, ხარისხიც ეცვლება; ანუ, შესაძლოა, მეომარს ყველა კიდური საღი ჰქონდეს, მაგრამ მძიმედ იყოს დაჭრილი, თუკი გამოჯანმრთელების შემდეგ ინვალიდი არ დარჩა, მძიმე ხარისხის კატეგორიას არ მიიღებს...

გარდა ამისა, თუ ვინმეს ჰქონდა თბილისის სხვა კლინიკაში მკურნალობის სურვილი (და ამის აუცილებლობაც იყო) და ეს მის სადაზღვევო პაკეტში არ იყო გათვალისწინებული, ამ შემთხვევაში მკურნალობის ხარჯი ჯანდაცვის სამინისტრომ გაიღო. არც ერთი ავადმყოფი, რომელმაც მოგემართა, მკურნალობის გარეშე არ დაგვიტოვებია.

გორში მიმდინარეობს მკურნალობის შემდგომი ნეირორეაბილიტაცია, მაგრამ თუ სამხედრო ჰოსპიტალში ეს ვერ მოხერხდა, მაშინ თბილისში გადამოგვყავს, ოღონდ გორის სამხედრო ჰოსპიტლის სპეციალური მიმართვის საფუძველზე. სხვათა შორის, ხშირად დაჭრილებს გორში არ უნდოდათ მკურნალობა და თბილისში, ორთაჭალის სარეაბილიტაციო კლინიკაში ჩამოყვანას ითხოვდნენ.

რატომ?



— ნეირორეაბილიტაცია სპეციფიკური და მაღალკვალიფიციური დარგია და არ შეიძლება ზოგადი პროფილის პოსპიტალში სრული მოცულობის კურსი ტარდებოდეს. თორემ გორის სამხედრო პოსპიტალში განყოფილებაც არის და კარგი აპარატურაც აქვთ, მაგრამ ჰაციენტები უფრო მაღალპროფესიულ მომსახურებას ითხოვენ. აქ ერთი ფაქტორიც თამაშობს დიდ როლს: საზოგადოდ, მკურნალობის პირველი ეტაპი ყოველთვის შედეგადაა, შემდგომ კი პროცესი შედარებით ნელა მიმდინარეობს და ჯარისკაცებს ჰგონიათ, რაკი დედაქალაქის კლინიკაა, ამიტომაც ჰქონდათ სწრაფი შედეგი. ასე რომ, როცა მათ ერთ ნაწილს მკურნალობის პირველი ეტაპი ორთაჭალაში ჩაუტარდა და მერე კი გორში მოუწიათ გადასვლა, იმედგაცრუებული დარჩნენ.

ამ პრობლემის მოგვარებას წლები სჭირდება.

— დაჭრილი სამხედროების ნეირორეაბილიტაცია საქართველოს გარდა სხვა ქვეყნებშიც გახდა საჭირო?

— დიას, ჩვენი ბიჭები უკვე იყვნენ ესტონეთში, საბერძნეთსა და ლატვიაში. ამჟამად 30-მდე ჯარისკაცია ბალტიისპირეთის ქვეყნებში. იმ შემთხვევაში, რომელთაც ხელი, ფეხი ან თვალი დაკარგეს, გერმანიაში, თურქეთში, ისრაელსა და საბერძნეთში გაიარეს მკურნალობის კურსი. მათი მკურნალობაც და მგზავრობის ხარჯებიც თავდაცვის სამინისტრომ და სადაზღვევო კომპანიამ აანაზღაურეს.

— ვისაც სადაზღვევო პაკეტი გათვალისწინებული თანხა არ ეყო?

— დიას, ასეთი შემთხვევაც იყო. მაგალითად, მებრძოლ ზობერვანიძეს ქუსლის პლასტიკური ოპერაცია დასჭირდა და დამატებითი თანხა — 15.000 ლარი ჯანდაცვის სამინისტრომ გაიღო...

მინისტრის ბრძანების თანახმად, სამხედრო პირებს ავადმყოფობის პერიოდში, რაც პირობითად 1-დან 1,5 წლამდე დროს ითვალისწინებს (მძიმე და ნაკლებმძიმე დაზიანებებს ვგულისხმობ. ასეთი 250-მდე მეომარი მაინც გვყავს, ვისაც ჭრილობის გამო სხეულის სხვადასხვა ორგანოს ფუნქცია აქვს დაქვეითებული), ახალი კონტრაქტი გაუფორმდათ და შინ არიან თუ უბრალოდ მკურნალობის კურსს გადიან, ფულადი კომპენსაციების გარდა, კუთვნილ ანაზღაურებას იღებენ.

— კომპენსაციის სახით, რა თანხა ერიცხებათ მძიმე და ნაკლებმძიმე დაზიანებების მქონე სამხედრო პირებს?

— 7 ათასი ლარი მიიღო 80-90-მა

სამხედრო პირმა. ნაკლებმძიმეებმა, ლაპარაკია 120-130-მდე კაცზე, 3 ათასი ლარი. ეს არ არის მკურნალობისთვის გათვალისწინებული თანხა და მას სამხედრო მოსამსახურე სურვილისამებრ მოიხმარს.

— ბატონო ზურაბ, ყველაზე მძიმე დაჭრილს რა სახის დაზიანებები ჰქონდა?

— ყველაზე მძიმე მდგომარეობაში იყო მაიორი გრიგოლ მინაგორაშვილი, რომელიც ცხინვალის მისადგომებთან (ერგნეთში) დაიჭრა. ახლა ის წელს ქვემოთ მოწყვეტილია. როცა მინაგორაშვილი ვნახე, მეც კი დავიბენი და ვიკითხე, ამ კაცს როგორ უნდა დაეუმართო-მეთქი. მისმა ამბავმა შექმნა: მაშაც სამხედრო ჰყოლია და გადაწყვიტა, თავდაც სამხედრო კარიერა გაეკეთებინა. პირველად აფხაზეთის ომში იბრძოდა, სადაც სასიკვდილოდ დაიჭრა, მისი გადარჩენის იმედი არავის ჰქონდა, მაგრამ გადარჩა — ფეხზე დადგა. შემდეგ სამხედრო სამსახური გააგრძელა და 2008 წლის ზაფხულში ცხინვალის ომშიც მიიღო მონაწილეობა, სადაც კვლავ სასტიკად დაიჭრა. ამ ახალგაზრდას ძალზე მძიმე და საინტერესო ცხოვრება აქვს გაულოლი და მიმაჩნია, რომ მისნაირ ადამიანებზე რამდენიმე კაცმა კი არა, მიუღმა საქართველომ უნდა იცოდეს...

— ახლა როგორია მისი ჯანმრთელობის მდგომარეობა?

— შემაჯალი ჭრილობა აქვს მუცლის დრუში, დაზიანებულია ხერხემალი და სტომა ადევს, რაც დროებით სწორი ნაწლავის მუცლის წინა კვლიდან გამოყვანას ნიშნავს... დაზიანებული ჰქონდა სხვა ორგანოებიც, ხელსა და ფეხში ჰქონდა ჭრილობები. რამდენიმე დღის წინ სტომის ჩაბრუნების ოპერაცია გაუკეთდა და მისი მდგომარეობა შედარებით გაუმჯობესდა. ახლა ვიბრძვით იმისთვის, რომ ყვარჯნით გავლა შეძლოს. ისრაელში მკურნალობის შემდეგ, უძლიერესი ტკივილის გამო დღეში რამდენჯერმე უკეთდებოდა უძლიერესი გამაყუჩებლები, სჭირდებოდა სხვა უამრავი მედიკამენტიც. მისმა მეუღლემ ანამ წარმოადგინა საკუთარი სახსრებით შექმნილი წამლების ქვითრები და თავდაცვის სამინისტრომ დაახლოებით 800 ლარი აუნაზღაურა. ახლა მინაგორაშვილს წვლებით, მაგრამ მაინც შეუძლია ფეხის მოკეცვა და ხელებზე დაყრდნობით წამოდგომა. ანუ ყველაზე მთავარი პრობლემა — ლოკინად ჩავარდნის საფრთხე აღარ ემუქრება, ყვარჯნით გავიდეს. სხვათა შორის, მისი ოპტიმიზმი ბევრ ჯანმრთელ ადამიანს შეშურდება, — ვერავენ გაუბედვარს იმის თქმას, სამხედრო სამსახურს თავი დაანებო. სახელმწიფომ ვახტანგ გორ-

გასლის II ხარისხის ორდენით დააჯილდოვა...

უძმომეს მდგომარეობაში იყო რომან აბაშიძეც, რომელსაც ერთი კიდურის ამპუტაცია გაუკეთდა, ხოლო მეორეზე აქილევსის მყესი ჰქონდა დაზიანებული. შემდეგ პირველადი პროთეზირება თურქეთში ჩაუტარდა და ამჟამად მეორადი და საბოლოო პროთეზირებისთვის გასამგზავრებლად ემზადება. გმირული თავდადებისთვის, რომელიც ომის დროს გამოიჩინა, აბაშიძეს გორგასლის II ხარისხის ორდენი მიენიჭა.

— რაც შეეხება ჯილდოს მიღებას, ამაზეც მოგვიყვით...

— საქართველოს შეიარაღებული ძალების დაარსების დღისათვის სამი კატეგორიის ჯგუფი შეირჩა. 9 კაცმა მიიღო შვეიცარიული წარმოების „სკოჩის“ საათი და მაღალი რანგის სახელმწიფო ჯილდო; იყო „მედალი სამხედრო მამაცობისთვის“, რომელსაც 400-ლარიანი ფულადი პრემიით. დასაჯილდოებული პირების შერჩევას ორი კრიტერიუმით ვხელმძღვანელობდით: დაზიანების სიმძიმე და მამაცური ბრძოლა. 30-მდე კაცმა მიიღო სახელმწიფო ჯილდო, მათ შორის გორგასლის II ხარისხის ორდენი რომან აბაშიძემ. 20 კაცი „ქაქუცა ჩოლოყაშვილის ორდენით“ დაჯილდოვდა. გარდა ამისა ჯარისკაცებს გადაეცათ თავდაცვის სამინისტროს მიერ მომზადებული ფასიანი, სამახსოვრო საჩუქრები, ხოლო მედალი „საბრძოლო იარა“, მიიღო ყველამ, ვისაც მძიმე და ან ნაკლებად მძიმე დაზიანება ჰქონდა მიღებული.

— ბატონო ზურაბ, თუ ყოფილა შემთხვევა, რომ ცხინვალში მიღებული სხეულის დაზიანებების შემდეგ სამხედრო პირებმა კონტრაქტის გაგრძელებაზე უარი თქვეს?

— უნდა გითხრათ, რომ იმ ჯარისკაცებს არავინ აიძულებს ჯარიდან წასვლას, თუ თვითონ არ აქვთ ამის სურვილი. პირიქით, ვინც აგრძელებს კონტრაქტს, ეუბნებიან, რომ სამედიცინო მკურნალობის დასრულების შემდეგ თუ ვერ შეძლებს საქმიანობის გაგრძელებას, ნებისმიერ შემთხვევაში ჯარში დაასაქმებენ. ან კომპიუტერთან დასხდებიან, ან მძღოლად ამუშავენ, ან თუნდაც საოფისე სამსახურს მისცემენ. ეს ყველაფერი მათი მეთაურების კომპეტენციაში შედის და თუ მებრძოლის სურვილი არ არის ჯარიდან წასვლა, მას ყველა პირობა უნდა შეეუქმნათ, რომ შეიარაღებულ ძალებში დარჩეს.

P.S. ბატონო ზურაბის სურვილით ვაქვეყნებთ მისი მობილურის ნომერს, რომ მსურველები მას თავად დაუკავშირდნენ: 877 19-94-54.

ლალი პაპასკირი



NATO კვლავ რუსეთის საქსამსახურების საშიშნაა



საქართველოში, ალბათ, ერთადერთი საკითხი, რომელზეც ხელისუფლება და ოპოზიცია, ერთი და ბერი, ერთსულოვანია, NATO-ს სრულფასოვანი წევრობაა. ბუქარესტში მიღებული, ცოტა არ იყოს, აბსტრაქტული დაპირება, საქართველო და უკრაინა NATO-ს წევრები გახდებიანო, რეალურ აღსრულებას მოითხოვს. ამის ერთ-ერთი წინა პირობა კი 2008 წლის დეკემბერში MAP-ის მიღება უნდა ყოფილიყო, თუმცა აგვისტოს ომის შემდეგ ნატო წარუღივლივით პერსპექტივა გახდა. არსებობს NATO-ს ერთი მოთხოვნა, რომელსაც შედეგად არ შეეხება, ესაა ალიანსის საიდუმლო სამხედრო, პოლიტიკური, ეკონომიკური და ა.შ. ინფორმაციის გაფორმების თავიდან აცილება.

ერთი შეხედვით ეს ადვილად გადასაწყვეტი პრობლემა უკავშირდება საქართველოსთვის ურთულეს საკითხს, — რუსეთის სპეცსამსახურების ოპერატიულ-აგენტურულ საქმიანობას ჩვენს ქვეყანაში. უკვე ნათელია, რომ რუსეთის ხელისუფლება ცდილობს, გზა გადაუკეტოს საქართველოსა და უკრაინას NATO-სკენ.

რა კონტრდაზვერვით ღონისძიებებს დაუპირისპირებენ ჩვენი სპეცსამსახურები იმ მოწინააღმდეგეს, რომელსაც NATO-ს საიდუმლოებებზე ნადირობის (ხშირად ძალზე წარმატებული) სამოცწლიანი გამოცდილება აქვს?

ამჟამად კი NATO-ს ორ წევრ ქვეყანაში — ჩეხეთსა და ესტონეთში რუსეთის დაზვერვის აგენტურაზე ვისაუბრებთ.

საბჭოთა სპეცსამსახურებს NATO-ს სამხედრო და სამოქალაქო სტრუქტურების ყველა დონეზე ყოველთვის ჰყავდათ აგენტები, რომელთა მეშვეობითაც მოსკოვი მისთვის სასურველ პოლიტიკას ატარებდა. დღეს ამ ესტაფეტას რუსეთის სპეცსამსახურები აგრძელებენ. რუსეთის სპეცსამსახურებმა საბჭოთა საგარეო დაზ-

ვერვის აგენტურა მექვიდრობით მიიღეს, შემდგომ წლებში თავადაც ბევრი დაამატეს და დღეისთვის, შეიძლება ითქვას, ვეროკავშირისა და NATO-ს ქვეყნების ბევრ პოლიტიკურ პარტიას, მასმედიის საშუალებასა და ჟურნალისტს აკონტროლებენ.

NATO-ს სტანდარტებით საიდუმლო ინფორმაცია ოთხ კატეგორიად იყოფა: სამსახურებრივი; საიდუმლო; მკაცრად საიდუმლო (ე.წ. კოსმიკი) და სრულიად საიდუმლო. NATO თავს იზღვევს და პირველ ეტაპზე ალიანსის ახალ წევრებს მხოლოდ სამსახურებრივი და საიდუმლო კატეგორიის ინფორმაცია გადაეცემა. თუმცა ეს ინფორმაციაც ძალზე აინტერესებს რუსეთის ხელისუფლებას.

სულ ახლახან ესტონეთში მომხდარი სკანდალის შემდეგ NATO-ს ხელმძღვანელობა ნამდვილად დაეჭვდება, ხომ არ გახდება საქართველო-NATO-ს თანამშრომლობის გაღრმავება ალიანსის სამხედრო-პოლიტიკური საიდუმლოებების გადინების ახალი არხი.

რუსეთის აგენტურა ჩეხეთსა და ესტონეთში

რუსეთთან ომის დროს მეზობელ და „მოძმე“ ქვეყნებზე მეტად საქართველოსადმი სოკლეთ ვეროზისა და ბალტიისპირეთის ქვეყნებში ამოუდგენენ მხარში... და სწორედ ისინი არიან რუსეთის სპეცსამსახურების შეტყვის მთავარი ობიექტი.

ეს ქვეყანა უპირველესად ჩეხეთია, რომელიც 90-იანი წლების დასაწყისიდან რუსეთის სპეცსამსახურების სამიზნე. როგორც ირკვევა, რუსეთის სპეცსამსახურების ხელშია 1990 წელს საბჭოთა კავშირის მიერ იმდროინდელი ჩეხოსლოვაკიიდან გატანილი უშიშროების სამინისტროს ოპერატიულ მონაცემთა ბაზის დიდი ნაწილი, მათ შორის საიდუმლო ინ-

ფორმაცია ამ ქვეყნის 30 ათას მოქალაქეზე. ასე რომ, „მიდექი და იცურავე“.

ჩეხეთის კონტრდაზვერვის ცნობით, ჩეხეთში რუსეთის საელჩოს თანამშრომლების ნახევარი ანუ 30 კაცი, რუსეთის სპეცსამსახურების თანამშრომლები ყოფილან. მათი მთავარი ამოცანა NATO-ს საიდუმლო ინფორმაციის მოპოვება, ჩეხეთი-აშშ ურთიერთობის გაფუჭება და რუსეთის ეკონომიკური ინტერესების ლობირებაა. ამისთვის ცდილობენ ჩეხეთის პოლიტიკურ ელიტაში, მასმედიაში, ასევე სტრატეგიული დარგებისა და საწარმოების ხელმძღვანელობაში საკუთარი აგენტურის დანერგვას.

რუსეთის სპეცსამსახურების მნიშვნელოვანი ამოცანაა ჩეხეთის NATO-ს საწინააღმდეგო პლაცდარმად გამოყენება. რუსეთმა ჩეხეთში შექმნა ერთგვარი სადაზვერვო ბაზა NATO-ს წევრი ქვეყნების წინააღმდეგ სამუშაოდ. ამ ჯაშუშურ ქსელში გაერთიანებული არიან როგორც დაპლატის საფარველში მოქმედი საგარეო დაზვერვის სამსახურისა და გე-ერ-უს შვერავები, ასევე საელჩოს ტექნიკური პერსონალი და არალეგალური აგენტები. რუს ჯაშუშებს ძალზე კოორდინირებული კავშირი ჩეხეთში მყარად ფეხმოკიდებული რუსულ მათემატიკაზე, აქამდე ჩეხეთის ხელისუფლებას რატომღაც საოცარი სიმკვიდით უყურებდა რუსი შვერავების აქტიურობას. თუ 1991-1999 წლებში გერმანიიდან 150, საფრანგეთიდან — 82, დიდი ბრიტანეთიდან — 37, პოლონეთიდან კი 11 რუსი ჯაშუში გააძევეს, ჩეხეთიდან მხოლოდ ერთი.

ჩეხეთის პრემიერ-მინისტრი მირეკტოპოლექი შეშფოთებას ვერ მალავდა, როცა ჩეხეთის მთავარი სპეცსამსახურის „ინფორმაციისა და უშიშროების სამსახურის“ (BIS) ყოველწლიურ მოხსენებას გაეცნო. ირკვევა, რომ რუსეთის საგარეო

დაზვერვა და გე-ერ-უ (სამხედრო დაზვერვა) ზეაქტიურად მოქმედებენ ამ ქვეყანაში, ცდილობენ მოსახლეობა ანტი-ამერიკულად განაწიონ და ხელი შეუშალონ აშშ-ის რადარების ჩქეტიში განლაგებას. ამ მიზნის მისაღწევად ორგანიზებას უკეთებენ მრავალათასიან საპროტესტო აქციებსა და დემონსტრაციებს.

ჩქეთის სპეცსამსახურის ინფორმაციით, 2007 წელს მასხედაში, აგრეთვე საზოგადოებრივ და პოლიტიკურ ორგანიზაციებში რუსეთის აგენტურული შეღწევის მრავალი მცდელობა გამოავლინეს.

ესტონეთი-რუსეთი:

სპეცსამსახურების ომი გრძელდება

ამ ქვეყნების საიდუმლო სამსახურებს შორის ფარული ბრძოლა 90-იანი წლებიდან დაიწყო. ზოგადად კი ბალტიის ქვეყნებისა და რუსეთის „დიპლომატიური ომები“ 15 წელზე მეტია, რაც მიმდინარეობს. ხან ერთი-ერთი მხარე აძევებს დიპლომატიის ფრაკს შეფარებულ სპეცსამსახურების თანამშრომლებს, ხან მეორე.

ესტონეთის NATO-ში შესვლის შემდეგ ამ ქვეყნის შიგნით რუსეთის დაზვერვა ძალზე გააქტიურდა და ტალინში რუსეთის საელჩოში რუსი მზვერავების რაოდენობა სამჯერ გაიზარდა.

უფრო მეტად აქტიურობენ რუსეთის სპეცსამსახურები. 2004 წლის 17 მარტს ესტონეთის ხელისუფლებამ ორი რუსი დიპლომატის 48 საათში ქვეყნის ტერიტორიის დატოვება მოითხოვა. ესტონეთის სპეცსამსახურების ცნობით, „დიპლომატები“ აქტიურად მოიპოვებდნენ NATO-სა და ევროკავშირის გაფართოების შესახებ ინფორმაციას. ამის საპასუხოდ 23 მარტს რუსეთის საგარეო საქმეთა სამინისტრომ ორი ესტონელი დიპლომატი გამოაცხადა პერსონა ნონ გრატად. მიზეზი ტრადიციული იყო: რუსეთის ინტერესების საწინააღმდეგო და დიპლომატიისთვის შეუფერებელი საქმიანობა. მათ რუსეთი ორ კვირაში უნდა დაეტოვებინათ.

ლესტრაცია ესტონეთში უმედეგოდ დასრულდა?

ესტონეთში დამოუკიდებლობის მიღებიდან სულ მალე მიიღეს კანონი, რომლის მიხედვითაც ყველა პირს, რომელიც კა-გე-ბესთან თანამშრომლობდა, ათი წლის ვადაში უნდა განეცხადებინა ამის შესახებ ესტონეთის უშიშროების პოლიციაში. სახელმწიფო ამ ფაქტის საიდუმლოდ შენახვის გარანტიას იძლეოდა. გარდა ამისა, 1994 წლიდან მოქმედებს კანონი, რომელიც საბჭოთა სპეცსამსახურების ყველა იმ თანამშრომელს, რომლებიც დაბადებიდან არ არიან ესტონეთის მოქალაქეები, უკრძალავს სახელმწიფო სამსახურს, თუმცა მათ არჩევით საკანონმდებლო ორგანოებში მონაწილეობის უფლება აქვთ. ესტონეთის

ყოფილი კა-გე-ბეს არქივებიდან ამჟამად მხოლოდ ნაწილის ასლებიდაა დარჩენილი, რადგანაც არქივი (ბუნებრივია, უპირველესად ოპერატიული აღრიცხვის საქმეები, აგენტურისა და ფარული თანამშრომლების კარტოთეკები) წინასწარ გაიტანეს რუსეთში.

სწორედ ამ გარემოების გამო ესტონეთის სპეცსამსახურებმა სულ ახლახან მარცხი იწვეიეს.

რუსეთის აგენტი ესტონეთის სპეცსამსახურებში

NATO-ს ახალ, პერიფერიულ წევრ ქვეყნებში აგენტურის გადამზრების დიდი მცდელობამ ნაყოფი ნამდვილად გამოიღო. 2008 წლის 21 სექტემბერს ესტონეთის კონტრდაზვერვის (KAPO — უსაფრთხოების პოლიცია) თანამშრომლებმა რუსეთის სასარგებლოდ შპიონაჟის ბრალდებით დააკავეს ამ ქვეყნის თვითდაცვის სამინისტროს მაღალჩინოსანი, 61 წლის ჰერმან სიმი და მისი მეუღლე, ესტონეთის პოლიციის დეპარტამენტის თანამშრომელი ჰეტე სიმი, რომელიც სამი თვის შემდეგ უდანაშაულოდ ცნეს და გაათავისუფლეს.

ეს იყო პირველი შემთხვევა 1991 წლის შემდეგ, როდესაც ესტონეთის მოქალაქეს სახელმწიფო დღალტში დასდეს ბრალი.

ამ პირის წინააღმდეგ სამხილების დადგენაში აქტიურად მონაწილეობდნენ NATO-სა და ევროკავშირის უშიშროების სტრუქტურები, ასევე აშშ-ისა და დიდი ბრიტანეთის სპეცსამსახურები.

ყველაზე დიდი მოტალატი ესტონეთის ისტორიაში

ჯერ კიდევ კომუნისტურ პერიოდში

ჰერმან სიმი წლების მანძილზე მუშაობდა ესტონეთის სსრ შინაგან საქმეთა სამინისტროში, 1978 წელს დაამთავრა სსრკ-ის შსს-ს აკადემია, იყო მილიციის პოლკოვნიკი, წლების მანძილზე ესტონეთის პოლიციის დეპარტამენტის გენერალური დირექტორი. 1995 წლიდან მუშაობდა თვითდაცვის სამინისტროში, ჯერ თვითდაცვითი ინფორმაციის ანალიზის ბიუროს, ხოლო 2000 წლიდან სახელმწიფო საიდუმლოების დაცვის განყოფილების უფროსად. საინტერესოა, რომ ჰერმან სიმს ევალეობდა ქვეყნის მასშტაბით სამხედრო საიდუმლოების დაცვის კოორდინატორს, მათ შორის სპეცსამსახურებშიც. სიმი ხელმძღვანელობდა ესტონეთის დელეგაციას სხვადასხვა კონფერენციაზე, რომლებიც NATO-სა და ევროკავშირის წევრ ქვეყნებში საიდუმლოების დაცვის საკითხებს ქებობდა. თვეში 3-4 ჯერ სამსახურებრივი მივლინებით მიემგზავრებოდა საზღვარგარეთ, სადაც, ესტონეთის კონტრდაზვერვის ვარაუდით, რუსეთის დაზვერვის წარმომადგენლებს ხვდებოდა.

2006 წლიდან იყო ზემოაღნიშნული განყოფილების მრჩეველი, თუმცა საერთაშორისო დონის საიდუმლო დოკუმენტებზე ხელი მიუწვდებოდა და დიპლომატიური პასპორტი მაინც ჰქონდა. ვარაუდობენ, რომ რუსეთის დაზვერვისთვის სიმი 1995-2008 წლებში მუშაობდა. ესტონეთის კონტრდაზვერვამ ოპერატიულ დაპოვებაში 2008 წლის გაზაფხულზე, აშშ-ისა და დიდი ბრიტანეთის სპეცსამსახურების რჩევით აიყვანა. ჰერმან სიმს ესტონეთისა და NATO-ს ყველაზე საიდუმლო დოკუმენტების მოპოვება შეეძლო. ის ხელმძღვ-

ვინ ხელმძღვანელობდა ქართველ მსტოვრებს?

როგორ "მოიპარეს" ქართველებმა სამშვილდის ციხე

"ბელნიფრო ლომის" პრეტენზიები

აბულისანის დეზინფორმაცია

ზანქან ზორაბაგლის საიდუმლო მისია

მსტოვრების "კადრების სამკვლელო"

"უბედური რუსის" ისტორია


იური რუსის სამეფო კარიდან გაძევების მიზეზები

ქართველ მეფეთა ინტიმური ცხოვრება

ჯაშუშები თამარის სამეფო კარზე

ქართველ მსტოვართა მიერ მოგებული ბასიანის ბრძოლა

გაზსია ალალაშვილი



მსტოვრობის ისტორია საქართველოში

I

იკითხეთ ნიგნის პალაზიკში
ან ღაკიკით 42-43-40; 38-26-73; 38-26-745
და მიიღეთ ნიგნი სსლში, ჟანსიკაზის გაკიკი
www.elva.ge

ანელობდა „საიდუმლო ინფორმაციის დაცვისა და გაცემის“ ორმხრივი ხელშეკრულებების გაფორმებას აშშ-ისა და ვერონის ქვეყნებთან.

როგორც ირკვევა, ჰერმან სიმმა რუსეთის საგარეო დაზვერვის სამსახურს არ მარტო ესტონეთის არმიისა და სპეცსამსახურების შესახებ მიაწოდა საიდუმლო ინფორმაცია, არამედ NATO-ც არ დაინდო. ჩრდილოატლანტიკური ალიანსის მიერ იარაღის შეყვანვები, სამხედრო ობიექტების მშენებლობა, დაშიფვრის სისტემები და კიდევ მრავალი სხვა სრულიად საიდუმლო მონაცემები კრემლისთვის უკვე ცნობილია.

გერმანიის სპეცსამსახურები ეჭვობენ, რომ შესაძლოა სიმმა რუსეთს გადასცა გერმანელი სპეციალისტების დამუშავებული დაშიფვრის უახლესი სისტემა ELCRO-DAT-ი, რომლის დახმარებითაც იმიფრება სატელეფონო საუბრები და ფაქსით გზავნილები NATO-ს შტაბბინაში.

თუმცა რუსეთის ხელისუფლება კატეგორიულად უარყოფს სიმთან კავშირს. ესტონეთის კონტრდაზვერვის ინფორმაციით, სიმი საბჭოთა კავშირში იყო 70-იან წლებში, მოსკოვში სსრკ-ის შს-ს აკადემიაში სწავლის დროს გადაიბირა. თუმცა მალევე დააკონსერვა. 1995 წელს კი, მას შემდეგ, რაც ჰერმან სიმმა პოლიციაში მაღალი პოსტი დაიკავა, ის კვლავ გაააქტიურეს. სიმი ცამეტ წელს მუშაობდა რუსეთის სასარგებლოდ. ამ პერიოდში რუსეთის დაზვერვის თანამშრომლებს — ყალბი ზენცოუსა და სერგეი იაკოვლევს (ესპანეთში როგორც პორტუგალიის მოქალაქე და ბიზნესმენი ანტონიო დე ხესუს ამორეტ გრაფი, „ხესუსი“, მოქმედებდა) სიმი ათასზე მეტი საიდუმლო დოკუმენტი გადასცა. ირკვევა, რომ „ხესუსზე“ აშშ-ისა და დიდი ბრიტანეთის სპეცსამსახურები დიდი ხანია ნადირობდნენ, ხოლო 2007 წლიდან უკვე მჭიდრო ოპერატიულ დაუმუშავებაში აიყვანეს, ფიქსირდებოდა მისი ყველა შეხვედრა და სატელეფონო საუბრები. იმ წელს სამხრეთ ვერონის ერთ-ერთ ქალაქში „ხესუსისა“ და ცოლ-ქმარ სიმების შეხვედრა დაფიქსირდა. ამის შემდეგ უკვე ესტონეთის კონტრდაზვერვამ დაიწყო გამოძიება.

სიმი ბრალი დაუმტკიცეს, რუსეთის აგენტობა თავადაც აღიარა და ამიტომ შედარებით მცირე ვადა — 12,5 წელი მიუსაჯეს და 20 მილიონი კრონის გადახდა დააკისრეს.

NATO-რუსეთი: დაპირისპირების ახალი

ტალღა
მიმდინარე წლის 22 აპრილს ბრიუსელიდან, NATO-ს შტაბბინიდან რუსეთის წარმომადგენლობის ორი რუსი „დიპლომატი“, რეალურად კი ჯაშუშების — ვიქ-



ჰერმან სიმი დაკითხვაზე

ტორ კონსუკოვისა და ვასილ ჩიჟოვის გამოძევება უკანასკნელი ათწლეულის მანძილზე NATO-რუსეთის შორის ყველაზე აშკარა დაპირისპირებაა. რუსეთი საპასუხო და ადეკვატური მოქმედებით იმუქრება. ამ ქვეყნის წარმომადგენელმა NATO-ში დამიტრი როგოზინმა ჩრდილოატლანტიკური ალიანსის ეს გადაწყვეტილება ბრმა და დაბნეული მარტორქის ბორიალს შეადარა. ვერაფერს იტყვი, ძალზე „დიპლომატიური“ შეფასებაა.

NATO წლების მანძილზე „იტყუებდა“ თავს. ამჟამად რუსეთის დემოკრატიულ სახელმწიფოდ რეფორმირების შესაძლებლობაც ისეთივე თავის მოტყუებაა, როგორიც მარწყვი ზამთარში. სწორედ მოთვრებისა და წყურუების პოლიტიკამ მიგვიყვანა იქამდე, რომ ერთ დროს მსოფლიოს უძლიერესი სამხედრო-პოლიტიკური გაერთიანება როგოზინების დასაცინი გახდა. საპასუხოდ, მაისის დასაწყისში, რუსეთის ხელისუფლებამ ორ კანადელ დიპლომატს შეუჩერა აკრედიტაცია, რაც რუსეთის საგარეო საქმეთა სამინისტრომ დაასაბუთა როგორც სიმეტრიული და ადეკვატური პასუხი NATO-ს მოქმედებებზე. კანადელი დიპლომატები: NATO-ს საინფორმაციო ბიუროს ხელმძღვანელი რუსეთში, კანადის საელჩოს ატაშე იზაბელ ფრანსუა და ასევე ატაშე მარკ ოპგენორტი არიან.

იმედია, NATO-ს შტაბბინიდან ორი რუსი მხვერავის გაძევება სამხედრო-პოლიტიკური ალიანსის გამოფხიზლებისა და რუსეთის მოქმედებების რეალურად შეფასების დასაწყისი გახდება.

საქართველო-NATO და რუსეთის აგენტურა

არსებობს ინფორმაცია, რომ ჰერმან სიმი სამსახურებრივი მივილინებით რამდენჯერმე იმყოფებოდა საქართველოშიც

და შეხვედრები ჰქონდა ქართველ კოლეგებთან.

რა დასამალია, რომ წლების მანძილზე ჩვენი ქვეყნის ტერიტორიაზე აქტიურად მუშაობენ როგორც კეთილმოსურნე (ანუ მეგობარი ქვეყნების), ასევე არაკეთილმოსურნე (ანუ არამეგობრულად განწყობილი ქვეყნების) სპეცსამსახურები. ორივე ჯგუფი აგროვებს პოლიტიკურ, ეკონომიკურ, სამხედრო, სოციალურ, ეკოლოგიურ და ა.შ. ინფორმაციას, აანალიზებს მას და ხელმძღვანელობას აწვდის მოვლენათა შესაძლო განვითარების მიმდინარე და პერსპექტიულ პროგნოზს. გარდა ამისა, ატარებს ოპერატიულ-აგენტურულ ღონისძიებებსაც. ამ ჯგუფებს შორის ის განსხვავებაა, რომ პირველნი, საბოლოოდ, ჩვენი ქვეყნის საკეთილდღეოდ მოქმედებენ, ხოლო მეორენი — საწინააღმდეგოდ. მიუხედავად ამისა, საქართველოს სპეცსამსახურებმა მაქსიმალურად უნდა გააკონტროლონ ორივე ჯგუფი.

რუსეთის სპეცსამსახურები ფარულ ოპერატიულ-აგენტურულ ოპერაციებს რომ ატარებენ საქართველოს ძალოვან სტრუქტურებში, ესეც ცნობილი იყო, თუმცა საკმაოდ მოულოდნელი იყო ჩვენს ქვეყანაში უკანასკნელ დღეებში რუსეთის სასარგებლოდ ჯაშუშობის ბრალდებით რამდენიმე პირის (ვახტანგ მაისაია და ირაკლი ბატკუაშვილი) დაკავება. ეს ბრალდება საზოგადოებისთვის საკმაოდ ცნობილ პირებს ეჭება და ღრმა ანალიზსა და ძალზე ფაქიზ მიდგომას საჭიროებს. ამიტომაც მაისაიასა და ბატკუაშვილის დაკავებისა და ბრალდების შესახებ უფრო დაწვრილებით „არსენალის“ შემდეგ ნომერში მოგიითხრობთ.

გენიკ ალადაშვილი
უმთბრთის გადამღვარი პოლიკონიკი, ექსპერტი ეროვნული უსაფრთხოების საკითხებში

ძველი-ახალი რუსული ტანკი T-90 უკვე აფხაზეთშია



ახალი-ძველი
T-90

რუსეთის ოკუპირებული აფხაზეთისა და ცხინვალის რეგიონში განლაგებული საოკუპაციო ჯარების ახალი ტექნიკით შეიარაღება გრძელდება.

„არსენალი“ უკვე წერდა, რომ დაწყებულია ჩრდილო კავკასიის სამხედრო ოლქის მე-4 საპაერო და საპაერო თავდაცვის არმიის 487-ე ცალკეულ საბრძოლო შვეულმფრენთა პოლკის ძველი Ми-24 ტიპის შვეულმფრენების ახალი Ми-28Н „ღამის მონადირეებით“ შეცვლა.

პოლკის შვეულმფრენები 2008 წლის აგვისტოს ომში მონაწილეობდნენ და ახლა ჯაგასთან მოწყობილ შვეულმფრენთა მოედანზე მონაცვლეობით მორიგეობენ.

შარშან ცნობილი გახდა, რომ რუსეთის თავდაცვის სამინისტრო აფხაზეთში მე-7 სამხედრო ბაზის შემადგენლობაში შემავალ 131-ე ცალკეული მოტომსროლელი ბრიგადის მე-9 ცალკეული სატანკო ბატალიონის T-72-ების T-90-ებით შეცვლას გეგმავდა.

ცოტა ხნის წინ ინტერნეტსაიტებით გავრცელდა ფოტოები, სადაც T-90-ების ფონზე რუსი ჯარისკაცები თავს იწონებენ. ახალ ტანკებთან ერთად საოკუპაციო ჯარებმა გაუმჯობესებუ-

ლი БТР-80 ტიპის ჯავშანტრანსპორტიორებიც მიიღეს.

ოკუპირებულ ტერიტორიებზე რუსული სამხედრო ბაზების თანამედროვე სამხედრო ტექნიკით აღჭურვის

პროცესი „ცივი ომის“ დროს დაემსგავსა, როცა NATO-სა და ვარშავის ბლოკის დაპირისპირებისას აღმოსავლეთ გერმანიის ტერიტორიაზე განლაგებული საბჭოთა საოკუპაციო ჯარები ახალ ტექნიკას პირდაპირ ქარხნებიდან იღებდნენ. ომის შემთხვევაში უპირატესობის მისაღწევად საბჭოთა არმიას თანამედროვე ტექნიკა სჭირდებოდა.

იმდროინდელი საბჭოთა აზროვნების გამგრძელებელი დღევანდელი რუსეთის ხელისუფლება კავკასიაში იმავეს აკეთებს და კიდევ ერთი ომის შემთხვევაში ახალი ტანკების, შვეულმფრენებისა თუ ჯავშანტრანსპორტიორების გამოყენებით გამარჯვებას გეგმავს.

ტანკი T-90 გასული საუკუნის 80-იანი წლების ბოლოს შეიქმნა და ტრადიციული საბჭოთა-რუსული ტანკმშენებლობის სკოლის კიდევ ერთი ნიმუშია, სადაც კომპონირების კლასიკური სქემაა გამოყენებული.

დაახლოებით ოცი წლის წინ შექმნილი T-90 კიდევ უფრო ძველი მოდელის — T-72B-ს (წარმოება 1985 წელს



აფხაზეთში შემოყვანილი T-90-ების კოლონა

დაიწყო) შემდგომ განვითარებას წარმოადგენს, მაგრამ დაცვის თანამედროვე საშუალებებისა და სხვადასხვა ტექნიკურ სიახლეთა გამოყენებით მსოფლიოში ერთ-ერთ საუკეთესო ტანკად ითვლება.

პირველად T-90 1993 წელს აბუ-დაბიში სამხედრო გამოფენაზე იქნა წარმოდგენილი, სადაც მნახველები ტრამპლინიდან შესრულებული ნახტომით გააოცა.

ტანკს მართლაც მაღალი მახასიათებლები აქვს. ნახტომის შესრულებისათვის საჭირო 50 კილომეტრ/საათში სიჩქარეს 17 წამში კრეფს. თავისუფლად შეუძლია 0,85 სმ-ის სიმაღლის ვერტიკალური კედლისა და 2,8 მეტრი სიგრძის თხრილის დაძლევა, ნახტომის შესრულების დროს ისერის და სხვა, მაგრამ ერთია პოტენციური მფიდველების დაინტერესების მიზნით გამოფენებზე შესრულებული ტრიუკები და მეორე — რეალური საბრძოლო მოქმედებები, რომლის შესაძლებლობა T-90-ს ჯერ არ მიეცა.

T-90-ის წარმოება 1992 წელს დაიწყო და ძალიან მალე, 1996 წელს შეწყდა. ოთხ წელიწადში ნიჟინ-ტაგაილის ქარხანა „ურალუვაგონზაოდმა“ 120 T-90-ის გამოშვება მოასწრო.

2004 წელს წარმოება ისევ განახლდა და დღემდე გრძელდება. რუსეთის თავდაცვის სამინისტროსა და სხვა ქვეყნებიდან მიღებულმა შეკვეთებმა ქარხანას ტანკის წარმოებისათვის რამდენიმეწლიანი პერსპექტივა შეუქმნა.

რუსეთის არმიის განკარგულებაში დაახლოებით 500 T-90 და T-90A ტიპის ტანკია, რაც 16 სატანკო ბატალიონის აღჭურვისათვის საკმარისია. რუსული არმიის სატანკო ბატალიონი შტაბით 31 ტანკისაგან შედგება.

2015 წლამდე 7 ბატალიონის დაკომპლექტებისათვის საჭირო კიდევ 217 ტანკის აწვობა იგეგმება.

აქტიურმა რეკლამამ ნაყოფი უკვე გამოიღო და T-90-ით ბევრი ქვეყანა დაინტერესდა. რუსული იარაღის ყველაზე დიდმა იმპორტიორმა ინდოეთმა 500 ტანკი და მისი წარმოების ლიცენზია შეიძინა.

აღვირს 180 ტანკი აქვს შეკვეთილი, ხოლო საუდის არაბეთს კი — 150. ცოტა ხნის წინ კვიბროსმა 41 T-90-ზე 115 მილიონი ევროს კონტრაქტი გააფორმა. არის შეთანხმებები ტანკების ლიბიის, მაროკოს, ირანისა და სირიისათვის მიწოდებაზე.

თეიმურ ჩაჩანიძე



ბომბორას აეროდრომი, მასზე განლაგებული რუსული სამხედრო ტექნიკით

ჩვენი დონი:

T-90-ის წონა 46,5 ტონაა. აღჭურვილია 840 ცხენისძალიანი დიზელის ძრავით, მაქსიმალური სიჩქარე საათში 60 კილომეტრია. საწვავის მარაგი 500 კილომეტრზე, ხოლო დამატებითი ავზებით კი 700 კილომეტრზე გადაადგილებას უზრუნველყოფს.

ტანკის შეიარაღებაშია 125 მმ-იანი გლუკელუდიანი ქვემეხი, თითო-თითო 12,7 მმ-იანი HCBT-სა და 7,62 მმ-იანი PKT-ს ტიპის ტყვიამფრქვევი.

ტანკის კოშკურის შუბლის ჯავშანი მრავალშირიანი-კომბინირებულია, რომელიც მედეგობით 1150-1350 მმ საჯავშნე ფოლადის ტოლფასია. გარდა ამისა, ტანკის დაცვაში გამოყენებულია აქტიური დაცვის სისტემა „შტორა-1“ და დინამიკური

დაცვის ჩაშენებული სისტემა „კონტაქტ-5“.

ოპტიკურ-ელექტრონული წინააღმდეგობის სისტემა „Штора-1“ T-90-ს ტანკსაწინააღმდეგო მართვადი რაკეტებისაგან იცავს.

დინამიკური დაცვის ჩაშენებულ სისტემა „კონტაქტ-5“-ს ძლიერი იმპულსი აქვს, რომელიც ერთნაირი ეფექტიანობით ზემოქმედებს ქვეკალიბრიან ჯავშან-მხერგს და კუმულაციურ ჭურვებზე.

თანამედროვე T-90-ს წინამორბედი T-72B-ის რამდენიმე სუსტი კონსტრუქციული გადაწყვეტა გამოჰყვა. მაგალითად, ტანკში ჭურვები ეკიპაჟისაგან იზოლირებულად არ ინახება და დეტონაციის შემთხვევაში ეკიპაჟი განწირულია. არ აქვს ინფორმაციული მართვის სისტემა და სხვა.

აფხაზეთში გადაღებული T-90



კავკასიური მოვლენების



გენერალ-ლეიტენანტი რაილ რზაევი

აზერბაიჯანი

11 თებერვალს მოკლული აზერბაიჯანის სამხედრო-საჰაერო და საჰაერო თავდაცვის ძალების სარდლის, გენერალ-ლეიტენანტ რაილ რზაევის საქმეში ახალი ფიგურანტი გამოჩნდა. დაკავებულია გენერლის თანაშემწე აიდინ რაფიევი, უფრო ადრე კი პოლიციამ მისი შვილი ანარ რაფიევი აიყვანა. რაფიევიების ბინაში პოლიციამ მოკლული გენერლის ქურთუკი და სამსახურის ავტომობილის სახელმწიფო ნომრები აღმოაჩინა.

სომხეთი

ვაზიანში „პარტნიორობა მშვიდობისათვის-2009“ პროგრამით დაწყებულ სწავლება „კოოპერეტივ ლანსერ/კოოპერეტივ ლონგბოუში“ მონაწილეობაზე ერევანმა ოფიციალური უარი განაცხადა. სომხეთის თავდაცვის სამინ-

ისტრომ უარის მიზეზად შექმნილი მდგომარეობა დაასახელა. 6 მაისს თავდაცვის მინისტრმა სეირან ოგანიანმა სტუდენტებთან შეხვედრაზე უარის მიზეზი ახსნა. მინისტრის თქმით, 5 მაისს აზერბაიჯანის პრეზიდენტ ილჰამ ალიევიან შეხვედრაზე NATO-ს გენერალურმა მდიანმა იაპ დე ჰოოპ სხეფერმა არსებული საერთაშორისო კრიტერიუმებიდან და ნორმებიდან მხოლოდ ტერიტორიული მთლიანობის პრინციპი აღნიშნა, რაც სომხეთისათვის მიუღებელი აღმოჩნდა.

● სომხეთი მონაწილეობდა თანამგობრობის ქვეყნების გაერთიანებული საჰაერო თავდაცვის სისტემის სამეთაურო-საშტაბო სწავლებაში, რომელიც 21 აპრილს თანამგობრობის რვა ქვეყნის წარმომადგენლის მონაწილეობით გაიმართა.

ჩრდილო კავკასია

● ჩეჩნეთის ტერიტორიაზე კონტრტერორისტული ოპერაციის რეჟიმის გაუქმებიდან ერთი კვირის შემდეგ, 22 აპრილს, რუსეთის არმიის წყალშხიდი



ჩრდილოეთ კავკასიაში ისევ იმის სროლის ხმა

სომხეთმა საქართველოში NATO-ს სწავლებაზე უარი განაცხადა



ავტოციტერნა სოფელ ბამუტის (აჩხოი-მართანის რაიონი) მახლობლად ჩასაფრებაში მოჰყვა და სროლის შედეგად სერჟანტი და ორი რიგითი დაიღუპა. ჩეჩენ მებრძოლთა გააქტიურების გამო ჯერ კიდევ 20 აპრილს ჩეჩნეთის ითუმ-ყალესა და ვედნოს ორ რაიონში კონტრტერორისტული ოპერაციის რეჟიმში ისევ ამოქმედდა. ფედერალური ჯარების გაერთიანებული ოპერატიული შტაბის პრესსამსახურის წარმომადგენლის თქმით, ითუმ-ყალეს რაიონში „ბოევიკთა“ 60-კაციანი რაზმი მოქმედებს, რომელმაც დიფერსიული მომზადება საქართველოში, ტერორისტთა მომზადებულ ბანაკებში გაიარა. რუსი სამხედროები წარუმატებლობის მიზეზებს სხვაგან ეძებენ და ისევ საქართველოს ადანაშაულებენ.

მიმოსილვა...

● 30 აპრილს მოსკოვში რუსეთის პრეზიდენტმა დმიტრი მედვედევმა და სეპარატისტთა ლიდერმა ედუარდ კოკოითმა ხელი მოაწერეს შესაბამის

● რუსეთის თავდაცვის სამინისტრო 5 მილიარდ რუბლს გადაუხდის იმ სამხედრო მოსამსახურეებს, რომლებიც 2008 წლის აგვისტოში საქართველოს წინააღმდეგ აგრესიაში მონაწილეობდნენ. ამ მიზნისათვის საბიუჯეტო ასიგნება 2009 წელს ორჯერ გაიზარდება და 2,4 მილიარდი რუბლის ნაცვლად 4,7 მილიარდს მიაღწევს. ფულს სამიწვინებო ხარჯების სახით როგორც ცხინვალის რეგიონში, ასევე აფხაზეთში მყოფი საოკუპაციო ჯარები მიიღებენ.

კონფლიქტური რეგიონები

აფხაზეთი

30 აპრილს საქართველოს სანაპირო დაცვამ სიერა-ლეონეს დროშით მოცურავე თურქული შპრალტვირთმზიდი New Star-1 დააკავა, რომელმაც 25 აპრილს საქართველოს კანონმდებლობის დარღვევით სოხუმში სამშენებლო მასალები და ღორის ხორცი შეიტანა. აპრილის დასაწყისში ქართველმა საზღვაო პოლიციელებმა აფხაზეთში საწვავის უკანონო შეტანისათვის თურქული ტანკერი დააკავეს.

● აფხაზეთისა და დნესტრისპირეთის სეპარატისტული რეჟიმების თავდაცვის უწყებათა შორის თანამშრომლობის გასადრმაველად 5 მაისს სოხუმის უმაღლესი საერთო-საჯარისო სასწავლებლის (გაიხსნა 2005 წელს) უფროსი პოლკოვნიკი სერგეი პუსტოვალოვი დნესტრისპირეთის მოლდავეთის რესპუბლიკაში ჩავიდა და ტირასპოლში სამხედრო ინსტიტუტს ეწვია.



ცხინვალში უყვართ სამხედრო აღლუმების ჩატარება

ცხინვალის რეგიონი

ქალაქ ვლადიკავკაზის სამხედრო კომისარიატმა საკონტრაქტო სამსახურისათვის კონკურსი გამოაცხადა ჩრდილო კავკასიის სამხედრო ოლქის შემდეგ სამხედრო ნაწილებში: მე-17 და მე-18 ცალკეულ მოტომსროლელ ბრიგადებში (ჩეჩნეთი), 136-ე ცალკეულ მოტომსროლელ ბრიგადაში (ქალაქი ბუინაქსკი-დაღესტანი), 33-ე ცალკეულ მოტომსროლელ ბრიგადაში (დასახლება ბოთლიხი-დაღესტანი), 34-ე ცალკეულ მოტომსროლელ ბრიგადაში (სადგური სტოროჟევაია-ყარაჩაეთ-ჩერქეზეთი), მე-4 სამხედრო ბაზასა (ცხინვალი) და მე-7 სამხედრო ბაზაში (გუდაუთა-აფხაზეთი). კონტრაქტით სამსახურის ვადა 3 წლით არის განსაზღვრული, ხოლო ფულადი ანაზღაურება 9 ათასიდან 26 ათასამდე რუბლი იქნება.

შეთანხმებას, რომლის ძალითაც ცხინვალი ე.წ. სამხრეთ ოსეთის რესპუბლიკის სახელმწიფო საზღვრების დაცვის დელიმიტაციას რუსეთს გადასცემს. საქართველოს ოკუპირებულ ტერიტორიაზე დოკუმენტის ხელმოწერამდე ბევრად ადრე შეყვანილმა რუსმა მესაზღვრეებმა 1-ელ მაისს ცხინვალის რეგიონის მთელი პერიმეტრი კონტროლზე აიყვანეს. სამხრეთ ფედერალურ ოლქში ფედერალური უშიშროების სამსახურის სასაზღვრო სამმართველოს უფროსის გენერალ-პოლკოვნიკ ნიკოლაი ლისინსკის თქმით, სასაზღვრო უწყების სამმართველო ცხინვალში განთავსდება და პირადი შემადგენლობისათვის 20 სამხედრო ქალაქი აიგება. საზღვრის დაცვაში რუსი მესაზღვრეები ვიდუოდაკვირვების საშუალებებს, უპილოტო საფრენ აპარატებსა და ლოკატორებს გამოიყენებენ, მაგრამ საზღვარზე ზღუდეები, მათ შორის ეკლიანი მკეთულებების სახით, არ შეიქმნება.

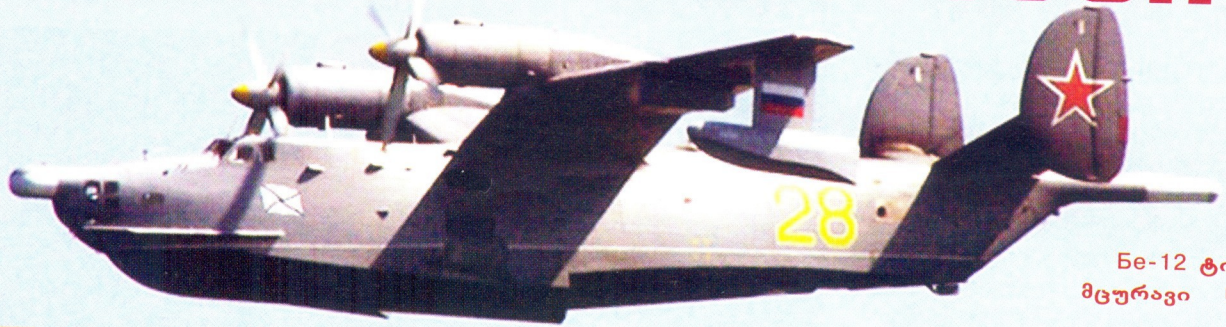
● ვაზიანში NATO-ს სწავლებების დაწყებასთან დაკავშირებით სეპარატისტული აფხაზეთისა და ე.წ. სამხრეთ ოსეთის რესპუბლიკის სამხედრო ფორმირებები მუდმივ საბრძოლო მზადყოფნაზე გადავიდნენ. 6 მაისს კი ცხინვალის ხელისუფლების თავდაცვის მინისტრმა იური ტანაევმა განაცხადა, რომ NATO-ს სწავლებების მასშტაბები ცხინვალს საფრთხეს არ უქმნიდა.



სოხუმის სამხედრო სასწავლებლის კურსანტები

თეიმურ ჩაჩანიძე

კავკასიის ჰაერსაფრთხოების



მე-25 ტიპის მცურავი ნავი

აპრილი

(XX საუკუნის 90-იანი წლების I ნახევარი)

აზერბაიჯანის ტერიტორიაზე საქართველოზე არანაკლები აეროდრომები იყო, მაგრამ საბჭოთა ავიაცია ბაზირებისათვის მხოლოდ ნაწილს იყენებდა და იქ განლაგებული საფრენი აპარატების რაოდენობა 150-160 ერთეულს არ აღემატებოდა.

ამიერკავკასიის სამხედრო ოლქის მთავარი დამრტყმელი ძალა იყო 34-ე საჰაერო არმიის 36-ე ბომბდამშენთა საავიაციო დივიზია, რომლის ორი პოლკი საქართველოში (კობიტნარი და დიდი შირაქი), ხოლო მესამე 976-ე ბომბდამშენთა საავიაციო პოლკი აზერბაიჯანში ქურდამირის აეროდრომზე იყო განთავსებული. პოლკი Cy-24 ტიპის საფრონტო ბომბდამშენებით დაფრინავდა.

თბილისის საავიაციო ქარხანაში აგებული Cy-25 ტიპის მოიერიშეების ათვისება საბჭოთა სამხედრო-საჰაერო ძალებში პირველად მე-80 ცალკეულ

მოიერიშეთა საავიაციო პოლკის მფრინავებმა 1981 წლის თებერვალში კასპის ზღვის სანაპიროზე ბაქოდან 65 კილომეტრის დაშორებით მდებარე სიტალ-ჩაის აეროდრომზე დაიწყეს.

ავღანეთის ომმა თბილისურ მოიერიშეებზე მოთხოვნა გაზარდა და ამ მიზნით მე-80 პოლკის ბაზაზე ჩამოყალიბდა მე-200 ცალკეულ მოიერიშეთა საავიაციო ესკადრილია. რამდენიმეთვიანი დაჩქარებული მომზადების გავლის შემდეგ ესკადრილია 1981 წლის ივნისში ავღანეთში გაიგზავნა.

იმავ ესკადრილიის შემადგენლობაში პოლკის მფრინავების მონაცვლეობით სამსახურმა 1984 წლის ოქტომბრამდე გასტანა და დანაკარგმა ოთხი Cy-25 შეადგინა.

34-ე საჰაერო არმიის უშუალო დაქვემდებარებაში იყო დალარის აეროდრომზე განთავსებული 882-ე ცალკეულ

მზვერავთა საავიაციო პოლკი. ამ საავიაციო ნაწილის მფრინავები МиГ-25РБ და Су-24МР ტიპის საჰაერო მზვერავებით დაფრინავდნენ.

აზერბაიჯანის საჰაერო საზღვრის ირანთან დაცვას საჰაერო თავდაცვის 97-ე დივიზიის 82-ე გამანადგურებელთა საავიაციო პოლკის МиГ-25 ПДС ტიპის ავიადამკრედელები უზრუნველყოფდნენ. პოლკის თვითმფრინავები ქალაქ სუმგაითთან მდებარე ნასონის აეროდრომზე იყო განლაგებული.

საბჭოთა არმია აზერბაიჯანის ტერიტორიას მოძველებული და ზედმეტი საავიაციო ტექნიკის შესანახადაც იყენებდა. არმაიის მფრინავთა უმაღლესი საავიაციო სასწავლებლის 761-ე სასწავლო-სავიაციო პოლკისა და 627-ე სასწავლო-სავიაციო პოლკის დაახლოებით 70 სასწავლო-საბრძოლო დანიშნულების L-29/L-39 შესაბამისად აჯიბულაჰისა და სალიანის აეროდრომებზე ინახებოდა.

ამიერკავკასიის სამხედრო ოლქის ერთადერთი 104-ე საჰაერო-სადესანტო დივიზიის ნაწილები კიროვადის (ახლანდელი განჯის) რაიონში იყო განლაგებული და პირადი შემადგენლობის დესანტირებას ცალკეული სამხედრო-სატრანსპორტო საავიაციო პოლკი უზრუნველყოფდა, რომელიც ბაზირებისათვის ბაქოს მახლობლად მდებარე კალას აეროდრომსა და კიროვადის სამოქალაქო აეროპორტს იყენებდა.

სატრანსპორტო საავიაციო პოლკის განკარგულებაში Ил-76, Ан-12 და Ан-22 ტიპის სამხედრო-სატრანსპორტო თვითმფრინავები იყო.

კალას აეროდრომს ბაზირებისათვის

მზვერავ Cy-24 MP-ებს აზერბაიჯანელები ბომბდამშენებად იყენებდნენ





ასევე იყენებდნენ კასპიის ზღვის ფლოტილიის შვეულმფრენები, სატრანსპორტო თვითმფრინავები და **Бе-12** ტიპის მფრინავი ნაჲები.

საშვეულმფრენო საავიაციო ნაწილებიდან მე-4 არმიის (შტაბი ბაქოში) დაქვემდებარებაში 121-ე შერეული საავიაციო ესკადრილია (5 **Ми-8** და 1 **Ми-6** ტიპის შვეულმფრენი) იყო.

კიდევ ერთი საშვეულმფრენო ნაწილი ნახჭევანში, ირანის საზღვრის ახლოს 381-ე ცალკეულ შვეულმფრენთა ესკადრილია (13 **Ми-24** და 4 **Ми-8** ტიპის შვეულმფრენი) იყო განთავსებული.

აზერბაიჯანისათვის ავიაციის აუცილებლობა სომხეთთან ომის დროს გაჩნდა, როცა ყარაბაღის მთიან-ტყიანი რელიეფზე საცეცხლე წერტილებისა თუ გამაგრებული პოზიციების დამუშავებისთვის, ლტოლვილებისა და დაჭრილთა გამოყვანისთვის ავიაცია და განსაკუთრებით შვეულმფრენები შეუცვლელი იყო.

მაშინდელი აზერბაიჯანის ხელისუფლებისა და სამხედროებისათვის საბჭოთა არმიის თვითმფრინავებისა თუ შვეულმფრენების ხელში ჩაგდება ერთ-ერთ მთავარ ამოცანას წარმოადგენდა და მიზნის მისაღწევად რუს სამხედროებთან ურთიერთობისას არაფერს ერიდებოდნენ. განსაკუთრებით კარგ ეფექტს მაღალი ანაზღაურებით აზერ-

ბაიჯანის შეიარაღებულ ძალებში დაწინაურება და საბჭოთა არმიის ყველაზე დიდი პრობლემის გადაჭრა — ბინით დაკმაყოფილება იძლეოდა.

მუქარამ, ულტიმატუმებმა, თავდასხმებმა თუ მოქრთამვამ ნაყოფი მალე გამოიღო. 1992 წლის 28 იანვარს რუსულმა ეკიპაჟმა ბაქოს ჩრდილოეთით, კასპიის პირას მდებარე სანგახალიდან პირველი **Ми-24** წამოიყვანა და ბაქოს ახლოს, დასახლება ზაბრათ-2-ში შვეულმფრენთა მოედანზე დასვა.

საბრძოლო შვეულმფრენის გაქცევამ ამიერკავკასიის სამხედრო ოლქის სარდლობა აღაშფოთა, მაგრამ რამდენიმე დღის შემდეგ კიდევ ორი **Ми-24** აზერბაიჯანელთა აეროდრომზე დაეშვა, ხოლო 12 თებერვალს აზერბაიჯანმა ოფიციალურად 6 **Ми-24** მიიღო.

შვეულმფრენები აზერბაიჯანის სამოქალაქო ავიაციის მფრინავებმა ჩაიბარეს, რომლებიც ადრე ნავთობის სარეწებს ემსახურებოდნენ და თავიანთი სურვილით სამხედრო ავიაციაში სამსახური გააგრძელეს.

რუსული წყაროების ინფორმაციით, 1992 წელს აზერბაიჯანს ოფიციალურად **Ми-24** ტიპის 14 საბრძოლო და **Ми-8** ტიპის 9 სამხედრო სატრანსპორტო შვეულმფრენი გადაეცა.

გამოცდილების უქონლობის გამო პირველ საბრძოლო დავალებებს რუსი მფრინავების ორი ეკიპაჟი ასრულებდა,

ხოლო ადგილობრივი კადრების პროფესიული ოსტატობის ამაღლებაზე რუსეთის არმიის ორი ოფიცერი — მაიორი სერგეი სენიუშკინი და კაპიტანი ვეგენი კარლოვი ზრუნავდნენ.

ორივე დაიღუპა და სიკვდილის შემდეგ ორივეს აზერბაიჯანის ეროვნული გმირის წოდება მიენიჭა.

1992 წლის 8 აპრილს სიტალ-ჩაის აეროდრომიდან უფროსმა ლეიტენანტმა ვაგიფ ყურბანოვა მე-80 ცალკეულ მოიერიშეთა საავიაციო პოლკიდან **Су-25** ტიპის მოიერიშე გაიტაცა და ვვლახის სამოქალაქო აეროპორტში დასვა.

ერთი თვის შემდეგ აზერბაიჯანული მოიერიშე საჰაერო დაბომბვებს შეუდგა. მთავარი სამიზნე ყარაბაღის დედაქალაქი სტეფანაკერტი და იქ მდებარე სამხედრო ობიექტები იყო, მაგრამ საავიაციო დაბომბვები უფრო მეტ ზიანს მშვიდობიან მოსახლეობას აყენებდა.

13 ივნისს ერთადერთი აზერბაიჯანული მოიერიშე **Су-25** სომხებმა ჩამოაგდეს, ხოლო ვაგიფ ყურბანოვი დაიღუპა.

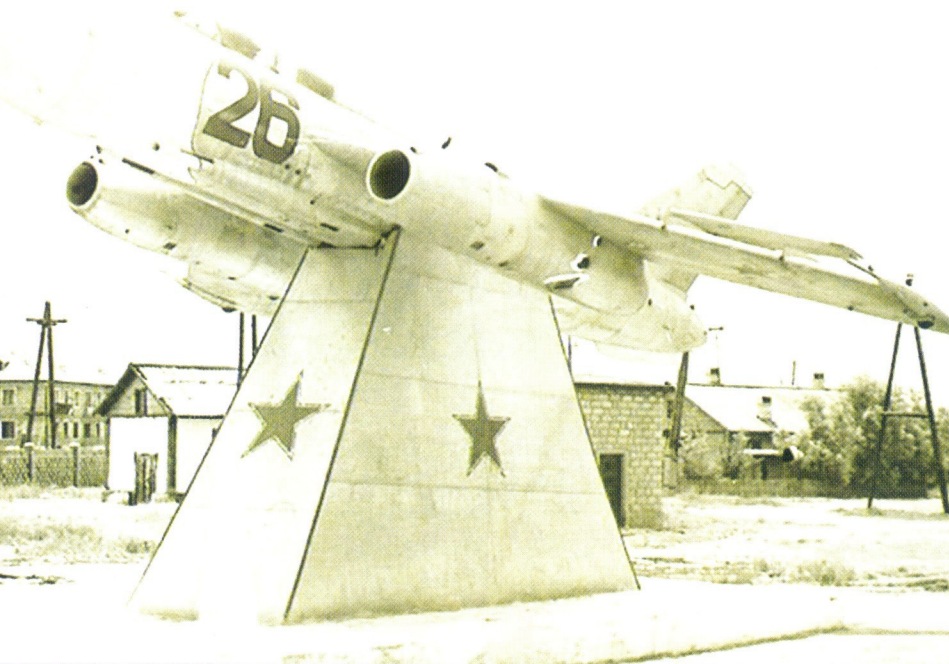
1992 წლის 9-10 ივნისს რუსებმა აზერბაიჯანის აეროდრომებიდან გამართული თვითმფრინავების რუსეთში გადაფრენა და იმპედროულად სააეროდრომო ტექნიკისა თუ მოწყობილობების მწყობრიდან გამოყვანა დაგეგმეს.

რუს სამხედროებთან კარგი ურთიერთობის წყალობით ბაქოში ეს დროუ

სატრანსპორტო თვითმფრინავი **Ил-76М**



აჯიბულაპის აეროდრომს ძველი Як-28 ამშვენებდა



ლად შეიტყვეს და ხელისუფლების გადაწყვეტილებით ეროვნული შეიარაღებული ძალების ქვედანაყოფებმა აეროდრომები დაიკავეს.

კალას აეროდრომზე 8 შვეულმფრენით აზერბაიჯანის არმიის დესანტი გადაისხა და სამხედროებმა აეროდრომის საკანძო ობიექტები თვითმფრინავებთან ერთად დაიკავეს.

9 თენისს დალარის აეროდრომზე აზერბაიჯანის თავდაცვის მინისტრ რაჰიმ გაზაევის მეთაურობით დაახლოებით 800-მა შეიარაღებულმა სამხედრომ ასა-

ფრენი ზოლი გადაკეტა, თვითმფრინავებს საბურავები დაუზიანა და საფრენი ბილიკები ბეტონის ფილებით ჩახერგა.

რუსეთში დალარიდან გადაფრენა 882-ე საავიაციო პოლკის მხოლოდ 8 თვითმფრინავმა მოასწრო, ხოლო ადგილზე 5 МиГ-25РБ და 11 Су-24МР დარჩა. აზერბაიჯანელებმა რუსეთიდან სპეციალურად ოფიცერთა ოჯახების გასაცვანად ჩამოფრენილი სატრანსპორტო Ил-76-იც დაიტოვეს.

ამ ოპერაციაში არცთუ მცირე როლი საავიაციო პოლკის მეთაურის მოადგ-

ილემ, პოდპოლკოვნიკმა ალექსანდრე პლეშმა ითამაშა.

რუსეთის არმიის ოფიცრის, პოლკოვნიკ ვლადიმერ კრავცოვის დახმარებით აზერბაიჯანელებმა 82-ე გამანადგურებელთა საავიაციო პოლკის მთელი საავიაციო ტექნიკა — 30-მდე ავიაგადამჭრელი დაიტოვეს.

აზერბაიჯანელებმა საავიაციო პარკის შესავსებად სხვა ხერხსაც მიმართეს. 1992 წლის ზაფხულში უკრაინაში ჩუგუევსკის მფრინავთა უმაღლეს საავიაციო სასწავლებელს სამი МиГ-21-ის ტიპის ავიაგამანადგურებლის სანაცვლოდ საავიაციო ნაფთი გაუგზავნეს.

იმავე წლის ნოემბერში აზერბაიჯანის თავდაცვის სამინისტრო 50 ათას დოლარს ჰპირდებოდა რუსეთის არმიის იმ მფრინავს, ვინც Су-27 ტიპის ავიაგამანადგურებელს ჩამოიყვანდა.

ყარაბაღის ომმა ყველაზე მეტად მოიერიშე და ბომბდამშენი თვითმფრინავების საჭიროება წარმოშვა. Су-24МР-ის, МиГ-25РБ-ის ოუ L-29-ის ბომბდამშენად გამოყენება თვითმფრინავის გადაკეთებას მოითხოვდა, რაც ფრთებზე ბომბების დამჭერებსა და უმართავი რაკეტული ჭურვების კონტეინერების დაყენებაში გამოიხატებოდა. მაგრამ იმპროვიზებული ბომბდამშენის მფრინავი დამიზნების სისტემის უქონლობის გამო დაბომბვას ვიზუალურად ახდენდა, რასაც მშვიდობიან მოსახლეობაში მსხვერპლი მოჰყვა.

ბომბდამშენებზე მორგებული თვითმფრინავები ეფექტიანობით მოიერიშე Су-25-ს ვერ შეედრებოდა, ამიტომ აზერბაიჯანმა მოიერიშეების შესაძენად 1993 წლის დასაწყისში საქართველოს თავდაცვის სამინისტროს მიმართა შედგა გარიგება და იმ დროს, როცა საქართველო აფხაზეთის კონფლიქტში იყო ჩართული, ორი Су-25 თბილისიდან აზერბაიჯანში გადაფრინდა.

აზერბაიჯანის საკმაოდ მრავალრიცხოვანი ავიაციის დიდ პრობლემად გამოცდილი მფრინავების ნაკლებობა იყო, რომელსაც, ასე თუ ისე, საბჭოთა არმიის ყოფილი პილოტები ავსებდნენ.

1992 წლის 20 აგვისტოს სომხებმა „სტრელათი“ აზერბაიჯანის სამხედრო-საჰაერო ძალების МиГ-25РБ ტიპის თვითმფრინავი ჩამოაგდეს. 82-ე გამანადგურებელთა საავიაციო პოლკის ყოფილი პილოტი მათვის, კაპიტან იური ბელიჩენკოსათვის მე-16 საბრძოლო გაფრენა უკანასკნელი გამოდგა. მან კატაპულტირება მოასწრო, მაგრამ სომხების ტყვეობაში აღმოჩნდა და სასა-

სალიანის აეროდრომი და იქ დატოვებული L-29-ები



პართლომ მფრინავს სასიკვდილო განაჩენი გამოუტანა, რომელიც მოგვიანებით შეწყალებით შეიცვალა.

ბელიჩენკოს თქმით, მფრინავები დღეში ოცნუთიან ორ საბრძოლო გაფრენას ასრულებდნენ და მხოლოდ სამხედრო ობიექტებს ბომბავდნენ, რომელიც მეტწილად მსხვერპლს მშვიდობიან მოსახლეობაში იწვევდა.

1992 წლის 4 სექტემბერს სომხებმა კიდევ ერთი აზერბაიჯანული მი-21 ჩამოაგდეს და მფრინავი ანატოლი ჩისტიაკოვი ტყვედ აიყვანეს. მასაც სიკვდილით დასჯა ელოდა, მაგრამ სასიკვდილო განაჩენი შეწყალებით შეიცვალა.

რუსული მონაცემებით, აზერბაიჯანმა საბჭოთა არმიიდან 47 თვითმფრინავი და 23 შეუქმფრენი მიიღო და იმ დროისათვის ყველაზე მრავალრიცხოვანი ავიაცია ჰყავდა. ამ უპირატესობას ბაქო კავკასიის ქვეყნებს შორის ახლაც ინარჩუნებს.

სამხედრო ავიაციის გარეშე იყო სომხეთი, სადაც ამიერკავკასიის სამხედრო ოქლს ორად ორი საავიაციო ნაწილი — ერევნის ერეზუნის აეროდრომზე 382-ე შეუქმფრენთა ესკადრილია (7 მი-24, 3 მი-24კ, 3 მი-24პ და 5 მი-8) და ლენინაკანში (ახლანდელი გიუმრი) 26-ე მერეული საავიაციო ესკადრილია (5 მი-8 და 1 მი-6) ჰყავდა.

1992 წლის დამდეგს რუსებმა სომხ-



სომხეთის ავიაციის მი-24პ

ებს ოფიციალურად 13 მი-24 ტიპის საბრძოლო შეუქმფრენი გადასცეს. ეკიპაჟები სამოქალაქო ავიაციის პენსიონერმა და „დოსააფის“ მფრინავებმა შეაესეს. იმავე წლის აგვისტოდან სომხეთის ავიაცია მი-24-ებს აზერბაიჯანის ტერიტორიაზე მიმდინარე საბრძოლო მოქმედებებში იყენებდა.

სავარაუდოდ, რუსებმა 1992 წელს სიტალ-ჩაიდან გაყვანილი მე-80 მოიერიშეთა საავიაციო პოლკის ერთი ესკადრილია სომხეთში გადაიყვანეს და

ადგილობრივი მფრინავების მომზადების შემდეგ 6 სუ-25 სომხეთის ავიაციის განკარგულებაში გადავიდა.

1994 წლის იანვრიდან ყარაბაღის ომის დამთავრებამდე სომხურმა მოიერიშეებმა აზერბაიჯანელთა პოზიციები რამდენჯერმე დაბომბეს.

რუსული წყაროების ცნობით, 1992-93 წლებში სომხეთის არმიას რუსეთისაგან 8 თვითმფრინავი და 22 შეუქმფრენი გადაეცა.

თომურ ჩაჩანიძე

ჩეხური წარმოების სასწავლო L-29 „დეღფინი“



IDEF-2009



155მმ-იანი თვითმავალი თურქული საარტილერიო დანადგარი T-155 Firtina

27-30 აპრილს თურქეთის დედაქალაქ ანკარაში ტექნოლოგიებისა და თავდაცვითი მრეწველობის პროდუქციის რიგით მე-9 საერთაშორისო გამოფენა IDEF-2009 გაიმართა.

გამოფენა, რომელიც ქვეყნის თავდაცვის მინისტრმა 27 აპრილს გახსნა, დასაბამს 1993 წლიდან იღებს და ორ წელიწადში ერთხელ, ქვეყნის თავდაცვის სამინისტროს პატრონაჟით ტარდება. როგორც წლებიდანვე გამოფენაზე გახდა ცნობილი, შემდეგი IDEF-2011 ქალაქ სტამბოლში ჩატარდება.

წლებიდანვე IDEF 2009 გაცილებით მასშტაბური და მრავალფეროვანი იყო.

ოფიციალური მონაცემებით, გამოფენაში მსოფლიოს 48 ქვეყნის 494 კომპანია მონაწილეობდა. ამათგან 161 კომპანია მასპინძელ ქვეყანას ეკუთვნოდა. პროდუქციის მრავალფეროვნების მიუხედავად, გამოფენის დომინანტებს ჯავშანმანქანები და ჯავშანტრანსპორტიორები წარმოადგენდნენ.

მასპინძელი თურქეთის კომპანია FNSS-მა ჯავშანტრანსპორტიორი Pars-ი ერთდროულად ორ ვარიანტში წარმოადგინა — თვლების 6x6 და 8x8 ფორმულით. ამ უკანასკნელის შემთხვევაში ჯავშანტრანსპორტიორის სიგრძე 7,96მ-ს, სიგანე 2,7მ-ს, სიმაღლე კი 2,17მ-ს შეადგენს. მანქანაზე დამონ-



ჯავშანტრანსპორტიორ Pars-ს 12 მედესანტის გადაყვანა შეუძლია და საჭიროების შემთხვევაში მასზე სხვადასხვა სახის საბრძოლო მოდულები მონტაჟდება



ტაჟებული აღჭურვილობის სახეობიდან გამომდინარე, მისი მაქსიმალური წონა 16000-დან 24500 კგ-მდე ვარიირებს. ეკიპაჟი 2 კაცისგან შედგება და 12 მედესანტის გადაყვანა შეუძლია. პრეზენტაციის სახით თურქულმა კომპანია Nurol Makina-მ თვლების 6x6-ფორმულიანი ახალი ჯავშანტრანსპორტიორი EJDER-ი წარმოადგინა. მისი სიგრძე 7,045მ-ს, სიგანე — 2,68მ-ს, სიმაღლე კი 2,4მ-ს შეადგენს. სტანდარტულ კონფიგურაციაში 18000 კგ-ს იწონის. ამხელა მასის მიუხედავად, ასფალტირებულ გზაზე მაქსიმალურ 11კმ/სთ-ის ტოლ სიჩქარეს აეითარებს. ჯავშანტრანსპორტიორის მოდულური კონსტრუქცია აქვს და საბრძოლო მოდულის სახით მისთვის სამი ვარიანტია შემუშავებული: 7,62მ-იანი ტყვიამფრქვევი ან 40მმ-იანი ავტომატური ყუმბარსატყორცი, ან ფრანგული წარ-



თურქეთმა გამოფენაზე ახალი ჯავშანტრანსპორტიორი EJDER-ი პირველად წარმოადგინა

მპანიები გამოფენაზე კორპორაცია „როსობრონექსპორტი“ ივენენ წამოღვენილი. სხვა გამოფენებისგან განსხვავებით, IDEF 2009-ზე რუსეთმა ტექნიკისა და შეიარაღების ნატურალური სახით წარმოდგენას, მათი მულტიმედიური საშუალებით ჩვენება ამჯობინა, რაც „როსობრონექსპორტის“ დელოვაციის ხელმძღვანელ ანატოლი აქსიონოვის აზრით, გაცილებით ეფექტიანი და იაფია. გამოფენის მსვლელობისას გაჩნდა ინფორმაცია, რომ თურქეთმა ჰაერსაწინააღმდეგო თავდაცვის სისტემის მოდერნიზაციის ფარგლებში, უახლესი

მოების 25მმ-იანი Dragar-ის ტიპის ავტომატური ქვემეხი. დესანტის სახით EJDER-ს ათი კაცი გადაჰყავს.

ამ ჯავშანტრანსპორტიორების გვერდზე გამოფენაზე კომპანია Otokar-ის დაჯავშნული ავტომობილის — Cobra-ს ნახვაც შეიძლებოდა. ის დღეს საქართველოს შინაგან საქმეთა სამინისტროს შეიარაღებაშია.

ტექნიკის ახალი სახეობის გარდა, თურქეთმა IDEF 2009-ზე 1998 წელს შექმნილი 155მმ-იანი თვითმავალი სარტილერიო დანადგარი T-155 Firtina, ჯერ კიდევ გასული საუკუნის 60-იან წლებში შექმნილი ამერიკული ტანკ M-60-ის გაძლიერებულჯავშნიანი მოდერნიზებული ვარიანტი M-60A3 და ჯავშანსატრანსპორტო M-133-ის ბაზაზე შექმნილი სხვადასხვა მოდიფიკაცია წარმოადგინა, მათ შორის 25მმ-იანი ავტომატური ქვემეხით აღჭურვილი. რუსეთის იარაღის მწარმოებელი კო-



შესაძლოა, ახლო მომავალში იტალიური შვეულმფრენი TUHP 149 თურქეთის სამხედრო-საჰაერო ძალების შემადგენლობაში ვიხილოთ





რუსული საზენიტო-სარაკეტო კომპლექსი C-400 Триумф-ის შესყიდვის სურვილი გამოთქვა. გარდა ამისა, ბოლო დროის განმავლობაში რუსეთი აქტიურად ცდილობს თურქეთის ბაზარზე ქვეითთა საბრძოლო მანქანა БМП-3-ისა და თვითმავალი ტანკსაწინააღმდეგო კომპლექსი Хризантема-С-ს შეტანას.

ჩვენმა მეზობელმა აზერბაიჯანმა, რომელიც ბოლო დროს თურქეთთან ერთად ინტენსიურად მუშაობს ახალი სახის შეიარაღებისა და სამხედრო ტექნიკის შექმნაზე, გამოფენაზე სწრაფი შანსი „ისტეგლალი“, ოპ-

ტიკური სამიზნეები, ჯგუფმანქანები, ავტომატური ყუმბარსატყორცნები და აზერბაიჯანული ელექტრონული მიკროსკოპები წარმოადგინა.

იტალიურმა სპეცულმფრენო კომპანია Agusta-Westland-მა IDEF-2009-ზე სპეცულმფრენი TUHP 149-ის სრულმასშტაბიანი მაკეტი გამოიტანა. მწარმოებელი კომპანიის განცხადებით, სპეცულმფრენს სრულად აღჭურვილი 18 მედესანტის გადაყვანა შეუძლია და თანამედროვე ციფრული აღჭურვილობა აქვს, რის საშუალებითაც მისი გამოყენება ღამითაც არის შესაძლებელი. გარე საკიდარზე სპეცულმფრენს უმართავი რაკეტების გამშვები კონტეინერების წაღება შეუძლია. TUHP 149 თურქეთის სამხედრო-საჰაერო ძალების მიერ საშუალო წონის



დღეისთვის თურქეთი ყველანაირად ცდილობს უბილოტო თვითმფრინავების მსოფლიო ბაზარზე შეღწევის

მოდერნიზებული თურქული ტანკი M-60A3



ახალი თაობის სპეცულმფრენის შექმნაზე გამოცხადებულ ტენდერ TUHP-ის (Turkish Utility Helicopter Programme) ერთ-ერთი მონაწილეა.

გამოფენას სკანდალის გარეშე არ ჩაუვლია. რუსული „როსობორ-ონექსპორტის“ დელეგაციის ხელმძღვანელმა ანატოლი აქსიონოვმა IDEF 2009-ის ორგანიზატორებს, პაკისტანის დელეგაციის კალაშნიკოვის ავტომატის, ტანკსაწინააღმდეგო ყუმბარსატყორცნე PПГ-7-ის რეაქტიული ყუმბარისა და საარტილერიო ჭურვების არალიცენზირებული ასლების სადემონსტრაციო სტენდიდან მოხსნის მოთხოვნით პროტესტი განუცხადა. „როსობორ-ონექსპორტის“ განცხადებით, მხოლოდ 2007 წელს მსოფლიოს სხვადასხვა ქვეყანაში წარმოებული არალიცენზირებული AK-47-ის ტიპის ავტომატის გაყიდვით რუსეთის ეკონომიკის ზარალმა 2 მილიარდი დოლარი შეადგინა.

გამოფენა IDEF-2009 30 აპრილს დაიხურა.

თეიმურ აულუზაზვილი



ეფრინავი მანქანები



გასული საუკუნის დასაწყისში, სხვადასხვა ქვეყნის სამხედრო-საჰაერო ძალების შეიარაღებაში თვითმფრინავის, როგორც ქვეყნის თავდაცვის ერთ-ერთი შემადგენელი ელემენტის, მიღებასთან ერთად, სამხედროებს მაშინვე მათი მოქმედების საბრძოლო რადიუსის გაზრდის სურვილი გაუჩნდათ. ამ პრობლემის გადასაწყვეტად კონსტრუქტორები ცდილობდნენ, ეკონომიური ძრავების გამოყენებასთან ერთად, თავიანთი ქმნილებები რაც შეიძლება მსუბუქი შეექმნათ და ამავე დროს, პლანერის წონის ეკონომიის ხარჯზე ბორტზე არსებული საწვავის რაოდენობა მაქსიმალურად გაეზარდათ. მაგრამ ოქროს შუალედის მოძიება არც ისე იოლი აღმოჩნდა და ამ ვითარებიდან მხოლოდ ერთი გამოსავალი არსებობდა, – თვითმფრინავის საწვავით ჰაერში გამართვა, მაგრამ არც ეს იყო მარტივი.

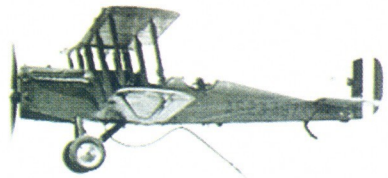
ჰაერში თვითმფრინავის საწვავით გამართვა პირველად ჯერ კიდევ 1912 წელს სცადეს, მაგრამ ჰაერში ერთი თვითმფრინავიდან მეორისთვის საწვავით სავსე კასრების გადაცემა მარცხით დასრულდა.

1917 წელს დიდი ბრიტანეთის სამეფო სამხედრო-საზღვაო ფლოტის სამხედრო ავიაციის მფრინავებმა საბრძოლო დავლების შესრულებისას პირველად გამართეს თვითმფრინავი სამხედრო ბაზის ფარგლებს გარეთ. მაგრამ ეს შემთხვევა არ შეიძლება ჰაერში საწვავით გამართვის დებიუტს მივაკუთვნოთ, რადგან გამმართველი და გასამართი თვითმფრინავიც ამჟამინდის ტიპისა იყო და ლა-

მანშის სრუტეში, გაჩერებული ძრავებით წყალზე ყოფნისას გაიმართა საწვავით.

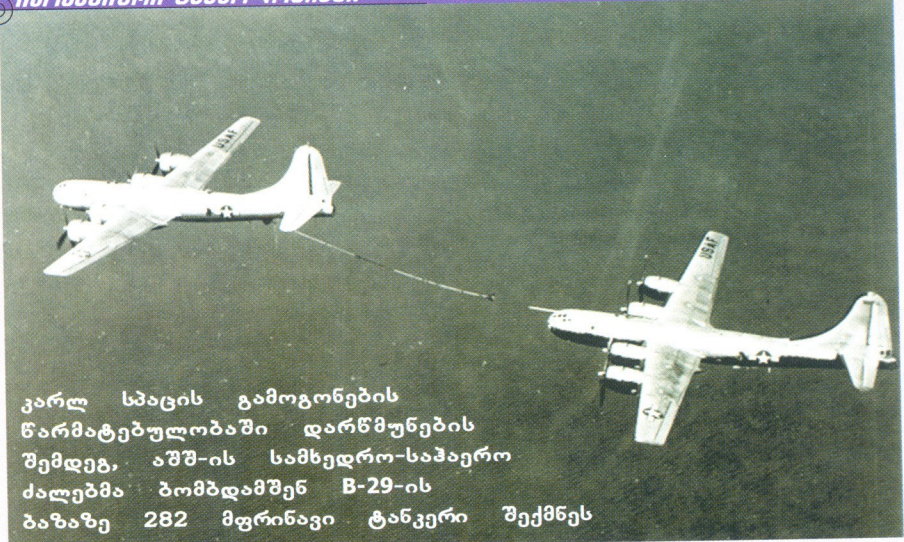
საბოლოოდ ჰაერში საწვავით თვითმფრინავი პირველად ამერიკელებმა გამართეს. DH-4-ის ტიპის ორადგილიანი ბიპლანიდან, რომლის ეკიპაჟში ლოუელ სმიტი და ჯონ რიჩტერი შედიოდნენ, საწვავი ამავე ტიპის თვითმფრინავს გადაეცა, რომელსაც ვირჯილ ჰინი და ფრენკ სეფერტი მართავდნენ. ფრენისას გამართველი თვითმფრინავიდან გადმოუშვეს გასამართი შლანგი, ის ფრენკ სეფერტმა დაიჭირა და თავისი თვითმფრინავის, რომელიც 7-8 მ-ით დაბლა მიფრინავდა, საწვავის ავზზე შეაერთა. პირობითი სივ-

ნალის გადაცემის შემდეგ გამართველი თვითმფრინავის ეკიპაჟმა სპეციალური სარქველი გახსნა და საწვავმა სიმძიმის ძალის მოქმედებით გასამართ თვითმფრინავზე დაიწყო გადასვლა. ეს ისტორიული ფაქტი 1927 წლის 27 ივნისს მოხდა. ამავე წლის 27-28 აგვისტოს კი DH-4-მა საცდელი ფრენისას ჰაერში საწვავით ცხრაგზის გამართვის წყალობით, დაუჯდომლად, 37 საათის განმავლობაში იფრინა (მთლიანობაში გამართველებისგან მან 2100ლ საწვავი მიიღო). აშშ-ის პარალელურად, თვითმფრინავის ჰაერში საწვავით გამართვის მეტოდიკის ათვისებას საფრანგეთსა და დიდ



ეს ისტორიული ფოტო 1927 წლის 27 ივნისს ლოუელ სმიტისა და ვირჯილ ჰინის ეკიპაჟების მიერ პირველი წარმატებული გამართვის დროსაა გადაღებული





კარლ სპაცის გამოგონების წარმატებულობაში დარწმუნების შემდეგ, აშშ-ის სამხედრო-საჰაერო ძალებმა ბომბდამშენ B-29-ის ბაზაზე 282 მფრინავი ტანკერი შექმნეს

ბრიტანეთშიც ცდილობდნენ. მიუხედავად ამისა, მეორე მსოფლიო ომის დროს თვითმფრინავის ჰაერში ყოფნის ხანგრძლივობის გაზრდის ამ მეთოდს მწირი ყურადღება ექცეოდა.

1948 წლის იანვარში აშშ-ის სამხედრო-საჰაერო ძალების მთავარი შტაბის ხელმძღვანელმა გენერალ კარლ სპაცმა ჰაერში გამართვისთვის საჭირო საწვავის გადაცემა და მიმღები მოწყობილობები დააპროექტა, რომლებიც მათი ეფექტიანობის შესაბამისად ორ მოდიფიცირებულ სტრატეგიულ ბომბდამშენ B-29-ზე დამონტაჟდა. გამმართველი აგრეგატი მფრინავი ტანკერის ფიუნელაჟის კულა ნაწილის ქვედა მხარეს მონტაჟდებოდა და მოდიფიცირებულ ბომბ-ნაკვეთურში განთავსებულ დამატებითი საწვავის ავზთან იყო დაკავშირებული. თვითმფრინავის საწვავის გასამართად გამმართველი აგრეგატიდან სპეციალური ჯალამბრის საშუალებით რამდენიმე ათეულ მეტრ შლანგს უშვებდნენ, რომლის ბოლოს 1,5მ დიამეტრის კონუსი

იყო დამაგრებული. თავად გასამართ თვითმფრინავზე მიმღები მოწყობილობა საწვავის სისტემასთან დაკავშირებული ეკიპაჟის კაბინის თავზე დამაგრებულ 4მ-ის სიგრძის ძელს წარმოადგენდა. შლანგის ბოლოზე არსებული კონუსი, რომელიც ბადმინტონის ბურთის ჰგავს, გასამართი თვითმფრინავის მფრინავს ძელის შლანგთან შეერთებაში ეხმარებოდა და ერთგვარი მიმმართველის როლს ასრულებდა. ძელის ბოლოზე იყო სპეციალური უკუსარქველი, რომელსაც სფეროს ფორმა ჰქონდა. გასამართ შლანგთან კონტაქტამდე, წინააღმდეგობის არარსებობის გამო, სფეროს ცენტრალური მოძრავი ნაწილი უკან არსებული ზამბარის მოქმედების წყალობით ერთ მდგომარეობაში იყო, სარქველი კი — დაკეტილი. შლანგთან შეერთების შემდეგ კონუსის ძირეულ ნაწილში არსებული საკეტის საშუალებით შეერთების ფიქსირება ხდებოდა. შეერთების დასტურის მიღების შემდეგ, ტანკერის ოპერატორი საწვავის გადაცემას იწყებს. მაღალი წნევით მოძრავი საწვავი, რასაც

სპეციალური ტუმბო უზრუნველყოფს, სფეროს ცენტრალურ სხეულს აწვება, მისი ზემოქმედებით ზამბარა უკან იწევს და სარქველი იღება. საწვავის გადაცემის შემდეგ, სარქველი ისევ იკეტება, გასამართი თვითმფრინავის ეკიპაჟი ფრენის სინქრეს ამცირებს და კონუსში არსებული საკეტი იღება.

სპაცის გამოგონებამ დიდი მოწონება დაიმსახურა და სერიული ბომბდამშენ B-29-ის ბაზაზე მფრინავი ტანკერების შექმნა დაიწყო. საბაზო ვარიანტში დარჩენილი თვითმფრინავები კი მიმღები ძელებით აღჭურვეს.

ამგვარად ამერიკული B-29 მსოფლიოში პირველი სერიული სტრატეგიული ბომბდამშენი იყო, რომელსაც ჰაერში საწვავით გამართვის შესაძლებლობა ჰქონდა. სულ, სამეფე მოდიფიკაციაში (KB-29M, KB-29MR, KB-29P), 282 გამმართველი შექმნა, რომელთა ექსპლუატაცია 1953 წლამდე გაგრძელდა.

მფრინავი ტანკერები მოდერნიზებული ბომბდამშენ B-50-ის ბაზაზეც შექმნა. B-29-ის გამმართველი ვარიანტებისგან განსხვავებით, გადასაცემა საწვავის რაოდენობის გასაზრდელად ფრთის კიდურა ნაწილებზე ფიქსირებული დამატებითი საწვავის ავზები განთავსდნენ. ამის წყალობით თვითმფრინავ KB-50-ის ბორტზე სასარგებლო დატვირთვის სახით არსებული საწვავის რაოდენობა 12700კგ-მდე გაიზარდა, მაგრამ მაქსიმალური ასაფრენი მასის ზრდამ თვითმფრინავის ძალური დანადგარის არასაკმარისი სიმძლავრე გამოავლინა, რის გამოც ოთხ შიგაწვავის ძრავას ორი რეაქტიული დაუმატეს. KB-50-ის ექსპლუატაცია 1949-1953 წლამდე გაგრძელდა. თუმცა თვითმფრინავი შეიარაღებიდან მხოლოდ 1961 წელს მოხსნეს.

ამერიკელები მსოფლიოში პირველები იყვნენ, რომელთა ბომბდამშენ B-50-მაც ჰაერში საწვავით გამართვის საშუალებით 1949 წლის 26 თებერვლიდან 3 მარტამდე დაჯდომის გარეშე დედამიწას შემოუფრინა. ფრენის ხანგრძლივობამ 94სთ და 1წთ შეადგინა.

1952 წლის 29 მაისს საწვავის გამართვისთვის საჭირო მიმღები მოწყობილობით აღჭურვილი ალექსანდრე ქართველიშვილის (ქართველი) შექმნილი თორმეტი F-84S იაპონიაში მდებარე ბაზა იტაძუკიდან აფრინდა. იაპონიის ზღვის თავზე KB-29M-ებისგან საწვავის შევსების შემდეგ, მათ განაგრძეს დავალების შესრულება და გეზი ჩრდილო კორეის ქალაქ სარისონოსკენ აიღეს. საბრძოლო

KC-97 მსოფლიოში პირველი მფრინავი ტანკერი იყო, რომელიც გამართვის სრულიად განსხვავებული — ხისტი სისტემით იყო აღჭურვილი. ფოტოზე KC-97 A-7 Corsair-ებს მართავს





ამ ფოტოზე საკმაოდ კარგად ჩანს შლანგი-კონუსის სისტემის მეშვეობით ბრიტანულ Tornado-ს გამართვის დეტალები — მისი მიმღები ძელი და მასთან შეერთებული კონუსი.

მოქმედებისას ეს ჰაერში საწვავით გამართვის პირველი შემთხვევა იყო.

აშშ-ის საბომბდამშენო ავიაციის შეიარაღებაში ბომბდამშენ B-47 Stratojet-ის მიღების შემდეგ, სამხედრო-საჰაერო ძალებმა ძირითადი მფრინავი ტანკერის სახით KC-97 შეიძინეს. წინამორბედებისგან განსხვავებით, ეს თვითმფრინავი, რომელიც სამხედრო-სატრანსპორტო C-97 Stratocruiser-ის ბაზაზე შეიქმნა, გამართვის განსხვავებული სისტემა ჰქონდა და მოქნილი შლანგის ნაცვლად ხისტი გასამართი ძელი ჰქონდა. ტელესკოპური ტიპის გასამართი ძელის სახსრული შეერთებით თვითმფრინავის ფიუზელაჟის კულის ქვედა ნაწილზე მაგრდებოდა. იმ პერიოდისთვის ამერიკელებმა გასამართ თვითმფრინავებზე საწვავის მიღების სისტემაში ცვლილებები შეიტანეს და მოქნილი შლანგი-კონუსის სისტემის გარდა, გამართვის ხისტი სისტემა შეიმუშავეს. ამ უკანასკნელის შემთხვევაში საწვავის მისაღები ძელის ნაცვლად თვითმფრინავები სპეციალური გასამართი ყელით აღჭურვეს, რომელიც უმეტეს შემთხვევაში ეკიპაჟის კაბინის უკან არის განთავსებული.

მის გამოყენებით წუთში 4500-5000ლ-ის გადაქაჩვა შეუძლიათ, კონუსის შემთხვევაში კი ეს მაჩვენებელი 1700-2200ლ-ს არ აღემატება. ამავდროულად, მაღალი ტურბულენტობისას ხისტი ძელი ჰაერში უფრო სტაბილიზებული და მდგრადია, ვიდრე გაცილებით მსუბუქი კონუსი. მაგრამ მისი გამოყენებით თვითმფრინავების გამართვა მხოლოდ რიგრიგობით შეიძლება, მაშინ როდესაც შლანგი-კონუსის სისტემის გამოყენებისას ერთდროულად ორ ან სამ თვითმფრინავს მართავენ.

იმ პერიოდისთვის კი საბჭოთა კავშირში გამართვის სრულიად განსხვავებული „ფრთა-ფრთას“ ტიპის სისტემა მუშავდებოდა. ის პირველად ბომბდამშენ Ty-4-ზე გამოცადეს, რაც შლანგის გამოყენების საშუალებით ხორციელდებოდა. მაგრამ იმ განსხვავებით, რომ მისი გამოშვება ფრთის მარჯვენა კონსოლის კიდურა ნაწილზე არსებული გასამართი დანადგარიდან ხდებოდა. თავის მხრივ, გასამართი თვითმფრინავი ისე მანევრ-

ირებს, რომ შლანგის ბოლოზე არსებული კონუსი თვითმფრინავის მარცხენა კონსოლის კიდურა ნაწილის ქვეშ არსებულ გასამართ ძელს მორატყას. გამართვის ეს სისტემა მცირე დროის განმავლობაში მხოლოდ საბჭოთა კავშირში და ისიც მხოლოდ Ty-16-ის ტიპის ბომბდამშენებში გამოიყენებოდა. ამასთან, ტანკერის ფუნქციების შესრულება მხოლოდ ამავე თვითმფრინავის ბაზაზე შექმნილ გამართველ მოდიფიკაცია Ty-16-3-ს შეეძლო.

ამ სისტემის გამოყენებისას, რომელიც ტანკერის ეკიპაჟისგან მაღალ ოსტატობას მოითხოვდა, შლანგის „დასაჭერად“ გასამართი თვითმფრინავის ეკიპაჟსაც მანევრირება უხდებოდა, რის გამოც ორივე თვითმფრინავი გამართვის აქტიურ ფაზაში იმყოფებოდა. შლანგი-კონუსის სისტემის შემთხვევაში, ტანკერი ერთ სიმაღლეზე, გეზის შეუცვლელად სწორ ხაზზე და მკაცრად მუდმივი სიჩქარით მიფრინავს, გასამართი თვითმფრინავი კი მას უკან რამდენიმე მეტრით დაბლა მიფრინავს და ისე მანევრირებს, რომ გასამართი ძელი კონუსში მორატყას. პროცესის მსვლელობიდან გამომდინარე, გასამართ თვითმფრინავს პროცესის „აქტიური“ მონაწილე ჰქვია, ტანკერს კი — „პასიური“. საწვავით გამართვის პროცესს ტანკერის ოპერატორი და გასამართი თვითმფრინავის ეკიპაჟის მეთაური ხელმძღვანელობენ.

გამართვის ამერიკული, ხისტი სისტემის გამოყენებისას კი ყველაფერი ზემოთ აღნიშნულის საპირისპიროდ ხდება. გასამართი თვითმფრინავი ტანკერის უკან რამდენიმე მეტრით დაბლა ექცევა და მუდმივი სიჩქარით სწორხაზოვნად, გეზის შეუცვლელად მიფრინავს. ამ დროს ტანკერს კულა ნაწილში არსებულ სპეციალურ ნაკვეთურში მყოფი ოპერატორი, რომელიც გამართვის ოპერაციას მარტო ხელმძღვანელობს, გასამართ ძელს დაბლა

ტანკერის გასამართ ძელზე პატარა აეროდინამიკური ზედაპირებია განლაგებული, რომელთა წყალობითაც გამოშვებულ მდგომარეობაში მყოფი ძელი არ არღვევს ტანკერის დაცენტრებას და გამართვის ოპერატორს მისი სივრცეში მართვის საშუალება აქვს. შლანგთან შედარებით დიდი დიამეტრის მქონე გასამართ ძელსა და გამართვის წარმადობის გაზრდასთან ერთად, სისტემის მთავარი უპირატესობა პროცესის ხანგრძლივობის შემცირებაში მდგომარეობს. შედარებითვის: თანამედროვე ტანკერებს ამ სისტე-

Ty-16-ების შემთხვევაში გამართვის „ფრთა-ფრთას“ სისტემის გამოყენებისას წარმოქმნილი სირთულეების გამო საბჭოთა კავშირმა მასზე მალევე თქვა უარი და შლანგი-კონუსის სქემაზე გადავიდა





ახალი ტანკერის შექმნისთვის საჭირო თანხების დაზოგვის მიზნით, ბრიტანეთმა ამ ვარიანტში მოძველებული ბომბდამშენები Victor-ები გადააკეთა. ფოტოზე Victor B.(K).Mk.1/1A ერთდროულად ორი Lightning-ის გამართვას ახდენს

უშვებს. გასამართ თვითმფრინავად არსებული დისტანციის დასაღვენად გასამართი ყელის წინ არსებულ მონიშვნას იყენებს (ლამით გამართვის ოპერაციის გასამართივლად მონიშვნის სახეები ფოსფორის საღებავითაა დაფარული). საჭიროების შემთხვევაში ძელის სიგრძის ცვლილება მისი ტელესკოპიური კონსტრუქციის საშუალებით ხდება. შედარებით დიდი მანევრების შესასრულებლად ოპერატორი შესაბამის მოთხოვნებს ტანკერის ეკიპაჟის მეთაურს გადასცემს. მცირე გადაადგილებას კი ოპერატორი დამოუკიდებლად, გასამართ ძელზე დამაგრებული აეროდინამიკური ზედაპირების მართვით ახორციელებს. გამართვის ამ სქემის „აქტიური“ მონაწილე უკვე ტანკერია, „პასიური“ კი – გასამართი თვითმფრინავი.

მას შემდეგ, რაც საბჭოთა კავშირში მიხვდნენ, რომ Ty-16-ის საწვავის გამართვის სისტემა პრაქტიკულად ძალზე რთული განსახორციელებელია და ეკი-

პაუებისგან დიდ ოსტატობას მოითხოვს, საბჭოთა კავშირმა გამართვის ძირითად სისტემად შლანგი-კონუსის სქემა აირჩია. პირველ საბჭოთა მფრინავ ტანკერად, რომელზეც ეს სისტემა დამონტაჟდა, მესიშჩევის სტრატეგიულ ბომბდამშენ M-4-ის ბაზაზე შექმნილი მოდიფიკაცია M-4-2-ი წარმოადგენდა. მას გამართვის ერთი აგრეგატი ჰქონდა. ეს თვითმფრინავი მსოფლიოში პირველი მფრინავი ტანკერი იყო, რომელზეც საწვავით გამართვისას ორივე თვითმფრინავის ფარდობითი გადაადგილება ნებისმიერი მიმართულებით შლანგის დაჭიმულობის ძალის ცვლილებისას, ჯვრადმბრის ავტომატური ჩართვით, მისი ახვევა-გახვევით კომპენსირდებოდა.

აშშ-ისა და საბჭოთა კავშირის ჰაერში საწვავით გამართვის მეთოდის ათვისებაში დიდად არც დიდი ბრიტანეთი ჩამორჩებოდა. პირველ სერიულ ბრიტანულ გამანადგურებლებზე Gloster Meteor-ის ჰაერში საწვავით გამართვის სისტემის დამონტაჟების შემდეგ, ბრიტანეთის სამხედრო-

საჰაერო ძალები მფრინავი ტანკერების სახით, მეორე მსოფლიო ომის დროს შექმნილ მოდიფიცირებულ მძიმე ოთხძრავიან Lancaster-ისა და Lincoln-ის ტიპის ბომბდამშენებს იყენებდნენ, მაგრამ ქვეყნის შეიარაღებაში რეაქტიული თვითმფრინავების მოძრაველებსთან ერთად დაუყოვნებლივ განდა ახალი მფრინავი ტანკერების საჭიროება. ამ მიზნით 1964 წელს ქვეყნის სამხედრო-საჰაერო ძალების დაკვეთით რამდენიმე ბომბდამშენი Victor-ი გადააკეთეს. ინგლისელებმა თავიდანვე საწვავის გამართვის სქემად შლანგი-კონუსის სისტემა აირჩიეს და ტანკერი Victor B.(K).Mk.1/1A სამი გასამართი აგრეგატით აღჭურვეს, რომელთაგანაც ორი ფრთის კიდეზეა ნაწილებზე, მესამე კი ფიუზელაჟის კუდა ნაწილში განათავსეს. 70-იანი წლების მეორე ნახევრიდან კი სტრატეგიული ავიაციის შეიარაღებაში დარჩენილი ყველა Victor-ი ტანკერად გადააკეთდა (მოდიფიკაცია Victor B.(K).Mk.2).

ანალოგიური ბედნიერება ხვდა წილად Vulcan-ის ტიპის სტრატეგიულ ბომბდამშენსაც, რომელიც ამ პოსტზე წინამორბედ Victor-ს ჩაენაცვლა. 1985 წლისთვის სტრატეგიული ავიაციის შენახვისთვის საჭირო მეტისმეტად დიდი თანხების გამო დიდმა ბრიტანეთმა სამხედრო ავიაციის ამ ტიპზე უარი თქვა და იმ დროისთვის მწყობრში დარჩენილი ყველა Vulcan-ი მფრინავ ტანკერად გადააკეთდა (მოდიფიკაცია B.Mk.2). სხვათა შორის, ამ თვითმფრინავის ბაზაზე პირველი ექვსი ტანკერი 1982 წელს ფოლკლენდის კუნძულებისთვის, ბრიტანეთსა და არგენტინას შორის სამხედრო დაპირისპირებისას შეიქმნა.

ტანკერების ვარიანტში Victor-ებისა და Vulcan-ების ექსპლუატაცია 90-იანი წლების ბოლომდე, მათი რესურსის



არსებული ცნობებით, 1957 წელს შეიარაღებაში მიღებული ტანკერი KC-135 მწყობრში 2020-2025 წლამდე დარჩება. ფოტოზე KC-135R საწვავით სტრატეგიულ ბომბდამშენ B-2A Spirit-ს მართავს



ტანკერი KC-10 ამ ტიპის მსოფლიოში პირველი და დღეისთვის ერთადერთი ფართოფიშელაქიანი თვითმფრინავია



დამონტაჟდა. კიდევ შვიდი და ოთხი Stratotanker-ის თურქეთისა (მოდფიკაცია KC-135R-CRAG) და სინგაპურის სამხედრო-საჰაერო ძალების შეიარაღებაშია. 2007 სექტემბრისთვის არსებული მონაცემების თანახმად, აშშ-ის 505 KC-135R ჰყავდა (199 სამხედრო-საჰაერო ძალები, 226 ნაციონალური გვარდია, 80 რეზერვი).

Stratotanker-ის ექსპლუატაციის პარალელურად, 1977 წლიდან აშშ-ის სამხედრო-საჰაერო ძალებმა ახალი მფრინავი ტანკერის კანდიდატურაზე ფართოფიშელაქიანი თვითმფრინავის ძებნა დაიწყეს, რომელიც საჭიროების შემთხვევაში გასამართად განკუთვნილი საწვავის ნაცვლად, სხვა სახის ტვირთის წაღებასაც შეძლებდა. პროგრამა ATCA-ს მიხედვით (Advanced Tanker/Cargo Aircraft) Boeing 747-ისა და McDonnell Dou-

glas DC-10-ის შორის ჩატარებული ფარდობითი ანალიზის შედეგებით, არჩევანი სწორედ ამ უკანასკნელის სასარგებლოდ გაკეთდა და ერთი წლის შემდეგ კომპანია McDonnell Douglas-მა მფრინავი ტანკერის წარმოებაზე, რომელსაც KC-10 Extender-ი ეწოდა, კონტრაქტი მიიღო. თვითმფრინავის პირველი საცდელი ნიმუში 1980 წლის 12 ივლისს აფრინდა, ბოლო, მე-60 თვითმფრინავის გადაცემა კი 1989 წელს შედგა.

მსოფლიოს სხვა მფრინავი ტანკერებისგან განსხვავებით, KC-10 პირველი თვითმფრინავი იყო, რომელიც გამართვის ერთდროულად ხისტი (აშშ-ის სამხედრო-საჰაერო ძალები) და შლანგი-კონუსის (სამხედრო-საზღვაო ფლოტისა და საზღვაო ქვეითთა კორპუსის ავიაცია) სისტემებით იყო აღჭურვილი, რისი წყალობითაც მას ერთდროულად ორი ან სამი



რუსეთისგან შექმნილი MiG-29-ის დღეისთვის ინდოეთის განკარგულებაში არსებული ერთადერთი მფრინავი ტანკერია

ამოწურვამდე ხდებოდა, რის შემდეგაც ბრიტანეთის სამხედრო-საჰაერო ძალებმა მათ შესაცვლელად კომპანია Vickers-ის 14 VC-10 შეიძინა და სათანადო მოდერნიზაციის შემდეგ გამართვის სამი აგრეგატი აღჭურვა.

აშშ-ის სამხედრო-საჰაერო ძალების შეიარაღებაში სტრატეგიულ ბომბდამშენ B-52-ის მიღების შემდეგ, ნათელი გახდა, რომ მფრინავი ტანკერი KC-97 შეცვლას საჭიროებდა. 1952 წლის ბოლოს ფირმა Boeing-მა სამოქალაქო ლაინერ Boeing 707-ის ბაზაზე შექმნილი სამხედრო ვარიანტი Boeing 367-80-ის მფრინავ ტანკერად გადაკეთება სცადა. თავდაცვის სამინისტრომ ეს გადაწყვეტილება დადებითად შეაფასა და 1956 წელს ტანკერ KC-135 Stratotanker-ის პირველი გამოცდილი ნიმუში ჰაერში აფრინდა. ერთი წლის შემდეგ კი სამხედრო-საჰაერო ძალებისთვის პირველი სერიული მანქანების გადაცემა დაიწყო. თვითმფრინავის საბრძოლო დებუტი ვიეტნამის ომში შედგა, სადაც ის უმეტესწილად სტრატეგიულ B-52-ებსა და გამანადგურებლებს F-105-სა და F-4 Phantom-ს ემსახურებოდა.

თვითმფრინავზე გამართვის ხისტი სისტემა გამოიყენება. თავად გასამართი დანადგარი და მის შემადგენლობაში შემავალი ძელი, რომლის სიგრძეც დაკეცილ მდგომარეობაში 8,5-ს, გაშლილში კი 14,3მ-ს შეადგენს, ფიშელაქის კუდა ნაწილის ქვეშა განთავსებული.

1982 წელს მწვობრში დარჩენილ დაახლოებით 400 თვითმფრინავს მოდერნიზაცია ჩაუტარდა და მათზე გაცვლივით ძლიერი ორკონტურიანი ტურბორეაქტიული ძრავები დაყენდა. ახალმა მოდფიკაციამ ნიშნული KC-135R მიიღო. თვითმფრინავის ბორტზე 12204ლ საწვავი თავსდება. თავდაპირველად საწვავით გამართვის მაქსიმალური წარმადობა წუთში 3400ლ-ს შეადგენდა, თუმცა შემდგომ ეს მაჩვენებელი 4540ლ-მდე გაიზარდა.

1991 წელს საფრანგეთთან 41 მილიონ დოლარის ღირებულების კონტრაქტი გაფორმდა, რომელიც II Stratotanker-ის შესყიდვას ისახავდა მიზნად. ოლონდ იმის გამო, რომ საფრანგეთი საწვავის გამართვის შლანგი-კონუსის სისტემას იყენებდა, მისთვის განკუთვნილ თერთმეტივე C-135FR-ს მოდერნიზაცია ჩაუტარდა, რომლის ფარგლებშიც თვითმფრინავის ფრთის ბოლოებზე დამატებითი ორი გასამართი აგრეგატი დამონტაჟდა, ცენტრალური გამართვის ხისტი ძელი კი უძრავად გაკეთდა და მასში ტელესკოპური მილის ნაცვლად კონუსიანი შლანგი



საჰაერო ძალები

C-135FR & Mirage-2000



მოძველებული საგემბანო ტანკერ KA-6D-ს შესაცვლელად, 90-იანი წლების დასაწყისში აშშ-ის საგემბანო ავიაციის მეთაურობამ გამანადგურებელი F/A-18F Super Hornet-ი აირჩია, მაგრამ პროტოტიპების იქით საკმე არ წასულა

თვითმფრინავის გამართვა შეუძლია (90-იანი წლების დასაწყისში ანალოგიური სქემის მიხედვით აშშ-ის შეიარაღებაში მყოფი KC-135R-ების ნაწილის მოდერნიზაცია მოხდა). გამართვის ხისტი სისტემის ძელი ფიუზელაჟის კუდა ნაწილშია განთავსებული (მაქსიმალური წარმადობა 5679ლ/წთ-ში), შლანგი-კონუსის სისტემის გასამართი აგრეგატები კი – ფრთის ბოლოებზე (1590ლ/წთ-ში). ამ ყველაფერთან ერთად თავად ტანკერიც ჰაერში საწვავით გამართვის სისტემითაა აღჭურვილი, რომლის ყელიც, ფიუზელაჟის ზედა ზედაპირზე, ეკიპაჟის კაბინის უკანა განთავსებული. ტვირთის სახით KC-10-ს 77000კგ-ის გადატანა შეუძლია. რამდენიმე წლის წინ სამი KC-10-ი, ვარიანტში KDC-10, ჰოლანდიის სამხედრო-საჰაერო ძალებში შეიძინეს.

მიუხედავად იმისა, რომ ტანკერ M-42-ს საბჭოთა კავშირი 90-იანი წლების დასაწყისამდე იყენებდა, თვითმფრინავის მორალურად და ფიზიკურად მოძველების გამო, 1981 წელს ილიუშინის საკონსტრუქტორ ბიურომ სამხედრო-სატრანსპორტო თვითმფრინავ ილ-76MD-ს ბაზაზე მფრინავი ტანკერ ილ-78-ის შექმნა დაიწყო. თვითმფრინავი პირველად 1983 წელს აფრინდა. მის სატვირთო ნაკვეთურში 28000კგ საერთო ტევადობის ორი ცილინდრული ავზი განთავსდა, კუდის საცეცხლე დანადგარის ოპერატორის ადგილი კი გამართვის ოპერატორს დაეთმო. თვითმფრინავი გამართვის შლანგი-კონუსის ტიპის სისტემის სამი გამართველი აგრეგატითაა აღჭურვილი, რომელთაგანაც ორი ფრთის კიდებზეა განლაგებული, მესამე კი მარცხენა ბორტზე, ფიუზელაჟის კუდა ნაწილში. როგორც წესი, მძიმე კლასის თვითმფრინავის (Tu-95MC, Tu-142, A-50 და Tu-160) გამართვა სწორედ ამ ცენტრალური აგრეგატიდან ხდება. შერჩეული რეჟიმიდან გამოდინარე, გამართვის წარმადობა წუთში 900-2200ლ-ს შეადგენს. მოდერნიზებულ მფრინავ ტანკერს ილ-78M-ს სასარგებ-

ლო დატვირთვის სახით 65000კგ-ის საწვავის წალემა შეუძლია. მოლიანობაში საბაზო და მოდერნიზებულ ვარიანტებში 53 ტანკერი აშენდა. საიდანაც დღეისთვის 19 და 8 თვითმფრინავის ექსპლუატაციას რუსეთი და უკრაინა ასდენენ. 6 თვითმფრინავი, ვარიანტში ილ-78MKI, რამდენიმე წლის წინ ინდოეთმა შეიძინა, 2005 წელს ოთხი ტანკერი ჩინეთმა იყიდა. კიდევ თითო-თითო ილ-78 ლიბიასა და ალჟირს ჰყავს. გასული წლის 2 დეკემბერს პაკისტანმა უკრაინისგან ორი თვითმფრინავი შეიძინა. კიდევ ორის გადაცემა წელს იგეგმება.

მფრინავი ტანკერების შექმნა არა მხოლოდ სატრანსპორტო თვითმფრინავების ბაზაზე ხდება. 80-იანი წლების დასაწყისში სუხოის საკონსტრუქტორ ბიურომ საფრონტო ბომბდამშენ Cy-24M-ის ბაზაზე ტაქტიკური მფრინავი ტანკერი Cy-24M-T3 შექმნა, რომლის მცირე სეროული წარმოებაც 1984 წელს დაიწყო. ჩანაფიქრის თანახმად, თვითმფრინავი ჰაერში საწვავის გამართვის სისტემით აღჭურვილ Cy-24M-ებს უნდა მომსახურებოდა. ამ მიზნისთვის თვითმფრინავი საბჭოთა კავშირში მიღებული შლანგი-კონუსის ტიპის სისტემის გამართვის ერთი აგრეგატით აღჭურვეს და ის ფიუზელაჟის ქვედა ზედაპირზე – შასის ძირითად საყრდენებს შორის განთავსეს. გადასაცემა საწვავის რაოდენობის გაზრდის მიზნით კი ფრთის ძირეულ ნაწილში არსებულ პილონებზე ორი 3000ლ-იანი დამატებითი საწვავის ავზები ჩამოაკიდეს. სასარგებლო დატვირთვის სახით თვითმფრინავს 9000ლ საწვავი მიაქვს.

70-იან წლებში აშშ-ის სამხედრო-საზღვაო ფლოტისა და საზღვაო ქვეითთა კორპუსის ავიაციამ, ჰაერში საწვავით გამართვის საკითხში ქვეყნის სამხედრო-საჰაერო ძალებისგან „დამოუკიდებლობის“ მოსაპოვებლად საკუთარი მფრინავი ტანკერის შექმნა გადაწყვიტა, რისთვისაც არჩევანი საგემბანო ბაზირების წყალქვეშა ნავსაწინააღმდეგო თვითმფრინავ A-6D In-

truder-ზე შეჩერდა. თვითმფრინავს გამართვის შლანგი-კონუსის ტიპის აგრეგატი ფიუზელაჟის ქვეშ განთავსეს. სულ ახალ მოდიფიკაციაში KA-6D 90 თვითმფრინავი გადაკეთდა, რომლებსაც უშეტესწილად F-14-ების გასამართად იყენებდნენ. 90-იანი წლების დასაწყისში ამ თვითმფრინავის შესაცვლელად საგემბანო გამანადგურებელი F/A-18F/E Super Hornet-ი აირჩიეს. საგემბანო ბაზირების წყალქვეშა ნავსაწინააღმდეგო თვითმფრინავ S-3B Viking-ის ბაზაზე მფრინავი ტანკერ KS-3B-ის შექმნაც სცადეს. ორივე პროექტის შემთხვევაში ტანკერების გამოყენება ღია ოკეანეში, ტაქტიკური ავიაშიზილი შენაერთების ავიაციის მომსახურებას გულისხმობდა, მაგრამ ვერც ერთმა მათგანმა ვერ პოვა ფართო გამოყენება.

საგემბანო თვითმფრინავის ბაზაზე მფრინავი ტანკერის შექმნა რუსეთმაც სცადა. საბაზო ვარიანტად გამანადგურებელი Cy-33 აირჩიეს, რომელზეც გამართვის აგრეგატი ძრავების მოტოგონდოლებს შორის განთავსეს. მაგრამ რუსული საგემბანო გამანადგურებლების მცირე რაოდენობის გამო, ტანკერად მხოლოდ ერთი თვითმფრინავი (საბორტო ნომერი „109“) გადაკეთდა.

დღეს ჰაერში საწვავით არა მხოლოდ თვითმფრინავებს მართავენ. გასული საუკუნის 90-იანი წლების დასაწყისში აშშ აქტიურად მუშაობდა ჰაერში საწვავით შევუღმფრენების გამართვის თემატიკაზე. რეაქტიულ თვითმფრინავებთან შედარებით შევუღმფრენების ფრენის დაბალი სიჩქარის გამო, მფრინავ ტანკერად სამხედრო-სატრანსპორტო C-130 Hercules-ი აირჩიეს. მის ბაზაზე ტანკერის ორი ვარიანტი HC-130 და KC-130 შექმნეს. თუმცა გავრცელება მხოლოდ ამ უკანასკნელმა პოვა. შევუღმფრენის კონსტრუქციის თავისებურებიდან გამომდინარე, ამ საფრენ აპარატზე გამართვის მხოლოდ შლანგი-კონუსის სქემის გამოყენება შეიძლებოდა. ამისთვისაც ახალი ტანკერები ფრთის ბოლოებზე განთავსებული ორი გასამართი აგრეგატით აღჭურვეს. დღეს საწვავის

ჰერში მიღება შეუღლებურენებს: HH-60G Pave Hawk, MH-60G, MH-47E/G Chinook და MH-53 Pave Low-ებს შეუღლიათ. რაც შეეხება KC-130-ებს, ისინი აშშ-ის საზღვაო ქვეითთა კორპუსის, არცენტრის, ბრაზილიის, ისრაელის, სინგაპურის, კანადისა და ესპანეთის სამხედრო-საჰაერო ძალების შეიარაღებაშია.

თუგოსლაგიაში მიმდინარე საბრძოლო მოქმედებების NATO-მ KC-135R-ისა და KC-10-ის ტიპის 122 მფრინავი ტანკერი გამოიყენა, საიდანაც 90%-ს აშშ-ის შეიარაღებაში მყოფი თვითმფრინავები წარმოადგენდნენ.

2000 წელს ევროპულმა საავიაციო კონსორციუმმა Airbus-მა მფრინავი ტანკერის შექმნაზე დაიწყო მუშაობა. მომავალი თვითმფრინავის საბაზო ვარიანტად საშუალო მაგისტრალური სამგზავრო Airbus A310-ი აირჩიეს. სასარგებლო დატვირთვის სახით ახალ Airbus A310 MRTT-ს 78000 კგ საწვავის წაღება შეუღლია. გასამართი აგრეგატების სახით თვითმფრინავზე ფრთის კიდურა ნაწილებში შლანგი-კონუსის ტიპის დანადგარია დაყენებული. თვითმფრინავი პირველად 2003 წელს აფრინდა. დღეისთვის ორი Airbus A310 MRTT-ი კანადის (ვარიანტი CC-150 Polaris) და ოთხი კი გერმანიის სამხედრო-საჰაერო ძალებს ჰყავთ (კიდევ სამს წელს შეისყიდიან).

პერსპექტივაში ახალი მფრინავი ტანკერის შექმნა კომპანია Airbus-ის ახალ სამხედრო-სატრანსპორტო თვითმფრინავ A400M-ის ბაზაზე იგეგმება.

თევზურ კულუზაშვილი



დღეს აშშ-ში სანავის გამართვის ძირითად სქემადა კვლავ ხისტი ძელი რჩება



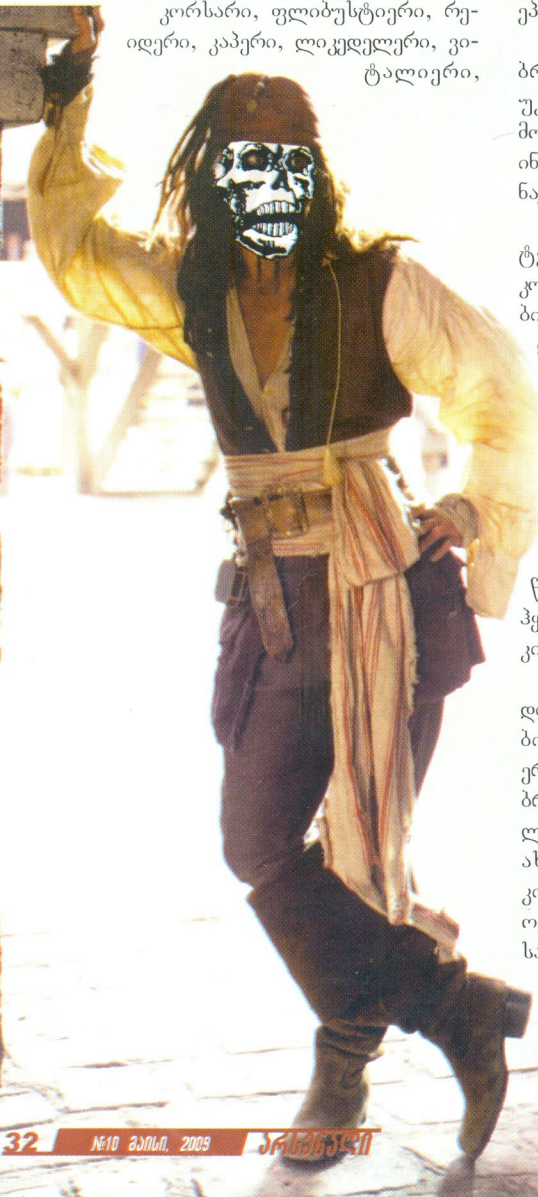
დღეს თვითმფრინავების გარდა, მსოფლიოს 7 ქვეყნის შეიარაღებაში არსებულ შეუღლებურენებსაც შეუღლიათ ჰაერში სანავით გამართვა. ფოტოზე ისრაელის სამხედრო-საჰაერო ძალების ტანკერი KC-130 სანავით ერთდროულად ორ შეუღლებურენ MH-53 Pave Low-ს მართავს



„მხიარული ჩოჯაჲის“ სამამ

რომანტიკული მითი ზღვის ყაჩაღებზე 200 წელიწადზე მეტია ფოლკლორით, სათაუგადასაგლო ლიტერატურითა და კინემატოგრაფიით საზრდოობს და იმდენად გაჯდა ადამიანთა ცნობიერებაში, რომ მის მიღმა ისეთი რთული სოციალური მოვლენის განჭვრეტა როგორც შეუძლებელია, რთული ხდება.

კორსარი, ფლიბუსტიერი, რეიდერი, კაპერი, ლიკედელერი, ვიტალიერი,



უსკოკი, პრივატირი და ვაკო... ეს ჩამონათვალის მტყვევლებს იმაზე, თუ რა ფენომენს წარმოადგენდა მეკობრეობა. მას ყველა ისტორიულ ეპოქაში, სხვადასხვა გეოგრაფიულ რეგიონში, სხვადასხვა ტომსა და ხალხებში სულ რამდენიმე ათწლეული ესაჭიროებოდა, რომ ცვლილება განეცადა, შეკვებოდა ამა თუ იმ ადგილს და ეპასუხა დროის მოთხოვნებისათვის.

სიტყვა „პირატი“ (ქართულად „მეკობრე“) ძველ ბერძნულ ზმნას „პირანის“ უკავშირდება, რომელიც გემოს გაგებას, მოსიხვევას, ბედის გამოცდას ნიშნავს. ლათინური „პირატა“ კი ზღვის ყაჩაღს აღნიშნავს.

მეკობრის სინონიმად ხშირად იყენებენ ტერმინს „კორსარი“, სინამდვილეში კი კორსარები (იგივე კაპერები ან პრივატერები) ყაჩაღები კი არა, ზღვის პარტიზანები, დივერსანტები არიან. ისინი მხოლოდ ოფიციალური ხელისუფლების ნებართვით მოქმედებდნენ და მოწინააღმდეგის პორტებს, საჯარო და სამხედრო ზომადლებს მარცხავდნენ. ზღვაზე ბრძოლის როგორც ეფექტიანმა ხერხმა კაპერობამ თავი XIII-XIV საუკუნეებში იჩინა, როდესაც სხვადასხვა სახელმწიფოს მძლავრი სამხედრო ფლოტი არ ჰყავდა. კაპერები მეთევზეთა შხუნებითაც კი გადიოდნენ ზღვაში.

დანამდვილებით არაფერ იცის, როდის და სად გაჩნდნენ პირველად მეკობრეები, მაგრამ ზღვაზე ყაჩაღობა რომ ერთ-ერთი უძველესი პროფესიაა, უდავოა. მეკობრეობა საუკუნო ზღვაოსნობის განუყოფელი ნაწილი იყო როგორც ძველ, ასევე ახალ დროში. თანამედროვე სამყაროშიც კი მეკობრეები დათარგმნებენ ზღვებსა და ოკეანეებში, უმეტესად კი სამხრეთ-აღმოსავლეთ აზიის, დასავლეთ აფრიკისა და სომალის ნაპირებს ეტანებიან...

მეკობრეთა სამოქმედო სხვადასხვა სოციალური ფენის წარმომადგენლები ერთიანდებოდნენ, — არა მხოლოდ

დატაკები და ბოროტმოქმედები, არამედ დიდებულებიც კი. მონების, პატიმრების, დეზერტირების, ვაჭრებისა და ავანტიურისტების გვერდით ხშირად თავადასაგვლების მოყვარული თავზე ხელაღებული არისტოკრატაც იდგა. თქვენ წარმოიდგინეთ, ერთხანს ეს ხელობა ძალზე კეთილშობილურ საქმიანობადაც მიიჩნეოდა. აი, რას წერს ძველი ბერძენი ბიოგრაფი პლუტარქე (ჩვ.წ. 106-48) გენიუს პომპეუსის ბიოგრაფიაში: „როდესაც სამოქალაქო ომის დროს რომაელები რომის კარიბჭესთან იბრძოდნენ, ყურადღების გარეშე დარჩენილი ზღვა სულ უფრო მიმზიდველი ხდებოდა სხვადასხვა რჯულის ყაჩაღებისათვის... ბევრი შეძლებული, გონიერი და პატრიცეული რომაელი ყაჩაღთა გეშე ადიოდა და მათ სამოსს უერთდებოდა, იმ იმედით, რომ ეს საქმიანობა მათ სახელს მოუხვევდა“. სხვათა შორის, მეკობრე ჟანა დე ბელვილი ბარონესა იყო, კორსარი ჯორჯ კლიფორდი — გრაფი, ხოლო ფრანგი ფლიბუსტიერების მრისხანე ბელადი შარლ ფრანსუა დ'ანჟენ დე





მენტენონი — მარკიზი. მეკობრე ჰენრი მენიუერინგს ოქსფორდის უნივერსიტეტი ჰქონდა დამთავრებული და იურისტი იყო, ხოლო მოუხელთებელი უილიამ ემბროუზ კოული კემბრიჯში სწავლობდა. ესტაში კი, რომელმაც XIII საუკუნეში ლა-მანშის ვაჭრების უმრავლესობას სიცოცხლე მოუსწრაფა, ოდესღაც ბერის ანაფორას ატარებდა.

ადამიანები, რომლებიც, ნებისთ თუ უნებლიეთ, მეკობრეთა ზომალდზე ხვდებოდნენ, არა მხოლოდ სოციალური, არამედ ყოველგვარი ნაციონალური, რელიგიური და რასობრივი შეხედულებისაგან თავისუფლდებოდნენ. ზღვის ყაჩაღთა ბანდები, ძირითადად, ინტერნაციონალურ საფუძველზე ყალიბდებოდა. ცნობილი კი-ლიკიელი მეზღვაურები, რომელთაც ძვ. წ. I საუკუნეში ხმელთაშუა ზღვის აუზში მონოპოლია ჰქონდათ მოპოვებული, რამდენიმე ათეული ეროვნების წარმომადგენლებს აერთიანებდნენ. XIV-XV საუკუნეებში ბალტიისა და ჩრდილოეთის ზღვებში მომთაბარე ლიკვდელებს შორის იყვნენ გერმანელები, დანიელები, შვედები და ფრიზები. ბერბერების კორსართა ეკიპაჟის წევრები, რომლებიც XVI-XIX საუკუნეებში ჩრდილო აფრიკის პორტებში ბაზირდებოდნენ, იყვნენ არა მხოლოდ არაბები და თურქები, არამედ იტალიელები, ესპანელები, ბერძნები, ინგლისელები და ფლამანდიელები, ასევე, ებრაელებიც. კარიბის ზღვაში კი, ძირითადად, რა თქმა უნდა, ინგლისელი და ფრანგი ყაჩაღები მეკობრეობდნენ, მაგრამ მათ გარდა აქ იყვნენ ჰოლანდიელებიც, პორტუგალიელებიც, ინდიელებიც, მეტიხებიცა და შაკეანიანი აფრიკელებიც. მაგალითად, ფრანგი მეკობრეების ზომალდზე La

Trompeuse („მატყუარა“) 1684 წლისათვის იყო 198 კაცი, რომელთა შორის იყვნენ შოტლანდიელები, ჰოლანდიელები, ინდიელები, შვედები, ირლანდიელები, ზანგები და ინგლისელები.

ყაჩაღები „საკუთარ სახლში“

ცხადია, ამ თავაშეებული „კოსმოპოლიტების“ თანაარსებობას დამოუკიდებლობა და თავისუფლების სიყვარული განაპირობებდა. ამაზე მიანიშნებს ბარბარდოსის ინგლისელი გუბერნატორის, ლორდ უილოუბის (XVII) სახელმწიფო მდიენისთვის გაგზავნილი მოხსენებითი წერილი, სადაც იამიკელი ფლიბუსტიერების მიერ ტობაგოზე ჰოლანდიელების კოლონიის დაპყრობაზე საუბრობს: „ყველანი საკუთარი თავის უფალნი არიან და თავად ირჩევენ ცხოვრების ასეთ სტილსა და გზას. მიაჩნიათ, რომ მათ მიერ დაპყრობილი ნებისმიერი ტერიტორია მათი საკუთრებაა და ამ ყველაფრით თავიანთი სურვილისამებრ სარგებლობენ“.

იმ დროს როგორც სამხედრო ფლოტზე, ასევე სავაჭრო ზომალდებზე მკაცრი დისციპლინა იყო გამეფებული და დამნაშავე მეზღვაურებს სასტიკად სჯიდნენ. შიდა ორგანიზაცია საოცარი დემოკრატიზმით გამოირჩეოდა. მეკობრეთა გემბანზე ყველა თანამდებობა არჩევითი იყო. ყველა მნიშვნელოვანი გადაწყვეტილება საგანგებო თათბირზე განიხილებოდა. ბელადად ირჩეოდნენ გამბედავ, ძლიერ და იღბლიან მეკობრეს, მაგრამ ეს როდი ნიშნავს, რომ მას აბსოლუტური ძალაუფლება ენიჭებოდა, თავზე ხელადებული მეკობრეები მას მხოლოდ ბრძოლაში ემორჩილებოდნენ. ანონიმი ავტორი, რომელიც 1680 წელს ფლიბუსტიერების

მეკობრეთა ტრადიციული დროშა „მხიარული როჯერის“ გამოსახულებით



ექსპედიციაში მონაწილეობდა, წერს, რომ როდესაც ედმონდ კუკის გემი ესპანელების გალიოტს გადაეყარა, მეკობრეთა ეკიპაჟში განხეთქილება ჩამოვარდა: ერთნი მის აბორდაჟზე აყვანას მოითხოვდნენ, მეორენი კი — არა. მეათური თანამებრძოლებთან ერთად სადილობდა და იმას მიირთმევდა, რასაც ყველაზე დაბალი რანგის მეკობრე. გამორჩეულ კერძებს მხოლოდ იმ შემთხვევაში უშზადებდნენ, თუკი დიდი ავტორიტეტით სარგებლობდა ან დიდ ნადავლს ჩააგდებინებდა ხელთ თავის რაზმს. რადგანაც მეკობრეები ერთ-თავად მტრულ გარემოში იყვნენ მოქცეულები, ხან შიმშილი, ხანაც სიკვდილი ემუქრებოდათ, ეკიპაჟის ყოველი წევრი გემბანზე კომპანიონს ირჩევდა და ვალდებული იყვნენ გასაჭირში ერთმანეთს დახმარებოდნენ.

რა თქმა უნდა, სახელმწიფო ებრძოდა მეკობრეობას: შეაიარაღეს სავაჭო გემე-

ადონისეს მიერ მეკობრეების განდევნა ტირენის ზღვიდან. რომაული მოზაიკა ტუნისიდან, III ს.





მუსლიმანი მეკობრეების XVI-XVII-სს ციტადელი. პორტი საღვ. დღევანდელი რაბატი, მაროკო

ბი, აერთიანებდნენ მას ფლოტილიაში, ზოგიერთ წყლებში სამხედრო გემები პატრულირებდნენ; ბევრჯერ გამოცხადდა ამნისტია მათთვის, ვინც ნებაყოფლობით ჩაბარდებოდა, თავს ესხმოდნენ მეკობრეების თავშესაფარს. ამ ოპერაციებით ერთხანს მეკობრეების აქტიურობა შემცირდებოდა, მაგრამ მათი სამუდამოდ განადგურება მაინც ვერ მოხერხდა.

თვითგადარჩენისა და ტირისების კოდექსი

ყველაფრის მიუხედავად, ნამდვილი მეკობრე არ იყო ანარქისტი, რომელიც ქვეყნად არავის მორჩილებდა. მათი პრინციპი არ ყოფილა: „ვაკეთებ იმას, რაც მსურს“. სხვადასხვა ეპოქის ყაჩაღები, რომლებიც საზოგადოებასა და მის კანონებს უპირისპირდებოდნენ, თავიანთ წესებს ქმნიდნენ და არა მხოლოდ სიტყვიერად, წერილობითაც აფიქსირებდნენ.

რადგანაც მეკობრეების მიზანს მხოლოდ ნადავლის მოპოვება წარმოადგენდა, ჩვენამდე მოღწეული „კანონების“ უმრავლესობაც ალაფის განაწილებას ეჭება. პომპროსის „ოღისეაში“ აქვეყნები, მას შემდეგ, რაც მოიგერიებდნენ მოწინააღმდეგის გემს, ალაფს თანაბრად ინაწილებდნენ, მერე კი ნადიმობდნენ. ჰელიოდორის „ეითიოპია“ (III საუკუნე) კი იტყობინება, რომ მეკობრეების კოდექსის მიხედვით, მას, ვინც პირველი დადგამდა ფეხს დატყვევებულ ხომალდზე, ნადავლზე განუსაზღვრელი უფლება ენიჭებოდა. თუმცა, როგორც ჩანს, ამგვარი წესი დიდხანს არ შენარჩუნებულა. თანაბრად განაწილების წესი შუა საუკუნეებშიც მოქმედებდა. ჩრდილო ევროპის მეკობრეები XIV-XV საუკუნეებში თავს ლიკედელურებს, ანუ „თანაბრად განაწილებლებს“ უწოდებდნენ. მეკობრეთა „კანონმდებლობა“ ყველაზე მკაცრად ეკსტინქციონის ფლობესტიურებს შორის ჩამოყალიბდა, ისინი მკაცრ ადათებს

ყოველდღიურ ცხოვრებაშიც კი იცავდნენ. როგორც კი ლაშქრობის მიზანს განსაზღვრავდნენ, ერთმანეთს შორის სპეციალურ შეთანხმებას დებდნენ, სადაც ფეისირდებოდა, რა წილი შეხვდებოდა გემის კაპიტანსა და ეკიპაჟის სხვა წევრებს. როგორც წესი, ასეთ შეთანხმებებში აღნიშნულია, რომ ალაფის მოპოვების შემდეგ ჯერ უნდა განისაზღვროს ევრის, ანუ მონადირის წილი (მას ლაშქრობისათვის ხორცის მომარაგება ევალებოდა), ამის შემდეგ თავის წილს გემის მშენებელი, ეკიპაჟი და სხვები ინაწილებდნენ, დარჩენილი თანხით კი დაჭრილებს მკურნალობდნენ. მეკობრის ერთგვარი „სადაღვეუო პოლისი“ შემდეგ კომპენსაციებს ითვალისწინებდა: მარჯვენა ხელის დაკარგვისათვის – 600 პიასტრი ან 6 მონა, მარცხენა ხელისა და მარჯვენა ფეხის დაკარგვის შემთხვევაში – 500 პიასტრი ან 5 მონა, მარცხენა ქვედა კიდურის დაკარგვისათვის 400 ან 4, თვალის და თითის დაკარგვისათვის კი 100 პიასტრი ან 1 მონა. ყველა ამ თანხას ინახავდნენ, დარჩენილს კი ანაწილებდნენ. კაპიტანი კი რაზმის წევრებთან შედარებით 4-5 ჯერ მეტს იღებდა. ამგვარად ჯარისკაცებისაგან და შეზღუდურებისაგან განსხვავებით მეკობრეები და კორსარები რისკს საკუთარ თავზე იღებდნენ და წილი და „აღზღვევა“ მხოლოდ იმ ნადავლიდან ერგებოდათ, რასაც მოიპოვებდნენ. ინგლისელმა ყაჩაღებმა ეს პრინციპი დაიყვანეს ფორმულამდე no purchase no pay („არ არის ალაფი – არ არის ფული“). ფლობესტიურები წესის დამრღვევებს სჯიდნენ. სიტყვის გატყვისა და ტყუილისათვის მეკობრეს მოიკვეთდნენ და ნაპირზე ტოვებდნენ ხოლმე; თურქანიაში ქალის გაუპატიურებისათვის, გემის თვითნებურად დატოვების, სიმხდალის, დაუმორჩილებლობისა და ლოთობისათვის მეკობრეს წილის გარეშე ტოვებდნენ ან კლაუდნენ; მეკობრის დალატით მკვლელობისათვის დამნაშავეს

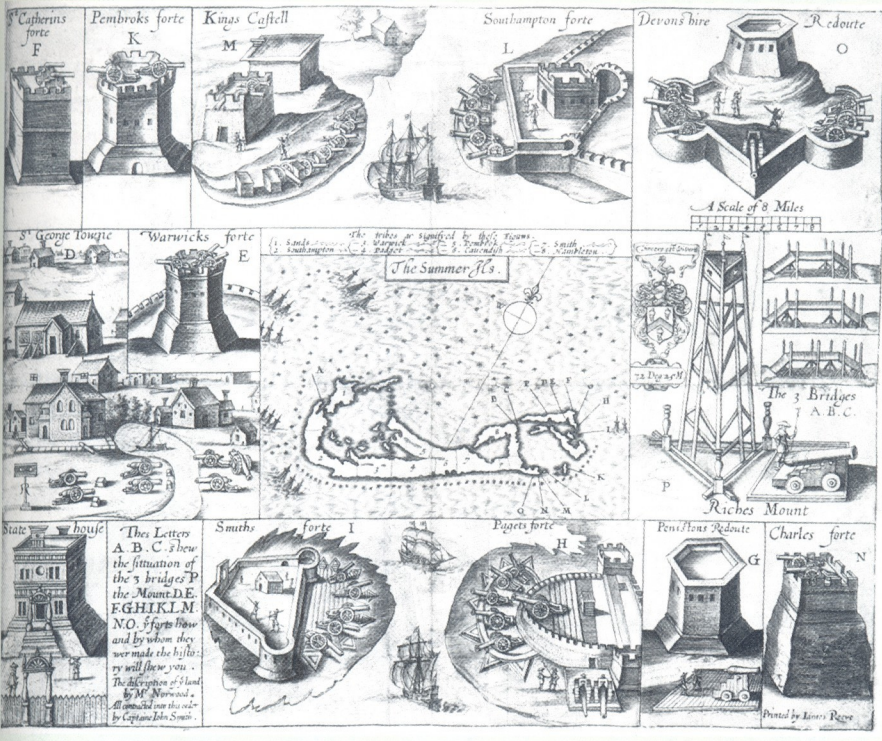
უკაცრიელ კუნძულზე გადმოსვამდნენ, ხეზე მიაბამდნენ და თავად აარჩევინებდნენ იმ კაცს, რომელსაც უნდა მოეკლა. კონფლიქტებს დუელით აგვარებდნენ. ეს ყველაფერი მხოლოდ ხმელეთზე ხდებოდა, გემზე კი ნებისმიერი ინციდენტი დაუშვებელი იყო.

ინდოეთის ოკეანესა და ატლანტიკის სამხრეთ ნაწილში XVIII საუკუნემდე მსგავსი ტრადიციები ბატონობდა. თითოეულ ჯგუფს თავისი კანონები და წესები ჰქონდა და მათ ეკიპაჟის ყველა წევრი ემორჩილებოდა. ამას თან ახლდა ფიცის დადება ბიბლაზე. დენერტირობისათვის დამნაშავეს ყურებსა და ცხვირს აჭრიდნენ. აკრძალული იყო ნებით დამორჩილებული მოწინააღმდეგის მოკლა ან დაჭრა.

სახიფათო ზონები

მეკობრეობა თითქმის ყველა დროსა და ყველა ზღვასა თუ ოკეანეში, სადაც კი გემები დაცურავდნენ, იყო გავრცელებული. მიუხედავად ამისა, არსებობდა აკატორიები, სადაც მეკობრეები უფრო ხშირად თარეობდნენ. მეკობრეთა საყვარელი ადგილები სრუტეებით, ყურეებითა და კუნძულების ლაბირინთებით „მდიდარი“ ლანდშაფტი და მნიშვნელოვანი საუჭრო-საზღვაო გზები იყო. ძველ სამყაროში ამ მხრე ყველაზე პოპულარული ტერიტორიები ეკვატრის, ფინიკიისა, ინდოეთისა და ჩინეთის მახლობლად იყო. ანტიკური წყაროები (პეროლოტე, თუკიდიდე, პლუტარქე, სტრაბონი და სხვ.) ბევრ საინტერესო ცნობას გვაწვდიან მეკობრეობის „პირველი კლასიკური“ პერიოდის შესახებ ხმელთაშუაზღვისპირეთში ძვ. წ. VIII საუკუნიდან ახ.წ. V საუკუნემდე. მეკობრეობა აქ შუა საუკუნეებშიც და ახალი დროის საწყის ეტაპზეც ყავოდა. ეს გასაკვირი არც არის: ევროპის, აზიისა და აფრიკის გზაგასაყარზე საუჭრო გზებზე ჰუმანიტარული მუდმივი ბრძოლებისა და ორი განსხვავებული სამყაროს – ქრისტიანული და მაჰმადიანური – დაპირისპირების პირობებში ეს ხელობა მეტად მომგებიანი იყო. ბუნებრივია, ქრისტიანებსაც და მაჰმადიანებსაც კეთილმოილოდურ საქმედ მიანდნათ ერთმანეთის გემებისა და პორტების მარცხ-დარბევა. ამ „სულისათვის სასარგებლო“ საქმიანობას განსაკუთრებით რაინდი-პოსაპოლიერები მისდევდნენ. მათ არ ჩამორჩებოდა წმინდა სტეფანეს ორდენი, რომელიც 1562 წელს ტოსკანელმა ჰერცოგმა კოზიმო მედიჩიმ დააფუძნა. თავიანთი კაპერები ჰყავდათ არაბებსა და თურქებს.

მეორე, ასევე მნიშვნელოვანი არეალი, სადაც VIII-XI საუკუნეებში ევროპელი მეკობრეები იყრიდნენ თავს, ბალტიისა და სამხრეთის ზღვები იყო. ვიკინგები, რომლებიც დახელოვნებული ზღვაოსნები იყვნენ, ერთხანს ჩვენი კონტინენტის ყველა წყლებში მთავარ ძალას წარმოად-



მეკობრეები ბანაკებს ციხე-სიმაგრეებად აქცევდნენ რის გამოც ძალიან ძნელი იყო მათთან გამკლავება

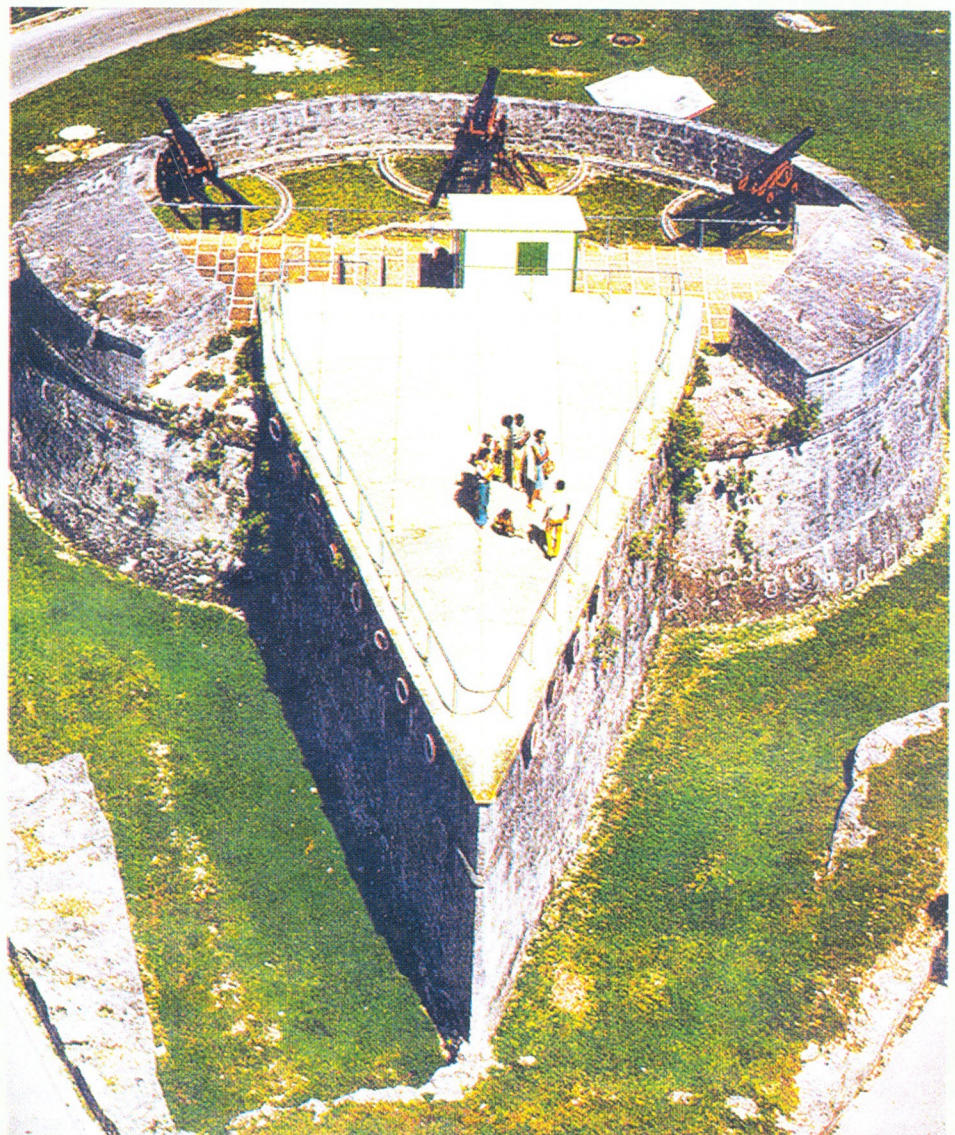
მარიზე ჰქონდათ, რაც შეეხება მეკობრე-აბორიგენებს, 1756 წლისათვის ინგლისელებმა მათი საყრდენი პუნქტები საბოლოოდ გაანადგურეს და ინდოეთში ხომალდები გააღწიეს, მაგრამ სპარსეთის ყურეში 1830 წლამდე კომერსანტებს კასიმის გარის მეთაურობით გაერთიანებული ტომები მოსვენებას არ აძლევდნენ.

დასასრულ, საძარცვად ყველაზე იდეალური აკვატორია ასწლეულების განმავლობაში იყო ინდოინეთისა და ჩინეთის ტერიტორიული წყლები. აქ ყველაზე ხანგრძლივად ვაკოები (ვაკო — ჩინური სიტყვაა და იაპონელ ბანდიტს, მტერს ნიშნავს) დათარეშობდნენ. მართალია, ვაკოები იაპონელები იყვნენ, მაგრამ არცთუ იშვიათად მათ რიგებში ჩინელები და კორეელები შედიოდნენ, ხოლო XVI საუკუნეში ევროპელებიც.

ფორტი „შარლოტი“ ნასაუში, ბაჰამის კუნძულებზე. კარიბის აუზის მეკობრეების ერთ-ერთი აუღებელი სიმაგრე...

გენდენ. ისინი ძარცვავდნენ ლონდონს, პარიზს, ჰამბურგს, ბორდოს, სევილიას, პიზას...

ამერიკისა (1492) და ინდოეთისაკენ (1498) საზღვაო გზის აღმოჩენის შემდეგ ევროპელი რაინდები ფართო ასპარეზზე გაუდნენ და ოკეანე ათვისეს, მასთან ერთად კი ტროპიკული აფრიკა და შორეული აღმოსავლეთიც კი. ყველაზე მეტად მეკობრეობა კარიბის ზღვაში XVI საუკუნეში აყვავდა, სადაც ესპანეთის ოქრო-ვერცხლით დატვირთული ფლოტი მოძრაობდა. XV საუკუნეში აქ, ძირითადად, ფრანგები ბატონობდნენ, მოგვიანებით მათ ინგლისელები და ჰოლანდიელებიც შეუერთდნენ. XVII-XVIII საუკუნეებში კარიბის ზღვის მეკობრეები ჩრდილო ამერიკის აღმოსავლეთ ნაპირებამდეც მფივნდნენ. ინდოეთის ოკეანეში მეკობრეები ძარცვავდნენ სავაჭრო გზით — წითელი ზღვა-სპარსეთის ყურე-ინდოეთის მალიბარის კუნძული-მალაკანის სრუტე — მიმაღალ ხომალდებს. ჯერ კიდევ მარკო პოლო წერდა (1254-1324), რომ მალიბარისა და ჰუზურათის რეგიონიდან ყოველწლიურად დაახლოებით ასობით ხომალდი გამოდიოდა სავაჭრო გემების გასაძარცვად. ინდოეთის ოკეანეში ამ საქმიანობას ევროპელთაგან პირველად პორტუგალიელებმა მიჰყვეს ხელი, მოგვიანებით ისინი ფრანგებმა, ჰოლანდიელებმა და ინგლისელებმა შეცვალეს. მათ ბაზები მადაგასკარის ყურესა და კუნძულ სენტ-





არც მეტი და არც ნაკლები – მხოლოდ ბიზნესი

მეკობრეები ყველა დროში სძულდათ და ხელში ჩაგდებისთანავე მონად აქცევდნენ ან ხოცავდნენ. რომში მათ საჯაროდ სჯიდნენ – ჯვარზე აცვამდნენ ან მტაცებელს მიუგდებდნენ. შუა საუკუნეების ჩინეთში მათ ქალაქის კარიბჭესთან აჭრიდნენ თავებს, ინგლისში კი ტეშის ნაპირზე, ცნობილ „სასჯელის ყურეში“ სახრჩობელაზე კიდებდნენ. სწორედ აქ, გამოხსალმა სიცოცხლეს 1701 წელს სახელგანთქმული კაპიტანი კიდი, რომელმაც სიკვდილის წინ თაემოყრილ ბრბოს დამალული ძვირფასეულობის საიდუმლო გაუხსილა და ამით განძისმაძიებლობის ბუმი გამოიწვია ინგლისში...

საზოგადოების სიძულვილისა და დიდი რისკის მიუხედავად, ათასობით ადამიანი მიემუხრებოდა სახიფათო მოგზაურობაში, რაც ძალზე მომგებიანი იყო. XVI-XVIII საუკუნეებში კი მეკობრეობა „ნონმაღურ“ ბურჟუაზიულ და „ბიზნესმენობის“ ახალ სახესხვაობად გადაიქცა. ჯერ კიდევ დიდი გეოგრაფიული აღმოჩენების ეპოქაში ინგლისში განჩნდნენ პირველი კომპანიები, რომლებიც პრივატურული ექსპედიციების ინვესტირებას ახდენდნენ. ამ საქმეში რესპექტაბელური და ცნობილი ვაჭრებიც მონაწილეობდნენ. ისტორიკოს თომას რეზის ცნობით, 6336 კაციდან, რომლებიც ზღვის ექსპედიციებს აფინანსებდნენ, 1575-1630 წლებში მხოლოდ 4 არ მიეკუთვნებოდა ვაჭართა წრეს.

ინგლისისა და ესპანეთის ომის დროს, 1585-1603 წლებში, პრივატურები ყოველწლიურად 100-200 ათასი გირვანქა სტერლინგის ოდენობის მოგებას ნახულობდნენ. წმინდა მოგება კი ექსპედიციაში დაბანდებული კაპიტალის 60%-ს შეადგენდა. პოლიტიკოლოგ უილიამ ფოსტერის მო-

ნაცემებით, ელისაბედ I-ის მეფობისას ინგლისელმა პრივატურებმა ქვეყანას 12 მილიონი შემოსავალი მოუტანეს, ხოლო XVII საუკუნის პირველ ნახევარში უკვე პოლანდიელებმაც ისახელეს თავი. ნიდერლანდების ვესტინდოეთის კამპანია, რომელიც 1621 წელს დაიწყო, ესპანეთისა და პორტუგალიის ხომალდების დასარბევად კაპერებს იყენებდა. კაპერები თავს ესხმოდნენ ესპანეთის „ვერცხლის ფლოტს“ და მარცვავენდნენ. 1628 წელს პეტერ ჰეინმა ხელთ იგდო ერთ-ერთი ხომალდი, რომელზეც 177.329 გირვანქა ვერცხლი, 135 გირვანქა ოქრო, ათასი მარგალიტი და სხვადასხვა საქონელი იყო. 1621-1636 წლებში ამ საქმიანობით პოლანდიელებმა თავიანთ ქვეყანას წმინდა მოგების სახით 30 მილიონი მოუტანეს.

რა სარგებელს იღებდნენ კორსარები და მათი „კომპანიონები“? – ოქრო, ვერცხლი, ძვირფასი ქვები, ტყაყი, თამბაქო, კაკაო, ინდიგო და სხვ... ნადავლის მოცულობა დღით დღე მატულობდა და აი, რამდენიმე მაგალითი: 1659 წელს კრისტოფერ მინგსმა იამაიკის ნაპირიდან (უკვე იმ დროს იამაიკა მსოფლიოში კორსარების ერთ-ერთი უმსხვილესი ბაზა იყო) სამი ფრგატით და 300 კაცითა გვიდა. ამ ექსპედიციის დროს მან კუმანის, უერტო-კაბელიოსა და კოროს პორტები გააჩანაგა. ინგლისელმა მეკობრეებმა ძვირფასეულობით სავსე 22 ყუთი ჩაიგდეს ხელთ. თითოეულ მათგანში 400 გირვანქა ვერცხლი ინახებოდა, მონაპოვრის ღირებულებამ კი 200.000 გირვანქა სტერლინგი შეადგინა.

1668 წელს ფლიბუსტიერების ბელადი ჰენრი მორგანი 460-კაციანი ბანდით თავს დაესხა კოსტა-რიკის ქალაქ პუერტო-ბელიოს. მეკობრეებმა 250000 გირვანქა ძვირფასეულობა და უამრავი ფასეული ნივთი იგდეს ხელთ. იამაიკის ბიუჯეტი სამჯერ გაიზარდა, ხოლო მეტროპოლია-

მეკობრეთა გემები არა მარტო საბრძოლო თვისებებით გამოირჩეოდნენ. ხშირად, სიმდიდრითა და კომფორტულობითაც არ ჩამოუვარდებოდნენ სამეფო ფლოტის ხომალდებს

ში გაგზავნილი თანხა კარლოს II-ის ვალებით გაძეცილი ხაზინის შევსებას ეყო აქედან გამომდინარე, გასაკვირი არ უნდა იყოს, რომ ხელისუფლება კორსარობის ერთ-ერთი ყველაზე სტაბილური და ტაქტიკური პარტნიორი გახდა. ჩვენამდე მოღწეულია დოკუმენტაცია, რომელიც იამაიკის გუბერნატორ სერ ტომას მოლიფორდის წლიურ შემოსავლის გეგმობს: მისი ყოველწლიური სარგებელი 2.500-ს, სამეფო კარის ხელფასი კი 1.000 გირვანქას შეადგენდა, 600 გირვანქას იგებდა სპირტიანი სასმლის დაბეჭვისაგან, 400 გირვანქას კაპერებისაგან, 500-ს კი ფლიბუსტიერებისაგან იღებდა საჩუქრად. და თუ გავითვალისწინებთ იმას, როგორი იყო სერ ტომასის ოფიციალური შემოსავალი, მხელი არ იქნება იმის წარმოდგენა, რამხელა უნდა ყოფილიყო არაოფიციალური სარგებელი. გუბერნატორი კაპერებისაგან ჩაღის ფასად ყიდულობდა ნებისმიერ საქონელს, რომელსაც მყისიერად „იკანონებდა“ სასამართლოში, სადაც მის ძმას მთავარი მოსამართლის პოსტი ეკავა და შემდეგ ინგლისში, შვილს უგზავნიდა. მართალია, მოგვიანებით მას ტაუერის საპრობლეში უკრეს თავი, მაგრამ იქიდან გამოსული კვლავაც მაღალ თანამდებობაზე დაინიშნა. ამჯერად მას იამაიკის მთავარი მოსამართლის პოსტი ერგო...

კორსარობის დასასრული პარადოქსული მოვლენით დაიწყო – განძისმაძიებლები ისე გაზულუქდნენ, რომ მალე მათ ქონებასაც საფრთხე შეექმნა. ფრანგი „ზღვის მუსკეტერები“ ახლა უკვე მათზე ნადირობდნენ. ლუდოიკო XIV-სთან დაახლოებულმა ვაჭართა ფენამ მეფეს ურჩია, „საუკუნის საქმიანობას“ ფრანგებაც შეერთდებოდნენ. იმ დროისათვის ინგლისელებს ესპანელები პირწმინდად გამარცხლები ჰყვდნენ და ამიტომაც ფრანგებმა ინგლისელების გამარცხვა გადაწყვიტეს. 1689-1697 წლებში ორ ქვეყანას შორის გაჩაღებულმა ომმა მათ მიზნებს ხორცი შეასხა. სულ რაღაც 2 წელიწადში ფრანგებმა ატლანტიკის ოკეანეში ალბონის 3000 ხომალდი გამარცხეს, თავად კი მხოლოდ 67 დაკარგეს. 1964 წელს კი რეიდერები, რომელთაც ჟან ბატისტ დიუკასი მეთაურობდა, მსოფლიო მეკობრეობის ბუნაგამდე – იამაიკამდეც მივიდნენ.

ადრე თუ გვიან, ეს მაინც უნდა მომხდარიყო: სახელმწიფოები ძლიერდებოდნენ, ყალიბდებოდა საერთაშორისო წყლების პატრულირების სისტემა, სავაჭრო გემებიც სულ უფრო ნაკლებმო-



ახალ დროში

ველადა ხდებოდა თავდასხმელებისათვის, მაგრამ მხოლოდ 1898 წელს გაჩაღებულმა ესპანეთისა და ამერიკის ომმა, რომელმაც მადრიდის კოლონიურ იმპერიას მოუღო ბოლო, უკანასკნელი ფლობუსტიერები გაანადგურა: მას შემდეგ კარიბის ზღვაში ისინი არაუვის უნახავს.

„მხიარული როჯერი“ — ასე ეწოდებოდა მეკობრეთა შავ დროშას, რომელზეც სიკვდილის ემბლემა, ჩონჩხი და გადაჯვარდინებული ძელები იყო გამოსახული. ზოგიერთი მკვლევარი მიიჩნევს, რომ „მხიარული როჯერი“ ჯერ კიდევ ანტიკური და შუა საუკუნეების მეკობრეთა ხომალდებზე ფრიალებდა, ზოგნი კი „როჯერის“ გამოგონებას XIX საუკუნის მწერლებს მიაწერენ (მაგალითად, სტევენსონი). სინამდვილეში კი ეს დროშა დოკუმენტურად პირველად 1700 წელს ფიქსირდება, ის ინგლისის სამხედრო ხომალდის ეკიპაჟმა კუბისა და პაიტის წყლებში მოცურავე კაპიტან მანუელ ვინის გემის ანძაზე შენიშნა. „მხიარულმა როჯერმა“ ისეთი პოპულარობა მოიპოვა, რომ 1725 წლისათვის ჯონ კველჩის, კრისტოფერ კონდენტის, ედვარდ ტიჩის, ედვარდ ინგლენდის, ტომას კოკლინის, ჰოუელ დევისის, ბართილომეუ რობერტსის, ჯონ ტეილორის, ედვარდ ლოუსა და ლა ბუზის ხომალდებზე ამაყად ფრიალებდა.

ინგლისელი მონათმობაჭრე უილიამ ნელგრევი, რომელიც 1719 წელს ზღვის მეკობრეების ტყვეობაში მოხვდა, მოგვიანებით იხსენებდა, რომ ამართული დროში, მეკობრეების გაგებით, პატიოსან საჭურებს ნებაყოფლობით დანებებას ანიშნებდა, რადგან წინააღმდეგობის გაწევის შემთხვევაში მათ გარდაუვალი სიკვდილი ელოდათ. თავად სიტყვათმეთანხმება „მხიარული როჯერი“ (Jolly Roger) პირველად ოქსფორდის ინგლისური ენის განმარტებით ლექსიკონში 1724 წელს გამოჩნდა. არსებობს მისი წარმოშობის რამდენიმე ვერსია. ყველაზე უტოპიური თეორიის მიხედვით ის უკავშირდება ინდოელ მეკობრე ალი-რაჯას, რომელსაც ბრიტანელები Oilly Roger -ს უწოდებდნენ, შემდეგ კი Jolly Roger-ს. მაგრამ ალი ყაჩაღი კი არ იყო, არამედ ძღვევაძიო პრინცი, პაიდარ ალის ფლოტს მეთაურობდა და სასტიკად ებრძოდა ინგლისელებს. საეჭვოდ მიიჩნევა ფრანგული ვერსია, თითქოსდა XVII საუკუნის ფლობუსტიერები თავიანთ მქვაამულ დროშას „ჟოლი როჯეს“, ანუ „ლამაზ წითელს“ უწოდებდნენ, ინგლისელმა კოლეგებმა კი ეს სახელწოდება დაამახინჯეს და Jolly Roger-ი უწოდეს. ყველაზე უფრო დამაჯერებელია ვერსია, რომელიც ამ სახელწოდებას ინგლისურ სიტყვა Roger-ს უკავშირებს, რაც ყაჩაღს, მოხეტიალეს, ზოგიერთ შემთხვევაში კი ეშმაკსაც ნიშნავს. ამას ემატება ისიც, რომ სატანის ერთ-ერთი მეტსახელი Old Rojer-ი, ანუ მოხუცი როჯერი იყო.

მართალია, კარიბის ზღვის მეკობრეები ისტორიას ჩაბარდნენ, მაგრამ თავად ხელობა კვლავ ცოცხლობს. მეკობრეობა XXI საუკუნეშიც ისე მომგებია, რომ ზღვის ყაჩაღთა თავდასხმები თითქმის გაათმაგდა. თანამედროვე მეკობრეებს ექსპერტები პირობითად სამ კატეგორიად ყოფენ: პირველი თავს ესხმიან პატარა ხომალდებს პორტში ან რეიდზე, რომ მოიპარონ ის, რაც მოსაპარია და გასაძარცვი. როგორც წესი, შეიარაღებული არიან ხელკეტებითა და დანებით, ხანდახან პისტოლეტებითაც, და გემს პატარა ნავებით უახლოვდებიან; მეორე კატეგორია კარგად აღჭურვილი ბანდებია, რომელთაც ძრავიანი ნავები, ცეცხლსასროლი იარაღი, დაზვერვისათვის საჭირო აპარატურა და გამართული მობილური კავშირი აქვთ და ჰყავთ ინფორმატორები პორტებში. ბუნებრივია, ბანდიტებმა თავიდანვე იცინან, რომელი გემი უნდა დაეყაჩაღონ და ყველა ინფორმაცია აქვთ მასზე. გემის ეკიპაჟს ან კლავენ, ან წყალში ყრიან. ბოლო დროს, როგორც ჩანს, ტაქტიკა შეცვალეს, მძევლებად აძვეთ და სანაცვლოდ დიდხანს ფულს ითხოვენ. დასასრულ, მესამე და ყველაზე საშიში ტიპის მეკობრეები. მათ რთული სტრუქტურა, უზარმაზარი ქსელი და სახელისუფლებო წრეებთან კავშირი აქვთ. შეიარაღებული არიან ცეცხლსასროლი იარაღით, აქვთ რადარები და თანამგზავრული კავშირიც.

მეკობრეობამ მეორე მსოფლიო ომის შემდეგ აიღვა ფეხი. 40-იან წლებში კი იაპონიის, ჰონკონგის, მაკაოს, ტაივანის, ფილიპინებისა და ტაილანდის პოლიცია მეკობრეების დედოფლად წოდებულ მადამ ვონგს აზიის სამხრეთ-აღმოსავლეთის წყლებში ეძებდა. სხვათა შორის, ვერ დაიჭირეს. „შავი ქვრივი“ (მისი ქმარიც ყაჩაღი იყო) ლეკენდად იქცა, ზღვებში მომხდარ ნებისმიერ დანაშაულს მას მიაწერდნენ. ერთ-ერთი სადაზღვევო კომპანიის ხელშეკრულებაში კი თუთრზე შავით იყო განმარტებული, რომ კომპანია „ღვთისა და მადამ ვონგისაგან დაზარალებულებს“ თანხას არ აუნაზღაურებდა. სინამდვილეში ეს ქალბატონი და მისი ბანდა, რომელთაც ათობით სხვადასხვა ტიპის გემი ჰყავდათ, მართლაც არსებობდა. მადამ ვონგის განძეულობას ახლაც კი ეძებენ.

60-70-იან წლებში მეკობრეობა გახშირდა აზია-აფრიკის ტერიტორიებზე, ბუმი კი 80-იანი წლებიდან დაიწყო. საერთაშორისო საზღვაო ორგანიზაციის (IMO) ინფორმაციით, 1981 წლის იანვრიდან 1983 წლის მარტამდე მეკობრეები 192 გემს დაესხნენ თავს. მათ შორის, 92 — მაკაონიის სრუტეში და დასავლეთ აფრიკის სანაპიროებთან — 82. 1980-1985 წლებში მხოლოდ ტაილანდის სანაპიროებთან ზღვის ყაჩაღებმა ტყვედ ჩაიგდეს 3000 კაცი, ხოლო 1500 მოკლეს. 1981 წელს მსოფლიოს წამყვანმა ქვეყნებმა გადაწყვიტეს ისეთი სპეციალური საერთაშორისო ბიუროს (IMB) დაფუძნება, რომელიც გააკონტროლებდა საზღვაო გადაზიდვებსა და წინააღმდეგობას გაუწევდა მეკობრეობას. 1992 წელს მალაიზიის დედაქალაქ კუალა-ლუმპურში შეიქმნა საინფორმაციო ცენტრი (Piracy Reporting Centre), რომელიც მსოფლიოს მასშტაბით მეკობრეთა თავდასხმების ადგილმდებარეობებს ადგენდა. მიუხედავად ამისა, 90-იან წლებში ყაჩაღობისა და დამნაშაევობის შემთხვევები ოკეანეში სულ უფრო მატულობდა. 1999 წელს IMO-მ 285 თავდასხმა დააფიქსირა, 2000 წელს კი — 471. 2007 წელს დამნაშაევობის რიცხვმა 10%-ით მოიმატა.

დღეს ყველაზე სახიფათო რეგიონებად სომალის წყლებთან ერთად ნიგერია და ინდონეზია ითვლება.



ახალი გლობალური საფრთხე

ერთ-ერთი უძველესი პროფესია — მეკობრეობა XXI საუკუნეში არათუ ჩაკედა, არამედ შესაშურ აღმავლობას განიცდის და სატვირთო თუ სამგზავრო გემებზე თავდასხმა წლიდან წლამდე მატულობს.

გაფართოვდა მეკობრეთა სამოქმედო არეალი, რომელიც ახლა მოიცავს ცენტრალურ და სამხრეთ ამერიკას (კარიბის ზღვის აუზი, კოსტა-რიკის, ბრაზილიისა და კოლუმბიის სანაპიროები), აფრიკას (გვინეის ყურე, ნიგერიის, ანგოლისა და სომალის სანაპიროები), აზიას (ინდონეზიის, ბანგლადეშისა და ინდოეთის სანაპირო ზოლები, მალაკის სრუტისა და ადენის ყურის რაიონები), სამხრეთ-აღმოსავლეთ აზიისა და შორეული აღმოსავლეთის წყლებს.

საერთაშორისო საზღვაო ბიუროს (International Maritime Bureau-IMB) აზრით, გაზშირებული თავდასხმების მიზეზი მსოფლიოს ზოგიერთ რეგიონში აშშ-ისა და ბრიტანეთის სამხედრო-საზღვაო ყოფნის შემცირებაა, ხოლო იქაური ქვეყნების სამხედრო ფლოტები იმდენად სუსტია, რომ მეკობრეობასთან ბრძოლის ძალა არ შესწევს.

IMB-ის ინფორმაციით, მეკობრეები სამ კატეგორიად იყოფიან. პირველს დანებობა და პისტოლეტებით შეიარაღებული ყაჩაღები მიეკუთვნებიან. გემს პორტში ან ღია ზღვაში მოულოდნელად თავს ესხმიან, ტვირთი მთლიანად ან ნაწილობრივ მიაქვთ და ბორტზე მყოფთ ძარცვავენ;

მეორე კატეგორიას მსხვილკალიბრიანი ტყვიამფრქვევებით, ავტომატებითა და ყუმბარსატყვორცნებით შეიარაღებული და კარგად ორგანიზებული



სომალელი ზღვის ყაჩაღები თანამედროვე ცეცხლსასროლი იარაღით არიან აღჭურვილი

სომალელი მეკობრეები

ბანდები ქმნიან. თავდასხმისას გემი ტვირთიანად მიჰყავთ და ეკიპაჟის წევრებს სიკვდილით უსწორდებიან;

მესამე კატეგორიას მეკობრეთა

საერთაშორისო დაჯგუფებები წარმოადგენენ. ისინი იყენებენ თანამედროვე თანამგზავრული ნავიგაციისა და კავშირის საშუალებებს, აქვთ აგენტურული ქსელი და ფართო კავშირები. ძირითადად, ძვირფასი ტვირთის გადაჭიდავ გემებზე ნადირობენ.

ბოლო დროს მეკობრეები განსაკუთრებით სომალის სანაპირო ზოლსა და ადენის ყურის რაიონში გააქტიურდნენ, ლამის ყოველდღე ესხმიან თავს გემებს.

IMB-ის ინფორმაციით, ზღვაზე ყაჩაღური თავდასხმების შემთხვევებმა, წინა წელთან შედარებით, 2008 წელს 11%-ით მოიმატა და 293 შემთხვევიდან 111 სომალის სანაპირო წყლებზე მოდიოდა.

აფრიკის რქის მახლობლად გადის მნიშვნელოვანი საზღვაო მარშრუტები,

ყაჩაღთა მიერ დაკავებული ყველაზე დიდი გემი-ტანკერი Sirius Star-ი



რომლითაც სპარსეთის ყურის, აზიისა და აღმოსავლეთ აფრიკის ქვეყნები სუეცის არხით ევროპას უკავშირდებიან.

თვეზით მდიდარ ამ რაიონში მუშაობენ ესპანეთის, საფრანგეთის, საბერძნეთის, ჩინეთისა და სხვა ქვეყნების ტრალერები, ხოლო თევზჭერი გემები მეკობრეთა სამიზნე არაერთგზის გამხდარა.

სომალი 1991 წელს დაწყებულმა სამოქალაქო ომმა დეცენტრალიზაციამდე მიიყვანა და 1998 წელს ქვეყნის ჩრდილო-აღმოსავლეთ ნაწილში გაჩნდა თვითგამოცხადებული სახელმწიფო — პუნტლენდი, სადაც ეკონომიკის არარსებობის პირობებში 2004 წლიდან საზღვაო ყაჩაღობა მოსახლეობისათვის თვის გადარჩენის მთავარ წყაროდ გადაიქცა.

მეკობრეთა ყველაზე დიდი სამომქალაქი ეილის მიდამოებშია თავმოყრილი, სადაც გამოსასყიდის მიღებად დაკავებულ გემებს აჩერებენ.

მეკობრეთა მეორე ცნობილ თავშესაფრად ქვეყნის სამხრეთ ნაწილში — მუდუგის ცენტრალური რაიონი ითვლება.

იარაღით გადავსებულ რეგიონში შეიარაღებული რაზმების შექმნა ძნელი არ არის, ხოლო პუნტლენდის ხელისუფლება მეკობრეობას არ ებრძვის, რადგანაც ეს სტატუსზე არ მოქმედებს.

ყაჩაღთა ბანდები დაახლოებით ათასზე მეტ 20-35 წლის ახალგაზრდას აერთიანებს და ბი-ბი-სის ინფორმაციით, სამი კატეგორიის პირებისაგან შედგება. პირველი: მეთევზეები, რომლებმაც საზღვაო საქმე კარგად იციან; მეორე: ომების მონაწილე და საბრძოლო გამოცდილების მქონე ყოფილი სამხედროები; მესამე: კომპიუტერული ტექნიკისა და კავშირის თანამედროვე აპარატურის მცოდნე სპეციალისტები.

მეკობრეთა მრავალფეროვან შეიარაღებაში შედის: კალაშნიკოვის ავტომატები, შაშხანები, ტყვიამფრქვევები, ხელის ტანკსაწინააღმდეგო ყუმბარსატყორცები და სხვ. გემების დასაკავებლად სწრაფსილიანი კატარღებითა და ძლიერი ძრავებით აღჭურვილი ნაგებით სარგებლობენ, ხოლო ღია ზღვაში ყოფნის გასახანგრძლივებლად თევზჭერ, შვიდობიან გემებად შენიღბულ მცურავ ბაზებს იყენებენ.

მეკობრეთა თავდასხმის სამიზნე, პრაქტიკულად, ყველა სახისა თუ ზომის შვიდობიანი სატვირთო, სამგზავრო და თევზჭერი გემია. მთავარია, იყოს ტვირთი, რომელიც გემთმფლობელის



გემის მაღალი ბორტი მეკობრეებს არ აფერხებს

ან ტვირთის მეპატრონისაგან კარგი გამოსასყიდის მიღების საშუალება იქნება.

2008 წლის 15 ნოემბერს მეკობრეებმა ლიბერიის დროშით მცურავი საუდის არაბეთის კომპანია Aramco-ს ტანკერი Sirios Star-ი დააკავეს. 332 მეტრი სიგრძისა და 162252 ტონა წყალწყვის ტანკერის ღირებულება 150 მილიონ დოლარს, ტანკერში ჩასხმული 2 მილიონი ტონა ბარელი ნავთობის ფასი კი 100 მილიონს შეადგენდა.

ასეთი დიდი და ძვირად ღირებული გემისათვის მეკობრეებმა თავიდან 25 მილიონი დოლარი მოითხოვეს, მაგრამ ვაჭრობის შემდეგ 3 მილიონს დათანხმდნენ.

ფულის გადაცემა საკმაოდ ორიგინალურად მოხდა. 2009 წლის 9 იანვარს ტანკერის თავზე პატარა თვითმფრინავი გამოჩნდა, საიდანაც პარაშუთით ფული

დაეშვა. მთავარი მოთხოვნა იყო 25 მილიონი დოლარი. ფული გადაეცა და ტანკერი გათავისუფლდა.

აფრიკის სანაპიროს მასობრივად მნიშვნელოვანი საზღვაო მარშრუტები გადის





მეკობრეთა
მცურავი ბაზა

ვრეტი, ხოლო საჭმლისა და წყლის მარაგის დამთავრება გაღიზიანების ახალი მიზეზი ხდებოდა.

გემისა და ტვირთის გათავისუფლებისათვის ვაჭრობა 4 თვეზე მეტხანს გაგრძელდა. ბოლოს ორივე მხარე 3,2 მილიონ დოლარზე შეთანხმდა.

წინა შემთხვევის მსგავსად 3 თებერვალს გემს თვითმფრინავმა გადაუფრინა და ფულის პაკეტი ჩააგდო. მეკობრეებმა დაშვებული შეცდომები გაითვალისწინეს და ფულის დათვლისათვის საჭირო ყველა მოწყობილობა წინასწარ მოიწმადეს და გაყოფა-განაწილებამ ამჯერად ჩხუბის გარეშე ჩაიარა.

„ფაინა“ მეკობრეებმა ორგანიზებულად, პატარ-პატარ ჯგუფებად და-

„სირიუს სთარის“ ბორტზე დაეშვა. ვითარებას იქვე მყოფი ამერიკული სამხედრო სომალდი აკონტროლებდა.

ფულის განაწილებას მეკობრეთა ჩხუბის გარეშე არ ჩაუვლია და მოულოდნელად მოუარდნილმა ტალღამ ნავი ხუთ მეკობრესთან ერთად ზღვაში გაიტაცა. 11 იანვარს ზღვიდან ერთ-ერთი დაღუპულის ამოყვანა მოხერხდა და მას ჯიბეში პლასტიკატის პაკეტში გადახვეული 153 ათასი დოლარი აღმოაჩნდა.

გამოსასყიდის გადახდის მხრივ რეკორდი, ჯერჯერობით, ბელიზის დროშით მოცურავე უკრაინულ გემ Faina-ს ეკუთვნის, რომელიც მეკობრეებმა 2008 წლის 25 სექტემბერს დააკავეს და გამოსასყიდად 35 მილიონი დოლარი მოითხოვეს.

დოკუმენტების მიხედვით „ფაინას“ კენიაში 33 ტანკი T-72, ყუმბარსატყორცნები, სახენიბო დანადგარები და საბრძოლო მასალები გადაჰქონდა. იყო სხვა მონაცემებიც, რომ ტვირთი სუდანს ეკუთვნოდა, რომელსაც იარაღის მიწოდებაზე საერთაშორისო ემბარგო აქვს დაწესებული.



უკრაინული FAINA

ეკიპაჟი 21 კაცს ითვლიდა, საიდანაც 17 უკრაინის, 3 რუსეთისა და 1 ლატვიის მოქალაქე იყო. კაპიტანმა ტყვეობის სტრუსს ვერ გაუძლო და გემის ბორტზე გულის შეტევით გარდაიცვალა.

მეკობრეები ხშირად იმუქრებოდნენ გემის აფეთქებითა და მძევალთა დახ-

ტოვს. ბოლო ყაჩაღმა ხმელეთისაკენ 5 თებერვალს გაცურა, როცა გაიგო, რომ წინა ჯგუფებმა ნაპირს მშვიდობიანად მიაღწიეს.

უკრაინულ გემთან დაკავშირებული ისტორია გარკვეულწილად ბურუსით მოსილი დარჩა. „ფაინა“ ოდესის ფორმა Tomax Team Incorporated-ს ეკუთვნის, ცოტა ხნის წინ კი ცნობილი გახდა, რომ გემის ოდესიდან გამოსვლის შესახებ ინფორმაცია საქართველოს მობილური ოპერატორის ტელეფონით გადაიცა.

ბოლო ძვირად ღირებული გემი, რომლის გამოსასყიდსაც მეკობრეები ახლა ელოდებიან, 4 აპრილს დაკავებული 20 ათასი ტონაჟის მქონე გერმანული კონტეინერშიდი Hansa Stavanger-ია.

მეკობრეებმა რამდენჯერმე საკრუიზო ლაინერის დაკავებაც სცადეს, მაგრამ ჯერჯერობით წარუმატებლად. 24 აპრილს ექვსი შეიარაღებული მეკობრე ნავით თავს დაესხა იტალიურ lain-



თანამედროვე სომალდები მეკობრეთა
ნაგებთან ჯერჯერობით უძლურია

er Melody-ს. იმ დროს ბორტზე 991 მგზური და 536 ეკიპაჟის წევრი იმყოფებოდა.

ლაინერის უშიშროების სამსახურის თანამშრომლებმა მეკობრეებს გამაფრთხილებელი ცეცხლით მიახლოების საშუალება არ მისცეს.

მანამდე 1-ელ დეკემბერს ამერიკული ლაინერ Nautica-ს დაკავება სცადეს, მაგრამ კაპიტანის ბრძანებით გემის სიჩქარე გაიზარდა და ეკიპაჟმა აამოქმედა აკუსტიკური ქვემეხი LARD-ი, რომელსაც ახლო მანძილიდან ყურის აპკის დაზიანება შეუძლია. ერთ-ერთმა ნავმა 270 მეტრზე მიახლოება მაინც მოახერხა და „ნაუტიკას“ რამდენჯერმე ესროლა.

2008 წელს სომალელმა მეკობრეებმა 30 გემი დააკავეს და გამოსასყიდის მიღების შემდეგ მძევალთა ერთი ნაწილი გაათავისუფლეს. გასული თვის მონაცემებით ტყვეობაში ჯერ ისევ 18 გემი და 310 კაცია.

მეკობრეთა შემოსავალმა 2008 წელს დაახლოებით 150 მილიონ დოლარს მიაღწია და თანხის დიდი ნაწილი თანამედროვე სხვადასხვა ტექნიკური საშუალებისა და შეიარაღების შეძენას მიზნად.

სომალელ მეკობრეთა ტყვეობას ვერც ქართველი მეზღვაურები გადაურჩნენ. საქართველოს საზღვაო სანაოსნოს გემების გაყიდვის შემდეგ ჩვენს მეზღვაურებს სხვადასხვა ქვეყნის მცურავ საშუალებებზე ცურვა უხდებათ.

პირველად სომალელთა ტყვეობაში ლიბერიის დროშით მცურავი ბერძნული კომპანიის გემი Genius-ი აღმოჩნდა, რომელიც საზღვაო ყაჩაღებმა 27 სექტემბერს ევროპიდან ახლო აღმოსავლეთისაკენ ცურ-



სომალთან მიმდინარე ოპერაციები სპეცდანიყოფების აქტიური მონაწილეობით მიმდინარეობს

ვის დროს დააკავეს. გემის ეკიპაჟში 6 ქართველი მეზღვაური იმყოფებოდა და გემთმფლობელისაგან თანხის მიღების შემდეგ მეკობრეებმა 21 ნოემბერს გემი გაუშვეს.

მომდევნო მსხვერპლი — ჰანამის დროშით მოცურავე ბერძნული ტანკერი Action-ი — მეკობრეთა ხელში 10 ოქტომბერს აღმოჩნდა. გემს ქიმიური ნივთიერებები გადაჰქონდა და 20-კაციანი ეკიპაჟიდან 17 საქართველოს მოქალაქე იყო. 12 დეკემბერს „ექმენი“ გათავისუფლდა მას შემდეგ, რაც გემთმფლობელმა მეკობრეებს 1,7 მილიონი დოლარი გადაუხადა.

სამწუხაროდ, ერთი ქართველი მეზღვაურისათვის უცხო ქვეყანაში ტყვეობა ტრაგიკულად დასრულდა. ოფიციალური ვერსიით, მექანიკოსმა ენვერ ვარმანიძემ თავი მოიკლა.

მეკობრეებმა 7 ნოემბერს ბაჰამის კუნძულების დროშით მოცურავე დანი-

ური გემი Cec Future დააკავეს. ეკიპაჟში ერთი ქართველი მეზღვაური მეტედი ქალიძე იმყოფებოდა და 2 მილიონი დოლარის მიღების შემდეგ გემი 2009 წლის 16 იანვარს გაუშვეს.

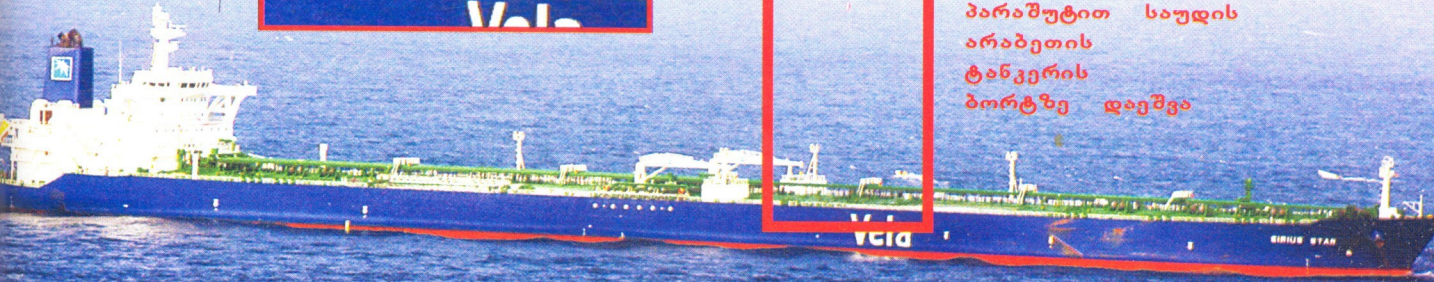
სომალის სანაპიროსთან ვითარება იმდენად გართულებულია, რომ 2008 წლის 7 ოქტომბერს გაეროს უშიშროების საბჭომ მიიღო რეზოლუცია №1838, რომელიც მეკობრეთა გასანადგურებელ-მოსაგერიებლად სამხედრო ხომალდებისა და საფრენი აპარატების გამოყენების ნებართვას იძლევა.

თავის მხრივ, ევროკავშირის 27-მა ქვეყანამ 9 დეკემბერს მოიწონა ევროპული ქვეყნების პირველი სამხედრო-საზღვაო მისიის — ოპერაცია Atalanta-ს დაწყება, რომელიც ბრიტანელი ვიცე-ადმირალის, ფილიპ ჯოუნსის ხელმძღვანელობით მიმდინარეობს.

ოპერაციაში ჩართულია ბრიტანეთის, საფრანგეთის, საბერძნეთის, გერმანიის, იტალიის, ესპანეთის, ნიდერლანდებისა და ბელგიის ხომალდები, ხოლო ზღვაზე დაზვერვას 3 თვითმფრინავი უზრუნველყოფს. სულ ევროკავშირიდან სომალელ მეკობრეებს 1200 სამხედრო ებრძვის.

ევროპელი სამხედროების მიზანია

ფულით სავსე კონტინერი პარაშუტით საუდის არაბეთის ტანკერის ბორტზე დაეშვა



მეკობრეთა კატარღას
სპეცსამსახურები უტიფერ



სომალის პორტებში ჰუმანიტარული ტვირთის გადაზიდვა და სომალის სანაპიროს გასწვრივ მოცურავე გემების დაცვა.

ყაჩაღები არც თავად სომალისში გაეროს ჰუმანიტარული ტვირთის გადაზიდვა გემების დაკავებას ერიდებიან და 2007 წელს 17 შემთხვევა აღინიშნა.

მეკობრეებთან ბრძოლაში ევროკავშირთან ერთად მონაწილეობს NATO-ს წევრი ქვეყნების, რუსეთის, ჩინეთის, ინდოეთის, იაპონიის, სამხრეთ კორეისა და სხვა ქვეყნების სამხედრო ხომალდები, რომლებიც ყველაზე თანამედროვე შეიარაღებით არიან აღჭურვილები, მაგრამ გამარჯვებამდე ჯერ კიდევ შორსაა.

სპეციალურად მეკობრეებთან საბრძოლველად აპრილში იაპონიის პარლამენტმა მიიღო კანონპროექტი, რომლითაც 1945 წლის შემდეგ პირველად სომალის სანაპიროსთან მყოფ სარაკეტო-საესკადრო ნაღმოსნებს SAZAN-AMI-სა და SAMIDARE-ს თავდაცვის ან იაპონიის დროშით მოცურავე სამოქალაქო გემის, აგრეთვე იაპონიის მოქალაქეთა ან ტვირთის დაცვის მიზნით ცეცხლის გასხნის უფლება მიეცა.

ფრანგულმა კონცერნმა DCNS-მა რამდენიმე თვეში დააპროექტა სამხედრო ხომალდი, რომლის დანიშნულება მეკობრეობასთან, ნარკოტიკების ტრანსპორტირებასა და არალეგალურ ემიგრაციასთან ბრძოლა იქნება.

ახალი ხომალდი Gowind-ის პროექტის საფუძველზეა შექმნილი. კიჩოში ორი აპარული აქვს, რომლითაც რამდენიმე წუთში გასაბერი, ხისტი კონსტრუქციის, 9 მ სიგრძის ნავის სპეცრაზმელებით ჩაშვება არის შესაძლებელი. დაკავებული მეკობრეებისათვის ხომალდზე სპეციალური კამერებია მოწყობილი.

პატრულირების დროს შეცდომებიც

ხდება. 18 ნოემბერს ინდოეთის სამხედრო-საზღვაო ძალების სარაკეტო ფრეგატმა TABAR-მა შეცდომით ტაილანდის ტრადიციული „ეკავატ ნაუა 5“ ჩაძირა, რომელიც მეკობრეთა მცურავ ბაზად ჩაითვალა. ინდოელი მეზღვაურების მტკიცებით, ცეცხლი პირველად ტრადიციულიდან გაიხსნა.

ზოგჯერ მძევალთა სიცოცხლის გადასარჩენად სამხედროები იძულებული არიან, სპეცოპერაციები ჩაატარონ.

ცოტა ხნის წინ აშშ-ის პრეზიდენტის ბარაკ ობამას პირადი სანქციით ასეთი ოპერაცია ამერიკული კონტეინერშიდ Maersk Akabama-ს კაპიტნის, რიჩარდ ფილიპსის გასათავისუფლებლად ჩატარდა.

მეკობრეებმა 8 აპრილს გემის დაკავება ვერ მოახერხეს, მაგრამ კაპიტანი ნაუში მძველად დაითხოვეს და სომალის სანაპიროსაკენ გაცურეს ამერიკული სარაკეტო-საესკადრო ნაღმოსნის BAINBRIDGE-ის ესკორტირებით.

ამერიკული ხომალდის მორიგე ოფიცერმა შეამჩნია, რომ მეკობრეებმა ფილიპს ავტომატები დაუმიზნეს და შექმნილი ვითარება კაპიტნის სიცოცხლის საფრთხედ შეფასდა, რაც სასწრაფო ჩარევას მოითხოვდა. სნაიპერებმა ზუსტი გასროლებით 3 მეკობრე მოკლეს, ხოლო მეოთხე ისე აიყვანეს, რომ რეაგირებაც ვერ მოასწრო.

რიჩარდ ფილიპსის გათავისუფლებას სომალელ მეკობრეთა ერთ-ერთი ლიდერი გამოეხმაურა და ვაშინგტონს ამერიკულ გემებზე თავდასხმებით დაემუქრა.

ფრანგებმა დაკავებული იახტებისა და მგზავრების გასათავისუფლებლად სამი სპეცოპერაცია ჩაატარეს.

4 აპრილს მეკობრეებმა ფრანგული იახტა Tanit-ი აიყვანეს, ხოლო 11 აპრილს ფრანგმა სპეცრაზმელებმა მძევალთა დასახსნელი ოპერაცია ჩაატარეს. ოპერაციაში 4 კატარღა და 60 სპეცრაზმელი

მონაწილეობდა. სნაიპერებმა იახტის ხიდურზე მყოფი 3 ყაჩაღი გაანეიტრალეს, ხოლო ორ-ორი სპეცრაზმელი „ტანიტის“ ცხედრსა და კიჩოზე, სხუები შუა ნაწილში გადასხდნენ.

ოპერაციის დროს მოხერხდა 4 მგზავრის გადარჩენა, მაგრამ ორმხრივ სროლაში იახტის მფლობელი დაიღუპა.

მანამდე ფრანგებმა ორი ოპერაცია ჩაატარეს: 2007 წლის აპრილში იახტა La Ponant-დან 30 მძველის, 2008 წლის სექტემბერში კი Carre d'as-დან ორი მძველის გამოხსნა შეძლეს.

სომალელ მეკობრეებთან ბრძოლაში არის სამართლებრივი პრობლემებიც. გაურკვეველია, სხვადასხვა ქვეყნის სამხედროების მიერ დაკავებული ბანდიტები სად უნდა გასამართლდნენ. 29 აპრილს რუსულმა კრეისერმა „ადმირალმა პანტელეევმა“ დააკავა 29 მეკობრე, რომლებსაც ბრალად ედებათ 27 აპრილს რუსული ტანკერის ორჯერ დაკავების მცდელობა.

რუსეთს აფრიკულ ქვეყნებთან ეჭვიმტანილთა გადაცემის თაობაზე არანაირი შეთანხმება არა აქვს და სომალელებს რუსული კანონებით გასამართლება მოელით, რომელიც მეკობრეობისათვის 5-დან 15 წლამდე თავისუფლების აღკვეთასა და ჯარიმის — 500 ათასი რუბლის გადახდას ითვალისწინებს.

P.S. 2 მაისს მეკობრეებმა სეიმელის კუნძულების მახლობლად ბერძნული ბალკერი Ariana დატყვევეს, რომელსაც გაეროს ჰუმანიტარული ტვირთი გადაჰქონდა;

3 მაისს სომალის დედაქალაქ მოგადიშოდან 100 კილომეტრში ყაჩაღებმა პაკისტანური საგაზრო გემი MV Al-Misan-ი აიყვანეს, რომლითაც სომალელ ვაჭრებს ავტომობილები, შაქარი და მზესუმზირის ზეთი გადმოჰქონდათ.

თეიმურ ჩაჩანიძე

შავი ზღვა და მეკობრეობა

ძველად ზღვის სანაპიროზე მცხოვრები ადამიანებისათვის მეკობრეობა შემოსავლისა და არსებობის ერთ-ერთ მთავარ საშუალებას წარმოადგენდა, რომელიც გარკვეულწილად ზღვაოსნობის განვითარებასაც უწყობდა ხელს.

მაშინდელი ზღვაოსნები სავაჭრო გემების დაბალი სანაოსნო თვისებებისა თუ ნავიგაციური ცოდნის უკმარისობის გამო ცურვას სანაპიროდან ახლო მანძილზე და ისიც დღისით ამჯობინებდნენ. ღამით გემი ნაპირთან ახლოს დგებოდა, ხოლო ეკიპაჟი და მგზავრები დასასვენებლად ნაპირზე გადადიოდნენ, სადაც შეიძლება ყაჩაღთა თავდასხმის მსხვერპლნი გამხდარიყვნენ.

მეკობრეები ნაპირის სიახლოვეს მოცურავე სავაჭრო გემებზე თავდასხმასაც არ ერიდებოდნენ და სამხედრო ხომალდებსაც არ გაუბრუნდნენ, ამიტომ ძველი დროის ზღვაოსნები გემისა და ტვირთის დასაცავად ზოგჯერ სამხედროებს ქირაობდნენ. მაშინდელი გემების შეზღუდული ზომები მეომრების რიცხოვნობას ზღუდავდა, — მათი რაოდენობა რამდენიმე ათეულს არ აღემატებოდა.

ძვ. წ. - II საუკუნიდან ჩვ. წ. II საუკუნემდე მეკობრეობამ რომის იმპერიას იმდენად დიდი საფრთხე შეუქმნა, რომ გნეუს პომპეუსი სამი წლით დიქტატორის უფლებებით აღიჭურვა და ძვ. წ. 67 წელს მრავალრიცხოვანი არმიითა და 500 ხომალდით მეკობრეებს შეუტია.



ძველ დროში კავკასიის სანაპირო მეკობრეებით ცნობილი იყო

ხმელთაშუა და შავი ზღვები 13 სექტორად დაიყო და შავი ზღვისაკენ 40 ხომალდი პუბლიციუს პისონის მეთაურობით გაიგზავნა.

შავ ზღვაში სავაჭრო ურთიერთობების სათავეებთან ბერძნები იდგნენ. ვაჭრობამ ბერძნები ძველ კოლხეთში მიიყვანა, სადაც ძვ. წ. V საუკუნეში ჯერ ფაზისი და მოგვიანებით დიოსკურია დააარსეს.

მაშინდელი ნიჩბიანი ხომალდების სიჩქარე 3-4 კვანძს არ აღემატებოდა და სანაპირო ზოლში ცურვისას მეკობრეთა ნაგებისათვის მისი დაკავება ძნელი არ იყო.

ბერძნულ ქალაქებში დამზადებული

ღვინო, ჭურჭელი, ნელსაცხებლები, სამკაულები, ბრინჯაოს იარაღი თუ სხვა საქონელი მეკობრეებისათვის კარგი მონაპოვარი იყო.

შავი ზღვის აღმოსავლეთ ნაწილში მცხოვრები ძველი კოლხები სანაპირო ზოლში ცურვისათვის ხის მორში ამოკვეთილ ნავეებს იყენებდნენ.

რომაელი ისტორიკოსი ტაციტუსი წერდა: „ველურები წარმოუდგენელი სისწრაფით აშენებენ გემებს და ზღვას სერავენ. ამ გემებს კამარას ეძახიან. ბორტები ერთმანეთთან ახლო-ახლოა განლაგებული. ბორტებს ქვევით კორპუსი ფართოვდება. ბარბაროსები მშენებლობაში არც სპილენძს, არც რკი-

სოზოპოლთან ნაპოვნი ხის მორში ამოჭრილი ნავი





აფხაზი მეკობრეების ნავი

ვოროსისიკიდან ტუფსემდე ტერიტორია ეკავათ. ჯიქები სანაპიროს გასწვრივ დაცურავდნენ, სანაპირო ზოლში დასახლებებს ძარცვავდნენ, მოსახლეობას ქონებას ართმევდნენ და ადამიანებს იტაცებდნენ.

იმდროინდელ დასავლეთ საქართველოს სანაპიროზე დასარბევ-გასაძარცვე მდიდარი ქალაქები და დასახლებები არ იყო, ამიტომ ჩრდილოკავკასიელ მეკობრეთა თავდასხმების სამიზნეს ადამიანების მოტაცება წარმოადგენდა, რაშიც ბევრი ადგილობრივი ფეოდალიც ხელს უმართავდა.

გადათივლთა თავდასხმებმა მოსახლეობა იმდენად შეაწუხა, რომ ოდიშის ერისთავმა ვამეყ I-მა (1384-96 წწ.) ჯიქეთში გაილაშქრა და გაიმარჯვა კიდეც, მაგრამ მეკობრეთა თავდასხმების აღსაკვეთად ეს საკმარისი არ აღმოჩნდა.

1533 წლის იანვარში ბაგრატ III-ს თაოსნობით გურიისა და ოდიშის მთავრებმა მამია I-მა და მამია დადიანმა ჯიქეთზე ისევ გაილაშქრეს. ქართველთა რაზმებმა ჩრდილო კავკასიისაკენ ნაგებით გაცურეს, ნაპირზე გადასხდნენ და პირველ შეტაკებაში გამარჯვებასაც მიაღწიეს.

შემდეგ მთავართა შორის უთანხმოება ჩამოვარდა და დაქირაებულმა მენავეებმა ქვეითი მოლაშქრეები მიატოვეს. ამით მოწინააღმდეგეც ისარგებლა და ქართველთა ლაშქარს სასტიკი მარცხი მიაყენა.

ჯიქი მეკობრეების ფელუკები რამდენიმე ათეულ კაცს იტევდა, სიგრძეში 9-20 მეტრსა და ტვირთმწეობა 3-3,2

ნის სამაგრებს არ იყენებენ. როცა ზღვა დელავს და ტალღები მაღალია, ბორტებს ზევით ეწყოლა ფიცრები, რომელიც სახურავს წარმოქმნის და ამგვარად დაცული არიან. გემი ადვილად მანევრირებს. ნიჩბების მოსმანებისსიყური მიმართულებით შეიძლება. გემი წინ და უკან ბასრი ცხვირით მთავრდება. შესაბამისად, ნაპირს ორივე ბოლოთი შეუძლია მიადგეს“.

ისტორიკოს ქსენოფონტეს გადმოცემით, შავი ზღვის სამხრეთ-აღმოსავლეთ ნაწილში მცხოვრები ტომები მორებში ამოკვეთილი სამადგილიანი ნაგებით დაცურავდნენ.

სტრაბონის ინფორმაციით, კამარაში 25, იშვიათად 30 კაცი ეტეოდა. ამ ნაგების ფლოტილები თავს ესხმოდნენ საფაგრო გემებს, ქვეყანას ან ქალაქს. სადგომები არ ესაჭიროებოდათ, რადგანაც გუნდი ნავს მხრებზე შემოიღებდა და ტყეში მალავდა.

კამარა ტიპური უიალქნო სანიჩბე ნავს წარმოადგენდა, რომლის ეკიპაჟს მაქსიმალური 3,0 კვანძით სვლა შეუძლო.

ხის მორში ამოკვეთილი ნაგები შავი ზღვის დასავლეთ სანაპიროზეც გავრცელებული იყო. მათ ადგილობრივი მოსახლეობა სათევზაოდ და ზოგჯერ სამხედრო ლაშქრობის დროს იყენებდა.

სოფიის ეროვნულ-ისტორიულ მუზეუმში დაცულია ხის მორში ამოკვეთილი ნავი, რომელიც XII-XIV საუკუნით თარიღდება და სოხოპოლიდან ჩრდილო-აღმოსავლეთით 131 მ სიღრმიდან იქნა ამოწეული.

ამგვარი ნაგებით სლაგებმა 586 წელს სოლუნი (საბერძნეთში მაკედონიის პროვინცია) ალყაში პირველად მოაქციეს და 626 წელს ცარგრადს შეუტყეს.

ჩვენამდე არ მოუღწევია ძველი კოლხური ნავის კონსტრუქციას, მაგრამ განსხვავება შავი ზღვის სანაპიროს სხვადასხვა ნაწილში გავრცელებულ ნაგებს შორის, ალბათ, დიდი არც იქნებოდა.

1169 წელს ბიზანტიამ გენუას შავ ზღვაში ვაჭრობის ნება მისცა და იტალიის ქალაქი-სახელმწიფო სანაპიროზე ფაქტორიების შექმნას შეუდგა. მათ შორის მთავარი კაფა (ახლანდელი ფედოსია) იყო.

გენუას შავ ზღვაში პოზიციის გამტკიცება მუდმივ კონკურენტ ვენეციასთან ბრძოლაში უზღებოდა, ხოლო მდიდარი ევროპული ქვეყნების საფაგრო ფაქტორიები და გემები მეკობრეებისათვის გემრიელი ლუკმა იყო.

შუა საუკუნეებში შავ ზღვაში ყაჩაღური თავდასხმებით ჯიქები გამოირჩეოდნენ, რომლებსაც ახლანდელი ნო-

თმის გადანერგვის კლინიკა «თალიზი»

თმის გადანერგვის პირველი სპეციალიზებული კლინიკა ამიერკავკასიაში
თმის ალღებებითი პირუბრების საერთაშორისო საზოგადოების -ISHRS- წევრი

პრეპარატიანი გამოსდილება, სარისხი, გარანტირებული შედეგები

უახლესი ამერიკული მეთოდები, მხოლოდ ჩვენთან!
ფოლიკულური გავრთინება მასშტაბური ტრანსპლანტაციები, სტერეოტიპული სკოპული ტექნოლოგია, FOX-პროცედურები, ნარკოზისა და ნაწინების გადანერგვა

თმის გადანერგვა სოფიილდება 2-3 საათში უმგვირავლად

გადაანერგული თმა გუნებრივად იზრდება და არ სვივა, კონსულტაციები უფასოა და ანონიმური.

მისამართი: ქ. თბილისი, ტაშკენტის ქ. №27
ტელ.: 25-37-39; 37-50-89; 899-53-07-10 www.talizi.ge

ტონიდან 8-10 ტონას აღწევდა და დაცურავდა 1 ან 2 აფრით.

1458 წელს ჯიქი მეკობრეები არტაბალის მეთაურობით უკვე დასუსტების გზაზე მყოფ ტრაპიზონის იმპერიას დაესხნენ თავს და მდიდარი ალაფით უკან დაბრუნდნენ.

1572 წელს კი თვით ოსმალებსაც არ შეუშინდნენ და იმპერიის შაჰინზღვისპირა დასახლებები დაარბიეს.

XVI საუკუნის მეორე ნახევრიდან ჩრდილოკავკასიელთა თავდასხმებმა ოსმალები იმდენად შეაწუხა, რომ სულთნის ბრძანებით საზღვაო ექსპედიცია მომზადდა კავკასიის სანაპიროს დასამორჩილებლად და მეკობრეობის აღსაკვეთად.

1579 წელს 60 თურქული ხომალდი ადმირალ კილიჩ-ალი-ფაშას სარდლობით შუგულში შემოვიდა და მდინარე ფაზისის (რიონის) შესართავთან ფოთის ციხე აშენა და ამით კავკასიის სანაპიროზე პოზიციების გამაგრება დაიწყო.

ჯიქებს ადამიანებით ვაჭრობასა და თურქული სავაჭრო გემების ძარცვაში არც აფხაზები ჩამორჩებოდნენ. აფხაზთა ბრტყელძირა ნავი 4 წვეილი ნიჩბითა და ოთხკუთხა აფრით იყო აღჭურვილი და საშუალოდ 10-15 კაცს იტევდა. კარგი სანაოსნო თვისებების მქონე ნაგებით აფხაზი მეკობრეები ყირიმისა და თურქეთის სანაპიროსკენაც დაცურავდნენ.

XIX საუკუნის პირველი ნახევრისათვის, როცა რუსეთმა ჩრდილო კავკასიის დაპყრობა მოახერხა და შავი ზღვის ფლოტმა გაბატონებული მდგომარეობა დაიკავა, ჯიქი თუ ჩერქეზი მეკობრეები თავიანთ საქმიანობას ისევე განაგრძობდნენ და სავაჭრო გემების ძარცვასთან ერთად რუს სამხედროებსაც ებრძოდნენ.

1834 წელს მაისში ჩერქეზთა ნაგები ბომბორას მახლობლად მოულოდნელად გამოჩნდნენ, ნაპირზე გადასხდნენ და იქ მყოფი რუსეთის არმიის რაზმი გაანადგურეს.

1836 წლის ოქტომბერში სოჭის მახლობლად ჩერქეზთა 7-მა ნაგმა ბრიგ „ნარცის“ შეუტია. ხომალდის მეთაური კაპიტან-ლეიტენანტი ვარნიცკი ფლოტის სარდლის ვიცე-ადმირალ მიხაილ ლაზარევისთვის გაგზავნილ პატაკში წერდა, რომ ბრიგის ეკიპაჟში იყო დანაკარგი და ბრძოლა ლამის აბორდაჟამდე მივიდა, რომელიც აუცილებლად მთიელთა გამარჯვებით დამთავრდებოდა.

ორი წლის შემდეგ, 1838 წელს,

ჩერქეზი მთავრები



ჩერქეზი მეკობრეები არც სამხედრო ხომალდებს უშინდებოდნენ



თებერვალში შავი ზღვის ფლოტის სარდალმა, ვიცე-ადმირალმა მიხაილ ლაზარევემა მთავარი საზღვაო შტაბის უფროსს ალექსანდრე მენშიკოვს მოახსენა, რომ გაგრის მახლობლად ჩერქეზთა ოთხმა ნაგმა 12-ზარბაზნიან ლიუგერ „გლუბოკის“ შეუტია და ამ უკანასკნელმა თავს გაქცევით უშველა.

ჩერქეზ მეკობრეებსა და რუსეთის შავი ზღვის ფლოტის ხომალდებს შორის ერთ-ერთი ბოლო ბრძოლა ვარდანეს ხეობის მახლობლად (ახლანდელი სოჭის რაიონი) 1846 წელს შედგა, როცა კორვეტი „პილადი“ და ბრიგი „პალამედი“ უშედეგოდ ცდილობდნენ მეკობრეთა ნაგების განადგურებას.

ერთი რუსი ოფიცერი ჩერქეზ მეკობრეთა მოქმედების ტაქტიკას ასე აღწერდა: „გადიდნენ ზღვაში დღისით და ღამით, თავს ესხმოდნენ ვაჭრებს, პირველად შაშხანებით ზედა გემბანზე მყოფებს ხოცავდნენ, შემდეგ ხანჯლებით აბორდაჟზე მიდიოდნენ და საქმეს სწრაფად ამთავრებდნენ“.

ჩერქეზთა ვიწრო, გრძელი და უაღრესად მსუბუქი ნაგები საშუალოდ 30-

დან 50-მდე კაცს იტევდა და ეკიპაჟს რამდენიმე პატარა ზარბაზნიც ჰქონდა.

საქართველოს პირველი რესპუბლიკის დროს გაზეთ „საქართველოს რესპუბლიკის“ 1919 წლის 19 ოქტომბრის ნომერი საზღვაო ფაჩალობის ერთ შემთხვევაზე წერდა, რომელიც გურიის სანაპიროსთან მოხდა.

ნოვოროსიისკიდან მომავალ გემ „მარიას“ გურიის სანაპიროსთან ფაჩალები ნაგებით გამოუდგნენ და ბორტზე მყოფნი გაძარცვეს, მაგრამ მძარცველებმა შორს წასვლა ვერ მოასწრეს, მილიციამ ისინი სოფელ სამხითთან დააკავა.

მეკობრეობისა და ძალადობის ერთი დიდი ტალღა საქართველომ 1992-93 წლების აფხაზეთის კონფლიქტის დროს გადაიტანა. სეპარატისტთა კატარღებმა საქართველოს დროებით მოცურავე არაერთი მშვიდობიანი სამოქალაქო მცურავეი საშუალება დააკავეს და მასზე მყოფი მოქალაქეები მძევლებად აიყვანეს.

საზღვაო ავარიები

ბრიტანული წყალქვეშა ნავი Tireless



რაიონში მოხდა, სადაც ამერიკულ წყალქვეშა ნავ SSN-757 Alexandria-სთან ერთობლივ სწავლებებში მონაწილეობდა. ბრიტანულმა წყალქვეშა ნავმა დარეაქტორმა უმნიშვნელო დაზიანებები მიიღო და უახლეს ბრიტანულ სამხედრო-საზღვაო ბაზაზე საკუთარი სვლით მიღწევა მოახერხა.

მაისი რუსეთის ფლოტში მორიგი ავარიით აღინიშნა. ამჯერად საგანგებო შემთხვევა ბალტიის ფლოტს შეემთხვა. 4 მაისს დღის პირველ საათზე, სანაპიროდან ათ კილომეტრში ფრეგატ „იაროსლავ მუდრის“ გემბანზე Ka-27-ის ტიპის შვეულმფრენი დაჯდომის ელემენტების დამუშავების დროს ფრთებით ზომადის ზედნაშენს გამოეღო, გემბან-

გაირკვა 2007 წლის მარტში ბრიტანულ ატომურ წყალქვეშა ნავ S 88 TIRELESS-ზე მომხდარი აფეთქების მიზეზი, რომელიც ჟანგბადის ავტონომიური გენერატორის გაუმართაობამ გამოიწვია და ორი მეზღვაურის დაღუპვით დასრულდა.

გამოძიებამ დაადგინა, რომ 2006 წელს მიღებული გენერატორების პარტია — 1000 ცალი — არასათანადო პირობებში ინახებოდა. წყალქვეშა ნავზე დაყენებული გენერატორიც ამ პარტიას მიეკუთვნებოდა, მაგრამ ცუდი აღრიცხვის გამო ამის შესტი დადგენა მაინც ვერ მოხერხდა.

გამომძიებლის თქმით, საფრთხე, რასაც ჟანგბადის ავტონომიური გენერატორი წარმოადგენს ფლოტში, არცთუ იშვიათად იგნორირებულია და ხელსაწყოები სათანადო ყურადღების გარეშე რჩება. გამოძიების ინფორმაციით, ბრიტანეთის სამხედრო-საზღვაო ბაზა Devonport-ში (პორტი პლიმუთი), სადაც წყალქვეშა ნავი TIRELESS-ია მიწერილი, ტექნიკური მომსახურება სამხედრო-საზღვაო ბაზა Faslane-თან (შოტლანდია) შედარებით ნაკლებად მკაცრი იყო.



შვეულმფრენი Ka-27

გამოძიებამ აღნიშნა მომხდარის ლიკვიდაციის დროს ეკიპაჟის სწორი მოქმედებები, რითაც სხვა მსხვერპლის თავიდან აცილება მოხერხდა, მიუხედავად იმისა, რომ ავარიულ ნაკვეთურში მეზღვაურებმა შედწევა აფეთქებიდან 45 წუთის შემდეგ შეძლეს.

აფეთქებითა და გაკვამლვით ერთმა მეზღვაურმა სასიკვდილო ჭრილობები მიიღო, ხოლო მეორე კი მსუთავი აირით გაიგუდა. მოხერხდა ერთი დაჭრილი მეზღვაურის გადარჩენა, რომელიც მეგობრის სიცოცხლის გადასარჩენად იბრძოდა.

აფეთქება ბრიტანულ წყალქვეშა ნავზე 2007 წლის 21 მარტს ალასკის

ზე დაეცა და შემდეგ ზღვაში გადავარდა. ბორტზე მყოფი ხუთივე კაცის გადაჩენა მოხერხდა.

ვარდის დროს შვეულმფრენმა ზომადის საზენიტო-სარაკეტო კომპლექსი „კორტიკი“ დააზიანა და ასაფრენ-დასაჯდომ მოედანს დეფორმაცია მიაყენა.

სამხედროები ავარიის მიზეზად მოულოდნელად ამოვარდნილ ქარს ასახელებენ. შვეულმფრენი დასაჯდომად კიჩოს მხრიდან კი არ მიდიოდა, როგორც ეს მიღებულია, არამედ მარჯვენა ბორტიდან და ავარიაც მაშინ მოხდა.

ახლა შვეულმფრენის ჩავარდნის ადგილის შესწავლა მიმდინარეობს ზღვის სიღრმიდან მისი ამოწვევის მიზანშეწონილობის დასადგენად.

ფრეგატი „იაროსლავ მუდრის“ მწვობრში შეყვანა 2009 წლის ბოლოსათვის არის დაგეგმილი, ხოლო თებერვალში დაწყებული სავალი გამოცდები 2-3 თვეზე იყო გათვლილი.

საგანგებო და უცნაური შემთხვევა მოხდა სიდნეის ყურეში, სადაც ავს-

ფრეგატი „იაროსლავ მუდრი“





ლეგენდარული ტრანსატლანტიკური ლაინერი Titanic-ი



„ტიტანიკთან“ დაკავშირებული ნივთები დღეს კარგ ფასად იყიდება

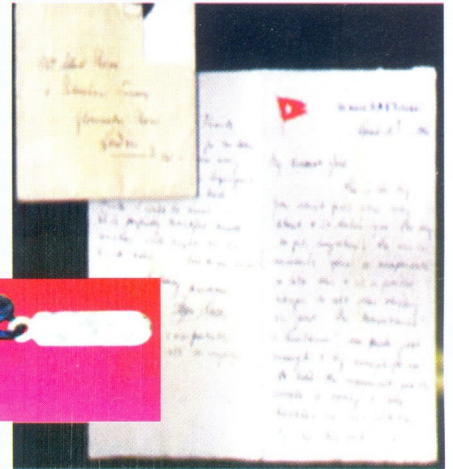
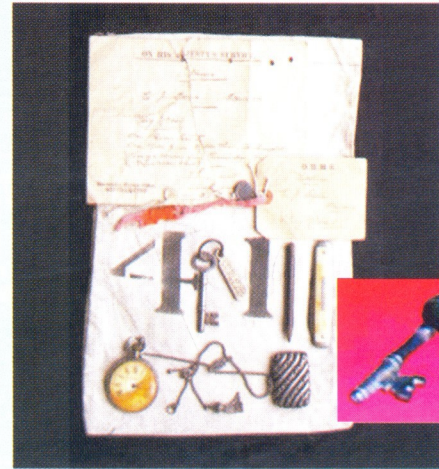
ჩვენი დონი: S 88 TIRELESS მიეკუთვნება TRAFALGAR-ის სერიას და სამეფო ფლოტს 1985 წელს გადაეცა. მონაწილეობდა სხვადასხვა სწავლებაში და 2000 წელს ცნობილი გახდა ერთი სამწუხარო შემთხვევით, როცა ხმელთაშუა ზღვაში რადიოაქტიური წყალი დაღვარა. ამის მიზეზი რეაქტორის გაგრილების სისტემაში არსებული დეფექტი იყო. 2003 წელს წყალქვეშა ობიექტს დაეჯახა და მთავარი საბალასტო ცისტერნა დაუზიანდა.

ხომალდის სრული წყალწყვა 5210 ტონა, სიგრძე 85,4 მეტრი, ჩაყვინთვის სიღრმე 450 მეტრი და სიჩქარე 32 კვანძია; შეიარაღებულია 533 მმ-იანი ხუთი სატორპედო აპარატით, ხოლო საბრძოლო მარაგი 25 Spearfish-ის, Sub Harpoon-ისა და Tomahawk Block III ტიპის ტორპედოებისა და ხომალდსაწინააღმდეგო ფრთოსანი რაკეტისაგან შედგება. ეკიპაჟი 130 კაცს, მათ შორის, 18 ოფიცერს ითვლის.

ტრალიის სამხედრო-საზღვაო ძალების სარდლობა ანტიტერორისტულ სწავლებას ატარებდა. წყალქვეშა ელემენტების დამუშავების დროს ერთ-ერთ სამხედრო მყვინთავს ზვიგენი დაესხა თავს. აკვალანგისტმა თავდასხმის მოგერიება მუშტებით შეძლო, მაგრამ ხელ-ფეხზე მძიმე ჭრილობები მიიღო.

ავსტრალიის სამხედრო-საზღვაო ძალების წარმომადგენლის კონტრადმირალ ნაიჯელ კოატსის თქმით, მყვინთავი მძიმე მდგომარეობაშია. სამხედრო მოსამსახურე მონაწილეობდა სიდნეის პორტში ხომალდების ტერორისტთა შესაძლო თავდასხმისაგან დაცვის სწავლებებში.

ეს პირველი შემთხვევაა, როცა ზვიგენი თავს სამხედრო მყვინთავს ესხმის.



სიდნეის პორტში ზვიგენის ბოლო თავდასხმა 10 წლის წინ აღინიშნა.

18 აპრილს დიდ ბრიტანეთში უილტშირის საგრაფოში Henry Aldridge & Son-ის მიერ ჩატარებულ აუქციონზე წარმოდგენილი 130 ნივთი, ასე თუ ისე, ლეგენდარულ ტრანსატლანტიკურ ლაინერ Titanic-თან იყო დაკავშირებული. ლაინერი ატლანტიკის ოკეანეში 1912 წლის 15 აპრილს 1500-ზე მეტ კაცთან ერთად დაიღუპა.

ყველაზე ძვირი ლოტი პირველი კლასის კაიუტის გასაღები იყო, რომელიც 60 ათას გირვანქა სტერლინგად გაიყიდა და ლაინერის სტიუარდს ედმუნდ სტოუნს ეკუთვნოდა.

დიდი ყურადღება მიღწინ დინის ნივთებმა დაიმსახურა. ლაინერიდან გადარჩენილთა შორის ის ერთადერთია, ვინც დღემდე ცოცხალია. კატასტროფის დროს დინი მხოლოდ 2 თვის იყო და ამჟამად მოხუცთა თავშესაფარში ცხოვრობს და არსებობისათვის ბრძოლაში ნივთების გაყიდვა აიძულა.

შესაბამისად, 27 და 28 ათას გირვანქა სტერლინგად გაიყიდა ლაინერის ბორტზე დაწერილი ორი წერილი. 37500 გირვანქად მათარა-თერმოსი, რომელიც ეკიპაჟის ერთ-ერთმა წევრმა კატასტროფის დროს ერთ-ერთ ქალ მგზავრს გადასცა.

აუქციონმა დიდი ინტერესი გამოიწვია და მას რამდენიმე ასეული კაცი ესწრებოდა. ნივთების გაყიდვით მნიშვნელოვანი თანხის შეგროვება მოხერხდა.

თეიმურ ჩაჩანიძე

„ლიბა“

სამკურნალო ბაერთიანება

სემსოპათოლოგია

- ერექციის ხარისხის გაუმჯობესება
- სქესობრივი აქტის გახანგრძლივება
- ყველა სახის სექსუალური დარღვევის მკურნალობა
- სექსუალური წარუმატებლობის მოლოდინის შიშის მოხსნა



ხელმძღვანელი პროფესორი არჩილ ბაქრაძე

მის: ვაჟა-ფშაველას გამზ. 83/11 ☎ 32 21 21, 31 73 24

პაკისტანის ფლოტის ფრეგატი ZULIFQAR-ი დაემატა

2009 წლის დასაწყისში პაკისტანის ფლოტის შემაღვენლობაში ფრეგატი ZULIFQAR-ი შევიდა, რომელიც ჩინეთში, შანხაიში Hudong Zhonghua Shipyard-ის ვერფზე აიგო. 2013 წლამდე იმეკ სერიის კიდევ 3 ფრეგატი უნდა დასრულდეს, საიდანაც ბოლო ხომალდის მშენებლობა პაკისტანში გადაწყდა.

ZULIFQAR-ის სერიის ხომალდები ბრიტანეთში აგებულ და უკვე მოძველებულ AMAZON-ის სერიის 6 ფრეგატს შეცვლიან.

ახალი ხომალდის წყალწვევა 3 ათას ტონამდეა, სიგრძე კი 111,7 მეტრი, მაქსიმალური სიჩქარე 30 კვანძი, ეკონომიური სიჩქარით ცურვის სისწორე 5 ათასი მილი.

ფრეგატის შეიარაღებაში შედის: 2X4 C-803 ტიპის „ხომალდი-ხომალი“ კლასის რაკეტები, C-602 ტიპის საზენიტო რაკეტები, ერთი 76 მმ-იანი ქვემეხი, ორი 30 მმ-იანი ავტომატი, ტორპედოები და ერთი შეეულმფრენი.



ახალი საპატრულო თვითმფრინავი

მაისის პირველ რიცხვებში Boeing-მა სამხედრო-საზღვაო ძალების სტანდარტების მიხედვით შეღებვილი პირველი საპატრულო თვითმფრინავი P-8A Poseidon-ი წარმოადგინა.

გამოცდების მიზნით აგებული 5 თვითმფრინავის საგამოცდო ციკლის დამთავრება 2013 წლისათვის არის დაგეგმილი. ამერიკის ფლოტი მოძველებულ P-3 Orion-ის ტიპის საპატრულო თვითმფრინავების შესაცვლელად 106 Poseidon-ის შეძენას აპირებს. გარდა ამისა, Boeing-ს ინდოეთის ფლოტისათვის 8 თვითმფრინავის მიწოდებაზე კონტრაქტი აქვს გაფორმებული.

Poseidon-ი სამგზავრო Boeing 737-800-ის ბაზაზეა შექმნილი და გამოხულია სადაზვერვო ფრენების შესასრულებლად, წყალზე და წყალქვეშა ხომალდებთან საბრძოლველად. შეუძლია 1900 კილომეტრის რადიუსში 4 საათით პატრულირება. ეკიპაჟი 9 კაცს ითვლის. შეიარაღებულია წყალქვეშა ნაუბის საწინააღმდეგო ტორპედოებით, ნაღმებითა და ხომალდსაწინააღმდეგო რაკეტებით.





სამხრეთ
კორეამ
კომბინირებული
ცეცხლსასროლი
კომპლექსის
შექმნით თვით
ამერიკელებსაც
ეი გაუსწრო

ავტომატისა და ყუბარსატყორცის შეჯვარება კორეულად

XM-29 OICW
საიარაღო
კომპლექსზე
ამერიკელებმა
მუშაობა უკვე
შეაჩერეს



მას შემდეგ, რაც მაღალი დაცვის ხარისხის მქონე ჯავშანფილტვები და ჩაფხუტები თანამედროვე არმიების პირადი შემადგენლობის აუცილებელ ატრიბუტად იქცა, ცეცხლსასროლი იარაღის ეფექტიანობა მნიშვნელოვნად დაეცა.

დღეისათვის მსოფლიოში ყველაზე გავრცელებული ტყვიების კალიბრი (რომლებსაც ბრძოლის ველზე ხშირად იყენებენ), შესაბამისად, რუსული 5,45 და NATO-ს 5,56 მმ-ია.

გასული საუკუნის 60-70-იან წლებში ამ კალიბრებზე არმიებიდან თითქმის მთლიანად განდევნა 7,62 მმ კალიბრის ვაზნები. იმ პერიოდისთვის 5,45 და 5,56 მმ კალიბრის ტყვიები დიდი დამაზიანებელი ეფექტით გამოირჩეოდა, მაგრამ თანამედროვე ჯავშანფილტვების გამოჩენამ ეს უპირატესობა მინიმუმამდე დაიყვანა.

ამიტომაც გაჩნდა აუცილებლობა მებრძოლს მტრისთვის 5,45 ან 5,56 მმ კალიბრის ტყვიანე უფრო მეტი დამაზიანებელი უნარის მქონე ტყვია ან ყუმბარა ესროლა.

ლულისქვეშა ყუმბარსატყორცები (მაგალითად, ამერიკული ავტომატური შაშხანა M16-ზე დაყენებული M203 ან საბჭოთა ავტომატ AK-74-ის ლულის



662/18

Daewoo K11



ჩვენი დოზივ: სამხრეთკორეული კომბინირებული საიარაღო კომპლექსი K11-ი მჭიდების გარეშე 6,1 კგ-ს იწონის (სამიზნე კომპლექსის ჩათვლით), მისი მთლიანი სიგრძე 860 მმ, შაშხანის ლულის სიგრძე 310 მმ, ყუმბარსატყორცისა კი 400 მმ-ია. შაშხანის მჭიდში 5,56 მმ კალიბრის 30 ვაზნა ჩადის, ყუმბარსატყორცის მჭიდში კი 5 ცალი 20 მმ კალიბრის მსხვერველ-ფუტასური ყუმბარა.

ქვეშ დამაგრებული ГП-25) გასული საუკუნის 70-იანი წლებიდან იშვიათობას აღარ წარმოადგენდა. M203-დან სასროლი 40 მმ-იანი და ГП-25-ის ამჟვე კალიბრის ყუმბარები 150-200 მ დისტანციაზე დამიზნებით სროლისას აფეთქების შემდეგ 5-6 მ-ის რადიუსში ნამსხვრევებით აზიანებდა მოწინააღმდეგეს.

მაგრამ ორივე ლულისქვეშა ყუმბარსატყორცი გამოირჩევა სროლის ძალიან დაბალი ტემპით და თითოეული გასროლის შემდეგ მოითხოვს გადატენას (ამ მხრივ რუსული ГП-25 უფრო სწრაფმსროლელია, რადგან ამერიკული M203-დან განსხვავებით იგი უპილზო ყუმბარას ისვრის).

ამიტომაც კონსტრუქტორების ამოცანა იყო, შეექმნათ ავტომატური ცეცხლსასროლი იარაღი და ასევე ავტომატური ყუმბარსატყორცის ნაჯ-



დაცვის პოლიცია გთავაზობთ ბინებისა და ოფისების დაცვას სიგნალიზაციით

ჩვენი მომსახურების უპირატესობები:

- ჩვენ ვიცავთ ობიექტებს მსოფლიო ლიდერი კომპანიების AES IntelliNet-ის და Honeywell-ის მიერ წარმოებული დაცვის საგანგაშო სიგნალიზაციის უახლესი და თანამედროვე ტექნიკური საშუალებებით.
- დასაცავი ობიექტი 24 საათის განმავლობაში ჩართულია დაცვის პოლიციის ცენტრალური დაკვირვების პულტზე და განგაშის შემთხვევაში დაკავების ჯგუფი გადის ობიექტზე.

როგორ უნდა დაგვიკავშირდეთ:

- დარეკეთ საინფორმაციო სამსახურის ნომერზე - 0-25 და 24 საათის განმავლობაში მიიღეთ ამომწურავი ინფორმაცია ჩვენი მომსახურების შესახებ, ან
- მოგემართეთ განცხადებები მისმართზე: ქ. თბილისი, ბუდაპეშტის ქ. №6, ხოლო რეგიონებში - დაცვის პოლიციის რეგიონალურ სამმართველოებში, ან შეავსეთ ელექტრონული განაცხადი ჩვენს ვებ-გვერდზე www.spd.ge





არი, რომელთა საშუალებით მონაცვ-
ლებით სროლა ერთი სასხლეტიდან
იქნებოდა შესაძლებელი.

ამ მიმართულებით სამუშაოები
ერთ-ერთმა პირველებმა ამერიკელებმა
1986 წელს დაიწყეს და შექმნეს ინდი-
ვიდუალური საბრძოლო იარაღი XM-29
OICW, რომელიც შედგებოდა ერთ-
მანეთზე დაყენებული 20 მმ კალიბრის
ნახევრად ავტომატური ყუმბარსატყ-
ორცნისგან და 5,56 მმ კალიბრის ავ-
ტომატური შაშხანისგან.

ამ ჰიბრიდზე ექსპერიმენტები დიდხ-
ანს გაგრძელდა და საბოლოოდ ამერიკე-
ლებმა გადაწყვიტეს, შექმნილიყო გამო-
ცდები.

ამერიკელებისგან განსხვავებით,
სამხრეთ კორეამ გააგრძელა მუშაობა
ამერიკული XM-29 OICW-ის შემდგომი
სრულყოფისათვის და საბოლოოდ მი-
იღო კომბინირებული საიერიშო შაშხან-
ნა-ყუმბარსატყორცნი K11.

კორეელმა ინჟინრებმა ჰიბრიდული
იარაღის ეს კომპლექსი უფრო გაამარ-
ტივეს, უარი თქვეს მოდულურ
სისტემაზე (ამერიკული XM-29 OICW
მოდულის პრინციპით იყო აწყობილი და
საიერიშო შაშხანაც და ყუმბარსატყ-
ორცნიც ცალ-ცალკე გამოიყენებოდა)
და გააუქმეს ყუმბარსატყორცნის ნახ-
ევრად ავტომატური გადატენის მექა-
ნიზმი. K11-ის ყუმბარსატყორცნის გა-
დატენა ხელით ისევე ხდება, როგორც
პირველი და მეორე მსოფლიო ომების
შაშხანებში, მარჯვნივ დატანებული
მოსრიალე საკეტით.

„არსენალის“ აზრით, ამით სამხრეთ-
კორეელმა ინჟინრებმა შეიძლება მარ-
თლაც გაამარტივეს ყუმბარსატყორც-
ნი და შეამცირეს მისი მასა, მაგრამ ამით
უარი თქვეს ავტომატური ყუმბარსატყ-
ორცნის მთავარ უპირატესობაზე —
სწრაფ სროლაზე.

კორეულ ჰიბრიდულ საიარაღო კო-
მპლექსში ყუმბარსატყორცნი შაშხანის
თაზეა მოთავსებული. მისი გამჭვირ-
ვალე მჭიდი კი საერთო სასხლეტის
უკანაა. მჭიდში 5 ცალი 20 მმ კალიბ-
რის მსხვერვად-ფუგასური ყუმბარა ჩა-
დის.

სამხრეთკორეელი კონსტრუქტორე-
ბის აზრით, ჰიბრიდი ბრძოლის ველზე
ორ ძირითად ამოცანას შეასრულებს:
საიერიშო შაშხანა 250-300 მ-ში ცეცხ-
ლს 5,56 მმ კალიბრის ტყვიებით გახს-
ნის, უფრო შორ, 500-600 მ მანძილზე
კი საქმეში ლულისხედა ყუმბარსატყ-
ორცნი ჩაერთვება 20 მმ კალიბრის მსხ-
ვერვად-ფუგასური ყუმბარებით.

K11-ის ყუმბარსატყორცნს ერთი
მნიშვნელოვანი უპირატესობა აქვს, ის
პროგრამირებით ჰაერში ფეთქებად ყუმ-



OI-14 Groza

რუსული ავტომატ-ყუმბარსატყორცნის კომპლექსი OI-14 Groza ვერ შეედრება ვერც ამერიკულ და ვერც კორეულ ჰიბრიდებს, იგი უფრო „ბულბაბის“ სქემით შექმნილ „კალაშ-ნიკოვს“ წარმოადგენს, რომელსაც გადაკეთებული ლულისქვეშა ყუმბარსატყორცნი FN-30 უყენია

ბარებს ისვრის. მარტივად რომ ვთქვათ, გასროლის წინ, მილიწამებში, ყუმბარის ამფეთქი იღებს ელექტრონულ ბრძანებას რამდენ წამში აფეთქდეს და შესაბამისად, აფეთქება ხდება სამიზნის თავზე, როდესაც ნამსხვრევების დამაზიანებელი ეფექტი დიდაა, მით უმეტეს, თუკი მოწინააღმდეგე სანგარშია ჩამალული.

იმისათვის, რომ ყუმბარის ამფეთქ-
მა უზუსტესი მონაცემები მიიღოს,
K11-ს უყენებენ სამიზნე კომპლექსს,
რომელშიც შედის დღის ოპტიკური და
ღამის ინფრაწითელი სამიზნეები საერ-
თო ოკულარით, ლაზერული მანძილმ-
ზომი, ტემპერატურისა და წნევის გამ-
ზომველები.

ინტეგრალური ბალისტიკური გა-
მომთვლელი იღებს ინფორმაციას
მიზნამდე მანძილზე, ტემპერატურისა და
წნევის მაჩვენებლებს. მას უსწრაფესად
ამუშავებს და შედეგი შეჰყავს გასასრო-
ლად გამზადებული ყუმბარის ამფეთქის

ელექტრონულ სქემაში, თუ გასროლ-
იდან რამდენიმე მეტრის შემდეგ და
რამდენ წამში უნდა აფეთქდეს ყუმბარა.

სამიზნე კომპლექსის დიდი ხნით ექს-
პლუატაციისთვის მას უყენდება დიდი
სიმძლავრის აკუმულატორი, თუმცა
ბრძოლის დროს, მით უმეტეს, მტრის
ზურგში მოქმედებისას ყოველთვის არის
საფრთხე, რომ აკუმულატორი და-
ჯდეს...

ჰიბრიდული საიარაღო კომპლექსი
მჭიდების გარეშე K11-ის მასა 6,1 კგ-ს
აღწევს, ანუ სრულ საბრძოლო მზადყოფნაში მისი მასა პოპულარულ ბელ-
გიურ ტყვიამფრქვევ Minimi-ის უახ-
ლოვდება. Minimi იმავე კალიბრის
ტყვიას ისვრის, რასაც K11-ის ავტომა-
ტური შაშხანა, თუმცა ეს უკანასკნელი
ბრძოლაში შეიძლება უფრო ეფექტური
იყოს, რადგან თან 20 მმ-იან ყუმბარე-
საც ისვრის.

ირაკლი ალადაშვილი

**ყველა თაობის
სპორტული გავითი
1934 წლიდან**



საგარეო
დაცვის
მინისტრო

ISSN 1987 - 5061



Daewoo K11