

# Qorxu hamıda var

“Kukuruznik” taktikası ilə dünyada bir ilkə imza atdıq



Elçin Məmmədov  
polkovnik-leytenant



Onu göyde axtarırdıq, yerde elimizə düşdü. O, Azərbaycan səmasının təhlükəsizliyini qoruyan qəhrəman şahinlərimizdən biridir. Qələbəmizdə payı olanlardır. Biz onun uçuşlarını Zəfər paradımızda seyr etdik, qürurlandıq. Dövlət başçısı tərəfindən “Qarabağ” ordeni, Xocavənd, Füzuli və Cəbrayılın işğaldan azad edilməsinə görə medalları ilə təltif edilmiş Azərbaycan qartalını ilə söhbət-ləşirik. Qonağımız hərbi pilot, polkovnik-leytenant Elçin Məmmədovdur.

**- Cənab pokovnik-leytenant, istərdik sizi oxucularımıza daha yaxından tanıdaq.**

- Məmmədov Elçin Ziyadxan oğlu. 1984-cü il avqustun 4-də Qazax rayonunun I Şıxlar kəndində anadan olmuşam. Hərbiçi olmaq uşaqlıq arzum idi. Doğulduğum kənddə məktəbi bitirdikdən sonra arzum məni Azərbaycan Ali Hərbi Təyyarəçilik Məktəbinə apardı. 2002-2006-cı illərdə məktəbi təyyarəçi ixtisası üzrə bitirdim. Bitirdikdən sonra Uçuş Hazırlıq Təlim Mərkəzində 1 il ərzində təkmilləşmə kursunu keçdim və sonra Azərbaycan Ordusunda xidmətə başladım. Kürdəmirde N saylı hərbi hissədə işə başladım. 2017-ci ildə Naxçıvanda Naxçıvan Əlahiddə Ümumqoşun Ordusunda xidmət etdim. 2019-cu ildə yenidən Kürdəmirə təyinat aldım. Hazırda Türkiyədə akademik təhsil davam etdirirəm. İnşallah yayda Vətənə dönəcəyəm. Ailəliyəm. Bir oğlum, bir qızım var.

**- Artıq illərin təcrübəsi var. Azərbaycan şahinlərini qardaş Türkiyə və digər ölkələrin pilotları ilə müqayisə etsək, nə demək olar?**

- Türk qardaşlarımızla Türkiyədə təşkil olunmuş “Anadolu qartalı” və “TurAz Şahini” təlimlərində birgə iştirak etmişik. Məncə elə bir fərq yoxdur. Sadəcə, istifadə etdiyimiz texnikalar-uçuş aparatlarında fərq var. Ümumi olaraq, təhsilimiz eyni, uçuş proqramımız eynidir. Fərq görmürəm. Təlimlərdə ümumi təcrübə mübadiləsi olur. Onlar bizdən, biz onlardan öyrənirik. Bu təcrübələrin nəticəsidir ki, biz 44 günlük müharibədə öz vəzifə borcumuzu layiqincə yerinə yetirdik. Avropalı və ya rusiyalı pilotlarla müqayisə edəsi olsa, deməliyəm ki, “Anadolu qartalı” təlimlərində onlarla da təmaslarda olurduq. Sadəcə, onlar bir neçə növ döyüş təyyarələri ilə təlimlər keçirlər. Proqramımızda fərq var. Amma nəticə, demək olar ki, eynidir. Yeni bir qurğuda təlim keçib, ona öyrəşmək ən çox 15-30 gün zamanımızı ala bilər.

**- Bu, yəqin ki, fərqli avtomobillər sürmək kimidir?**

- Bəli. Onların idarə etdikləri təyyarələr ən müasir standartlara cavab verən, ən son model təyyarələrdir. Bizimkilər də yaxşıdır. Yəni demək istədiyim fərq bundadır.

**- Bu gün şahinlərimizin sayı yetərincədirmi?**

- Bəli, bu gün Azərbaycan Ordusunda xidmət edən şahinlərin

hamısı öz məktəbimizin yetirmələridir. Bir zamanlar bizi yetişdiriblər, indi də biz təlimatçılıq edirik, bu gün ordumuzda olan şahinlərimizin sayı hava təhlükəsizliyimizi təmin edəcək qədər çoxdur. Sayları barədə dəqiq məlumat vermək istəməzdim. Amma hamı əmin olsun ki, çox bacarıqlı qartalımız var və sayları da az deyil. 44 günlük müqəddəs müharibəmizdə bir nəfər də olsun xarici pilot iştirak etməyib. Vətənin azadlığı uğrunda döyüşlərin hamısı öz qartalımız idilər. Eşitdiyimə görə, Birinci Qarabağ müharibəsində pilot çatışmazlığı hiss olunduğuna görə xaricdən pilotlar dəvət edilmişdi. Bu dəfə isə bir nəfər də olsa, qeyri-azərbaycanlı yox idi. Öz oğullarımız, öz şahinlərimiz torpağın keşiyini çəkdilər.

**- Bu döyüşlərdə neçə pilotumuz şəhid oldu?**

- 2 şəhid pilotumuz var. Onlardan biri helikopter, digəri qırıcı təyyarə idarə edirdi. Hər ikisi cənab Prezidentin Sərəncamı ilə “Vətən Müharibəsi Qəhrəmanı” fəxri adına layiq görüldü. Təyyarəçi pilot mənim uzun müddət birlikdə xidmət etdiyim polkovnik Zaur Nudirəliyev, helikopter pilotu isə polkovnik-leytenant Ramiz Qasımov idi. Onu da yaxından tanıyırdım. Hər ikisi Azərbaycan Ordusu üçün yetərincə iş görmüş, təyyarəçiliyin ən yüksək zirvəsinə çatmış, as pilotlar idi. Hər ikisi xidmət müddətini başa vurmuşdu. Onların arzuları torpaqlarımızın azad edilməsi uğrunda müharibədə iştirak etmək idi. Biri sentyabrın 27-də Tərtər istiqamətində düşmənin hava hücumundan müdafiə sistemləri tərəfindən vurularaq şəhid edildi. Digəri, oktyabrın 4-də Cəbrayıl istiqamətində düşmənin atəşinə tuş gələrək şəhid oldu. Hər ikisini rəhmətlə anıram.

**- Vətən müharibəsi günlərində uçuş planları necə tərtib olunurdu?**

- Həmin günlərdə plan olmur. Aviasiya quru qoşunlarına yaxın hava dəstəyi vermək vəzifəsi daşıyırdı. Bizim hücum istiqamətimiz də olmur. Sentyabrın 27-dən müharibə bitənə qədər hər gün gecə-gündüz uçuş etmişik. Gündəlik say etibarilə bir uçuş da ola bilərdi, 5 uçuş da. O bizdən asılı deyildi. Quru qoşunları müraciət edirdi, onlara dəstək lazım olanda biz dərhal hərəkətə keçirdik. Çətin keçilən yerlərdə düşməne havadan zərbələr endirirdik. 44 gün ərzində cəbhənin bütün istiqamətlərində, Murov dağdan tutmuş Cəbrayıl tərəf bir neçə təyyarə havalanırdı.

**- Döyüşlərə “qocalar” gedirdi? Gənclər də iştirak edirdi, yoxsa yalnız “as”-lar?**

- Bizim hərbi təyyarəçilərimizin hamısı döyüşə hazır təyyarəçilərdir. Əgər döyüş təyyarəsində uçursa, deməli, artıq döyüşə hazırdır. Aramızda gənclər var idi. Lakin biz onları cəlb etmədik. Çünki döyüşə girmək üçün müəyyən proqram var, onu keçmək lazımdır. Amma gənclər də, orta

yaşlılar da, peşəkar pilotlar da döyüşə cəlb olunmuşdular. Hamı hər an, hər şeyə hazır idi. Rəhbərlik təyinatı verdi, hansı döyüşə hansı təyyarənin uçaacağına dair göstəriş rəhbərlikdən gəlirdi. Say etibarilə fərqli olsa da, hər kəs döyüşə uçuşu və öz borcunu yerinə yetirdi.

**- Bir qırıcı təyyarəçi olmaq üçün hansı fiziki özəlliklər tələb olunur?**

- Bu peşə hər zaman çalışqanlığa tələb edir. “Bir kitabı oxudum qurtardım, bununla da hər şeyi bilirəm” deyər bir şey yoxdur. Hər gün bir yeniliklə qarşılaşa bilərsiniz. Uçuş profillərinə uyğun hazırlığın olmaldır. Təyyarəni idarə etdiyi müddətdə təyyarəçi daim öyrənməlidir. Fiziki hazırlığı yüksək səviyyədə olmalıdır. Artıq çəki ala bilməz, qıvrıqlıq tələb olunur. Psixoloji hazırlıq yüksək səviyyədə olmalıdır. Çünki təyyarəçi ani reaksiyalar verməyi bacarmalıdır. Qıdasi, yatmağı, istirahəti hamısı normalar əsasında olmalıdır, əks halda, bu, döyüş tapşırığının yerinə yetirilməsi zamanı problemlər yarada bilər. Məsələn, 8 saatdan az yuxu yatarsa, bu, təyyarəçinin reaksiya müddətini uzada bilər. Təyyarənin sürəti uçuşdan asılı olaraq 800-900 kilometr/saat civarında dəyişir. Təyyarəçi çox az müddətdə dəqiq qərar verməyi bacarmalıdır. Məsələ təkcə təyyarəni havaya qaldırmaq və endirməkdən ibarət deyil. Psixoloji hazırlıq mütləq lazımdır.

**- Bildiyimə görə, xüsusi geyimləriniz var ki, o da qan təzyiqini normal saxlamaq üçündür.**

- O dediyiniz yüksəklik kompensasiya kostyumudur. Bizdə hücum təyyarələridir, o kostyumdan istifadə etmirik. Çünki biz çox yüksəkliyə qalxmırıq. Hücum təyyarələri aşağı və ən aşağı hündürlüklərdə quru qoşunlarına dəstək vəzifəsini həyata keçirir. Dediyyəni də uçuşu stratosfer hündürlüyündə uçuşlara həyata keçirən təyyarələrin pilotları geyinirlər. Mən 2 tip təyyarədə pilotluq edirəm. Təlim təyyarəsi və SU 25 döyüş təyyarəsində. Gənclər təlim təyyarəsində yetişdikdən sonra, biz onları döyüş təyyarələri üçün yetişdirməyə başlayırıq. Gənclər ali məktəbi bitirdikdən sonra çox sürətlə təlim təyyarəsində öyrənir, leytenant rütbəsinə alan gənclərimiz artıq döyüş təyyarələrini idarə etməyə başlayırlar.

**- Pilot olmaq istəyən gəncin yüksəklik, sürət qorxusu ortaya çıxarsa, nə olar?**

- Təlimatçı ilə ilk uçuşlarda bu aydın olur. Belə bir şey olarsa, pilot olmaq şansını itirir, texniki heyətdə çalışır.

**- Hərbi ehtiyata buraxıldıqdan sonra döyüş pilotları mülki təyyarələrdə işləyə bilərlər? Səmalara alışmış insanların göylərdən uzaq düşməsi asan olmaz uzaq. Həm bir pilot da asan yetişmir.**

- Bəli, haqlısınız. Bir pilotun yetişməsi üçün zaman, maliyyə və xeyli əmək sərf olunur. Ona gö-



rə pilot ehtiyata buraxıldıqdan sonra, onun aviasiya sahəsi üzrə digər işlə təminatı məqsəduyğundur. Bizim qurumda bu istiqamətdə işlər aparılır. Nə qədər ki, bu forma əynimizdədir, biz uçaçağıq.

**- Özüünüzü göylərdən uzaqda təsəvvür edirsiniz?**

- Sizə bir faktı deyim. Mart ayının 2-dən Türkiyədəyəm. Dekabrın 10-da Zəfər paradında iştirak etdikdən sonra dekabrın 14-də təyyarələri təyinat aerodromuna apardıq. O gündən bu yana təyyarəni idarə etməmişəm. Uçan dostların arxasında baxıb anlamıram ki, mən onsuz qala bilmərəm. Kənarından baxıram və özümü göylərdə təsəvvür edirəm. Avtomobil sürməkdən çox təyyarə sürmək həvəsi var bizdə.

**- Amma avtomobildən fərqli olaraq, təyyarənin sükanı arxasına keçmək müəyyən icazələr tələb edir...**

- Bəli, çoxlu icazələr tələb olunur. Bir gün əvvəldən başlanılır icazə alınmasına. Planlar tərtib edilir, kimlər uçaçaq. Həm təkcə biz deyilik. Azərbaycanda bir çox qurumlar var ki, onların da təyyarələri havaya qalxır. Ona görə təhlükəsizlik məqsədilə bir-birimizlə mütləq şəkilə əlaqələndirilir. Səma tək bizim deyil.

**- Pilotlar havaya qalxarkən uçuş uğurlu olsun deyə onları hansı sözlərlə yola salırlar?**

- Bilmirəm, siz bəlkə də filmlərdə görmüşünüz. Təyyarənin texniki mütləq əlini təyyarənin qanadına sürür. Bu, uğurlu uçuş arzulamaqdır, yazılmamış qanundur. Gələndə də böyük ruh yüksəkliyi ilə qarşılayıb, təyyarəni növbəti uçuşa hazırlayırsınız.

**- Qarabağ müharibəsi dünya hərbi tarixinə yazılacaq bir planla idarə edildi, dünyanı heyran qoyduq. O anlamda, hərbi hava qüvvələrimiz yaddaqalan hansısa bir xüsusi plan həyata keçirdimi?**

- Bəli. Hərbi Hava Qüvvələrimiz elə bir taktika tərtib etmişdik ki, biz ən az itkiylə bu savaqdan qalib çıxdıq. Belə ki, döyüşlərə “Kukuruznik”lər cəlb olunmuşdular. Bunu anlamayan düşmənlər öncə güldürdülər. Halbuki, “Kukuruznik”lər qarşı tərəfin hava hücumundan müdafiə sistemlərini özünə kilidləyir, PUA-lar isə həmin sistemləri məhv edirdi. Onların sayında biz döyüş tapşırıqlarını ra-

hətlə yerinə yetirdik və itki vermədik. Sırf o təyyarəni birinci göndərmək, düşmənin HHQ-nin yerini təyin etmək və onu başqa bir qurğuya, döyüş sursatı ilə vurmaq taktikası ilk bizdə olub. Müharibənin ilk günündə həmin taktika ilə düşmənin HHQ-nin 50 faizini susdurduq. “Kukuruznik” havaya qalxanda düşmənin radarları onu döyüş təyyarəsi bilirdi, başlayırdı ona atəş açmağa, o zaman bizim uçuş aparatlarımız atəş nöqtəsinin yerini müəyyən edirdi və biz də digər sursatlarla həmin atəş nöqtələrini məhv edirdik. Çox böyük plan idi. Bizim həyatda qalmağımızda bu planı tərtib edən insanların rolu böyükdür, onlara da buradan təşəkkür etmək istəyirəm.

**- Döyüşə “bu son uçuş ola bilər” düşüncəsiyle gəldiyiniz anlar oldu mu heç?**

- Təyyarəçi psixoloji hazır olur, olmalıdır. Qarşıdakı düşməndir. Düşünürdüm ki, görəsən, geri qayıdacağam? Qorxu mütləq şəkilə hamıda var. Amma düşməne nifrət, qısa duyğusu qorxu hissi ni arxa plana atmışdı. Ona görə hamımız deyirdik - ölək, amma qalib kimi ölək, tapşırığı yerinə yetirib sonra ölmək olar.

**- Döyüş uçuşları nə qədər çəkdir?**

- Yerindən asılı olaraq dəyişirdi. Cəbhənin Şimal istiqamətində 30-35, Cənub istiqamətində 20-25 dəqiqə davam edirdi.

**- Cənab polkovnik-leytenant, Türkiyənin Azərbaycanda da yanmış F16 təyyarələri 1 il öncə düşmənin üçün göz dağı idi. Azərbaycanı sevməyənlər üçün bu bir dərdə çevrilmişdi. F16 təyyarələrini idarə etmək haqqı qazanmış pilotlarımız varmı?**

- Az öncə dediyim kimi, bu, fərqli avtomobillər sürmək kimidir. Bir qədər məşqdən sonra heç bir problem qalmır.

**- Peşənizin çətinliklərini bilirsiniz. Oğlunuzun hərbi pilot olmasını istəyirsiniz?**

- Çox istəyərdim. Çox istəyərdim ki, böyüyüb Vətənin səmalarını qorusun. Hər kəsin bir arzusu var. Ən böyük arzumdur ki, xidmətim davam etdirim, öz səmalarımızı öz gənclərimizə həvalə edək. Bu Vətən onlara əmanətdir. Biz qorumasıq, bunu bizim əvəzimizə kiməsə etməyəcək.