



History of air transport in Uzbekistan (1950–1980)

Azamjon TUKHTABAEV¹

Namangan State University

ARTICLE INFO

Article history:

Received February 2021
Received in revised form
28 February 2022
Accepted 20 March 2022
Available online
15 April 2022

Keywords:

air transport,
domestic flights,
international flights,
passenger,
cargo,
Tu-104,
IL-14,
IL-18,
IL-62,
IL-86.

ABSTRACT

This article covers the history of aviation transport in Uzbekistan in 1950–1980. In it, the reforms carried out in the civil aviation system after the Second World War were studied on the basis of resources. It was determined that many domestic and International Air flights were established within the period under consideration. There was an increase in the volume of passenger and cargo transportation by air transport. Data on the directions and length of Air flights in the Republic are presented. Statistical figures on passenger traffic were given in the airspace of the former USSR. Also there is information about aviation transports, which carried out flights.

2181-1415/© 2022 in Science LLC.

DOI: <https://doi.org/10.47689/2181-1415-vol3-iss3/S-pp162-166>

This is an open access article under the Attribution 4.0 International (CC BY 4.0) license (<https://creativecommons.org/licenses/by/4.0/deed.ru>)

Ўзбекистонда авиация транспорти тарихи (1950–1980 йй.)

АННОТАЦИЯ

Калит сўзлар:

авиатранспорт,
маҳаллий қатнов,
халқаро рейс,
йўловчи,
юк,
Ту-104,
Ил-14,
Ил-18,
Ил-62,
Ил-86.

Мазкур мақолада 1950–1980 йилларда Ўзбекистонда авиатранспорт тарихи ёритилган. Унда Иккинчи жаҳон урушидан сўнг фуқаролик авиацияси тизимида амалга оширилган ислохотлар манбалар асосида ўрганилди. Кўриб чиқилган давр оралиғида кўплаб маҳаллий ва халқаро ҳаво қатновлари йўлга қўйилганлиги аниқланди. Ҳаво транспорти орқали йўловчи ва юк ташиш ҳажми ортиб бориши кузатилди. Республика бўйича ҳаво қатновлар йўналишлари ва узунлиги бўйича маълумотлар келтирилган. Собиқ СССР бўйича ҳаво транспортида йўловчи ташиш бўйича статистик рақамлар берилди. Шунингдек, қатновларни амалга оширган авиатранспортлар ҳақида маълумот берилган.

¹ Senior lecturer of the Department of archival studies at Namangan State University, Tel.: (+998) 97-375-26-11, E-mail: a.toxtabayev@mail.ru.

История воздушного транспорта в узбекистане (1950–1980-е гг.)

АННОТАЦИЯ

Ключевые слова:

авиатранспорт,
внутренние рейсы,
международные рейсы,
пассажирские,
грузовые,
Ту-104,
Ил-14,
Ил-18,
Ил-62,
Ил-86.

Эта статья посвящена истории авиаспорта в Узбекистане в 1950-1980 годах. В нем на основе ресурсов были изучены реформы, проведенные в системе гражданской авиации после Второй мировой войны. Было установлено, что за рассматриваемый период было налажено много внутренних и международных авиасообщений. Наблюдался рост объемов пассажирских и грузовых перевозок воздушным транспортом. Представлены данные о направлениях и продолжительности авиаперелетов по республике. Были приведены статистические данные о пассажиропотоке в воздушном пространстве бывшего СССР. Также есть информация об авиатранспорте, который осуществлял полеты.

Иккинчи жаҳон урушидан кейинги йилларда Ўзбекистонда фуқаро авиацияси ривожининг кенг истиқболлари очилган. Ўзбекистон ҳаво транспорти йўловчиларни тинчлик шароитида ташиш учун тезда қайта қурилган ва авиакомпания техник жиҳозларини яхшилаш бўйича тизимли ишлар амалга оширилган. Тошкент – Москва, Тошкент – Ленинград ва Тошкент – Харьков шаҳарлари ўртасида Иттифоқ аҳамиятига эга бўлган асосий ҳаво йўлларида самолётлар узлуксиз парвоз қилган. Натижада, Ўзбекистоннинг бошқа Иттифоқдош республикалари билан иқтисодий ва маданий алоқалари мустаҳкамланган, йўловчи ва юклар ташиш қулайлиги, вақтни тежаган. Ўзбекистон ҳаво флоти газ турбинали двигателлари билан ишловчи Ил – 14 ва ТУ – 104 самолётлари билан тўлдирилди. Тошкент самолётсозларининг Ил – 14 самолёти 1954 йил 14 мартда ўзининг синов рейсини амалга оширган [6, б. 64]. Бу эса, ҳаво транспортини ривожланиш суръатларининг тезлашиши, Ўзбекистон ССРни мамлакатнинг бошқа қўплаб саноат марказлари, шунингдек, Кавказ ҳамда Қрим курортлари билан ўзаро мунтазам ҳаво алоқаси ўрнатилишига имкон берган.

Иттифоқ ва маҳаллий аҳамиятга эга бўлган қўплаб янги ҳаво йўллари очилди. Шунингдек, Ўзбекистон фуқаро ҳаво флоти бошқармасининг буйруғига асосан, тоғ ҳаво йўлларида жойлашган 13 та ҳаво йўналишлари рўйхати тасдиқланди. 1955 йилда 14 та Иттифоқ линиялари ва 14 та маҳаллий қатновлар ишга туширилган. Ўзбекистондан Минералые Воды, Адлер, Боку, Свердловск, Новосибирск, Фрунзе, Чимкент ва Ўрта Осиё республикаларининг барча минтақавий марказларига мунтазам ҳаво қатновлари амалга оширилган, шунингдек, халқаро Москва – Кобул ҳаво йўли ҳам айнан Тошкент орқали амалга оширилган [8. Б. 246–247].

Ту – 104 ва Ил – 18 “ҳаво кема”лари Ўзбекистон ССР пойтахтини Совет Иттифоқнинг қўплаб шаҳарлари, шу жумладан, Минеральные Воды, Симферополь, Тбилиси, Адлер, Олма-ота, Новосибирск, Свердловск, Иркутск ва бошқа шаҳарлари билан боғлаган. Тошкент орқали Москва – Деҳли халқаро автомагистрални ўтган

эди. Республика ҳаво тармоқларининг умумий узунлиги 1924 йилдаги 813 километрдан 1962 йилда ўн минглаб километргача кўпайган. Тошкент областининг айрим районлари билан алоқа ўрнатган ҳолда мунтазам фаолият кўрсатаётган вертолёт линиялари очилган. “Аэрофлот” ҳаво транспорти орқали республика ҳудуди бўйлаб йўловчи ва юкларни ташишда йўловчиларнинг оқими 7 баробар, юк ташиш ҳажми эса 5,8 баробар ортган [8, б. 246-247].

СССРда ҳаво транспортида йўловчи ташишнинг оммавийлашуви туфайли 1970 йилда 71 млн, кейинги беш йилда эса 300 млндан ортиқ йўловчи ташилган. Натижада, “Аэрофлот”нинг юк ва йўловчи ташиш айланмаси олдинги йиллардагига нисбатан ўсган. Узоқ масофага йўловчи ташиш бўйича фуқаро авиацияси темир йўл транспортдан кейин иккинчи ўринда туради. Москва – Тошкент, Москва – Тбилиси, Москва – Сочи ва Москва – Новосибирск каби йўналишларда йўловчиларнинг умумий 65 – 70 фоизи ёз ойларида ташилди. Москва – Хабаровск, Москва – Ашхобод ҳаво қатновларида 80 – 85 фоизгача сайёҳлар манзилга етказилган. Мамлакатнинг бошқа транспорт турлари яхши ривожланмаган айрим олис ҳудудларида, ҳаво транспорти деярли барча йўловчи, почта ҳамда юк ташишни таъминлаган.

1968 йил 2 февралда Москва – Самарқанд янги ҳаво йўли очилди. Мазкур ҳаво йўлида Ил – 18 самолётдан фойдаланилди. 1 июлдан Олма-Ота, Тошкент ва Ашхобод ўртасида Ил – 18 самолётида мунтазам парвозлари бошланди. 2 июлдан Ил – 18 самолётлари Москвани Фарғона билан тўғридан-тўғри қатновлар билан боғлади. 14 июлдан Москвадан Тошкентга Ил – 62 самолётида биринчи парвоз амалга оширилди [4, б. 5].

“1971 – 1975 йилларга мўлжалланган СССР халқ хўжалигини ривожлантиришнинг беш йиллик режаси”да “Ҳаво йўлларида янги, қулай, тезуچار ва тежамкор самолётларни жорий этиш; товушдан тез йўловчи самолётлар фаолиятини бошлаш; асосий ва маҳаллий ҳаво йўлларида аэропортлар тармоғини кенгайтириш” бўйича кўрсатмалар берилган [3. Б. 14].

Шундай қилиб, Ўзбекистон авиаторлари учун қарийб 6000 километр масофадаги энг узун трассани ўзлаштириш бошланди. Москвадан Тошкентга 350 ўринли Ил – 86 аэробусининг илк техник рейси 1980 йилда амалга оширилди. Тошкентга оширилган бу рейс Минеральные Водыдан кейин Совет Иттифоқининг қанотли гигантдан фойдаланган иккинчи шахри бўлган эди. Тошкент – Прага йўналиши бўйича биринчи навбатдаги йўловчи қатнови 1988 йилда Тошкент ҳаво корхонасига тегишли Ил – 62 лайнери томонидан амалга оширилган.

Авиапаркларни янги Як – 40 ва Ан – 24 самолётлари билан жиҳозлаш, янада тўлдириш маҳаллий янги ҳаво линияларини очиш имконини берган, жумладан, Нукус – Устюрт, Нукус – Қўнғирот, Бухоро – Янги-Зарафшан, Бухоро – Учтепа ва бошқалар. Янги маҳаллий автомагистралларнинг очилиши билан бир қаторда мавжуд линияларда ҳаракатланиш тезлиги ҳам ошиб, республика аҳолисининг маҳаллий ҳаво транспортида ташишга бўлган эҳтиёжини қондиришни жиддий яхшилади [1]. Агар 1965 йилда маҳаллий линияларда 572 минг нафар йўловчи ташилган бўлса, 1969 йилда ташилган йўловчилар сони 960 мингга етган. Маҳаллий линиялар радио техника билан жиҳозланиб, маҳаллий линияларда қатновларнинг мунтазамлиги йўловчиларга хизмат кўрсатиш маданияти деярли йирик магистрал линиялар даражасига етган [7. Б. 311].

Республикада 1960 йилда ҳар 100 нафар аҳолига 10,5 йўловчи тўғри келган бўлса, 1970 йилда ушбу кўрсаткич 21,6 нафар ташкил этганини кўриш мумкин. Ҳаво транспортида энг катта ҳаракатчанлик Қорақалпоғистон АССР, Тошкент, Бухоро, Самарқанд ва Фарғона областлари аҳолиси ҳиссасига тўғри келган [2]. Ўзбекистондан Совет Иттифоқнинг марказий ҳудудларига бир қатор янги ҳаво йўллари очилган, бу эса республиканинг деярли барча ҳудудларида аҳолининг ҳаракатчанлигини оширишга ёрдам берган. Ўзбекистон фуқаро авиацияси бошқармасининг маҳаллий ва Иттифоқ йўналишларининг умумий узунлиги 1965 йилгача 111,7 минг км.га ошди, жумладан, 1970 йилда 15,6 минг тонна почта ва 25,5 тонна юк ташилди. Юк ташишда муҳим ўрин сабзавот ва меваларни жўнатиш муҳим ўрин тутди. 1970 йилда 8,5 минг тоннадан ортиқ мева жўнатилди [1].

1980 йилларга келиб, ҳаво йўллари узунлиги 150 минг километрга тенг бўлган. Республикада ҳар куни 200 дан зиёд рейс бўйлаб парвозлар амалга оширилиб, 15 мингдан ортиқ йўловчилар белгиланган манзилларга элтиб қўйилган. Республика ҳаво транспорта ҳаво йўлларининг узунлиги 155 минг км.дан ортиб кетди, шу жумладан, маҳаллий ҳаво йўллари узунлиги 60,1 минг км.ни ташкил этди. Республика ҳаво йўллари узунлиги 1980 йилга келиб, Иккинчи жаҳон урушидан олдинги даврга нисбатан 20 баробар кўпроқни ташкил этган [2].

Иккинчи жаҳон урушидан сўнг қатновларда, асосан, “Ил” русумли самолётларидан фойдаланилди. С.В. Ильюшин раҳбарлигида Ил – 12 (1946), Ил – 14 (1951), Ил – 18 (1957), Ил – 62 (1962) ва Ил – 86 фуқаролик йўловчи самолётлари яратилди. Бу ҳаво кемаларидан узоқ вақт Ўзбекистон ҳаво паркида ҳам фойдаланилди. Самолётдан метеорология хизматида, фотосуратлар олиш, геологик хариталаш ҳамда фойдали қазилмаларни қидириш учун ишлатилди. Шунингдек, А.Н. Туполёв раҳбарлигида 100 дан ортиқ типдаги ҳарбий ва фуқаролар самолётлари, шу жумладан, биринчи реактив фуқаро самолёти Ту – 104 (Харьков авиация заводи), Ту – 114 (Куйбишевдаги 18-авиация заводи), Ту – 144 товушдан тезуچار фуқаролар самолёти (Воронеж авиация заводи) ишлаб чиқарилди. Бу самолётлардан Иттифоқнинг маҳаллий ва хорижий йўналишларида кенг фойдаланилди. Мазкур самолётлар ўз даврининг ишончли, қулай ва замонавий авиатранспортлари ҳисобланган.

Хулоса қилиб айтганда, 1960–1980 йиллар оралиғида ҳаво транспорти соҳасига эътиборнинг кучайтирилиши натижаси босқичма-босқич ривожланди. Ўзбекистон Фуқаролик Ҳаво флотини урушдан кейинги даври учун кемаларининг янги авлоди, авиация инфратузилмаси ташкил этилиб, замонавий даражада самолётларга техник хизмат кўрсатиш туфайли йўловчи ва юк ташиш соҳасида авиатранспорт сифати ва ҳажми жиддий ўсишга эришилди.

Фойдаланилган адабиётлар рўйхати:

1. Azamjon Sh. Tukhtabaev. Air transport: Structure, activity, shape. ACADEMICIA: An International Multidisciplinary Research Journal. 2020, Volume: 10, Issue: 6 – PP. 288–291. Article DOI: 10.5958/2249-7137.2020.00590.X.
2. Azamjon Sh. Tukhtabaev. Issues of studying the History of Aviatransport in Uzbekistan. Theoretical & Applied Science. 2020. Vol. 85 Issue 05, – PP. 844–846. DOI: 10.15863/TAS.2020.05.85.155.
3. Аксенов А. Могучие крылья Аэрофлота // Крылья Родина. – 1973. – №2.

4. Гражданская авиация. 1968. – № 4.
5. Гражданская авиация. – № 10. 1959.
6. Тюриков В. Первый...первая...впервые. – Ташкент: Ўзбекистон. 1996.
7. Ўзбекистон Миллий Энциклопедияси. 12- жилд. –Тошкент: “Ўзбекистон миллий энциклопедияси” Давлат илмий нашриёти, 2006.
8. Узбекская Советская Социалистическая Республика. – Ташкент: Узбекистан, 1974.