



## History of medical aviation in the Uzbek SSR

Azamjon TUKHTABAEV<sup>1</sup>

Namangan State University

### ARTICLE INFO

**Article history:**

Received July 2023  
Received in revised form  
15 July 2023  
Accepted 25 July 2023  
Available online  
15 August 2023

**Keywords:**

medical aviation,  
disease,  
patient,  
medical service,  
evacuation,  
sanitary aviation station,  
Air Transport (K-3, K-5, Sh-2).

### ABSTRACT

This article covers the history of medical aviation in the Uzbek SSR from 1924-1975. It lists the establishment of medical aviation, the establishment of the first sanitary aviation stations in the USSR, the activities, goals, and objectives of medical aviation in the Uzbek SSR, the work carried out by medical aviation, data on the transports used, and statistical figures.

2181-1415/© 2023 in Science LLC.

DOI: <https://doi.org/10.47689/2181-1415-vol4-iss6/S-pp117-120>

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>)

## ЎзССРДА тиббиёт авиацияси тарихи

### АННОТАЦИЯ

**Калит сўзлар:**

тиббиёт авиацияси,  
касаллик,  
бемор,  
тиббий хизмат,  
эвакуация,  
санитария авиацияси  
станцияси,  
ҳаво транспорти  
(К-3, К-5, Ш-2).

Мазкур мақолада 1924–1975 йилларда Ўзбекистон ССРда тиббиёт авиацияси тарихи ёритилган. Унда тиббиёт авиациясининг йўлга қўйилиши, ССРдаги биринчи санитария авиацияси станцияларининг ташкил этилиши, Ўзбекистон ССРда тиббиёт авиациясини фаолияти, мақсад ва вазифалари, тиббиёт авиацияси томонидан амалга оширилган ишлар, фойдаланилган транспортлар бўйича маълумотлар, статистик рақамлар келтирилган.

## История медицинской авиации в УзССР

### АННОТАЦИЯ

**Ключевые слова:**

медицинская авиация,  
заболевание,  
пациент,

Данная статья посвящена истории медицинской авиации в Узбекской ССР с 1924 по 1975 годы. В ней рассмотрены создание медицинской авиации и первых

<sup>1</sup> Doctor of Philosophy in History (PhD), Namangan State University. E-mail: A\_toxtabayev@mail.ru

медицинская служба,  
эвакуация,  
станция санитарной  
авиации,  
воздушный транспорт  
(К-3, К-5, Ш-2).

станций санитарной авиации в СССР, деятельность, цели и задачи медицинской авиации в Узбекской ССР, а также описана работа, выполняемая медицинской авиацией, используемые транспортные средства и статистические показатели.

Маълумки, Россияда санитария авиациясидан биринчи марта 1914 йилда Г. Седов экспедициясини қидириш ва жабрланганларга дори-дармонлар етказиб бериш жараёнида одамларни қутқариш учун бир қатор рейслар амалга оширилган. Кейинчалик, фуқаролар уруши пайтида, яъни 1918–1919 йилларда ярадорларни ташиш ва уларни керакли манзилга етказиш ҳоллари бир неча бор содир бўлган. XX асрнинг 20-йилларида босмачиларга қарши кураш даврида санитария авиацияси Марказий Осиё республикалари, айниқса, узоқ тоғли ҳудудлардан ярадорларни олиб чиқишда қўлланилган.

Ўрта Осиё, хусусан, Ўзбекистон шароитида санитария самолётидан транспорт тузилмаси мавжуд бўлмаган олис ҳудудлардан касал ва ярадорларни олиб келишда фойдаланилган. Чунки тоғ йўлларида одатда, фақат отлар ёки кичик аравалар билан бориш мумкин бўлган. Бундай шароитда эвакуация қилинаётган бемор фақат енгил жароҳатланган бўлиши мумкин. Шунингдек, нафақат аҳоли пунктлари ўртасида, балки касал ва ярадорларни эвакуация қилиш, қўшинлар ва гарнизонларнинг алоҳида қисмларини тиббий ёрдам билан таъминлаш, фавқулодда жарроҳлик ва бошқа тиббий хизмат турлари пайтида қўлланилган.

1924 йилда Тошкентдан Хоразмга 5 нафар шифокор ва 64 кг дори етказиб берилган, 1925 йилда чекка қишлоқлардан Термиз ва Тошкентга 3 нафар бемор эвакуация қилинган. 1926 йилда Қўқондан Тожикистонинг Кўлоб вилоятига шифокор олиб борилган, беморга шошилиш ёрдам кўрсатиш ва уни эвакуация қилиш мақсадида қишлоқлардан Хивага 3 нафар ярадорлар олиб борилган. Амалга оширилган мазкур ишлар тиббий ёрдам кўрсатиш учун Ўзбекистонда санитария авиациясини ташкил этиш ва ривожлантиришга замин яратган.

Ўзбекистонда 1928–1929 йилларда ҳам ихтисослаштирилган тиббиёт муассасаларида жабрланганларни шошилиш равишида эвакуация қилиш учун санитария авиациясидан фойдаланишнинг кенг имкониятларини тасдиқлаган бир нечта парвозлар амалга оширилган. Ўша даврда махсус санитария самолётлари мавжуд бўлмаган ва оддий йўловчи самолётлари касал ҳамда ярадорларни ташиш учун ишлатилган. Мамлакатимизда пайдо бўлган биринчи санитария “К-3” самолёти (2 нафар беморни носилкада ва 1 та ўриндиқ ўтирган ҳолда), “К-5” самолёти (4 нафар беморни носилкада ташиш ва 1 та ўриндиқ ўтирган ҳолда), “Ш-2” гидроплан-амфибияси номли самолётларидан фойдаланилган.

1933 йилда СССРдаги биринчи санитария авиацияси станциялари (САЦ) ташкил этила бошланди. Дастлаб Москва, Ленинград, Харьков, Горкий, Новосибирск, Хабаровск ва Донецкда, 1935 йилда эса яна 20 та ҳудудда САЦ бўлинмалари ташкил этилган. Ўрта Осиёда биринчи санитар авиация станцияси 1934 йилда Тошкентда шошилиш ёрдам институти қошида очилган. Дастлабки пайтларда САЦдан рейслар фақат шошилиш тиббий ёрдам кўрсатиш, беморларни эвакуация қилиш, дори-дармонларни етказиш ва 1937 йилдан эса режалаштирилган тиббий ёрдам кўрсатиш мақсадида фойдаланилган. 1934 йилнинг ўрталарида Ўзбекистон учувчилари вабо

касали тарқаган Хонқа ва Ҳазорасп қишлоқларига врачлар ҳамда мутахассисларни олиб боришда қатнашган. Ушбу мутахассислар вабога қарши кураш учун зарур воситаларни Когондан Хоразмга самолётларда тезкорлик билан етказиб берган, натижада ушбу касаллик тезда тугатилган.

Соғлиқни сақлаш вазирлиги таркибида авиастанциялар барча ҳудудларда ташкил этилган. Энг яхши учувчилар томонидан бошқариладиган махсус санитария самолётлари аэродромларда навбатчилик қилган.

1938 йилгача санитария самолётлари Халқаро Қизил Хоч жамияти томонидан собиқ Иттифоқ Соғлиқни сақлаш Халқ Комиссарлиги билан ҳамкорликда фаолият юритган, кейин САЦга қарашли самолёт парки ва мол-мулки Фуқаролик Ҳаво Флоти бошқармасига ўтказилган. Янги ташкил этилган станцияларга шошилиш жарроҳлик ёрдамига муҳтож беморларга ва шошилиш тиббий ёрдам ёки самолёт билан эвакуация қилишни талаб қилувчи ўткир касалликларга чалинган беморларга хизмат кўрсатиш вазифаси юклатилган.

Собиқ Иттифоқ бўйича 1940 йилга келиб, санитария авиацияси 43 та вилоят ва республикага хизмат қилган; мамлакатда 76 та ҳаво “тез ёрдам” станцияси мавжуд эди; 1934–1940 йиллар мобайнида 23 мингдан ортиқ мутахассислар 8553 та операция ўтказган, 1447 та қон қуйиш, 100 мингга яқин амбулатория беморларини олиб, 11749 та стационар беморларга эвакуация қилинган.

Мамлакатда санитария авиацияси ривожланиши билан Ўзбекистонда ҳам унинг бўлинмалари сони ортди. 1934 йилда Тошкентда ташкил этилган республика санитар авиация станцияси дастлаб иккита “У-2” русумли самолёт ва битта “П-5” русумли самолётга эга эди. Станциянинг самолётлари республиканинг турли ҳудудларига 1935 йилда – 9, 1936 йилда – 104, 1938 йилда – 50, 1939 йилда эса 85 маротаба парвозларни амалга оширган.

Ўзбекистон ССРда битта республика станцияси ўз олдига қўйилган барча вазифаларнинг бажарилишини таъминлай олмаган, шунинг учун минтақавий касалхоналар негизида олис ҳудудларни тиббий ёрдам билан таъминлаш учун мустақил авиация станциялари ташкил этила бошланган. Биринчи минтақавий станция 1948 йилда Самарқандда очилган. Кейинчалик бундай станциялар Ўзбекистон ССРнинг бошқа вилоят марказлари, уларнинг филиаллари эса Бухоро вилоятининг Томди тумани, Жиззах ва Қорақалпоғистон АССРнинг Мўйноқ шаҳарларида ташкил этилган.

Ҳаво транспорти такомиллашиб, Ўзбекистон аҳолисига авиация ва тиббий хизмат кўрсатишни кўпайтирган. Республиканинг ҳар бир вилоятида ҳаво тез тиббий ёрдам станцияси мавжуд бўлиб, унда шифокорни оғир касалга шошилиш етказиш ёки шошилиш тиббий ёрдамга муҳтож беморни ташиш учун аризалар қабул қилинган. Ҳаво “тез ёрдам”лари Ўзбекистоннинг тоғли ва чўл ҳудудларида айниқса, кенг фаолият юритган. Масалан, 1965 йилда Ўзбекистон ҳаво тез ёрдам самолётлари 8 мингга яқин қатновни амалга ошириб, 4000 беморни эвакуация қилган эди.

Шуни таъкидлаш керакки, ҳар хил турдаги санитария транспорти ишларини баҳолашда бир нечта омилларнинг таъсирини ҳисобга олиш керак. Масалан, Ўзбекистон ССР аҳолиси республика ҳудуди бўйича ниҳоятда нотекис жойлашган. Шу сабабли, авиатранспортдан фойдаланиш, агар етарли миқдордаги қўниш жойлари мавжуд бўлса, республиканинг нисбатан ўтиб бўлмайдиган йўллари

билан ажралиб турадиган катта ҳудудларида катта истиқболга эга. Бир қатор тоғ олди ҳудудларида қор кўчиши, лойли йўллар, тошқинлар пайтида вертолётлардан фойдаланиш энг истиқболли ҳисобланади. Бироқ, сифатли магистрал йўлларнинг мавжудлиги, кечаси ёки ёмон об-ҳаво шароитида ҳам ер усти транспорти, биринчи навбатда, тез ёрдам машиналаридан фойдаланиш омили ажралмас ҳисобланади. Ва ниҳоят, иқтисодий омиллар самолётлар ва вертолётлардан фойдаланиш частотасига таъсир қилади. Масалан, 1973 йилга оид маълумотларга кўра, тиббий мақсадларга мослаштирилмаган Ан-2 самолётларининг бир соатлик парвози 90 рубль, вертолёт эса 200 рублни ташкил қилган. Айти пайтда, мазкур мақсадлар учун нисбатан кам маблағ ажратилган эди. Бу эса 1970 йиллардан мамлакатда авиатранспорт томонидан бажариладиган санитария вазибалар улушининг пасайиш тенденцияси кузатилаётганига олиб келди.

Хулоса қилиб айтганда, Ўзбекистон ССРда тиббиёт авиацияси ташкил этилиши, транспорт етиб бориши қийин ҳудудлар аҳолисига катта ёрдам берган. Кўплаб беморларни марказий ва тиббиёт ривожланган ҳудудларга етказишда ҳаво транспорти рол ўйнаганини кўриш мумкин.

#### **Фойдаланилган адабиётлар рўйхати:**

1. Газиначаров А. Ю. Гражданская авиация в экономике Узбекистана. – Ташкент: Узбекистан, 1970.
2. Журнал самолет. 1932-1937 гг.
3. Журнал гражданский авиация. 1932-1938 гг.
4. Ф.Нарзуллаев, Ўзбекистон қанотлари. –Т.: Ўздавнашр, 1975.
5. Умаров С. И., Ильинский И. И. Санитарная авиация на службе здравоохранения Узбекистана. – Ташкент: Медицина, 1977.
6. 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
7. Азамжон Тухтабаев. История воздушного транспорта в Узбекистане (1950–1980-е гг.). Общество и инновации: Том 3 № 3/S (2022). DOI <https://doi.org/10.47689/2181-1415-vol3-iss10/S-pp74-77>