



UDK:904

*A'zamjon TO'XTABAEV,*  
*Namangan davlat universiteti dotsenti, PhD*  
*E-mail: toxtabayev09051981@gmail.com*

*NamDU tarix fanlari doktori, professor A.Rasulov taqrizi asosida*

### O'ZBEKISTONDA AEROPORTLAR QURILISHI VA FAOLIYATI TARIXI (1920-50-YY.)

Annotatsiya

Mazkur maqolada XX asrning 20-50 yillarda O'zbekiston SSRda aeroportlar tarixi yoritilgan. Unda ilk aeroportlarning tashkil topishi, O'rta Osiyo xususan O'zbekistonda aeroportlarning qurilish tarixi, aeroportlarda amalga oshirilgan ishlar, foydalanilgan transportlar bo'yicha ma'lumotlar, statistik raqamlar keltirilgan.

**Kalit so'zlar:** Havo transporti, aeroport, aerodrom, aerovokzal, samolyot, tranzit.

### ИСТОРИЯ СТРОИТЕЛЬСТВА И ФУНКЦИОНИРОВАНИЯ АЭРОПОРТОВ В УЗБЕКИСТАНЕ (1920-50-Е ГГ.)

Аннотация

В статье рассматривается история аэропортов в Узбекской ССР в 20-50-е годы XX века. Приводятся данные об организации первых аэропортов, история строительства аэропортов в Средней Азии-Узбекистане в частности, работы, проводимые в аэропортах, данные об используемом транспорте и статистические показатели.

**Ключевые слова:** Воздушный транспорт, Аэропорт, аэродром, Авиационная станция, самолеты, транзит.

### THE HISTORY OF THE CONSTRUCTION AND OPERATION OF AIRPORTS IN UZBEKISTAN (1920-50s)

Annotation

This article covers the history of airports in the Uzbek SSR in the 20-50s of the XX century. It provides data on the organization of the first airports, the history of the construction of airports in Central Asia-Uzbekistan in particular, the work carried out at airports, the data on used transport and statistical figures.

**Key words:** Air Transport, Airport, airfield, Air Station, aircraft, transit.

**Kirish.** Havo transporti taraqqiyotida aeroportlar infratuzilmalarining muhim tarkibiy qismi hisoblanadi. Aeroport – havo kemalariga xizmat qiluvchi, yo'lovchi va yuklarini qabul qilish yoki manzilga etkazishdagi kuzatish maskan hisoblanadi. Aeroportlarda yo'lovchilarga havo transporti orqali sifatli va xavfsiz tizimda faoliyat yuritadi. Aeroport radiolokatorlar, avtomatik radiotexnika vositalari, yorug'lik signal tizimlari va navigatsiya qurilmalari bilan jihozlanib, fuqaro aviaxizmatini ta'minlaydi.

**Mavzuga oid adabiyotlar tahlili.** Aeroport tushunchasi yoki samolyotlarning qo'nishi va uchishi uchun mo'ljallangan hudud tushunchasi, ehtimol, odamlar parvoz qilgan vaqtdan beri mavjud bo'lgan. Biroq, aeroportdan birinchi marta 1909-yilda AQShning Merilend shtatidagi College Park aeroportida foydalanish qayd etilgan. Aslida birinchi qurilgan aeroport Vankuverda (Vashington shtati, AQSh) Pearson Field aeroporti bo'lgan[1]. U 1905-yilda qurilgan, lekin 1911-yilgacha u aslida havo kemalari uchun o'rnatish stantsiyasi sifatida ishlatilgan. Shuning uchun Pearson Field inshooti dunyodagi eng qadimgi aeroportlar ro'yxatida ko'rinmaydi. Shuningdek, Parij yaqinidagi Touss-le-Noble aeroporti 1907-yilda tashkil etilgan va shu vaqtdan beri ishlaydi. Dastlabki aerodromlar va aeroportlar samolyotlardan harbiy, qishloq xo'jaligi, havo pochta va havo kuzatuv maqsadlarida foydalanish natijasida paydo bo'lgan.

O'zbekistonda aeroportlar tarixan dastlab aerodromlardan vujudga kelib, asosan, uchish-qo'nish maydonlariga ega bo'lgan, xolos. Qoraqalpog'istonda birinchi aeroport XX asrning 20-yillarida To'rtko'lda barpo etilib, Nukus, Yangi-Urganch va Mo'ynoq bo'ylab uchadigan reyslar

ishga tushdi[2]. 1922-yilda Xorazm Nozirlar Kengashining ijroiya qo'mitasi "Xiva bilan Chorjo'y o'rtasida havo yili ochish haqida" qaror qabul qilinib, Xivaning Xonqa darvozasi oldida aeroplanlar bekati ajratish taklif etildi. Ammo 1929-yilda aerostantsiyani Urganchga ko'chirishga to'g'ri keladi.

1923-yilda Buxoro Xalq Sovet respublikasida "Dobrolyot" jamiyati tuzildi. Ushbu jamiyatning "Yunkers-13" havo kemalaridan tashkil topgan otryadi Kogonda joylashgan. "Kogon" aeroporti 1924-1930-yillarda Toshkent – Buxoro – Xiva – To'rtko'l va Toshkent – Buxoro – Qarshi – Termiz yo'nalishlari bo'ylab uchadigan havo transportlari uchun oraliq qo'nalg'a vazifasini o'tagan.

Janubiy avia "darvoza" hisoblangan Termiz aeroporti 1924-yilda Toshkent – Termiz havo yo'li bilan ochilgan. Termiz aeroporti orqali 1927-yildan Toshkent-Qobul xalqaro havo yo'li ishga tushdi. Mazkur aeroport Sovet Ittifoqining janubiy chegara hududiga yaqin joyda joylashganligi uchun ko'plab samolyotlarga yoqilg'i quyish kabi ehtiyojlarni bajargan.

1927-yildan Samarqandda rasman oraliq havo stantsiyasi ishga tushirilgan. Bu erdan samolyotlar Toshkent, Chorjo'y va Dushanbe shaharlariga qatnagan. Asosan, PS-9, P-5, R-5 rusumli samolyotlaridan foydalanilgan. Samarqand aerodromidan 1930-yildan Toshkentdagi 21-aviotryadining oraliq qo'nish maydoni sifatida foydalanilgan[3].

O'zbek-Tojik Fuqaro Havo floti boshqarmasiga qarashli aeroportlar ichida XX asrning o'ttizinchi yillarida ham Andijon aeroporti bo'lgan. U yerdan dastlab harbiy uchuvchilar foydalangan.

Qoraqalpog'istonning Qo'ng'iroq va Chimboy aeroportlari uchun 1931-yilda joy ajratilib, bir yildan keyin Qoraqalpog'iston bo'ylab pochta-yo'lovchi tayyoralarining doimiy reyslari boshlandi.

Toshkentda 1932-yil iyun oyida aeroport va uning tarkibida uch bino, 22-ATU, oshxona barpo etildi. Fuqaro Havo floti hisobotida, Toshkent aeroportining qurilish loyihasi tanqid qilingan, salohiyatli ishchilarni etishmasligi, binoning sifatsizligi qayd etilgan. Mazkur ma'lumotlar 1933-yilda Fuqaro Havo floti boshqarmasi aeroport qurilishiga o'z vaqtida tayyorgarlik ko'rishga e'tibor qaratmagani bildiradi. Natijada, aeroport bir necha yillar tuproq yo'lli oddiy maydonga o'xshab, yog'ingarchilik sababli tez-tez yopib qo'yilgan paytlar ham bo'lgan.

Samarqand aeroporti rasmiy 1933-yil 21-fevralda ro'yxatdan o'tgan. 1934-yilda dastlab Qo'qonning Chorsu maydoniga "temir qush" kelib qo'ngan.

1936-yilda modifikatsiyalashgan Samarqand aeroportida ommaviy parvozlar uchun sharoit yaratilib, meteorologiya xizmati tashkil etildi.

1936-yilda Qoraqalpog'istonda alohida aviaguruh tashkil etilib, unga Pyotr Shpit komandir etib tayinlandi. O'sha yili O'zbekiston aviatorlariga Turkmaniston havo floti boshqarmasidan Yangi Urganch, To'rtko'l, Chimboy, Xo'jayli aeroportlari o'tkazilib, Nukusda aeroport qurila boshlandi[4].

1937-yilda Urganch aeroportida ikkita Po-5 samolyotidan tashkil topgan tibbiy aviaguruxning tuzilishi, uning mintaqadagi Xorazm va Qoraqalpog'istonga xizmat qiladigan tez yordam stantsiyasiga aylantirdi.

Farg'ona aeroporti 1938-yilda tashkil topgan. Aeroportda asosan, PO-2 samolyoti yuk, pochta va yo'lovchilarni tashish bilan birga tibbiy reyslarini ham bajargan.

Tadqiqot metodologiyasi (Research Methodology). O'zbekistonda aeroportlar qurilishi va faoliyati tarixi (1920-50-yy.) nomli maqolani yoritishda mahalliy va xorij mualliflar fikrlari va tanqidiy qarashlariga tayanilgan. Shuningdek, analiz va sintez, mantiqiylik, tarixiylik kabi ilmiy tamoyil va uslublardan foydalanilgan.

**Tahlil va natijalar.** XX asrning 40-yillarida Toshkent, Nukus, Chorjo'y, Frunze, O'sh, Farg'ona aeroportlari eng yirik yuklarni qabul qiluvchi va jo'natuvchi maskan hisoblangan. Toshkent aeroporti orqali 1940-yilning 15-mayidan boshlab rasmiy ravishda Toshkent-Moskva havo yo'li bo'ylab tayyora parvoz qila boshladi.

1941-yil 6-iyundagi O'zbekiston SSR Xalq Komissarlari Kengashining 600-sonli qaroriga ko'ra, Nukusdagi aerodromni kengaytirishga 120 ming rubl miqdorida mablag' ajratildi. 1943-yil 20-iyunda Nukus aeroportining uchish maydonchasini kengaytirish bo'yicha qurilish boshlandi[5].

Farg'ona – Andijon – Namangan – Qo'qon – Farg'ona xalqasi bo'ylab samolyotlarda yuk tashishi bo'yicha havo liniyasi ochish rejasi bo'yicha 1941-yilning noyabr oyida Namangan aeroporti uchun kursantlar aerodromiga yer ajratilgan.

O'zbekiston SSR Xalq Komissarlari Kengashining 1943-yil 15-sentabrdagi 1328-sonli qaroriga muvofiq, Nukus aeroport qurilishi uchun III kvartalga 50.000 va IV kvartal uchun qo'shimcha 100.000 rubl mablag' ajratilgan. Mazkur mablag'lar hisobidan Nukus aeroporti zamonaviy ko'rinishga keltirilib, Toshkent–Nukus o'rtasida doimiy parvozlar qatnovi boshlandi. 1945-yilga kelib, Namangandagi mahalliy aerodromda Po-2 samolyotlari uchun uchish-qo'nish uchun

shibbalangan yo'l, qo'rg'on chetida xizmat ko'rsatish imoratlari barpo etilgan[6].

Urushdan keyingi yillarda O'zbekiston SSRda aeroportlarga alohida e'tibor qaratilgan. O'zbekiston fuqaro havo floti boshqarmasining buyrug'iga asosan, tog' havo yo'llarida joylashgan 20 ta aeroport va aerodromlar ro'yxati tasdiqlangan. Aeroportlar noqulay ob-havo sharoiti, tungi samolyot reyslarini qabul qilish yoki jo'natish uchun maxsus qayta jihozlandi. Ayniqsa, Toshkent aeroportiga alohida e'tibor qaratilgan bo'lib, O'zbekiston poytaxtini Toshkent – Moskva, Qrim va Kavkaz kurort shaharlari, oblast markazlari, Sovet Ittifoqining sanoatlashgan hududlari bilan bog'lagan havo yo'llarida yo'lovchilarni tashish sifatini jiddiy yaxshilagan.

Shuningdek, samolyotlarning texnik nosozligi kuzatilganda yoki ob-havo sharoitida qo'nish uchun zaxira aeroportlariga ham katta e'tibor qaratilgan. Toshkent-Urganch-Nukus havo qatnovi uchun Chorjo'y aeroporti zaxira aeroporti vazifasini bajargan.

1948-yilda Toshkentdan Moskva, Leningrad, Irkutiya, Yoqutiston, Novosibirsk, Olma-ota va Frunzega muntazam havo yo'llari ochilgan.

1949-yil 14-martdagi Farg'ona oblasti Ijroiya qo'mitasining qaroriga muvofiq, aeroportda yo'lovchilar kutish zallari kengaytirilib, radio aloqalarni qabul qilish va telefon aloqalari bilan jihozlandi. 1950 yildan Toshkent-Namangan oralig'ida Li-2 samolyoti qatnay boshlagan.

Urushdan keyingi yillarda O'zbekiston SSRda aeroportlarga alohida e'tibor qaratilgan. O'zbekiston fuqaro havo floti boshqarmasining buyrug'iga asosan, tog' havo yo'llarida joylashgan 20 ta aeroport va aerodromlar ro'yxati tasdiqlangan. Aeroportlar noqulay ob-havo sharoiti, tungi samolyot reyslarini qabul qilish yoki jo'natish uchun maxsus qayta jihozlandi[7]. Ayniqsa, Toshkent aeroportiga alohida e'tibor qaratilgan bo'lib, O'zbekiston poytaxtini Toshkent – Moskva, Qrim va Kavkaz kurort shaharlari, oblast markazlari, Sovet Ittifoqining sanoatlashgan hududlari bilan bog'lagan havo yo'llarida yo'lovchilarni tashish sifatini jiddiy yaxshilagan. Shuningdek, samolyotlarning texnik nosozligi kuzatilganda yoki ob-havo sharoitida qo'nish uchun zaxira aeroportlariga ham katta e'tibor qaratilgan. Toshkent-Urganch-Nukus havo qatnovi uchun Chorjo'y aeroporti zaxira aeroporti vazifasini bajargan.

1948-yilda Toshkentdan Moskva, Leningrad, Irkutiya, Yoqutiston, Novosibirsk, Olma-ota va Frunzega muntazam havo yo'llari ochilgan. 1949-yil 14-martdagi Farg'ona oblasti Ijroiya qo'mitasining qaroriga muvofiq, aeroportda yo'lovchilar kutish zallari kengaytirilib, radio aloqalarni qabul qilish va telefon aloqalari bilan jihozlandi. 1950-yildan Toshkent-Namangan oralig'ida Li-2 samolyoti qatnay boshlagan[8].

XX asrning 50-yillari havo transportida texnik inqilob sodir bo'lib, uning ko'rsatkichi turboreaktiv va turboprop samolyotlarning keng joriy etilishi bilan belgilangan. Mazkur jarayon aeroportlar sohasini takomillashtirish, ularni eng zamonaviy xizmat ko'rsatish texnikasi bilan jihozlash bilan birga amalga oshirilgan. Ittifoq va respublika ahamiyatiga ega havo yo'llari tarmog'i kengayib, Toshkent aeroporti xalqaro havo qatnovlarining yirik markaziga aylangan. Respublika fuqarolik havo flotini eng yangi texnika bilan jihozlash yurtimizda yo'lovchi tashishning o'sish sur'atlarini oshirish imkonini bergan. Yo'lovchilar aviatashuvlarining jadal sur'atda o'sishi respublika yo'lovchi transportida tarkibiy o'zgarishlarga ta'sir ko'rsatib, umumiy tashishda havo transporti ulushining oshishi bilan tavsiflanadi.

Tranzitning rivojlanishi aeroportlarda yo'lovchilar uchun bron qilish tizimini har tomonlama takomillashtirishni talab qildi. Shu maqsadda respublika aeroportlarida idoralar va aeroportlar, samolyotlar va aeroportlar o'rtasida o'rinlarni bron qilish, bo'sh o'rinlar mavjudligi to'g'risida, bandlovlarni bekor qilish to'g'risidagi ma'lumotlar va boshqa xabarlar uchun aniq ishlaydigan tijorat aloqasi yaratildi. Toshkentda bron qilish ishlari kechayu-kunduz olib borildi. Respublika hukumati ko'magida bir qator shaharlarda yangi aerovokzallar (Aerovokzal – aeroportlarda havo transporti yo'lovchilariga xizmat ko'rsatiladigan va yuk operatsiyalari o'tkaziladigan bino yoki binolar majmui. Aerokzal tarkibiga vokzal oldi maydoni (shahar transporti to'xtab turish maydoni bilan birga), samolyotlar turadigan peron, peron-texnika xizmati ko'rsatish binolari, samolyot bortida yo'lovchilarga beriladigan oziq-ovqat tayyorlash tsexi, mehmonxonalar, komanda-dispetcherlik punktini o'z ichiga olgan asosiy inshootlar majmui kiradi) qurildi. Andijon, Farg'ona, Nukus aeroportlari Il-18 samolyotlarini qabul qila boshladi[9]. Samarqand aeroportida uchish-qo'nish yo'lagi qurib bitkazildi, Toshkentda uchish-qo'nish yo'lagi uzaytirildi. An-24 va Yak-40 samolyotlari mahalliy havo liniyalarida foydalanildi. Bu markaziy va mahalliy liniyalarda samolyotlar harakatini tezlashtirish, shuningdek, yo'lovchilar, pochta va yuklarni tashishni ko'paytirish imkonini berdi.

1956-yil Toshkent aeroportiga radiolokatsiya va aloqa xizmatini tubdan qayta jihozlash boshlanib, Moskvadagi

“Vnukovo” aeroportidan andozasi asosida qo'nish tizimlari shakllandi[10]. Aeroportlarda “eshityapman-boshqaryapman” o'rnida “ko'ryapman-eshityapman-boshqaryapman” tarzidagi ish jarayoniga o'tildi. Bu hol Toshkent aeroportini zamonaviy darajaga ko'tardi.

Samarqand oblast Ijroiya komitetining 1958-yil 1-oktabrdagi “Samarqand aeroportida yo'lovchilarga madaniy xizmat ko'rsatishni yaxshilash chora-tadbirlari to'g'risida”gi qaroriga ko'ra, 150 kishiga “Yozgi kutish zali” barpo etildi, aviachiptalar sotishga mo'ljallangan ikki ofis, aeroport hududida sabzavot va mevalarni sotish uchun do'kon, alkogolsiz ichimliklar, muzqaymoq va qandolat mahsulotlari sotadigan kiosklar, kitob, jurnal, gazeta va shaharning tarixiy obidalarini aks etgan manzarali rasmlar sotuvi tashkil etilgan[11].

**Xulosa va takliflar** Xulosa qilib aytganda, aeroportlarning qurilishida xalq xo'jaligi sohalari ehtiyoji bilan birga fuqaro aviatsiyasi rivojiga harbiy, aniqrog'i mudofaa ehtiyojlari strategik mezon qilib olinganligini ko'rsatadi. Chunki qurilishi obyektlari uchun joy tanlash, qulaylik harbiy yuklarni mobil yetkazishda havo yo'llaridan samarali maqsadlarda foydalanishni ko'zlagan. Andijon va Namangan aeroportlari qurilishida asosan harbiy aviatsiya uchish-qo'nish imkoni ustuvor maqsad qilib qo'yilgan edi. Aeroport qurilishi bo'yicha mutaxassislar fuqaro havo transporti, unga infratuzilma, yer usti transporti tizimi bilan bog'lanishi masalasini ham taklif etilgan. Biroq ular aviatsiya bosh boshqarmasi tomonidan e'tiborga olinmadi.

#### ADABIYOTLAR

1. Самарқанд вилоят давлат архиви. 74-жамғарма, 1-рўйхат, 5115-йиғма жилд, 45-46-варақлар.
2. Сорокин Е. Ферганская долина // Гражданская авиация. – 1961. – №7. – С. 11.
3. Ўзбекистон авиацияси 70 ёшда. – Тошкент, 1994.
4. Ўзбекистон миллий архиви, 837-жамғарма, 32-рўйхат, 2569-йиғма жилд.
5. Ўзбекистон миллий архиви, P-2172-жамғарма, 2-рўйхат, 357-йиғма жилд.
6. Ўзбекистон миллий архиви, P-2172-жамғарма, 2-рўйхат, 81-йиғма жилд.
7. Ўзбекистон миллий архиви, P-95-жамғарма, 2-рўйхат, 1923-йиғма жилд.
8. UZBEKISTAN AIRWAYS. 1-сон. 2016 йил.
9. Нарзуллаев Ф. Н. История развития гражданской авиации в Узбекистане и ее вклад в подьеме народного хозяйства. Дисс. на соиск. кан. ист. наук – Ташкент, 1984.
10. Азамжон Тухтабаев. История воздушного транспорта в Узбекистане (1950–1980-е гг.). Общество и инновации: Том 3 № 3/3 (2022). DOI <https://doi.org/10.47689/2181-1415-vol3-iss10/S-pp74-77>
11. 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