O‘ZBEKISTON MILLIY UNIVERSITETI XABARLARI, 2026, [14]
ISSN 2181-7324

TARIX
http://journals.nuu.uz
Social sciences
ISSN 3093-8996(Onlayn)

UDK:656.7(575.1)“1920/1924”:94

Habiba Y. HASANOVA,
PhD, katta o‘qituvchi, Navoiy davlat universiteti, Navoiy, O‘zbekiston
E-mail:habibahasanova0709@gmail.com, ORCID: 0009-0001-7212-4251

BuxDU professori, tarix fanlari doktori Sh.Xaitov taqrizi asosida.

THE FORMATION AND DEVELOPMENT OF CIVIL AVIATION IN THE BUKHARA PEOPLE’S SOVIET REPUBLIC (1920–1924)

Annotation

This article examines the formation and development of civil aviation in the Bukhara People’s Soviet Republic (BPSR) between 1920 and 1924, based on historical sources. In particular, it highlights the BPSR government’s efforts to finance aviation, attract charitable contributions, and establish the necessary infrastructure. It also explores organizational measures undertaken to purchase Junkers aircraft, determine air routes, and construct airfields. Using archival documents and periodical press materials, the article analyzes the routes, technical capabilities, and economic significance of the earliest air services.

Keywords: Bukhara People’s Soviet Republic, civil aviation, air fleet, Dobrolyot, Junkers, air transport, airfield, air services, BPSR, Khorezm People’s Soviet Republic, Turkestan ASSR, Fayzulla Khodjaev, historical sources, archival documents.

СТАНОВЛЕНИЕ И РАЗВИТИЕ ГРАЖДАНСКОЙ АВИАЦИИ В БУХАРСКОЙ НАРОДНОЙ СОВЕТСКОЙ РЕСПУБЛИКЕ (1920–1924 ГГ.)

Аннотация

В статье на основе исторических источников анализируются процессы становления и развития гражданской авиации в Бухарской Народной Советской Республике (БНСР) в 1920–1924 годах. Особое внимание уделено деятельности правительства БНСР по финансированию авиации, привлечению благотворительных средств и созданию необходимой инфраструктуры. Рассматриваются организационные мероприятия по приобретению самолётов марки «Юнкерс», определению воздушных маршрутов и строительству аэродромов. На основе архивных документов и материалов периодической печати анализируются направления первых авиарейсов, технические возможности и экономическое значение воздушного сообщения.

Ключевые слова: Бухарская Народная Советская Республика, гражданская авиация, воздушный флот, «Добролёт», «Юнкерс», воздушный транспорт, аэродром, воздушное сообщение, БНСР, ХНСР, Туркестанская АССР, Файзулла Ходжаев, исторические источники, архивные документы.

BUXORO XALQ SOVET RESPUBLIKASIDA FUQARO AVIATSIYASINING SHAKLLANISHI VA RIVOJLANISHI (1920–1924-YILLAR)

Anotatsiya

Mazkur maqolada 1920–1924-yillarda Buxoro Xalq Sovet Respublikasida fuqaro aviatsiyasining shakllanishi va rivojlanish jarayonlari tarixiy manbalar asosida tahlil qilingan. Xususan, BXSR hukumatining aviatsiyani moliyalashtirish, xayriya mablag‘larini jalb etish va zarur infratuzilmani shakllantirish borasidagi faoliyati ochib berilgan. Shuningdek, “Yunkers” rusumli samolyotlarni xarid qilish, havo yo‘nalishlarini belgilash va aerodromlar qurish bo‘yicha amalga oshirilgan tashkiliy chora-tadbirlar ko‘rib chiqilgan. Maqolada arxiv hujjatlari va davriy matbuot materiallari asosida dastlabki havo qatnovlarining yo‘nalishlari, texnik imkoniyatlari hamda iqtisodiy ahamiyati tahlil qilingan.

Kalit so‘zlar. Buxoro Xalq Sovet Respublikasi, fuqaro aviatsiyasi, havo floti, “Dobrolyot”, “Yunkers”, havo transporti, aerodrom, havo qatnovi, BXSR, XXSR, Turkiston ASSR, Fayzulla Xo‘jayev, tarixiy manbalar, arxiv hujjatlari.

Kirish. Turkiston ASSR, XXSR va BXSR hududlarida havo transporti vositasi sifatida samolyotlardan foydalanish XX asrning ikkinchi o‘n yilligidayoq boshlangan. Xususan, 1918–1919-yillarda Toshkent–Xiva, Toshkent–Buxoro hamda Toshkent–Olmaota yo‘nalishlarida parvoz qilgan samolyotlar, asosan, harbiy maqsadlarga xizmat qilgan. Shunga qaramay, ayrim hollarda ushbu havo kemalaridan fuqarolarni tashishda ham foydalanilgan.

Turkiston mintaqasida 1919–1920-yillarda dastlab harbiy vazifalarni bajarish uchun mo‘ljallangan samolyotlardan fuqarolarni bir manzildan boshqa manzilga tashishda ham foydalanilgan. Mavjud tarixiy ma’lumotlar Turkiston ASSR, XXSR va BXSRda fuqarolik havo qatnovini tashkil etishga qaratilgan amaliy tashabbuslar 1920-yildan boshlab amalga oshirila boshlaganini ko‘rsatadi. Bu boradagi ishlarning faollashuvida 1922-yilda SSSRning «Dobrolyot» ko‘ngilli jamiyati tashkil etilishi muhim ahamiyat kasb etdi. Mazkur jamiyat orqali mintaqa uchun samolyotlar sotib olish va ularni olib kelish bo‘yicha sa’y-harakatlar kuchaytirildi.

Mavzuga oid adabiyotlar tahlili. BXSRda fuqaro aviatsiyasining shakllanishi va rivojlanishini o‘rganishda arxiv hujjatlari, «Buxoro axbori» va «Ozod Buxoro» gazetalari materiallari, shuningdek, O‘rta Osiyo tarixi va aviatsiya rivojlanishiga oid ilmiy tadqiqotlar muhim manba hisoblanadi.

Mavjud manbalar tahlili BXSRda fuqaro aviatsiyasining rivojlanishi siyosiy, iqtisodiy va tashkiliy jarayonlar bilan uzviy bog‘liq bo‘lganini ko‘rsatadi. Maqolada arxiv hujjatlari va davriy matbuot materiallari qiyosiy tahlil qilinib, 1920–1924-yillarda BXSRda fuqaro aviatsiyasining shakllanishi hamda rivojlanish xususiyatlari o‘rganiladi.

Tadqiqot metodologiyasi. Tadqiqotda tarixiylik, xolislik, tizimli tahlil, qiyosiy-tarixiy va xronologik metodlardan foydalanildi. BXSRda fuqaro aviatsiyasining shakllanishi va rivojlanishiga oid arxiv hujjatlari hamda davriy matbuot materiallari o‘zaro qiyosiy tahlil qilindi. Manbalardagi ma’lumotlarni tanqidiy tahlil qilish orqali 1920–1924-yillarda BXSRda fuqaro aviatsiyasining rivojlanish xususiyatlari va tarixiy ahamiyatini aniqlashga e’tibor qaratildi.

Tahlil va natijalar. 1923-yil 31-oktyabrda Moskvada BXSR vakili Abdurahim Yusufzoda, Turkiston ASSR vakili M.S.Isayev, XXSR vakili M. A. Matchonboyev hamda SSSR «Dobrolyot» boshqarmasi vakili I.Devyatovskiy o‘rtasida shartnoma imzolandi. Kelishuvga muvofiq, 1924-yil 1-apreldan boshlab nemislarning «Yunkers» rusumli samolyotlari orqali Buxoro–Dushanbe, Buxoro-Xiva va Buxoro-Xiva-Olmaota yo‘nalishlarida havo qatnovini yo‘lga qo‘yish rejalashtirildi [1].

Arxiv hujjatida «Yunkers» samolyotlarining texnik imkoniyatlari, yo‘lovchi va yuk tashish tartibi hamda xizmat haqlariga oid ma’lumotlar qayd etilgan. Hujjatga ko‘ra, samolyot olti nafar yo‘lovchini tashish imkoniyatiga ega bo‘lgan, har bir yo‘lovchiga o‘zi bilan 10 funt yuk olib ketishga ruxsat berilgan. Samolyotning umumiy yuk sig‘imi 32 pudni tashkil etgan, parvoz tezligi esa soatiga 160-200 kilometr etib belgilangan.

Arxiv hujjatlarida «Yunkers» rusumli samolyotlarning imkoniyatlari va texnik xususiyatlari bilan bir qatorda, ulardan foydalanish jarayonida kuzatilgan ayrim kamchiliklar ham qayd etilgan. Mazkur havo kemalari uzoq masofalarni qisqa vaqt ichida bosib o‘tish imkonini bergan. Xususan, Buxoro-Xiva yo‘nalishidagi parvoz 2 soat 15 daqiqa, Buxoro–Dushanbe yo‘nalishidagi parvoz esa 2 soat 20 daqiqa davom etishi ko‘rsatilgan. Biroq samolyotlarning texnik holati barcha talablarga to‘liq javob bermagan. Jumladan, dvigatel quvvati 85 ot kuchiga tengligi, yo‘lovchi sig‘imining cheklanganligi va uchuvchi o‘rindig‘i yetarli qulayliklarga ega emasligi ularning asosiy kamchiliklari sifatida qayd etilgan [2].

Turkiston mintaqasida havo transporti tarmoqlarini o‘zaro bog‘lash va respublikalar o‘rtasida muntazam samolyot qatnovini yo‘lga qo‘yishda «Dobrolyot» ko‘ngilli jamiyatining Turkiston, Buxoro va Xorazm bo‘limlarini tashkil etish muhim ahamiyat kasb etdi. Ushbu bo‘limlar 1923-yildan faoliyat yurita boshladi. Jumladan, Buxoro Xalq Sovet Respublikasi (BXSR) jamiyatga a’zo bo‘lish uchun 1923-yil 22-dekabrda 33 000 rubl miqdorida badal to‘ladi. 1924-yil yanvarigacha respublikalardan «Dobrolyot» jamiyati hisobiga jami 400 000 rubl mablag‘ o‘tkazildi [3].

Havo qatnovini tashkil etish bilan bog‘liq xarajatlar yo‘nalishlarning masofasi va o‘ziga xos xususiyatlariga qarab farqlangan. Manbalarda Buxoro-Xiva yo‘nalishi uchun 450 000 rubl miqdorida operatsion xarajat belgilangan [4]. Ushbu ma’lumotlar 1920-yillarning birinchi yarmida O‘rta Osiyoda fuqarolik aviatsiyasini rivojlantirish nafaqat tashkiliy choralarni, balki katta moliyaviy resurslarni ham talab qilganini ko‘rsatadi.

«Dobrolyot» ko‘ngilli jamiyatining respublikalardagi faoliyati bo‘lim rahbarlari bilan bir qatorda maxsus ishonchli vakillar orqali ham muvofiqlashtirib borilgan. Buxoro Xalq Sovet Respublikasida hukumat a’zolaridan Abduqodir Muhiddinov ushbu vazifani bajargan. Arxiv hujjatlarida jamiyat tomonidan unga katta mas’uliyat yuklatilgani qayd etiladi. Xususan, A. Muhiddinov zimmasiga «Dobrolyot»ning markaziy boshqaruvi tomonidan Buxoroga yuboriladigan muhandislar, texnik xodimlar, uchuvchilar va boshqa xizmat ko‘rsatuvchi xodimlarni turar joy bilan ta’minlash, ularning ish haqlarini o‘z vaqtida olishlariga ko‘maklashish, xavfsizlik hamda oziq-ovqat ta’minotini nazorat qilish kabi vazifalar yuklangan.

1923-yil 21-oktyabrda «Dobrolyot» jamiyatining O‘rta Osiyo bo‘limi tomonidan Buxoroda havo transportini tashkil etish va tegishli infratuzilmani shakllantirish masalalarini o‘rganish uchun Malyuga, Pashkov va Kuchkovlardan iborat maxsus komissiya yuborildi. Komissiya zimmasiga bir qator muhim vazifalar yuklatildi. Jumladan, Buxoroda aeroport qurish uchun yer maydonini sotib olish masalasini hal etish, Chorjo‘y orqali Buxoro-Xiva havo yo‘nalishini ochish, shuningdek, Buxoro va Chorjo‘y shaharlarida aerodromlar qurish loyihalarini ishlab chiqish hamda qurilish ishlarini amaliy jihatdan tashkil etish belgilandi [5].

Ushbu vazifalarni amalga oshirishda BXSR hukumati vakillarining ishtirokiga ham alohida e’tibor qaratildi. Xususan, Nozirlar Kengashi raisining o‘rinbosari Otaboyev va BXSR Iqtisodiy Kengashi raisi Muhitdinovning mas’uliyatini oshirish, ularning komissiya a’zolari bilan hamkorlikda ishlashini ta’minlash zarurligi qayd etildi. Arxiv ma’lumotlariga ko‘ra, Buxoro shahrida aeroport qurish uchun Yusufboy bog‘i qarshisida joylashgan, «Hakimoyim» deb atalgan va taxminan 75 tanob yer maydonini egallagan hudud tanlangan [6].

Samolyotlarni xarid qilish va ularning soniga oid tarixiy manbalarda turlicha raqamlar uchraydi. Ayrim ma’lumotlarda bu ko‘rsatkich 20 tadan 50 tagacha yetishi qayd etilgan. Biroq arxiv hujjatlaridagi ma’lumotlarga ko‘ra, 1924-yil oxirigacha Turkiston ASSR, BXSR va XXSR hududlariga bosqichma-bosqich jami 20 ga yaqin «Yunkers» rusumli samolyot olib kelingan. Xususan, 1923-yil oktabr oyida Buxoroga to‘rtta, Xorazmga esa ikkita «Yunkers» samolyoti yetkazib berilgani haqida ma’lumotlar mavjud [7].

1920-yil sentabr oyida Buxoro amirligi tugatilgach, uning o‘rnida Buxoro Xalq Sovet Respublikasi (BXSR) hukumati – X alq Nozirlar Sho‘rosi tashkil etildi. BXSRda havo transportini rivojlantirish va uning moddiy-texnik bazasini shakllantirishda respublika hukumati, ayniqsa, Nozirlar Sho‘rosi raisi Fayzulla Xo‘jayevning faoliyati muhim o‘rin tutgan. Uning sa’y-harakatlari fuqarolik aviatsiyasini tashkil etish va havo qatnovi uchun zarur shart-sharoitlarni yaratish jarayoni bilan bog‘liq bo‘lgan.

Fayzulla Xo‘jayev boshchiligidagi hukumat Buxoroga samolyotlar olib kelish va havo qatnovini yo‘lga qo‘yish uchun zarur tashkiliy choralarni amalga oshirdi. Havo transportini rivojlantirish, avvalo, qo‘shni Turkiston ASSR, XXSR va Rossiya bilan iqtisodiy hamda siyosiy aloqalarni mustahkamlash vositalaridan biri sifatida qaraldi.

1921-yil oxiridan boshlangan bu jarayon 1922-1923-yillarda yanada faollashdi. Mazkur davrda havo flotini rivojlantirish va unga ko‘maklashish maqsadida «Havo flotiga yordam komissiyasi», «Qizil havo floti yacheykasi», «Havo flotiga yordam jamiyati», «Havo tayyorasi jamiyati», «Havo floti shirkati», «Havo floti do‘stlariga ko‘mak jamiyati» hamda «Yosh havo tayyorasi do‘stlari» kabi ko‘ngilli va hukumat tashkilotlari tuzildi [8].

BXSRda aviatsiyani rivojlantirish masalasida Fayzulla Xo‘jayevning Moskva shahrida sovet hukumati rahbarlari bilan olib borgan muzokaralari ham muhim o‘rin tutdi. Manbalarda uning Buxoro uchun Germaniyada ishlab chiqarilgan to‘rtta «Yunkers» rusumli samolyotni xarid qilishga ruxsat so‘ragani qayd etilgan. Shuningdek, Buxoro-Xiva, Buxoro-Toshkent, Buxoro-Dushanbe, Buxoro-Termiz va Buxoro-Moskva yo‘nalishlarida havo qatnovini tashkil etish zarurligi markaziy hukumat vakillariga asoslab berilgan. «Ozod Buxoro» gazetasida Buxoroda havo kemalari uchun maydonlar, ya’ni aeroportlar qurish maqsadida markaz tomonidan 35 million oltin so‘m ajratilishi va’da qilingani haqida ham ma’lumot berilgan [9].

Shunday qilib, 1921-1923-yillarda BXSRda fuqarolik aviatsiyasini shakllantirish faqat samolyotlarni xarid qilish bilan cheklanmagan. Bu jarayon tegishli tashkilotlarni tuzish, moliyaviy ko‘makni yo‘lga qo‘yish, aeroportlar qurishni rejalashtirish va respublikalararo havo yo‘nalishlarini tashkil etish kabi o‘zaro bog‘liq chora-tadbirlarni qamrab olgan.

Havo flotini rivojlantirishga qaratilgan mablag‘ yig‘ish tadbirlari Buxoroda ham keng tashkil etildi. 1923-yilda «Nifat» shirkati xizmatchilari aviatsiyani qo‘llab-quvvatlash maqsadida 3 018 so‘m mablag‘ to‘plab topshirdilar. Bundan tashqari, ikkita teatr tomoshasidan 18 375 so‘m, turli kartinalar savdosidan 5 802 so‘m, Xalq uyida o‘tkazilgan tadbirlardan 4 505 so‘m va ot o‘yini tomoshasidan 1 421 so‘m mablag‘ kelib tushgan. Bu ko‘rsatkichlar havo flotini moliyalashtirishda turli madaniy tadbirlar va jamoaviy tashabbuslardan ham foydalanilganini ko‘rsatadi.

1923-yil 5-12-avgust kunlari Buxoroda o‘tkazilgan «Havo flotiga yordam» haftaligi mablag‘ yig‘ish ishlarining muhim

bosqichlaridan biri bo‘ldi. «Buxoro axbori» gazetasida e’lon qilingan ma’lumotlarga ko‘ra, ushbu tadbir davomida turli shakldagi pul va qimmatliklar yig‘ilgan. Jumladan, 235 so‘m 50 tiyin oltin, 233 so‘m 25 tiyin kumush, 25 dona Buxoro tangasi, 4 dona afg‘on rupiyasi hamda 1923-yilgi rus pulida 318 792 so‘m to‘plangan [10].

Mablag‘ yig‘ish jarayonida alohida hududlar va tashkilotlar ham faol qatnashgan. Xo‘jai Jahon tumanidan 20 000 so‘m miqdorida rus puli va 160 pud g‘alla topshirilgan. Kogon komissiyasi esa 130 000 so‘m rus puli hamda 112 so‘m 50 tiyin oltin topshirgani haqida ma’lumot berilgan [11]. 1923-yil sentabr o‘rtalariga kelib, havo floti ehtiyojlari uchun 38 716 so‘mlik qog‘oz pul, 317 so‘m oltin va 234 so‘m kumush yig‘ilgani qayd etilgan. Shahrisabz, Sherobod, Qarshi va Karmana kasaba uyushmalari ham ushbu tashabbus doirasida mablag‘ to‘plashda ishtirok etgan[12].

Buxoroda havo flotini tashkil etish uchun aholi orasida keng targ‘ibot-tashviqot ishlari olib borilib, xitobnoma va murojaatnomalar qabul qilingan hamda radio va gazetalarda chiqishlar tashkil etilgan. Targ‘ibot jarayonida Germaniyaning “Yunkers” rusumli samolyotini sotib olish orqali Buxoroni Dushanbe, Xiva, Toshkent, Olmaota va Moskva shaharlari bilan tez va qulay bog‘lash imkoniyatiga alohida urg‘u berilgan. Shuningdek, Xiva–Buxoro orasidagi 480 chaqirim masofani haftasiga ikki marta amalga oshiriladigan qatnovlar orqali 3,5 soatda bosib o‘tish mumkinligi, holbuki, ot va aravada bu yo‘l 7–8 kun davom etishi ta’kidlangan. Samolyotlarning 20–30 nafar yo‘lovchini tashishi, soatiga 120–140 km tezlikda uchishi va 85 ot kuchiga ega ekanligi, Buxoro–Dushanbe yo‘nalishidagi parvoz 3,5 soat davom etishi hamda havo kemalarining 5 ming chaqirim masofagacha yerga qo‘nmasdan ucha olishi targ‘ibotning asosiy dalillari sifatida keltirilgan[13].

Keltirilgan ma’lumotlar Buxoroda fuqaro aviatsiyasini yo‘lga qo‘yish ishlari 1923-yil kuzida boshlanganini ko‘rsatadi. Bu fikrni Buxorodagi “Havo floti do‘stlari jamiyati” a’zolari tomonidan taqdim etilgan hisobot ham tasdiqlaydi. Jumladan, jamiyat raisi va yirik sarmoyador Muhitdin Mansurov, Hoji Mirzobek, Usta Nur, Jo‘ra Karvon hamda hukumat a’zosi Muso Saidjonov 140 ming so‘m oltin mablag‘ to‘planganini ma’lum qilganlar. Samolyotlar 1923-yil avgust oyi oxirigacha yetib kelishi rejalashtirilib, ularni boshqarish uchun uchuvchi mutaxassislar yuborilishi so‘ralgan. Uchuvchilarning maoshini “Havo floti haftasi” va 10 so‘mlik aksiyalarni sotishdan tushgan mablag‘ hisobidan to‘lash ham ko‘zda tutilgan [14].

Buxoro Iqtisodiy Kengashi (BIK) majlislarida sanoat va qishloq xo‘jaligiga oid masalalar bilan bir qatorda havo transportini rivojlantirish masalalari ham ko‘rib chiqilgan. Xususan, 1923-yil 17-18-sentabrdagi yig‘ilishda Buxoroda havo flotini tashkil etish va O‘rta Osiyo davlat fondiga 61 000 oltin so‘m o‘tkazish masalalari muhokama qilingan[15].

1923-yil 25-sentabrda BXSRda havo transportini rivojlantirish rejasi BIK va BXSR Xalq Komissarlari Sovetiga tavsiya etilib, samolyot qatnovlarini haftasiga to‘rtta yo‘nalishda tashkil etish nazarda tutilgan[16]. Arxiv hujjatlarida 1923-yil oxiridan Buxoro-Dushanbe va Dushanbe-Buxoro o‘rtasida “Yunkers” rusumli nemis samolyotlari orqali maxsus havo qatnovi yo‘lga qo‘yilgani haqida ma’lumotlar uchraydi [17].

Xulosa. Ayrim tarixiy adabiyotlarda O‘zbekistonda havo flotining tashkil topishi 1929-yildan boshlangan deb qayd etiladi. Biroq mavjud tarixiy ma’lumotlar ushbu sanani besh yil oldinga surib, 1924-yil bilan bog‘lash maqsadga muvofiqligini ko‘rsatadi. Zero, BXSR hukumati Buxoro va Xorazmda havo flotini shakllantirish, havo qatnovlarini yo‘lga qo‘yish hamda tegishli infratuzilmani rivojlantirish borasida muhim tashabbuslarni amalga oshirgan. Ammo 1924-yilda BXSR va XXSRning tugatilishi natijasida mazkur ishlar izchil davom ettirilmay, boshlangan tashabbuslarning bir qismi yakuniga yetmay qolgan.

Shunday qilib, Buxoroda fuqarolarga xizmat ko‘rsatishga mo‘ljallangan dastlabki samolyotlar 1923-yil oxiri – 1924-yil boshlarida parvoz qila boshlagan, ilk aeroportlar va samolyotlar qo‘nadigan maydonlarni tashkil etish tarixi ham shu davrga borib taqaladi.

ADABIYOTLAR

1. O‘zMA, R-73-fond, 1-ro‘yxat, 44- yig‘ma jild, 5-varaq; Блюменак И.А. История Добролёта. – Москва, 1928. – С.19-20.
2. O‘zMA, R-53-fond, 1-ro‘yxat, 52- yig‘ma jild, 39,40,41-varaqlar; O‘zMA, P-72-fond, 1-ro‘yxat, 21- yig‘ma jild, 8-varaq; Бухоро ахбори, №175, 1923 йил 14 июн; Ҳайитов Ш., Бадриддинов С. Бухоро тарихидан лавҳалар (XIX аср охири – XX аср бошлари). – Бухоро, 2004. – Б. 35.
3. O‘zMA, R-49-fond, 1-ro‘yxat, 15- yig‘ma jild, 1,2-varaqlar.
4. O‘zMA, R-58-fond, 1-ro‘yxat, 130-yig‘ma jild, 32-varaqlar; R-49-fond, 1-ro‘yxat, 15-yig‘ma jild, 14,15-varaqlar.
5. O‘zMA, R-48-fond, 1-ro‘yxat, 169-yig‘ma jild, 20,21-varaqlar.
6. O‘zMA, R-48-fond, 1-ro‘yxat, 169-yig‘ma jild, 21-varaq.
7. O‘zMA, R-53-fond, 1-ro‘yxat, 52- yig‘ma jild, 16-varaq; R-71-fond, 1-ro‘yxat, 10- yig‘ma jild, 11-varaq.
8. Ҳаво флотига кўмак комиссияси // Бухоро ахбори, 184-сон, 1923 йил 22 июль.
9. Бухоро-Душанбе ҳаво йўли // “Озод Бухоро”, 3-(216-сон), 1923 йил 3 ноябрь; Бухоро ҳаво йўллари очмоқда. Ҳозирлик // Озод Бухоро, 205-сон, 1923 йил 23 сентябрь.
10. Ҳаво флотига ёрдам қандай бўладур: Янги Бухоро нима берадур? // Бухоро ахбори, 188 сўм, 1923 йил 11 август.
11. Ҳаво флотига ёрдам // Бухоро ахбори, 195-сон, 1923 йил 29 август; Ҳайитов Ш.А., ва б. Бухоро Халқ Совет Республикаси: иқтисодиёт, ижтимоий сиёсат, маданий ҳаёт. – Бухоро: “Бухоро” нашриёти, 2005. – Б. 34; Раҳмонов К.Ж. Бухоро Халқ Совет Республикаси тарихий матбуот саҳифаларда. – Т.: Abu-Matbuot-Konsalt, 2012. – Б. 65-66.
12. Ҳаво флотига қанча ёрдам йиғилғон // Бухоро ахбори, 203-сон, 1923 йил 19 сентябр.
13. Ҳаво флотига ҳозирланмоқ керак // Бухоро ахбори, 180-сон, 1923 йил 5 июль; Ҳаво флоти ҳафтасига // Бухоро ахбори, 185-сон, 1923 йил 2 август; Ҳаво йўллари очмоққа ҳозирлик // Бухоро ахбори, 205-сон, 1923 йил 23 сентябрь; Бухоро ва Хива ўртасида 3.5 соатлик йўл // Озод Бухоро, 83-сон, 1923 йил 23 апрел; Бухоро йўллари очилиши // Озод Бухоро, 144-сон, 1923 йил 24 сентябрь; Бухоро-Душанбе ҳаво йўллари // Озод Бухоро: 3 (216-сон), 1923 йил 5 апрель.
14. Тўртта ҳаво кемаси // Бухоро ахбори, 1923 йил 23 июнь.
15. Бухоро хабарлари. Аэроплан ҳалокати // Бухоро ахбори, 167-сон, 1923 йил 7 май; O‘zMA, R-53-fond, 1-ro‘yxat, 52-yig‘ma jild, 31-varaq.
16. O‘zMA, 53-fond, 1-ro‘yxat, 22-yig‘ma jild, 38-varaq, 38-varaqning orqa tomoni.