

**МИНИСТЕРСТВО ВЫСШЕГО И СРЕДНЕГО СПЕЦИАЛЬНОГО
ОБРАЗОВАНИЯ**

НАЦИОНАЛЬНЫЙ УНИВЕРСИТЕТ УЗБЕКИСТАНА

им. МИРЗО УЛУГБЕКА

ИСТОРИЧЕСКИЙ ФАКУЛЬТЕТ

КАФЕДРА «ИСТОРИЯ УЗБЕКИСТАНА»

5120300 – История

**ИТОГОВАЯ ВЫПУСКНАЯ КВАЛИФИКАЦИОННАЯ
РАБОТА**

на тему:

**«ВКЛАД А.Ю. ГАЗИНАЗАРОВА В РАЗВИТИЕ
ГРАЖДАНСКОЙ АВИАЦИИ РЕСПУБЛИКИ УЗБЕКИСТАН:
ЛИЧНОСТЬ, ЭПОХА, ДЕЯНИЯ»**

Научный руководитель:

Д.и.н. О.П.Кобзева

Выполнил:

бакалавр IV курса Гагиназаров Дж.

ТАШКЕНТ 2018

Оглавление

Введение	3 – 8
Глава 1. Адхам Газиназаров: исторический портрет выдающегося деятеля авиации Узбекистана	
1.1. Создание гражданской авиации в Узбекистане	9 – 18
1.2. Гражданская авиация Узбекистана в годы Второй Мировой войны	18 – 23
Глава 2. Развитие гражданской авиации Узбекистана во второй половине XX века: эпоха Адхама Газиназарова	24 – 32
2.1. Адхам Газиназаров: исторический портрет выдающегося деятеля авиации Узбекистана	
2.2. Укрепление и совершенствование материально-технической базы гражданской авиации при А.Ю. Газиназарове	33 – 47
2.3. Совершенствование системы и расширение авиационных перевозок, улучшение обслуживания населения	48 – 52
Заключение	53 – 60
Список использованных источников и литературы	61 – 63
Приложения	

ВВЕДЕНИЕ

Актуальность темы исследования.

Гражданская авиация республики Узбекистан имеет долгую и славную историю. В 2024 г. мы будем отмечать её столетие. В годы независимости развитие гражданской авиации получило новый импульс, т.к. Республика Узбекистан стала независимой и многие города нашей страны открыли свои воздушные гавани для полетов в зарубежные страны.

Совсем недавно, посредством СМИ, мы могли наблюдать как на вооружение «Ўзбекистон Ҳаво Йўллари» поступил новый Dreamliner, который лично осмотрел и принял Президент Республики Узбекистан Ш.М. Мирзиёев¹, который неоднократно в своих выступлениях затрагивал тему технического переоснащения парка самолетов, улучшения качества работы сотрудников гражданской авиации в плане обслуживания пассажиров, создания для них максимального комфорта, что в целом соответствует тем перспективным задачам, которые были поставлены в «Стратегии дальнейшего развития республики Узбекистан на 2017-2021 гг.»².

Очень важно отметить, что фундаментальная база развития гражданской авиации Узбекистана была заложена в XX в. и огромная роль в этом процессе принадлежит Адхаму Юлдашевичу Газиназарову (1922-1999).

Итоговая выпускная работа посвящена интересной и актуальной теме рассмотрению этапов становления и развития гражданской авиации. Нужно отметить также, что изучение вопросов истории развития гражданской авиации в Узбекистане и ее вклада в подъем народного хозяйства помогает глубже раскрыть процессы развития республики в XX в., имеет большое научно-теоретическое, практическое и познавательное значение.

Анализ и оценка уже достигнутого помогают нам правильно решать современные задачи.

¹ Новые крылья Узбекистана. // Народное слово 17 мая 2018 г.

² Мирзиёев Ш.М. Стратегия дальнейшего развития республики Узбекистан на 2017-2021. – Т., 2017.

Степень изученности проблемы. Историки достигли значительных успехов в области изучения истории развития транспорта, в частности, гражданской авиации и ее участия в подъеме народного хозяйства страны. Их научные работы – это существенный вклад в методологию научных исследований развития транспорта в целом.

Всю имеющуюся литературу по теме итоговой работы можно разделить на две группы: публикации советского периода и публикации периода независимости. Так, большой интерес представляет сборник статей «40 лет гражданского воздушного флота», в который включены ценные статьи и исследования о зарождении гражданской авиации в республике. В этой связи особый интерес представляет статья И.М. Раскина «Доброе имя авиаторов Узбекистана», в которой в популярной форме рассказано о путях развития гражданской авиации в республике¹.

Большой фактический материал собран в сборнике статей «Ордена Ленина гражданская авиация». В частности, в помещенной в нем статье А.Ю. Газиначарова – «Важная отрасль народного хозяйства»² глубоко проанализирована роль гражданской авиации Узбекистана в развитии народного хозяйства республики. Не умаляя достоинства этих статей: доходчивость и популярность, следует сказать, что их авторы не ставят перед собой цель научного анализа истории развития гражданской авиации и ее роли в подъеме народного хозяйства. В статьях нет обобщающих данных и выводов.

Можно отметить и другие работы А.Ю.Газиначарова, Р. Бекначарова, А. Хабарова, Л. Ахмедова и других авторов, содержащие сведения об истории развития гражданской авиации Узбекистана, о применении сельскохозяйственной авиации в народном хозяйстве, дающие оценку ее экономической эффективности и т.д.³

¹ Раскин И.М. Доброе имя авиаторов Узбекистана. /Сб.ст. – М.: Аэрофлот, 1963.

² Газиначаров А.Ю. Важная отрасль народного хозяйства. – Т., 1970.

³ Бекначаров Р. В небе и на земле. Ташкент: Узбекистан, 1973; Жабаров А., Ахметов Л. Транспортный комплекс Узбекистана в период развитого социализма. - Ташкент: Узбекистан, 1982.

Необходимо выделить и ряд кандидатских диссертаций, посвященных гражданской авиации и её роли в народном хозяйстве Узбекистана.

Так кандидатская диссертация Ю.С. Прихожко на большом фактическом материале показывает резкое возрастание роли сельскохозяйственной авиации в осуществлении комплекса агротехнических мероприятий по возделыванию хлопчатника. Однако вопросы истории развития гражданской авиации в республике, а также ее вклад в подъем народного хозяйства освещены в диссертации Ю.С. Прихожко¹ недостаточно.

Кандидатская диссертация У.А. Газиназарова² раскрывает экономические аспекты вопроса гражданской авиации Узбекистана и личного вклада А.Ю. Газиназарова в улучшение качества её работы.

В экономическом аспекте написана также кандидатская диссертация А. Жабарова³. Она изучает проблемы развития транспорта Узбекистана в 1961-1980 гг.

Отдельно стоит отметить диссертацию Ф. Назруллаева, обобщающую весь накопленный к тому времени материал по истории гражданской авиации⁴.

Важным подспорьем при написании итоговой работы стали заметки сайтов «Письма о Ташкенте» и «Proza.ru», где были опубликованы воспоминания к.т.н. Радика Газиева посвятившего более 50-ти лет своей жизни авиации Узбекистана. Р. Газиев, родственник А.Ю. Газиназарова, в свое время был начальником КБ ТАПОиЧ и знал о работе гражданской авиации не понаслышке. Отсюда его экскурсии в историю авиации

¹ Прихожко Ю.С. Роль сельскохозяйственной авиации в подъеме хлопководства в Узбекистане (1959-1970 гг.). Дис. канд. ист. наук. – Т.: ТашГУ, 1977.

² Газиназаров У.А. Эффективность применения гражданской авиации в народном хозяйстве Узбекистана. Дис. канд. эк. наук. - Ташкент, 1983.

³ Жабаров А. Развитие транспорта Узбекской ССР в период развитого социализма (1961-1980 гг.) Дис. канд. экон. наук. - Киев, 1982.

⁴ Назруллаев Ф. История развития гражданской авиации в Узбекистане и ее вклад в подъем народного хозяйства: Дис. канд. ист. наук. - М., 1984

Узбекистана и книги об авиаторах, в целом и А.Ю. Газиназарове, представляющие большой интерес¹.

Учитывая актуальность и недостаточную изученность данной проблемы, бакалавр избрал в качестве предмета данную тему и постарался осветить ее с новых методологических позиций.

Цель и задачи исследования. Основной целью итоговой работы было изучить вклад А.Ю. Газиназарова в развитие гражданской авиации в Узбекистане. На основе анализа и обобщения материалов сделать выводы и необходимые предложения и рекомендации, направленные на дальнейшее улучшение ее работы.

При разработке темы нами были поставлены следующие задачи:

- раскрыть значение гражданской авиации для экономического и социального развития Узбекистана в XX в;
- показать деятельность А.Ю. Газиназарова, направленную на укрепление материально-технической базы гражданской авиации в республике;
- осветить его работу по подготовке, расстановке и воспитанию кадров;
- осветить процесс освоения и внедрения новой авиационной техники, улучшения технико-экономических показателей в гражданской авиации Узбекистана при А.Ю. Газиназарове;
- на примере республики показать расширение авиационных перевозок и улучшение обслуживания населения, а также определить вклад гражданской авиации республики в развитие хлопководства и других отраслей сельского хозяйства Узбекистана.

Источниковая база итоговой работы. Основной источниковой базой диссертации являются прежде всего архивные материалы, извлеченные из

¹ См.напр.: Близкие и далекие. Деятели авиации // www.proza.ru/2012/03/10; О жизни и авиации ТАПОиЧ // www.proza.ru/2013/04/13; К 90-летию А.Ю. Газиназарова. Письма о Ташкенте // www.mytashkent.uz/2012/10/23. Назруллаев Ф. История развития гражданской авиации в Узбекистане и ее вклад в подъем народного хозяйства. Дис.канд.ист.наук. -М.,1984

фондов Центрального Государственного Архива Республики Узбекистан (ф. 422, 2172, 2593). Также для написания итоговой работы были привлечены материалы текущих архивов «Ўзбекистон ҳаво йўллари», а также личного архива А.Ю. Газиназарова.

Существенным источником и пособием при исследовании проблемы явились центральные и республиканские, областные и районные газеты, республиканские журналы, различного рода статистические сборники того времени («Крылья Узбекистана» и др.).

Своеобразным источником послужили воспоминания коллег, соратников, членов семьи Адхама Газиназарова, в т. ч. его супруги - Газиназаровой Розы Маликовны (1929 г.р.) и сыновей, также авиаторов – Улугбека и Эдика Газиназаровых.

Научная новизна исследования заключается, прежде всего, в самом подходе к проблеме, ибо предметом исследования избрана мало разработанная тема по изучению вопросов истории гражданской авиации Узбекистана и ее вклада в подъем народного хозяйства республики, а также роли отдельной личности – А.Ю. Газиназарова в её создании и развитии.

В работе введены в научный оборот новые фактические материалы, а также документы, извлеченные из Центрального Государственного архива Республики Узбекистан, которые позволили уточнить ряд данных в соответствующей литературе и сделать определенные выводы о становлении гражданской авиации в Узбекистане и о роли её развития А.Ю. Газиназарова.

Практическая значимость исследования определяется прежде всего тем, что она в известной мере способствует выполнению практических задач дальнейшего развития исторических исследований в данной области. Результаты исследования могут быть использованы: исследователями при дальнейшем изучении данной проблемы; в процессе преподавания курса истории Узбекистана; специалистами при изучении истории возникновения гражданской авиации в Узбекистане; в процессе подготовки молодых специалистов на курсах, семинарах, в средних специальных учебных

заведениях. Изучение и творческое применение этого опыта может принести также определенную пользу в дальнейшем улучшении качества и безопасности гражданских авиаперевозок.

Теоретико–методологической базой итоговой работы стали общенаучные и специальные принципы объективности, системности, критического отбора и анализа труды Первого Президента Республики Узбекистан И.А. Каримова и Президента Узбекистана Ш.М. Мирзиёева.

Структура итоговой работы: работа состоит из введения, двух глав, заключения, списка использованной литературы и источников, а также приложений.

ГЛАВА 1. АДХАМ ГАЗИНАЗАРОВ: ИСТОРИЧЕСКИЙ ПОРТРЕТ ВЫДАЮЩЕГОСЯ ДЕЯТЕЛЯ АВИАЦИИ УЗБЕКИСТАНА

1.1. Создание гражданской авиации в Узбекистане

История нашей авиации - составная и неразрывная часть общей истории Узбекистана.

Как известно Средняя Азия во второй половине XIX века была завоевана царской Россией. В царской России не было своей авиационной промышленности. Первые авиационные предприятия возникли в России накануне Первой мировой войны. Это были полукустарные мастерские, занимавшиеся преимущественно сборкой самолетов иностранных конструкций. К 1917 году из 9 типов применявшихся в России самолетов только 2 были отечественной конструкции. Правда, уже тогда созданные на русско-балтийском заводе в Петербурге первые самолеты русской конструкции "Русский витязь" и "Илья Муромец" отличались от иностранных и внешне, и своими летными качествами.

К концу Первой мировой войны в составе военно-воздушных армий зарубежных стран насчитывалось по несколько тысяч самолетов, а царской России было всего около 300 самолетов причем устаревших конструкций.

Между тем, в России еще со времен М.В. Ломоносова передовые умы успешно работали над осуществлением давней мечты человечества об управляемых летательных аппаратах. Талантливые русские ученые, инженеры, конструкторы, летчики внесли неоценимый вклад в развитие авиационной техники и науки. История знает, М.В. Ломоносов впервые обосновал принципы полета тяжелых тел в воздухе и еще в 1754 году построил летающую модель геликоптера с двумя винтами, которые вращала часовая пружина.

Одним из теоретиков авиационной науки был и великий русский ученый-химик Д.И. Менделеев. Его труд «О сопротивлении жидкостей и о

воздухоплавании» служил руководством не только в области кораблестроения, но также воздухоплавания и самолетостроения.

Д.И. Менделеев предложил идею создания стратостата и еще в 1875 году разработал схему его конструкции. В 1887 году он лично поднялся на аэростате на высоту 3500 метров для наблюдения солнечного затмения.

В 1886 году крупнейший русский исследователь Е.С.Федотов дал точный математический анализ возможностей использования воздушных винтов в машинах для летания.

Над проектом создания реактивного летательного аппарата работал ученый Н.И.Кибальчич. Уже будучи приговоренным к казни, в полутемной камере Петропавловской крепости он составил схему такого аппарата. «Я верю, - писал он, в осуществимость моей идеи».

Можно без преувеличения сказать, что решающее влияние на мировое развитие авиации имели труды выдающегося русского ученого М.Е. Жуковского, «отца русской авиации»¹. Вместе с С.А.Чаплыгиным он впервые в мире создал научные основы аэродинамики. Благодаря этому намного продвинулась вперед авиационная наука и техника. Всему миру известно имя К.Э. Циолковского. На заре XX века он начал разрабатывать теорию ракет, которая легла в основу современной космонавтики. В своих научных трудах К.Э.Циолковский блестяще развил теорию реактивного двигателя, ракеты и обосновал их использование для межпланетных перелетов. Циолковский смело утверждал, что на смену планерной авиации придет авиация реактивная.

Выдающимся конструкторе Н.Ф. Можайском, который в 1882 году сконструировал самолет с паровым двигателем. Первыми русскими летчиками были И.Н.Голубев, М.Н.Ефимов, Н.Е.Лопов, Н.А.Васильев, Л.М.Мощнев, П.Н.Нестеров. Последний был удивительно талантливый человек. После окончания в Петербурге офицерской воздухоплавательной школы мастеров он разработал проект оригинального самолета и проводил

¹ Гражданская авиация СССР (1917-1967 гг.) – М.: Наука, 1967. - с. 18.

смелые эксперименты в воздухе, групповые полеты с посадками в незнакомой местности и, наконец, в августе 1913 года он впервые в истории совершает то, что прежде казалось невозможным: описал самолетом замкнутую петлю в вертикальной плоскости, названную «мертвой петлей», впоследствии петлей Нестерова. Через год, 26 августа 1914 г., в воздушном бою с врагом под г. Жолковой (ныне г. Нестерово) он применил невиданный тогда таранный удар и сбил самолет противника, погибнув героической смертью.

Перед Первой мировой войной в царской России были созданы самолетные радиостанции, авиационный ранцевый парашют и аэронавигационные приборы. На русско-балтийском заводе в Петербурге был построен четырехмоторный самолет «Русский витязь», а позже и самолет усовершенствованной конструкции, названный «Илья Муромец». Он поднимал в воздух пятнадцать пассажиров, при общем полетном весе около 6 тонн. На этом самолете был совершен перелет из Петербурга в Киев и установлено несколько мировых рекордов не только по грузоподъемности, но и по дальности и продолжительности полета.

Группа ученых - основателей авиационной науки М.Е. Жуковский, С.Н. Чаплыгин, К.Э. Циолковский, Н.А. Рыбин подготовили видных ученых и конструкторов А.А. Архангельского, Д.П. Григорича, В.П. Вегчинкина, Н.Н. Поликарпова, А.Н. Туполева, Б.С. Стечкина, А.М. Черемушкина, С.В. Ильюшина и многие др.

В марте 1923 г. по решению Советского правительства было учреждено Всероссийское общество добровольного воздушного флота «Добролет». В состав руководства обществом были избраны М.В. Фрунзе, В.Я. Чубарь, Г.К. Орджоникидзе, Г.М. Кржижановский. Акционерами этих обществ являлись многие государственные и общественные организации. В ряды общества широко привлекались все трудящиеся. Акции, выпускаемые «Добролетом», распространялись среди населения. На деньги, вырученные от продажи акций, покупались самолеты.

Таким образом, в строительстве гражданской авиации участвовало все население страны¹.

Начало организации и развития гражданской авиации в Средней Азии относится к 1923-1924 гг., когда в Ташкент начали прибывать авиаспециалисты с целью создания филиала гражданской авиации. Первыми авиаторами "Добролета" в Узбекистане были пилоты В.Л. Голышев, М.Н. Семенов, В.Г. Левченко, М.Т. Степнев, авиатехники И.Р. Попельницкий, С.И. Бычков, Г.М. Злыгостев, В.И. Собицкий, М.М. Мурашкин и другие. У истоков гражданской авиации республики стояли также в будущем опытнейшие авиаторы С.Е. Логинов, Г.Ф. Юрков, В.Н. Прахов, А.Т. Тайметов, И.Т. Косолапов, Х. Таджиев.

Первоначально основной базой гражданской авиации в Узбекистане была база «Добролет», расположенная в Кагане (близ Бухары). Тогда весь самолетно-моторный парк насчитывал всего 6 самолетов иностранного образца. Именно с этого начали свою биографию узбекские авиаторы.

Директор Среднеазиатского отделения «Добролет» инженер Славороссов в статье «Два года работы воздушных линий в Средней Азии» писал, что одной из главнейших задач общества «Добролет» является организация воздушных сообщений на территории СССР².

Особенно горячо откликнулись на дело создания воздушных линий правительственные, хозяйственные и общественные круги Туркестана. Уже в июле 1923 года сюда были посланы из Москвы соответствующие технические специалисты для изыскания и сооружения воздушных линий. Первые полеты в Узбекистане начались в 1924 году.

Из детального изучения вопроса вытекало, что организация воздушного сообщения в Средней Азии необходима и возможна, в первую очередь между Ташкентом и Алма-Атой; Бухарой и Хивой; Бухарой -

¹ См.: напр. Добролет.// Журнал. – М., 1924. –с.19.

² Народное хозяйство Средней Азии. – Т., 1926, 6-7.

Термезом и Душанбе. Протяженность этих воздушных линий не превышала 2010 км.¹

Предпосылки, оправдавшие выбор этих направлений были следующие: г. Алма-Ата в то время был областным центром и имел большое административное и, отчасти, торговое значение, путей же сообщения между ним, Пишпеком (Фрунзе) и Ташкентом никаких, кроме тракта, не было. На преодоление пути в 814 километров необходимо было затрачивать 22-25 дней, а иногда и более месяца, при стоимости проезда 150-200 рублей. Самолеты же, при почти одинаковой стоимости проезда (если учесть и все путевые расходы), могли покрывать это расстояние в 6-7 часов, что при наличии хорошо подготовленных аэродромов и посадочных площадок и выбора для эксплуатации лучшего в то время металлического самолета системы проф. Юнкерса, гарантировало скорую и надежную связь.

Выбор направления Бухара - Хива был целесообразен потому, что оно связывало столицы Бухарской и Хорезмской республик, сообщение между которыми было весьма неудовлетворительным и небезопасным. На преодоление пути в 467 километров требовалось затратить тогда не менее 10-12 дней, а самолет Юнкерса мог покрывать это расстояние в 3,5 часа

Осенью 1923 г. началась подготовка к открытию первых в Узбекистане воздушных линий : Ташкент - Алма-Ата, Каган - Термез - Душанбе, Каган - Хива. Она сопровождалась большой агитационно-массовой работой и показом достижений Советского воздушного флота, которые проводил «Добролет».

Первая воздушная линия Ташкент - Пишпек - Алма-Ата была закончена, и регулярное движение на ней было открыто 3 мая 1924 г. Первый полет на этой линии выполнял опытный летчик "Добролега" В.Л. Гладышев. Затем была открыта 2-я линия: Каган - Термез - Душанбе. В августе 1924

¹ ЦГАРУз, ф.422, оп.2, ед.хр.Ю, л.1.

года было закончено сооружение 3-ей линии: Каган (Новая Бухара) - Хива - Ташауз и в сентябре на ней началось регулярное движение самолетов¹.

Полеты производились в то время в трудных условиях при отсутствии всякой связи с землей и без какого-либо метеорологического обеспечения. Население не доверяло самолетам, люди боялись летать и предпочитали авиации караванные пути, поездки на арбе, особенно в ночное время, так как были уверены в том, что в темноте крылатая машина обязательно заблудится. Пассажиров было недостаточно. Самолеты работали без должной нагрузки. В течение 1924 года было перевезено примерно 1000 пассажиров, 200 кг почты и около 5 тонн груза².

Во всем мире все воздушные линии, предназначенные для почтово-пассажирского сообщения были убыточны, и в том или ином виде субсидировались заинтересованными правительствами, причем субсидий в разных странах колебались между 35-50\$. Убыточными они являлись и в СССР.

По среднеазиатским линиям в 1924 году имелся договор, по которому Среднеазиатские республики гарантировали на каждый рейс 3 пассажирских места, гарантия этой загрузки и была субсидией. В 1925 году был заключен другой договор, по которому для дальнейшего развития, республиками была даже выдана авиации беспроцентная ссуда, покрывавшая дефицит, который, однако, не должен был превышать 110 тысяч рублей³.

Для развития общества "Добролета" в 1924 году из ВВС Туркестанского военного округа ему был передан самолет "Юнкерс-21" (Ю-21) и часть летного состава. Таким образом, в "Добролете" Ташкента насчитывалось уже до 15 самолетов.

¹ Назруллаев Ф. Дисс.канд.ист.наук. – с. 29.

² ЦГАРУз, ф.2172, оп.2, д.512, л. 98.

³ ЦГАРУз, ф.422, оп.2, ед.хр.10, л. 1.

Летным и обслуживающим персоналом воздушные линии, как правило, комплектовались за счет летчиков, бортмехаников, уволенных в запас из военно-воздушных сил Туркестанского военного округа, а также военнослужащих, откомандированных из авиационных частей.

Всего персонала в отделении "Добролета" Средней Азии насчитывалось в этот период до 75 человек, из которых на линиях: летчиков и механиков до 20 человек, прочего обслуживающего персонала - 21 человек, в управлении отделения "Добролета" в Ташкенте - 23 человека и при главных аварийно-ремонтных мастерских 14 инженерно-технических работников¹.

В республике уделялось большое внимание строительству новых аэродромов. Так, на заседании Совета Народных Комиссаров 26 июня 1926 г. было принято решение о строительстве аэродрома в г. Самарканде, с окончанием работ в августе 1927 года².

29 ноября 1927 г. было подписано соглашение между правительством бывшего СССР и правительством Афганистана о воздушной линии Кабул - Ташкент. Таким образом, между Кабулом и Ташкентом устанавливается регулярное почтово-пассажирское воздушное сообщение³.

С каждым годом росло количество самолетов и летно-подъемного состава на воздушных линиях республики прокладывались новые трассы, соединяющие самые отдаленные уголки Узбекистана.

2 февраля 1927 года на заседании Совета Народных Комиссаров Узбекской ССР по отчету "Добролета" было отмечено, что за отчетный период по сравнению с таким же периодом ранее в работе "Добролета" имеются большие достижения, выражающиеся в увеличении количества рейсов до 850 против 250, снижении себестоимости километра полета с 2 руб. 07 коп. до 1 руб. 06 коп. и уменьшении накладных расходов с 28 до 11,3\$⁴. На этом же заседании правительство Узбекистана приняло решение,

¹ ЦГАРУз, ф.2172, оп.2, д.54, л. 14.

² ЦГАРУз, ф.422, оп.2, д.5, л.5.

³ Доброе имя авиаторов Узбекистана - М.: Аэрофлот, 1967. - С. 349

⁴ ЦГАРУз, ф.422, оп.2, ед.хр.6, л. 36

в котором предложило «Наркомхозу Узбекской ССР совместно с "Добролетом" в срочном порядке приступить к подготовке работ по борьбе с вредителями с помощью самолетов»¹. В этом же постановлении было предложено изучить вопрос о применении аэрофотосъемок железнодорожных и ирригационных изысканий. Был принят ряд решений, направленных на улучшение работы с кадрами, и особенно комплектование воздушных линий технически грамотным специалистами.

В 1928 году авиаторы Узбекистана разрабатывали проект открытия новой воздушной линии между Ташкентом и Москвой, которая имела не только экономическое, но и политическое значение. Менее чем через два года первые пассажирские самолеты П-5 и К-5, взлетев с Ташкентского аэродрома, произвели посадку в Москве.

Последующие годы характеризуются дальнейшим укреплением и развитием гражданской авиации.

В 1932 году в связи с возрастающим значением роли гражданской авиации в народнохозяйственной жизни страны, постановлением СНК СССР от 26 февраля 1932 года № 209 взамен Всесоюзного Объединения ГВФ при Совете Труда и Обороне было образовано Главное Управление ГВФ (ГУГВФ)². С целью совершенствования общей структуры аэрофлота, этим же постановлением в 1932 году были образованы двенадцать территориальных управлений ГВФ, которые объединили все виды работ авиации и значительно способствовали организационному укреплению подразделений. Тогда же создается Среднеазиатское территориальное управление ГВФ (САТУ ГВФ). В дальнейшем оно называлось Узбекско-Таджикским Управлением, в которое входили Ташкентский, Сталинабадский, Чарджуйский и Ашхабадский авиаузлы.

Авиаторы республики оказывали большую помощь местному населению по борьбе со стихийными бедствиями. Так, когда начался паводок на

¹ Народное хозяйство Средней Азии. //Журнал. – Ташкент, 1926. – с. 6-7.

² Гражданская авиация СССР (1917-1967 гг.) - М.: Транспорт, 1967. - с. 92.

реке Аму-Дарья в районе Хорезма, с Ташкентского аэродрома ночью вылетели в Хорезм два самолета "Ю-10", на борту которых были профессора, инженеры и другие специалисты, их везли лучшие пилоты Управления Шварц и Семенов. Позднее в середине 1934 года узбекские летчики принимали участие в доставке врачей, медсестер, медикаментов в кишлаки Ханки и Хазарасп, где вспыхнула эпидемия чумы. Эпидемия была ликвидирована в самом начале. Самолеты Узбекского Управления ГВФ выполняли десятки других видов работ по удовлетворению потребности народного хозяйства и населения республики.

В 1937 году с целью систематического повышения летного мастерства пилотов, штурманов, бортмехаников и углубления их специальных и теоретических знаний при Узбекско-Таджикском управлении ГВФ был создан тренировочный отряд из 26 человек. Этот отряд имел свои самолеты У-2, П-5, АНТ-9 для учебно-тренировочной цели. На них производились слепые, ночные, аэродромные и тренировочные полеты, благодаря которым летный состав повышал свое летное мастерство и классность.

Для производства, ремонта самолетов и двигателей, а также профилактического осмотра самолетов, в 1936 году на базе авиаремонтных мастерских были созданы Ташкентские линейно-авиаремонтные мастерские (ЛЕРМ) со штатом 35 человек. В настоящее время они являются авиатехнической базой Ташкентского аэропорта (АТБ) и насчитывают в своих рядах более 1000 квалифицированных специалистов.

В 1939 году объем воздушных перевозок возрос по бывшему СССР по сравнению с 1923 годом более чем в 10 раз. Быстрое развитие получило применение авиации и на других работах в народном хозяйстве.

Перед работниками гражданской авиации на годы третьей пятилетки были поставлены задачи: "сосредоточить работу ГВФ на основных государственных авиалиниях. Поднять техническое оборудование воздушных магистралей, расширив и улучшить наземные сооружения"¹.

¹ Тодорова А. История авиации Узбекистана.: Автореферат канд.ист.наук. – Т.: Университет, 2003 - с. 10

Решая эти задачи, авиаторы Узбекистана, улучшали все стороны своей работы. Так, если в 1932 году самолеты Узбекского Управления перевезли 14468, пассажиров, то в 1940 году - 34844 пассажира. На воздушных линиях Узбекистана летали самолеты только советского производства. Протяженность воздушных линий возросла на 18,5%. Рост оснащения механизмами периферийных аэропортов составил 243% к плану. Все более широкое применение получила авиация в сельском хозяйстве, медицине и др. областях человеческой деятельности.

1.2. Гражданская авиация Узбекистана в годы Второй Мировой войны

Вероломное нападение на фашистской Германии на Советский союз вызвало у трудящихся Узбекистана, в том числе и в коллективах авиаторов республики, огромный патриотический подъем. На митингах и собраниях в подразделениях, службах, в аэропортах все авиаторы единодушно выразили готовность вместе со всем народом самоотверженно и до конца бороться с заклятым врагом - фашизмом. В политический отдел Узбекского Управления, партийные органы поступали сотни рапортов и заявлений от летчиков, инженеров, техников и других специалистов с просьбой немедленно отправить их в действующую армию.

К началу войны на территории республики дислоцировалось 5 подразделений гражданской авиации¹. Многие летчики, техники, штурманы и другие авиаспециалисты уходили в действующую армию. Уже в первые дни войны из санитарного подразделения вылетела на фронт первая группа авиаторов на 15 самолетах. Вторая группа самолетов С-1 и С-2 вылетела в действующую армию в сентябре 1941 года. На военную службу были призваны многие летчики Узбекистана, в том числе первые авиаторы А.Тайметов, Арипов Г., Пазылов И. и другие.

¹ ЦГАРУз ф. 2172, оп.2, д.14, л.36,48, 66, 83, 97; оп.2, д. 2 , л. II, 17, 18, 21, 26, 28, 37, 40, 47, 49, 50, 55.

С первых дней войны основной личный состав авиации специального применения со своими самолетами был перебазирован в действующую армию для обеспечения нужд фронта. Однако, несмотря на трудное для страны время, в республике было оставлено 5 самолетов сельхоз авиации для борьбы с саранчой и личинкой малярийного комара.

В суровые годы войны авиаторы Узбекистана, как на фронте, так и в тылу проявляли чудеса храбрости и подлинный трудовой героизм для достижения победы над гитлеровской Германией. Летчики ГВФ доставляли защитникам Родины вооружение, боеприпасы, медикаменты, снаряжение, продовольствие и другие грузы, вывозили с фронтов, из партизанских отрядов, из осажденных городов раненых, больных, стариков, женщин и детей, обслуживали транспортом оборонную промышленность: фабрики, заводы, изготавливавшие военную технику и все необходимое для фронта.

Много трудовых и боевых подвигов совершил ветеран гражданской авиации, один из первых летчиков-узбеков Тайметов Абдусамат Тайметович. Вот один из боевых примеров его биографии.

«Радиограмма пришла ночью. Партизанский отряд Ковпака попал в окружение в лесах Западной Украины. Партизаны просили выслать боеприпасы и вывезти раненых, чтобы отряд мог лучше маневрировать. И вот летчик второго ночного авиационного полка, младший лейтенант Абдусамат Тайметов в небе. К партизанам прилетел в самый разгар боя. За 12 минут выгрузили три с половиной тонны боеприпасов и взяли на борт 43 раненых. С большим трудом перегруженный самолет оторвался от земли. Скорее за линию фронта, где раненым окажут помощь, скорее через сплошную завесу огня. Это задание командования, как и многие другие, Тайметов выполнил успешно»¹.

8 мая 1945 года экипаж самолета ЛИ-2, который пилотировали командир 19-го отдельного авиаполка ГВФ Алексей Иванович Семенов и второй пилот Абдусамат Тайметов получил от командования два запечатанных пакета и

¹ Абдусамат Тайметов: страницы биографии. – Т., 2010. – с. 8.

инструкцию, которая гласила: "Первый пакет вскрыть, пролетев Киев и Варшаву. Если с полевого аэродрома Польши и Германии поднимутся в воздух шесть истребителей, вскрыть второй пакет; если не поднимутся - приземлиться". Истребители: появились в воздухе в указанном месте. Тогда летчики вскрыли второй пакет, в котором был приказ приземлиться на Центральном аэродроме Берлина. Только в конце полета Семенов и Тайметов узнали, что в числе их 18 пассажиров находился и представитель Главного командования.

«Мы прилетели первыми, рассказывал А.Тайметов. За нами приземлились представители США, Англии и Франции, последним - Кейтель, чтобы подписать акт о безоговорочной капитуляции фашистской Германии»¹.

Экипажу Семенова и Тайметова было приказано проверить самолет и подготовиться к обратному рейсу. В ночь на 9 мая самолет вылетел из Берлина и взял курс на Москву. Экипаж доставил в Москву акт о безоговорочной капитуляции фашистской Германии, знамя победы и немецкие трофейные знамена².

Два боевых вылета! Два незабываемых полета в биографии летчика из Узбекистана. Сегодня они для нас уже история, история героическая. Тайметов Абдусамат за ратные подвиги в годы войны и мирного созидательного труда был награжден многими орденами и медалями. Много сил и энергии отдал он становлению и развитию гражданской авиации и воспитал много молодых летчиков, которые являются достойной сменой старшего поколения.

Широкие перспективы развития гражданской авиации в послевоенный период были определены пятилетним планом восстановления и развития народного хозяйства СССР на 1946-1950 годы. В течение этого периода на воздушных трассах Узбекистана появились самолеты М-12, ЛИ-2, а в

¹ Правда Востока, 1972. 9 мая.

² История гражданской авиации СССР. – М.: Воздушный транспорт, 1970. – с. 48.

сельском хозяйстве - АН-2, которые по своим летно-техническим данным находились на уровне тогдашней мировой авиационной техники. АН-2 и поныне несет свою службу в ГВФ.

К концу первой послевоенной пятилетки (1950 г.) протяженность воздушных линий составила 22 тысячи 310 километров вместо 9170 в 1940 году. Было перевезено: 107 тысяч 600 пассажиров, 6 тысяч 800 тонн груза и 1 тысяча 320 тонн почты. Эти цифры из года в год увеличивались. Так, если в 1950 г. было перевезено пассажиров 10620, то в 1951 г. - 13981, соответственно: почта 29,1 и 41,1; грузов - 844,6 и 1122,7 . Также непрерывно увеличивалось количество вновь открываемых рейсов, особенно для местных линий. Например, если в 1950 г. в республике было совершено всего 1254 рейса, то в 1951 г.- 1401¹.

Общий объем работы авиации спецприменения Узбекистана превысил довоенный уровень в четыре раза.

В 1951-1954 годах самолетно-моторный парк ГВФ Узбекистана пополнился новыми скоростными и комфортабельными самолетами АН-2, ИЛ-12, ИЛ-14, оборудованными современными радиотехническими средствами, которые повышали безопасность полетов. На местных воздушных линиях вместо легкокрылых самолетов ПО-2 ведущее место заняли самолеты АН-2. Началось внедрение вертолетов МИ-1 и МИ-4.

Резко возросло количество аэропортов, оборудованных для приема и выпуска самолетов в сложных метеорологических условиях и ночью.

Сеть воздушных линий пополнилась новыми трассами.

За пятилетие гражданская авиация улучшила работу по всем показателям.

Несмотря на некоторое замедление роста пассажирских перевозок, перевозка почты за пятилетие возросла в 2,6 раза, грузов - в 1,75 раза. Общий

¹ ЦГАРУз ф. 2172, оп.2, д.519, л.251.

объем перевозок в 1955 году возрос против 1950 года в 1,6 раза и составил 24,3 тыс. тонно-километров¹.

Во второй половине 50-х годов на Ташкентском машиностроительном заводе им. В.П. Чкалова был начат серийный выпуск первоклассного, комфортабельного пассажирского самолета ИЛ-14

Ташкентский авиационный завод (ныне Ташкентское авиационное производственное объединение им. В.П. Чкалова) - детище первой пятилетки. Его строительство началось в июне 1932 г. на земле Подмосковья, в поселке городского типа Химки. В 1935 году с заводского аэродрома поднялся в воздух первый самолет. Первым шеф-пилотом на заводе был Валерий Павлович Чкалов - выдающийся советский летчик, чьи беспримерные перелеты вписали золотую страницу в историю советской авиации. Чкалов первым поднимал в небо самолеты генерального конструктора Н.Н. Поликарпова, которые уже тогда считались лучшими в мире по своим летно-техническим данным.

В сентябре 1937 г. по ходатайству рабочих и служащих, а также Наркомата заводу было присвоено имя Героя Советского Союза В.П. Чкалова.

С 1938 г., одновременно с выпуском опытных самолетов, завод начинает осваивать серийное производство пассажирского самолета ПС-84. Позже самолет ПС-84 стал называться ЛИ-2, по имени организатора его производства, главного инженера завода Бориса Павловича Лисунова.

В суровом 1941 году, когда фронт подходил к Москве, и завод начал подвергаться ударам фашистской авиации, по приказу Советского правительства предприятие было эвакуировано в Узбекистан, в столицу республики – Ташкент. 17 эшелонов с людьми и оборудованием шли на Восток. В невиданно короткий срок - за 40 дней - завод вновь вступил в

¹ ЦГАРУз ф. 58, оп.175, д.7, л.53-54.

строй. 7 января 1942 г. чкаловцы выпустили первый самолет в Узбекистане, а 17 января 1942 г. самолеты пошли уже большой серией.

В годы войны чкаловцы были инициаторами многих патриотических начинаний. Труженики завода в начале 1943 года собрали и внесли в фонд обороны 1 млн. 600 тыс. рублей на постройку танковой колонны и 1 млн. 565 тыс. рублей - на постройку эскадрильи самолетов.

В суровые военные годы в Узбекистане зарождалась новая отрасль промышленности - самолетостроение. Незнакомыми раньше профессиями овладевали узбекские юноши и девушки, чтобы вместе с рабочими из России, учась у них, создавать крылья республики.

В суровые военные годы, после войны оказывали и всестороннюю помощь хлопкоробам техникой, непосредственным участием в сборе "белого золота", командированием специалистов. Объединение стало подлинной кузницей подготовки кадров для всех отраслей народного хозяйства Узбекистана того времени.

За образцовое выполнение заданий правительства по производству боевых самолетов завод был награжден в 1945 году орденом Ленина¹.

В послевоенные годы с заводского аэродрома поднимались в небо все новые и новые самолеты. За семейством "Анов" - самолеты генерального конструктора О.К. Антонова с его гигантом "Антеем", последовали "ИЛы" - воздушные богатыри, отвечающие, в то время, последнему слову научно-технического прогресса.

¹ ЦГАРУз, ф.2172, оп.2, д.59, л.29

ГЛАВА 2. РАЗВИТИЕ ГРАЖДАНСКОЙ АВИАЦИИ УЗБЕКИСТАНА ВО ВТОРОЙ ПОЛОВИНЕ XX ВЕКА: ЭПОХА АДХАМА ГАЗИНАЗАРОВА

2.1. Адхам Газиназаров: исторический портрет выдающегося деятеля авиации Узбекистана

Адхам Юлдашевич Газиназаров был незаурядной личностью, оставивший в памяти след первопроходца в авиации Узбекистана. Начав свой жизненный путь, в годы войны, после авиационного училища, с летчика пикирующего бомбардировщика, он возглавил, впоследствии, организованное при его участии, Узбекское Управление Гражданской авиации в республике Узбекистан, где проработал бессменным руководителем ведомства, около 20 лет, что является редким случаем, по продолжительности работы¹.

Дадим немного предыстории. В 1941 году на базе авиационных ремонтных мастерских в г. Ташкенте поднимается единственный в Средней Азии авиационный завод по производству самолетов и единственный завод по производству тяжелых транспортных самолетов в бывшем СССР и во всей Азии. Впоследствии, этот завод вошел в пятерку крупнейших заводов мира². Одновременно развиваются ремонтные заводы и учебные заведения, позволяющие стать республике авиационной державой. Развивается авиационная инфраструктура, г. Ташкент становится центром воздушных сообщений в Средней Азии и затем всего Востока. Гостеприимство узбекского народа позволило во время Второй мировой войны разместить, наряду с другими промышленными предприятиями, оборудование подмосковного авиационного завода на территории республики, а предприимчивость и способность к науке местных людей позволило освоить не только сложную технику изготовления самолетов, но и проектирование авиационной техники у себя в стране. Раньше, по некоторым причинам, не

¹ Газиев Р. Близкие и далекие. Деятели авиации.// www.proza.ru/2012/03/10

² Газиев Р. Деятели авиации Узбекистана (А.Ю. Газиназаров).// www.proza.ru/2012/03/10

доверялось местному населению решать сложные вопросы в проектировании и изготовлении узлов и агрегатов самолета, не всем, местным, удавалось встать на одном уровне с ведущими руководителями головных ОКБ. Однако, находились энтузиасты в республике, которые на свои скромные средства заканчивали центральные авиационные ВУЗы страны и, затем, становились во главе авиационной науки и производства. Они не замыкались в границах взглядов окружающих их людей, смело осваивали передовую науку и язык, с которым преподносилась наука. Они сохранили приверженность к своей нации, с молоком матери им подаренную, но обогатили всю страну, в которой стали жить, передовыми взглядами других наций мира. В то время шло бурное развитие авиации отрасли в республике, строились заводы в г. Ташкенте и филиалы авиационных заводов в г. Фергане, г. Андижане, г. Чирчике, создавались филиалы ОКБ и Научно-исследовательские институты при заводах, где работали высококлассные специалисты ведущих учреждений бывшего СССР¹. Попасты и работать на равных условиях, с ними, было нелегко и считалось за честь решать общие вопросы производства самолетов. Но это стимулировало энтузиастов бороться за равные возможности. Некоторые работники местной национальности поднимались высоко по служебной лестнице, уходили возглавить другие предприятия и министерства, чтобы обогатить передовыми взглядами другие отрасли. Другие, оставаясь преданным авиации, повышали свой уровень на месте, защищались на звания кандидата и доктора технических наук при центральных учреждениях, поднимали уровень авиационной науки республики до мировых стандартов. В процессе работы чувствовалась поддержка и помощь головных организаций, людей, работающих в этих организациях, которые вселяли уверенность в принятых решений. Известно из истории, что внедрение авиации в районы Средней Азии шло с севера, из России. Первые попытки в 1910 годы шли от одиночек, смельчаков, которые на свой страх и риск гнали самолетики через степи и пустыни до оазисов

¹ Газиев Р. К 90-летию А.Ю. Газиначарова www.mytashkrent.uz.2012|10|23.

юга. Описываются дореволюционные перелеты пилотов, например, Вейдлинга, который застрял при подлете к г. Ташкенту и с помощью местных жителей сумел починить мотор и долететь до города. Или полеты другого русского пилота перед дворцом Кокандского хана, который вывел весь свой двор, чтобы впервые увидеть полет самолета и просил повторить полеты одинокого смельчака. Последующая борьба с национально-освободительным движением в Туркестане в первые, революционные годы Советской власти не обходилась без авиации. Этому придавал большое значение лидер большевиков В.И. Ленин. Он проявил инициативу в переброске первых самолетов в Афганистан через г. Ташкент. С Афганистаном впервые были установлены дружеские связи, что явилось первым мирным. В последующие годы установились регулярные перелеты самолетов компании «Добролет» между городами Алма-Ата, Бишкек, Джамбул, Ташкент с последующими полетами в города Душанбе, Бухара, Хива, чем города Средней Азии были связаны в единую сеть, и это явилось началом для отсчета даты празднования дня авиации в Узбекистане с 1924 г. Местные люди Средней Азии в то время только присматривались к новому в жизни и не всегда решались проявить инициативу в этой отрасли. Но эти первые шаги в авиации, первые демонстрации самолетов, явилось началом для создания и последующего роста авиации в республике, единственной не только в Средней Азии, но и во всем регионе Ближнего и Среднего Восток.

Адхам Юлдашевич в числе первых из узбекских парней окончил летное училище, спецкурсы и более 20 лет руководил Управлением Гражданской Авиации в Узбекистане. Можно назвать это рекордом, т.к. до сих пор не превзошли его по срокам правления в руководстве такой сложной системы, как авиационная служба. Его обаяние на окружающих, простота в общении и дипломатическое поведение в сложных ситуациях вызывало уважение окружающих людей. В 1959 году, было построено отдельное от пристроек на аэродроме, красивое здание Управления Гражданской Авиации Узбекистана. Небольшое двухэтажное здание в центре города на улице

Гоголя с просторными комнатами и широкой лестницей на второй этаж придавало в то время солидность учреждению. Впоследствии, там находился филиал Киевского института Гражданской Авиации. А.Ю. Газиназаров проявил свои способности во время Второй мировой войны, когда перегонял военные самолеты на фронт и участвовал в боях. Он окончил летное училище и посвятил всю свою жизнь служению авиации. Его заслугой является успешное развитие всей авиации в Узбекистане. Постоянно, принимались в эксплуатацию, самые последние образцы самолетов бывшего СССР, осваивались новые воздушные линии в разные страны и города. Представители международного авиационного комитета ИКАО постоянно навещали Управление, обсуждали здесь вопросы эксплуатации самолетов в сложных условиях гор и пустынь. Им была создана первоклассная команда специалистов авиационной техники, которая по его рекомендации, училась и повышала свои знания в центральных учебных заведениях. Во главе со своим помощником, опытным специалистом Рубо, им было освоено широкое применение авиации в сельском хозяйстве и в других отраслях народного хозяйства во всей Средней Азии. По их рекомендации проектировались сельскохозяйственные самолеты в головных ОКБ, и отрабатывалась обслуживающая их техника. В республике были изданы много справочников и инструкций по эксплуатации и ремонту авиационной техники. Благодаря успеху самолета Ан-2 на полях нашей республики, он был изготовлен в количестве 10 000 экземпляров и распространен во всех странах мира¹. Знаменитый летчик Узбекистана А.Тайметов, работал, в то время, вместе с А.Ю. Газиназаровым. Он известен тем, что при завершении Второй мировой войны, привез в г. Москву, на самолете Ли-2, с которым не расставался всю войну, акт о капитуляции Германии.

При Адхаме Юлдашевиче республика добилась признания всего мира в широком использовании авиации в разных отраслях народного хозяйства,

¹ Назруллаев Ф. История развития гражданской авиации в Узбекистане и её вклад в подъем народного хозяйства. Дис.канд.ист.наук. – М., 1984.

делегации иностранных государств по рекомендации г. Москвы направлялись в первую очередь в г. Ташкент, откуда их направляли в развивающиеся города и села республики. Сельхоз авиация была задействована круглый год на посеве, подкормке, уничтожении сельхоз вредителей, опылении и т.д., была возможность демонстрировать полеты самолетов в течении всего года. Крупные открытия месторождений полезных ископаемых в Средней Азии были произведены авиационными отрядами республики. Геология опиралась на авиацию и чувствовала помощь авиации¹. Эскадрильи сельхоз самолетов обслуживали соседние республики и страны. Санитарная авиация приспособилась к полетам в отдаленные районы Средней Азии. Были созданы группы по обучению парашютистов вначале на самолетах По-2, а затем, на больших самолетах. Самолеты Ан-2 до настоящего времени являются единственными самолетами, применяемые в отраслях народного хозяйства. Адхам Юлдашевич первый из местных жителей республики, хорошо изучив русский язык, прорвался в авиационную науку, им было написана книга об экономике эксплуатации самолетов в условиях Средней Азии. На базе данного труда защищена кандидатская диссертация на звание кандидата экономических наук. Впоследствии, им были написаны брошюры о развитии авиации в Узбекистане. При выходе на пенсию им была организована небольшая лаборатория при Академии Наук по вопросам метеорологии в авиации. Это был первый шаг организации сотрудничества АНРУз и гражданской авиации. В то время авиацию обходили стороной, считали ее чужеродной для местной Академии Наук республики, да и сама авиация была окружена секретными границами. В последние годы его правления и при его участии были построены новые аэропорты в г. Ташкенте и в других городах республики, а также на улице С. Азимова (бывшая ул. Жуковская) новое Управление Гражданской авиации. Многоэтажное здание с красивым противосолнечным орнаментом на лицевой стороне, украшает город по настоящее время. Решение о

¹ Газиначаров А.Ю. Гражданская авиация в экономике Узбекистана. – Т.: Узбекистан, 1970. – 102 с.

строительстве таких крупных объектов не обошлось без инициативы Адхама Юлдашевича, осуществленным им во время посещения руководителями страны Л.И. Брежневым и А.Н. Косыгиным г. Ташкента в 1966 г., в то время полуразрушенного города землетрясением. В личной биографии есть тоже интересные моменты. Отец его, Юлдош-тога, как и мой дедушка по линии отца, узбек по происхождению северной ветви, переехал с Туркестанского края в г. Ташкент. Здесь он был женат дважды, первый раз на девушке таджикской национальности, которая родила ему сына, Адхама, второй раз на татарке с рождением также сына Толгата, который впоследствии пошел в политику. Юлдош-тога прекрасно разговаривал на русском языке, часто бывал в г. Москве.

Адхам Юлдашевич женился на девушке таджикской национальности и имел пятерых детей, двое сыновей пошли по линии отца, старший сын Улугбек первый освоил самолет ИЛ-86 и организовал его эксплуатацию в республике, руководил летным отрядом г. Ташкента, второй сын Эдик осваивал в качестве штурмана самолет Ту-154. Дочки вышли замуж за авиационных работников. Впоследствии Улугбек стал пилотом самолета Ил-76 по линии ООН. Семья Адхам Юлдашевича несколько раз меняла квартиру, связанное с разными обстоятельствами, и с землетрясением в г. Ташкенте и с желанием быть на земле и т.д., но он смог сохранить единство в семье, женить и устроить своих детей. При больших успехах и достижениях у А.Ю.Газиназарова, у него появились недруги. В то время Гражданскую авиацию республики опекала Я. Насриддинова, являющейся Председателем Президиума Верховного Совета Уз ССР. В жизни она прошла «огни и воды», дочь тринадцатилетней матери, воспитанница детского дома, активная комсомолка, выдвинутая И.В. Сталина, Н.С. Хрущева, Л.И. Брежнева. Однако, она не смогла сохранить в себе ту доброжелательность, с которой начинала расти. Появилось вокруг нее окружение, клан, без которого не обходится общество в государстве и которое, обычно, начинает выражать свои претензии. Появилось недовольство не только среди народа, но и у

высшего руководства. При разгоне клана обычно страдают не только руководители, но и все участники, независимо от их участия в клане.

Большие негативные последствия в судьбе А.Ю. Гафиназарова сыграло большую роль и так называемое «хлопковое дело», когда под шумок борьбы с коррупцией страдали невинные люди. Следователи Гдлян и Иванов, с набранными ими из группы, недовольных в жизни помощников, прочистили карманы и подвалы нескольких тысяч жителей республики. Деньги отправлялись в г. Москву и, возможно, оседали у тех чиновников, которые, впоследствии, могли стать олигархами и ныне вызывают бессонницу у многих. Об этом стараются не вспоминать, но никто не может сказать, что это пошло на добро или на зло, в отношениях между людьми и республиками. После падения самолета Ил-18 с пассажирами на борту под г. Самаркандом, комиссия вскрыла недостатки в работе Адхам Юлдашевича, и ему пришлось покинуть свой пост. В этих случаях не каждый мог решиться на свои оправдания и, даже публикацию воспоминаний. Его не смогли уговорить на составление его биографии, очень значимой при изучении становления авиации в республике. Адхам Юлдашевич молча переживал свое состояние, замкнулся. После выхода на пенсию он возглавил скромную должность, связанную с метеорологией и её влиянием на полеты самолетов. Там он создал рукопись «Истории авиации в Узбекистане».

В последнее время он стал жаловаться на болезни сосудов ног, плохо ходил, и в 77 лет его не стало. Панихиду справляли несколько дней в разных местах, из-за, его многочисленных друзей, учеников, поклонников. Он оставил после себя много учеников в авиации, разветвленную сеть воздушных сообщений в республике, гостиницы, многоэтажные здания с учебными классами с современной аппаратурой для летных составов, расширенный авиаремонтный завод и музей авиации, организованный при нем в г. Ташкенте и многое другое. При нем, республикой Узбекистан, началось освоение больших, отечественных, турбореактивных самолетов. Выросшая Гражданская авиация в республике и занявшее место в пятерке

крупных авиакомпаний СНГ, оставшихся после распада «Аэрофлота», обязана его ученикам, которых он воспитал в свое время. Они обязаны ему и помнят его. Книга воспоминаний о нем, изданная его учеником Г.М. Рафиковым, который возглавил, после него, Управление Гражданской Авиации республики, быстро распространилась в продаже¹. При праздновании дня Воздушного флота всегда вспоминают А.Ю. Газиназарова добрым именем. В музее авиационного завода хранятся некоторые материалы о нем, также как о первых пилотах Узбекистана, как например о А. Тайметове, который на самолете Ли-2, в 1945 г., доставил в г. Москву пакт о капитуляции Германии. Сын А. Тайметова, также пилот дальней авиации, долго работал под руководством Адхама Юлдашевича. Семья А.Ю. Газиназарова последнее свое пристанище приобрела в доме с участком, в поселке Луначарском, с нынешним наименованием улицы «Буюк ипак йулы», где он, до последних дней своей жизни, занимался во дворе садоводством и встречался со своими старыми соратниками. Там же сохранились его вещи, награды и прочие атрибуты, в чине генерала авиации. Потомки его, в знак памяти о нем, организовали в бывшем Ташкентском, авиационном институте стипендию его имени, для одаренных студентов, которая к сожалению, была утеряна после расформирования института. Сам, А.Ю. Газиназаров, может гордиться своим поколением, дети продолжили его призвание - служить авиации. К слову, авиации посвящали свою жизнь многие знаменитые люди, или их дети, видимо, это призвание от бога, не смотря, на рискованные пути его предначертания.

В некрологе о нем написано: - «Газиназаров Адхам Юлдашбекович. 1922-1999 гг. «Начальник ордена «Трудового красного знамени» Узбекского управления гражданской авиации – один из первых военных летчиков Узбекистана. С 1941 г. по 1945 г. летал на пикирующих бомбардировщиках ПЕ-2, затем перегонял самолеты на фронт. С 1947 г. по 1974 г. работал в Гражданской авиации республики, последние 18 лет, возглавлял Узбекское

¹ Рафиков Г.М. Адхам Газиназаров – выдающийся авиатор Узбекистана.

территориальное управление гражданской авиации. Внес огромный вклад в строительство и реконструкцию аэропортов и взлетно-посадочных полос, в открытие новых воздушных трасс, в освоении ремонта реактивных и турбореактивных самолетов, во внедрении авиации в народное хозяйство Узбекистана. Организатор освоения новых самолетов Ту-154, Ту-134, Як-40, Ил-76, Ил-86 и др.».

2.2. Укрепление и совершенствование материально- технической базы гражданской авиации при А.Ю. Газиназарове

Узбекское управление гражданской авиации в 1957 году общий объем перевозок в тонно-километрах выполнило на 101,9%, а план перевозки пассажиров - на 155%¹. Возрос объем авиационных работ в сельском хозяйстве.

Однако были летные происшествия, слабо было поставлено техническое снабжение наземных служб аэропортов Ферганы, Намангана, Андижана, Коканда и др., отмечался низкий уровень качества ремонта самолетов. Регулярность полетов составила всего лишь 61%. Еще хуже обстояло дело на местных воздушных линиях. Свыше 70% командно-руководящего состава не имели даже среднего специального образования, недостаточно вовлекались в работу национальные кадры: представителей местных национальностей в Управлении насчитывалось всего 11%, а в самом аппарате работало только 3 человека.

В целях дальнейшего улучшения работы Узбекского управления ГВФ был намечен ряд конкретных мер. Среди них: обеспечение ритмичного выполнения производственного плана по всем качественным показателям; повышение коммерческих загрузок самолетов; повышение уровня работы по подбору, воспитанию и расстановке кадров, проявление особой заботы в выращивании национальных кадров; укрепление трудовой дисциплины, повышение культуры обслуживания пассажиров на земле и в полете и др.

Был рассмотрен вопрос о благоустройстве аэропортов местных воздушных линий, имея в виду приспособления их к эксплуатации многоместных пассажирских самолетов.

Период 1959-1965 гг. занял важное место в истории гражданской авиации Узбекистана. В эти годы были достигнуты большие успехи в освоении и широком внедрении реактивной техники, открывшей новую эру в развитии воздушного транспорта.

Намечалось увеличение удельного веса воздушного транспорта в общем пассажирообороте страны с 3,5% в 1958 г. до 15% в 1965 г. Одновременно

¹ Назруллаев Ф. Указ. соч. –с. 41.

планировалось, по крайней мере, удвоение объема авиационно-химических работ в сельском хозяйстве.

Затраты на капитальное строительство увеличились более, чем в три раза. В течение семилетия намечались большие работы по реконструкции и строительству около 10 аэропортов на местных воздушных линиях с оснащением их современными средствами самолетовождения.

Реальность этих задач, потребовавших от работников гражданской авиации больших усилий, новых методов работы и новых организационных форм деятельности, вскоре была доказана на практике. Отмечена была необходимость превращения воздушного транспорта в средство массовой перевозки пассажиров во всех районах страны. Эти задачи могли быть решены на основе коренной реконструкции в первую очередь самолетного парка и наземного оборудования.

Ввод в эксплуатацию самолетов с газотурбинными двигателями, обладающих большой скоростью и грузоподъемностью, намного превышающих аналогичные показатели самолетов с поршневыми двигателями, обеспечил возможность массовых воздушных перевозок и подготовил гражданскую авиацию к выполнению дальнейших задач.

Наряду с успехами в области укрепления материально-технической базы гражданской авиации имели место и некоторые недостатки. Так, из-за ограниченности капитальных вложений многие аэропорты республики продолжительное время оставались без ремонта и реконструкции.

Кроме первенцев реактивной техники - самолетов ТУ-104, ИЛ-18, АН-10 и их модификаций, за годы семилетки в Аэрофлот поступили самолеты ТУ-114, ТУ-134, АН-24 и др.

Особенно интенсивно развивалась гражданская авиация в республике начиная с 1970-х годов. Постановление ЦК КП Узбекистана и Совета Министров Узбекской ССР «О мерах по дальнейшему развитию гражданской авиации в Узбекской ССР в 1972-1975 годы», принятое 17 января 1972 г.¹,

¹ ЦГАРУз, ф. 2172, оп.1, д. 2182, л.15.

легло в основу борьбы за улучшение работы и дальнейшее развитие гражданской авиации республики в годы девятой пятилетки.

Следующие годы как и все предыдущие, для авиаторов республики стала периодом интенсивного перевооружения на новую авиационную технику, механизацию и автоматизацию технологических процессов, значительных капитальных вложений в строительство и реконструкцию аэровокзалов и взлетно-посадочных полос. На смену самолетам ИД-18 пришли новые высокоскоростные комфортабельные самолеты ИЛ-62 и ТУ-154, которые с 1980 года составляли основной парк Узбекского Управления гражданской авиации. На них выполнялось 76% всего объема работ.

На вооружение поступил широкофюзеляжный самолет ИД-86. К освоению этого уникального самолета одновременно с авиаторами Москвы приступили и авиаторы Узбекистана. После получения "прописки" в Ташкенте самолет ИЛ-86 впервые вылетел отсюда в Минводы. В первый полет по этому маршруту его вели командир Улугбек Атхамович Газиназаров, бортмеханик Н.А. Каримов, штурман Х.Ф.Канчурин.

Только за последние четыре года десятой пятилетки авиаторами республики освоено 87,4 млн. рублей капитальных вложений, что на 14 млн. рублей больше, чем за первые четыре года предыдущей пятилетки. За счет средств республики в 1976-1980 годах освоено около 20 млн. рублей, что также почти в два раза больше, чем за всю девятую пятилетку.

За годы десятой пятилетки значительно возрос объем перевозок. Из аэропортов республики за пятилетие отправлено 21,5 млн. пассажиров, 262 тыс. т. почты и народнохозяйственных грузов, с воздуха обработано более 27 млн. га с/х угодий¹.

Однако повсеместно ощущался недостаток кадров, особенно обслуживающего персонала аэропортов. В 1934 г. всего по Ташкентскому узлу число работников составляло 92 человека в Андижанском аэропорту - 7, в Ферганском аэропорту было всего 3 человека. Это было крайне

¹ Тодорова Т. Указ. раб. – с. 57.

недостаточно. Поэтому в этот период стояла задача обеспечения не только подготовки летного состава, но и инженерно-технических кадров.

За 1954-1955 гг. было вдвинуто на высшие должности в аппарат ГУ ГВФ и Узбекского управления 92 человека. За это время по управлению прошли подготовку и переподготовку в учебных заведениях, на курсах при ГУ ГВФ 337 человек. Систематически проводилась подготовка и переподготовка кадров на курсах и в учебных заведениях ГВФ, сборы с целью повышения квалификации командного, инженерно-технического и летно-подъемного состава. Только за 1954-1955 гг. в учебно-транспортном отряде управления прошли сборы 610 человек. В результате повышено в классе было 210 человек, 434 человека занимались в различных учебных заведениях и вузах.

В результате повышения уровня работы с кадрами в ряде подразделений улучшилось обеспечение безопасности полетов, повысился уровень культуры обслуживания пассажиров, успешно выполнялись авиационные работы в сельском хозяйстве.

Однако в решении актива Управления от 29 ноября 1955 г. отмечались существенные недостатки и упущения в работе с кадрами. Подбор и выдвижение кадров на руководящую работу часто производился без достаточного изучения их практических и деловых качеств.

В 1956 году государственный план налета тонно-километров был выполнен на 105,3%, перевозки пассажиров - на 119,5%, почты - на 108,5%, груза - на 117,8%.

В 1957 г. объем работы против 1956 г. увеличивался по транспортной авиации на 18%, по другим видам авиационных работ на 44,5 процента. Эти задачи узбекские авиаторы также перевыполнили.

Здесь во многом сказался умелый подход к подбору, расстановке и воспитанию кадров. К этому времени Узбекское управление было полностью укомплектовано кадрами. Среди летно-подъемного состава 152 человека налетали от I до 3 млн. километров. Значительно пополнились ряды

работников управления, особенно за счет представителей местных национальностей. Так, в 1957 г. в Управлении работало узбеков 284 человека, казахов - 105, каракалпаков - 25 человек¹.

Летно-подъемный и инженерно-технический состав Узбекского управления значительно повысил профессиональное мастерство. Если в 1959 году в Управлении пилотов I класса было всего 12, то в 1965 году их стало 54 человека. В 1965 году среди летно-подъемного состава насчитывалось 512 человек, которые налетали от одного до 5 миллионов километров.

Значительно возросло число авиаторов. В 1965 году против 1958 года численный состав Управления вырос в 2,1 раза, в том числе летно-подъемный состав - в 2 раза. Число командиров реактивных самолетов увеличилось в 6,3 раза, командиров поршневых самолетов - в 2 раза, пилотов легких самолетов - в 2 раза, летный состав со средним и высшим образованием - в 2,8 раза.

Специалисты с высшим и средним специальным образованием - направлялись в республику по линии Министерства гражданской авиации из авиационных высших и средних специальных учебных заведений. Так, в 1965 году в Узбекское управление прибыло 306 молодых специалистов, в 1966 - 296, в 1967 - 371, в 1970 - 290, в 1971 - более 300 человек². Предприятия Управления в основном обеспечены специалистами, исходя из перспективы своего развития.

Молодые специалисты, прибывшие в Узбекской управление после окончания учебных заведений Гражданской авиации, направлялись на постоянную работу на предприятия и использовались строго по специальности.

Повышение квалификации личного состава Управления производилось при третьем (№ 3) учебно-тренировочном отряде, где командиром был

¹ Архив НАК «Ўзбекистон ҳаво йўллари». Папка 38. – 1957 г. (Отчёты).

² Личный архив А.Ю. Газиназарова. Папка 3. (1961-1967 гг.).

опытный пилот, ветеран гражданской авиации, заслуженный пилот А.С. Калошин. В УТО ежегодно проходили переподготовку от 1500 до 2500 авиаспециалистов.

Командно-руководящий, летный и инженерно-технический состав повышал квалификацию на курсах усовершенствования начальствующего состава (КУШ), курсах усовершенствования инженерного состава (КУШШ), курсах командиров эскадрилий и т.д.

Только один летчик первого класса гражданской авиации республики И.Ф. Гребенников за период работы в Управлении с 1944 г. освоил полеты на самолетах ПО-2, ЛИ-2, ИЛ-14, ТУ-104, ИЯ-18. Имеет общий, безаварийный налет около 20 тысяч часов, из них пилотом-инструктором более 9 тысяч часов. Он лично обучил и ввел в строй с высоким качеством тридцать семь экипажей самолетов АН-10 и ИЛ-18.

Отличник аэрофлота, за успешное освоение полетов на самолете ТУ-104, личный безаварийный налет и заслуги в обеспечении выполнения государственных планов, в воспитании и обучении летных кадров награжден орденами "Знак почета", "Трудового Красного Знамени", Почетной Грамотой Президиума Верховного Совета Узбекской ССР. Ему было присвоено почетное звание Заслуженный пилот СССР.

Таких знатных авиаторов в Узбекском управлении при А.Ю. Газиназарова было много. Среди них Алексей Иванович Бондаренко, проработавший в Ташкентском аэропорту более 50 лет. Много трудных воздушных дорог прошел он в авиации, в совершенстве овладел полетами на многих типах самолетов. За доблесть и мужество он награжден многими орденами и медалями.

Первая женщина – летчик в Узбекистане – Нина Васильевна Кузнецова, прибыла сюда в 1933 году после окончания Тамбовского летного училища. Она проложила в небе республики немало воздушных дорог. Один из опытнейших летчиков Ташкентского авиапредприятия Василий Дмитриевич Сыреекин. В авиацию он пришел в грозные годы войны. С тех

пор он освоил многие типы самолетов, безаварийно налегал около 20 тысяч часов. Как пилот-инструктор он все свои знания отдавал воспитанию и обучению молодого поколения авиаторов.

Более 35 лет отдал Ташкентской авиаремонтной базе начальник цеха Юрий Петрович Коновалов. Он проявил себя способным организатором производства, неутомимым рационализатором и изобретателем. За большой вклад в осуществление технического прогресса на обслуживании самолетов он удостоен высокого звания Героя Социалистического Труда.

Депутатами Верховного Совета Узбекской ССР являлись опытейшие летчики управления - Герой Социалистического Труда прославленный летчик Дронов Владимир Алексеевич и Садыков Юсуф Садыкович.

Участник Второй мировой войны В.А. Дронов, был дважды ранен. В послевоенный период целиком посвятил свою деятельность авиации. Он был пилотом первого класса, обладал отличной техникой пилотирования. Свой большой опыт работы в авиации постоянно передавал молодым специалистам. Будучи пилотом-инструктором, В.А. Дронов обучил более 50 молодых пилотов. За отличные показатели в труде был награжден орденом Ленина и медалью "За доблестный труд". За отвагу и мужество в боях с фашистами т. Дронов В.А. награжден боевыми орденами и медалями бывшего Советского Союза.

Славный летный и командный путь прошел за долгие годы работы в аэрофлоте летчик первого класса, один из первых пилотов освоивших самолет ТУ-104, ИЯ-18 Гани Мазитович Рафиков - заслуженный пилот СССР, затем - начальник Узбекского управления гражданской авиации¹.

Когда речь идет о кадрах Гражданской авиации Узбекистана, особо следует отметить деятельность Заира Фазуловича Расулева. Он более чем за 30 лет работы в Узбекском управлении Гражданской авиации лично подготовил свыше двухсот молодых пилотов, которые в настоящее время летают на воздушных линиях Узбекистана.

¹ Ветераны Аэрофлота Узбекистана. – Т.: ГУГА, 1988. – с. 17.

Один из лучших пилотов и командиров Управления З.Ф. Расулев за самоотверженный труд был награжден орденами Трудового Красного Знамени, Красной звезды, "Знак Почета" и многими медалями» В 1970 г. он был удостоен высокого звания Героя Социалистического Труда.

Опыт и знания славных ветеранов Узбекского управления гражданской авиации, не жалеющих сил и творческого труда во имя расцвета гражданской авиации республики, их жизненный путь; и высокое профессиональное мастерство являются примером для молодого поколения авиаторов.

В Узбекском управлении гражданской авиации во время А.Ю. Газиназарова сложилась и действует строгая система подбора и воспитания кадров летного и командно-руководящего состава в основе, которой лежало соблюдение принципов подбора кадров по деловым и политическим качествам. На должности командиров авиапредприятий, летных подразделений и их заместителей по летной службе и другие категории работников подбирались и назначались люди, обладающие высокими моральными политическими и деловыми качествами, имеющие высшую или среднюю подготовку.

С января 1970 г. на основании договора с аэропортом Домодедово шло соревнование за превращение двух рейсов "Ташкент - Москва - Ташкент" в образцовые рейсы¹.

Договоры на соревнование за образцовое обслуживание пассажиров были заключены на местных линиях, на рейсах Ташкент – Ургенч - Ташкент, Ташкент - Самарканд - Ташкент, Ташкент - Бухара - Ташкент.

Вопросы внедрения новой техники и технологии постоянно освещались в многотиражной газете Узбекского управления авиации "Крылья Востока" и в стенной печати подразделений, где выступали со статьями руководители предприятий, профсоюзный актив и авиаспециалисты. Так, в газете "Крылья Востока" был опубликован богатый материал об опыте безаварийной летной

¹ ЦГАРУз, ф. 2593, оп.1, д. 132, л. 22; д. 133. л.9.

работы Нукусского авиапредприятия, о рентабельности полетов в новых условиях хозяйствования и опыт работы парткома завода 243 ГА по внедрению и освоению новой техники¹.

В ряде предприятий Управления были проведены технические конференции по внедрению новой техники и технологии» рационализаторских и изобретательских предложений и научной организации труда (Ташкентское, Самаркандское, Кокандское, Нукусское авиапредприятия).

На предприятиях Управления было создано и работало 40 советов первичных научно-технических обществ, общественных бюро экономического анализа, групп по НОТ, общественных конструкторских бюро, советов ВОИР, ИТР, в работе которые принимали активное участие более 500 инженеров, техников и новаторов производства. Эти организации, согласно своему плану, проводили определенную работу, направленную на повышение эффективности использования авиационной техники, внедрение передовых методов труда в производство, а также по осуществлению дальнейшей автоматизации и механизации трудоемких процессов.

Так, был изучен, обобщен и распространен опыт работы Ташкентской АТБ по техническому обслуживанию самолетно-моторного парка, опыт работы коллектива ОШ Ташкентской АТБ, возглавляемого Героем Социалистического Труда Коноваловым Ю.П., по изготовлению оборудования для обслуживания новой авиационной техники и др.

Юрий Петрович Коновалов - лучший рационализатор Ташкентского авиаотряда лично разработал и внедрил в производство более 50 ценных рационализаторских предложений, давших свыше 50 тыс. рублей экономии. Такие предложения, как док .площадка для круглосуточного технического обслуживания двигателей самолетов НЛ-18 и прибор для электроискрового клеймения инструмента нашли широкое применение на многих авиатехнических базах (АТБ) аэрофлота. Созданный им в содружестве с другими рационализаторами стационарный автоматизированный источник

¹ Опыт внедрения новой авиационной техники. // Крылья Востока. 1907, 4 августа.

постоянного тока, предназначенный для запуска самолетов газотурбинным двигателем (ГДТ) представляет также техническое новшество, которое было в то время заимствовано многими авиатехническими базами (АТБ) Аэрофлота. Сконструированная г. Коноваловым установка для перекачки азота повысила производительность труда и намного снизила себестоимость технического обслуживания самолетов в 70-80-е гг. XX вв.

Возможность изменить технологию технического обслуживания авиационной техники, способствовали росту механизации трудоемких процессов. Так, внедрение предварительного монтажа двигателей для самолетов М-18, АН-24 на специальных установках, которые поводятся к самолету и с помощью автокранов навешиваются на них без затрат ручного труда. Это значительно ускорило работу и высвободило большое количество рабочих, занятых прежде на подъеме двигателя. Полностью была механизирована раз бортовка колес всех типов самолетов путем применения специальной установки для подъема и передвижки колес, что освободило от тяжелого физического труда и резко увеличило производительность. Были изготовлены и внедрены специальные самоходные багажные тележки с транспортером для перевозки и загрузки пассажирского багажа в самолеты и др.

Силами авиатехнической базы (АТБ) были разработаны, изготовлены и внедрены для ремонта и проверки спец аппаратуры на самолетах: гопливомеры ИВ-41, радиовысотомеры и радиооборудование систем посадок самолетов СП-50 М. На самолетах ИЛ-18 было внедрено новое оборудование - полуавтоматическая система управления при заходе на посадку, что дало возможность увеличить регулярность полетов за счет снижения аварийности, особенно при посадке в сложных метеорологических условиях.

С целью экономии летного времени и снижения себестоимости летного часа, в Ташкентском аэропорту по инициативе А.Ю. Газиназарова были разработаны схемы захода на посадку по кратчайшему пути, что явилось важным резервом повышения рентабельности полетов.

Применение комплексных тренажеров для самолетов ИЛ-18 и АН-24 позволило отрабатывать действия экипажа в сложных условиях полета.

Была внедрена в эксплуатацию новая спецмашина АПА-50 для запуска двигателей на самолетах ИЛ-18 и АН-24. Разработаны и внедрены системы проверки исправности спецмашин для запуска двигателей на самолетах, проведены инженерно-технические мероприятия по приему и обслуживанию самолетов ИЛ-62, ТУ-114 и турбовинтового вертолета МИ-2, подготовлено необходимое количество инженерно-технического персонала.

Освоена эксплуатация самолетов ИЛ-18 и АН-14 в Ургенчском подразделении и АН-24 в Андижанском аэропорту.

Все эти мероприятия, инициированные А.Ю. Газиначаровым дали возможность уменьшить простои самолетов на техническом обслуживании на 8-10%, более интенсивно использовать их для выполнения увеличенного объема транспортных перевозок и работ по специальному применению авиации.

Для премирования командиров (начальников), главных и старших инженеров и других руководящих работников и личного состава подразделения Управления, добившихся лучших показателей в период осмотра, были установлены две премии первые - по 150 рублей, две вторые - по 100 рублей и две третьи по 75 рублей, а также две четвертых по 50 рублей. Такие же премии были установлены для изобретателей и рационализаторов за разработку лучших изобретений и рационализаторских предложений.

Ташкентская линейно-эксплуатационно-ремонтная мастерская (ЛЭРМ) регулярно выпускала бюллетени по обмену опытом работы лучших рационализаторов линейно-эксплуатационных ремонтных мастерских (ЛЭРМ) и рем предприятий гражданской авиации. В течение 1964-1965 гг. на Ташкентской ЛЭРМ были дважды организованы выставки лучших образцов работ рационализаторов. В марте 1964 г. Ташкентским авиапредприятием был проведен слет рационализаторов, на котором были подведены итоги рационализаторской и изобретательской работы за 1963 год, и поставлены

задачи на 1964 г. Лучшие рационализаторы подразделения обменялись на нем опытом своей работы. Наиболее ценные предложения внедрились в подразделениях. Так, в Ташкентском аэропорту были внедрены стационарный аэродром, источник электропитания (САИЭП), высвободивший спец автотранспорт от запуска двигателей самолетов М-18 в Ташкентском и Нукусском аэропортах, дозатор для смешения топлива Т-1 с жидкостью "И"; в Ташкентском аэропорту была поставлена на автоматический режим работы приводная радиостанция, что позволило освободить 3-х дежурных и обеспечить бесперебойную работу объекта.

Лучшими рационализаторами Узбекского управления ГА были Коновалов Ю.П., Диков А.Я., Хашимов С.И., Гончаров В.И., Кучеров Д.Н. из Ташкентского авиапредприятия, Ущеров Д.П., Трунов А.В., Лейкин Д.Е. из Сергелийского авиапредприятия, Павлов В.Ф. из Самаркандского, Савин Б.П., Шептухин Н.В. из Кокандского и Мишкин А.И. из Нукусского авиапредприятия¹.

Работа рационализаторов и изобретателей Узбекского управления особенно характерна в период массового освоения новой техники, в 1965-1967 гг. В эти годы было внедрено более 50 рацпредложений и изобретений. Все они были направлены на повышение производительности труда, качества ремонта и обслуживания самолетов. Экономический эффект за эти годы от рационализации и изобретательства составил 85577 рублей¹.

Работы рационализаторов Коновалова, Беседина и др. в 1966 году были направлены на ВДНХ СССР и получили высокую оценку. Лучшие изобретения "Установка для электро маркировки инструмента" и "Доковая стремянка для обслуживания силовых установок самолетов" были распространены во всем Аэрофлоте.

К 1965-1967 гг. - периоду дальнейшего массового освоения и эксплуатации самолетов ИЛ-18 и АН-24, как в базовом аэропорту Ташкент,

¹ Личный архив А.Ю. Газиназарова. Папка 3. (1961-1967 гг.).

так и в периферийных аэропортах республики. В связи с этим были проведены соответствующие мероприятия по подготовке летного и инженерно-технического состава для обслуживания этих самолетов.

Только в 1967 году было переучено 20 пилотов, 7 штурманов, 11 бортмехаников и 11 бортрадистов на самолет ИЛ-18, 16 пилотов, 5 штурманов, 5 бортмехаников на АН-28, 8 пилотов на ИЛ-14. Прошли переподготовку и были допущены к обслуживанию новых самолетов 150 инженерно-технических работников разных специальностей. Планы переподготовки специалистов ежегодно перевыполнялись .

С 1 апреля 1968 года предприятия управления перешли на новую систему планирования и экономического стимулирования.

В Управлении ГА Узбекистана была создана комиссия, возглавляемая начальником Узбекского управления А.Ю. Газиназаровым, состоящая из 4-х групп:

- по подготовке материалов в соответствии с методическими указаниями Министерства гражданской авиации (МГА) и выявлению резервов производства;

- по разработке положений о премировании рабочих, ИТР и служащих; по внедрению научной организации труда и выявлению резервов повышения производительности труда;

- по разработке и внедрению хозяйственного расчета, выявлению основных и оборотных средств и их излишков;

- по организации экономической учебы различных категорий работающих.

Комиссией был составлен календарный план работы по переходу на новую систему планирования.

Лучшее использование основных средств закладывалось в маршрутах полетов самолетов. Были спрямлены маршруты по направлениям Ташкент - Краснодар - Киев, Ташкент – Караганда - Омск с ликвидацией посадок в промежуточных аэропортах, т.е. Ташкент - Киев, Ташкент - Краснодар,

Ташкент - Караганда, Ташкент - Омск. Выполнение рейса по спрямленному маршруту Ташкент-Киев только в период весенне-летней навигации позволило получить экономии 95680 рублей. Экономичнее стали полеты по маршрутам Ташкент-Омск и Ташкент-Караганда¹.

Технически обоснованное продление межремонтных ресурсов самолетов ИЛ-18, ИЛ-14, АН-2 и двигателей АИ-20 К, АШ-62 ИР позволило только в 1967-1968 гг. сэкономить около 850 тыс. рублей².

Были организованы комплексные инженерно-технические бригады, которые проводили техническое обслуживание самолетов АН-2, а также вертолетов МИ-4 и МИ-1 через 100 часов налета непосредственно на оперативных точках. Такой порядок работы позволил сократить непроизводительные налеты самолетов и вертолетов и сэкономить за счет этого свыше 150 тысяч рублей в год.

В АТБ Ташкентского авиапредприятия в 1967 году было освоено профилактическое техобслуживание самолетов ИЛ-18, что позволило, при одном и том же сроке простоя, как и на ремзаводах ГА, получить годовой экономический эффект в сумме 110 тыс. рублей³.

По итогам проведенной работы Узбекскому управлению ГА было вручено на вечное хранение памятное Знамя ЦК КП Узбекистана, Президиума Верховного Совета Узбекской ССР, Совета Министров республики и Узсовпрофа.

Управление под руководством А.Ю. Газиназарова было занесено на Доску почета г. Ташкента. На партийном активе в январе 1968 года коллективу Управления было вручено переходящее Знамя Министерства ГА СССР и ЦК профсоюза авиаработников за I место в социалистическом соревновании управлений гражданской авиации по итогам 1967 года.

Памятными и переходящими знаменами местных советских и профсоюзных органов награждены Ташкентское, Нукусское,

¹ Личный архив А.Ю. Газиназарова. Папка 3. (1961-1967 гг.).

² ЦГАРУз, ф. 2593, оп.1, д. 132, л. 22; д. 133. л.9.

³ Там же

Самаркандское, Сергелийское, Ургенчское авиапредприятия. Ташкентский авиаотряд был награжден также памятным знаком Министерства гражданской авиации, Политуправления и ЦК профсоюза авиаработников и занесен на Доску почета г. Ташкента.

2.3. Совершенствование системы и расширение авиационных перевозок, улучшение обслуживания населения

Самолеты и вертолеты Гражданской авиации Узбекистана принимали активное участие в строительных и монтажных работах, разведке полезных

ископаемых и охране лесов от пожаров, научных исследований и рыбном промысле. Большой вклад авиаторы вносили в борьбу за получение высоких урожаев хлопка, зерновых и технических культур.

С 1956 года на авиалиниях Узбекистана летает новый скоростной комфортабельный лайнер - реактивный самолет ТУ-104. Благодаря своей скорости Полета, он значительно приблизил Среднюю Азию к Москве и промышленным центрам Советского Союза . Так, если на полет из Ташкента до Москвы затрачивалось на самолетах ЛИ-2 13,5 часов, а на самолетах ИЛ-12 - 8,5 часа , то самолет ТУ-104 покрывает это расстояние всего за 3,5 часа.

Все последующее развитие отечественной гражданской авиации шло главным образом за счет реактивной техники. Она, как уже указано в предыдущих главах, оснащалась самолетами ТУ-114, ИЛ-18, АН-24, авиалайнером второго поколения ИЛ-62, ТУ-154, ТУ-134, ЯК-40 , новыми вертолетами МИ-6, МИ-8 и другими. На эту авиационную технику приходилась основная доля пассажирских перевозок и выполнение других народнохозяйственных задач.

С 1940 по 1956 г. удельный вес воздушного транспорта в общих пассажирских перевозках увеличился в 9 раз. Ни один из других видов транспорта не имеет столь высоких темпов роста пассажирских перевозок.

Таким образом, реактивная авиация произвела коренной переворот в развитии гражданской авиации Узбекистана, что резко повысило производительность полетов самолетомоторного парка.

В целях дальнейшего совершенствования обслуживания пассажиров, в тех случаях, когда разгрузка и выдача багажа производится у самолета, она не должна превышать по времени 10 минут, а при выдаче багажа в специальном помещении методом самообслуживания - 15-20 минут.

В аэропортах республики следует ввести систему определенных мер дальнейшего улучшения обслуживания пассажиров, особенно транзитных. Для этого следует:

- систематически сообщать с борга самолета о количестве транзитных пассажиров по направлениям;

- упорядочить систему оповещения пассажиров при задержке рейсов и ликвидировать некоторую безответственность в этом деле. Надо чтобы решение о переносе рейса, назначении срока вылета или отмены принимал начальник аэропорта или лицо его замещающее с учетом всей обстановки и всего комплекса работы аэропорта, чтобы это решение не изменялось по несколько раз и не нервировало пассажиров. Это решение начальника аэропорта надо доводить до всех служб и работников, связанных с обслуживанием пассажиров, регулярно объявлять по радио и указывать в зрительной информации (табло) с тем, чтобы никаких разноречивых справок не было дано пассажирам;

- все изменения в информации давать только с разрешения начальника аэропорта. С пассажирами при сложной обстановке должны работать не только второстепенные работники, но и сам начальник аэропорта. Он не только принимает решение о времени вылета, но и решает вопросы размещения, питания, отправки и т.д.

Для того, чтобы пассажир быстро ориентировался в помещении аэровокзалов, необходимо: расположить зрительную информацию в соответствии с установленной технологией для отлетающих» прилетающих и транзитных пассажиров; шире использовать зрительную информацию и световые указатели; совершенствовать устную справку, на работу в эту службу подбирать подготовленных работников, чтобы они умели грамотно ответить и разъяснить все пассажирам. Помимо этого в Ташкентском аэропорту и других крупных аэропортах должны работать дежурные по залу, которые дополняют работу справочного бюро и должны быть внимательны, проявлять заботу о пассажирах.

В 1967 году вышло Постановление ЦК КП Узбекистана и Совета Министров Узбекской ССР о строительстве павильона "Ташкент". Этот павильон был построен в ноябре 1968 года. С вводом его в эксплуатацию

значительно улучшилось обслуживание пассажиров, повысилась культура работы самих авиаторов.

Вскоре ЦК Компартии Узбекистана и Совет Министров Узбекской ССР приняли специальное постановление о строительстве в аэропорту Ташкента нового, самого современного аэровокзала с пропускной способностью в час 1200 человек. Строительство аэровокзала было закончено в установленный срок и на-отлично. На постройку этого уникального сооружения было израсходовано более 20 миллионов рублей. В 1971-1975 гг. на строительство и реконструкцию аэропортов предусматривалось 46,14 млн. руб. капиталовложений по всем источникам финансирования, что превышает капиталовложения за предыдущую пятилетку более чем в 1,9 раза¹.

В 1975 году узбекским Аэрофлотом был перевезен уже 91 миллион пассажиров и около 2,5 миллиона тонн народнохозяйственных грузов².

Шло интенсивное освоение новой техники и технологии авиaperевозок. Дополнительно были открыты 15 новых авиакас в Ташкенте и других городах республики. Десятки тысяч пассажиров воспользовались услугами автоматизированной системы "Сирена". С 1978 года была широко внедрена АСУ-У "Учет и отчетность", позволяющая проводить ежедневный анализ коммерческой загрузки самолетов, вылетающих из аэропортов республики.

Для обеспечения безопасности и повышения регулярности полетов, увеличения пропускной способности аэропортов построены новые взлетно-посадочные полосы в Ташкенте, Кунграде, Коканде, Сариасиё, реконструированы взлетно-посадочные полосы для приема ТУ-154 в Ургенче, Карши и Самарканде.

С каждым годом увеличивалось и улучшается авиационно-медицинское обслуживание населения Узбекистана. В каждой области республики созданы санитарные авиационные станции. Только самолеты

¹ ЦГАРУз. Ф.2172, оп.1, д.2216, л.11

² ЦГАРУз. Ф.2172, оп.1, д.2216, л.11

республиканской санавиации, создано в Ташкенте, за сорок лет сделали более 140 тыс. вылетов с врачами на борту, которые оказывали неотложную медицинскую помощь населению отдаленных районов¹.

Ташкент стал одним из главных опорных пунктов воздушного международного моста, по которому начал регулярно курсировать первый широкофюзеляжный самолет ИЛ-86 из Москвы в Дели. Этот маршрут протяженностью 5100 километров был успешно опробован в январе 1982 г.

Первый полет аэробуса ИЛ-86 по маршруту Ташкент - Минеральные воды в декабре 1982 г. осуществили летчики Узбекского управления гражданской авиации (командир корабля У.А.Газиназаров). За три часа десять минут ИЛ-86 преодолел 2242 километра и приземлился на Северном Кавказе.

Основное количество пассажирских перевозок в Узбекском управлении ГВФ осуществлял Ташкентский аэропорт. Ежедневно отсюда отправлялись свыше 200 рейсов в 100 городов СССР и в зарубежные страны. В 1982 г. на долю Ташкентского аэрофлота приходилось 85% общего объема, пассажироперевозок и 42% от общего объема применения авиации в народном хозяйстве².

Ежегодно услугами авиаторов Узбекистана пользовались в 80-е гг. более 5 млн. пассажиров.

Полеты в республике выполнялись почти по двумстам авиатрассам, общая протяженность которых превышала 150 тыс. километров³.

Основная доля перевозок приходилась на скоростные комфортабельные лайнеры ИЛ-36, ИЛ-62, ТУ-154, ТУ-134, ЯК-40, которые были оборудованы всем необходимым для того, чтобы полет был приятным и успешным, и конечная немалая доля заслуги в этом принадлежала А.Ю. Газиназарову.

¹ ЦГАРУз. Ф.2172, оп.1, д.2216, л.11

² Назруллаев Ф. Указ. раб. – с.124.

³ Там же.

З А К Л Ю Ч Е Н И Е

В результате изучения и обобщения богатого фактического и архивного материала автор считает возможным разделить всю историю развития гражданской авиации Узбекистана на 4 этапа.

Первый этап развития гражданской авиации Узбекистана охватывает период 1924-1940 гг. Характерной особенностью этого периода является то, что первые полеты самолетов гражданской авиации начались в Узбекистане с 1924 года - с года национально-государственного размежевания Средней Азии. В этот период самолетный парк республики, состоящий прежде из машин зарубежного производства, обновлялся самолетами отечественного производства. Было организовано Узбекское управление гражданской авиации, позволившее массовый выход узбекских авиаторов на воздушные линии.

Второй этап - охватывает годы Второй мировой войны и послевоенные годы. Этот этап истории характерен тем, что гражданская авиация Узбекистана, как и вся авиация, почти целиком и полностью была переключена на обеспечение нужд фронта, а многие авиаторы явились участниками войны.

В этот период в республике появились более скоростные и комфортабельные поршневые и реактивные самолеты, было начато широкое применение авиационных методов борьбы с вредителями сельскохозяйственных культур, аэросев саксаула и дефолиация хлопчатника.

Третий этап - охватывает период 1959-1980 гг. Гражданская авиация Узбекистана оснащается более скоростными самолетами, сооружаются новые аэродромы и взлетно-посадочные площадки для обслуживания сельского хозяйства. В эти годы резко возросли основные производственные фонды Узбекского управления ГА. Узбекские авиаторы

широко вышли на международную арену. Возросла частота движения самолетов, повысилась производительность труда авиаторов.

Четвертый этап – охватывает 1991 – по настоящее время. Гражданская авиация Узбекистана становится независимой и самостоятельной отраслью экономики. Создаются Национальная авиакомпания «Ўзбекистон хаво йўллари», происходит полное техническое и логистическое перевооружение гражданской авиации (напр. Dreamliner). Прокладываются новые воздушные коридоры почти во все страны мира.

При руководстве А.Ю. Газиначаровым Управлением Гражданской Авиации республики, можно выделить ряд ярких событий, впервые осуществленных в Узбекистане, а именно:

1. Внедрение авиации в сельское хозяйство, когда до 1200 самолетов Ан-2, собранных с других республик, в течение всего года, летали над полями республики, обеспечивая с воздуха: подкормку посевов, уничтожение сорняков и вредителей, внесение удобрений под вспашку, дефолиация и десикация хлопковых растений, обработка садов и виноградников и т.д. Бывший Советский Союз занимал, в то время, первое место в мире по использованию авиации в сельском хозяйстве.

2. Внедрение реактивной авиации в республике, когда первые самолеты с турбореактивными и турбовинтовыми двигателями типа: Ту-104, Ту-114, Ту-134, Ту-144, Ту-154, Ан-2, Ан-10, Ан-12, Ан-24, Ан-26, Ил-18, Ил-62, Ил-76, Ил-86, Як-40 и др. начали эксплуатироваться в республике Узбекистан, на дальних и ближних расстояниях. Реактивная авиация потребовала перестроить всю инфраструктуру аэропортов. Первые, дальние полеты в Среднюю Азию реактивные самолеты начинали из Москвы, именно, в Ташкент.

3. Открытие новых авиатрасс и аэропортов внутри республики. По статическим данным, в республике, на 200-тах воздушных маршрутах, ежегодно, летали около 5,5 млн. пассажиров.

Авиация пыталась вытеснить поездки по железным дорогам и дальние рейсы на автобусе.

4. Узбекистан, со своей, разветвленной сетью воздушных трасс, с честью вошел в международные организации по эксплуатации современных самолетов, типа ИКАО, ЮНЕСКО и др., завоевав почетное место в мире авиации. В г. Ташкенте стали проходить международные встречи и симпозиумы ведущих авиационных стран.

Как отмечено выше, особенно бурное развитие авиационных перевозок было достигнуто в 1959-1965 годах. Тогда семилетним планом развития народного хозяйства республики предусматривался дальнейший рост и техническая реконструкция воздушного транспорта, резкое увеличение объема пассажирских перевозок, строительство и реконструкция аэропортов, оснащение воздушных линий современными средствами самолетовождения и расширение сети аэропортов на местных воздушных линиях; ставились и другие научно-технические задачи. Все они успешно выполнялись, благодаря постоянному контролю со стороны руководства ГА Узбекистана, т. е. лично А.Ю. Газиначарова, в результате самоотверженного труда коллективов Узбекского управления ГА. Только в 1961 году Ташкентским аэропортом было отправлено 554 тыс. пассажиров, 6700 тонн почты, 10971 тонн груза.

За семь лет общий объем перевозок увеличился в 4,7 раза, пассажирооборот более чем в 5 раз, а отправке пассажиров более чем в 3 раза¹.

Особое значение в период выполнения семилетнего плана приобретали вопросы улучшения культуры обслуживания пассажиров на земле и в воздухе. За это время улучшилась работа по информации населения, организации продаж авиабилетов, бронированию мест, перевозки транзитных пассажиров и грузов, технологии обслуживания пассажиров в агентствах, аэровокзалах и в полете.

¹ ЦГАРУз, ф. 2593, оп.1, д. 132, л. 22; д. 133. л.9.

Непрерывно росла сеть магистральных и местных воздушных линий, увеличилась частота полетов самолетов по всем направлениям. На местные воздушных линиях были введены в эксплуатацию турбовинтовые самолеты ИЛ-18 (Нукус, Фергана, Андижан) и АН-24 (Фергана, Андижан, Карши, Бухара, Самарканд).

Постоянно расширялась сеть воздушных линий как в республике, так и за ее пределами. К концу 1965 г. число воздушных линий превысило 90. Они соединили 89 городов, промышленных и населенных пунктов. Между некоторыми городами и населенными пунктами самолет стал основным видом транспорта.

Была повышена регулярность движения самолетов. Это достигалось за счет постоянного выделения резервных самолетов в аэропортах и подготовкой квалифицированных экипажей, которые в любую минуту были готовы выполнить резервные рейсы. Расширилось количество касс по продаже авиабилетов. В городских агентствах улучшили систему доставки билетов на дом, организовали прием заказов по телефону, продажу билетов в любой кассе на любой рейс и направление. Наряду с этим; осуществлялась организация бронирования мест транзитным пассажирам непосредственно на борту самолета. До начала летней навигации на железнодорожных вокзалах крупных городов организовывались кассы по продаже авиабилетов. Городскими агентствами развертывалась сеть их филиалов.

Расширилась сеть местных воздушных линий (МВЛ), за счет открытия новых линий и восстановления старых.

В связи с тем, что воздушным транспортом осуществлялись основные пассажирские перевозки, его главной задачей являлось достижение регулярности полетов во всех подразделениях. Поэтому был проведен ряд серьезных мероприятий для сокращения возврата билетов и улучшения обслуживания населения. Это привело к повышению рентабельности перевозок, эффективности использования самолетомоторного парка и наземного оборудования и резкому сокращению, простоя самолетов по вине

личного состава, а также к повышению производительности труда во всех сферах обслуживания.

Кроме того, для удобства населения разрабатывалось расписание движения самолетов, в котором предусматривалось удобное для пассажиров время прилета и отлета самолетов, суточный налет на исправный самолет и выделялось в резерв не менее 20% исправных самолетов. Это дало возможность сократить в аэропортах время, затрачиваемое на обработку багажа, обеспечивалась его своевременная загрузка на самолет.

Все аэропорты были обеспечены, особенно в часы "пик", необходимым количеством загрузчиков, а также погрузочно-разгрузочными механизмами. Эти меры дали возможность разрешить все вопросы технологии перевозок, добиться своевременности расчета диспетчерской службы, своевременности оформления документации, загрузки питания, четкости бронирования мест.

В эти годы было характерным внедрение следующих новшеств:

- отработывались с работниками авиа службы перевозок, их должностные навыки и обязанности;

- систематически повышалась квалификация всех работников службы перевозок и особенно водителей механических средств (автокаров, трапов и т.д.);

- был заведен строгий учет причин задержек самолетом с тем, чтобы иметь возможность принимать действенные меры их предотвращения в дальнейшем;

- составленные проекты расписания были своевременно согласованы с органами связи на местах, с целью своевременной доставки населению почты. Аэропорты были круглосуточно обеспечены самолетами;

- для лучшего обслуживания широких слоев населения воздушным транспортом привлечения пассажиров, всемерно популяризировались льготы и преимущества, какие представляет Аэрофлот, как с точки зрения экономии времени, так и тарифов;

- тщательно анализировались пассажирские потоки воздушного и железнодорожного транспорта и принимались меры к повышению удельного веса перевозки пассажиров на самолетах особенно на большие расстояния;

- для привлечения пассажиров в период наименьшего спроса и смягчения сезонности шире использовало применение льготных тарифов (студенческих, групповых, для военнослужащих, для работников ГА и т.п.), а также грузовые перевозки;

-и, наконец, важнейшим мероприятием по обеспечению выполнения государственного плана и повышения рентабельности авиаперевозок, а также улучшения культуры обслуживания пассажиров А.Ю. Газиназовым была налажена образцовая организация продажи авиабилетов. Она производилась в основном в городских агентствах, а также в кассах на железнодорожных вокзалах, в гостиницах и других общественных местах.

Для сокращения затрат времени на оформление билетов вводили централизованную их продажу (в аэропортах с большим объемом перевозок). Были организованы новые пункты продажи авиабилетов за счет маневрирования имеющихся штатов кассиров, на комиссионных началах.

Важным условием для лучшего обслуживания пассажиров воздушным транспортом является максимальное развитие транзитных перевозок. Поэтому в расписаниях движения самолетов по местным воздушным линиям предусматривались удобные стыковки рейсов по маршрутам с большим пассажиропотоком для того, чтобы пассажиры могли совершать полеты во все города с минимальной затратой времени в аэропортах пересадки.

В связи с этим, во всех агентствах и аэропортах для быстрого обслуживания пассажиров были подготовлены заранее разработанные расписания, тарифы и другой информационный материал по стыковке маршрутов. Строго следили за тем, чтобы во все расписания, которыми пользуются кассиры, работники справочного бюро и диспетчеры своевременно вносились изменения и другие замечания.

Развитие транзита требовало всемерного улучшения системы бронирования мест для пассажиров в аэропортах пересадки. Для этого в аэропортах республики была создана четко действующая коммерческая связь между агентствами и аэропортами, самолетами и аэропортами с целью бронирования мест, информации о наличии свободных мест, об отказах от брони и других сообщений. Городские агентства были оснащены телетайпами, специально арендованы для этой цели линии связи. В Ташкенте работа по бронированию велась круглосуточно.

Благодаря проведенным мероприятиям вопросы отправки транзитных пассажиров и бронирования им мест были решены. От этого выиграли как аэропорты первоначальной отправки, так и аэропорты пересадки: у первых выросли такие показатели, как пассажирооборот и доходы, а у вторых - участковые тонно-километры и коммерческая загрузка самолетов. При активной помощи республиканских, областных, городских партийных и советских органов в ряде городов республики были построены новые аэровокзалы. Аэропорты Андижан, Фергана, Нукус и другие начали принимать самолеты ИЛ-18. Было закончено строительство взлетно-посадочной полосы (ВПП) в Самарканде и удлинение ВПП в Ташкенте. На местных воздушных линиях эксплуатировались самолеты М-18, АН-24, ЯК-40 и другие. Это дало возможность ускорить движение самолетов, как по центральным, так и по местным линиям, а также увеличить перевозки пассажиров, почты и грузов.

В заключении нам также хотелось бы дать некоторые **рекомендации научно-практического характера.**

Учитывая то обстоятельство, что в 2024 году в Республике будет отмечаться 100-летие гражданской авиации необходимо:

- во-первых, создать и открыть Музей авиации в г. Ташкенте;
- во-вторых, издать научные труды (монографию), посвященную истории становления и развития гражданской авиации Узбекистана и её выдающимся деятелям.

В качестве рекомендаций хотелось бы предложить, что ныне пустующее здание первого, в Узбекистане, Управления Гражданской авиации, на улице С. Азимова, оборудовать под Музей Авиации республики, куда можно, собрать все разбросанные и закрытые, для общих посетителей экспонаты музея авиации: ТАПОиЧ, авиаремонтного завода, других авиационных учреждений республики и частные коллекции любителей авиации. С их помощью можно будет оценить не только становление авиации в республике и в Средней Азии, но и сохранить память их создателей.

Список использованных источников и литературы

I. Труды руководителей Республики Узбекистан

1. Каримов И.А. Без исторической памяти нет будущего. Соб. соч. Т. 7. - Т.: Узбекистан, 1998.
2. Каримов И.А. Юксак маънавият - енгилмас куч. – Т.: Маънавият, 2008.
3. Конституция Республики Узбекистан. – Т.: Узбекистан, 2008.
4. Послание Президента Республики Узбекистан Шавката Мирзиёева Олий Мажлису. – Т.: Узбекистан, 2018. – с. 78.

II. Нормативно-правовые документы и архивные материалы

1. ЦГАРУз Фонд 422. Оп.2. д.3. – л.93.
2. ЦГАРУз Фонд 422. Оп.2. д.13. – лл. 5,6,7,14,15,17,25.
3. ЦГАРУз Фонд 2172. Оп.1. д.81. – лл. 2-4.; оп.2. д.94. – лл. 1-5.
4. ЦГАРУз Фонд 2172. Оп.2. д.1. – л.1-2.; д.3. – л.55; д.59. –лл.9-11; 23,31. Д.75. – л. 195-196.
5. Материалы акционерного общества «Добролет» Главного управления гражданской авиации Воздушного флота «Аэрофлот».
6. Материалы архива Узбекского управления гражданской авиации. Материалы текущего архива Узбекского управления гражданской авиации.
7. Материалы отдела спецприменения малой авиации Узбекского управления ГВФ.
8. Указ Президента Республики Узбекистан Ш.М. Мирзиёева «О стратегии действий по дальнейшему развитию Республики Узбекистан» (7.02. 2017.)

III. Справочники, сборники и общая литература

1. Советский Узбекистан за 40 лет. Статистический сборник. – Ташкент: Узбекистан, 1964.
2. Народное хозяйство СССР в 1959 г. Статистический ежегодник. – М.: Госиздат ЦСУ СССР, 1960.
3. Узбекистан за 7 лет (1959-1966 гг.). Краткий статистический сборник. – Ташкент, 1966.

4. Народное хозяйство Узбекской ССР в 1970 г. Статистический ежегодник. – Ташкент: Узбекистан, 1971.
5. Абдушукуров Т., Абдуллаев М. Закономерности культурно-технического прогресса трудящихся. – Ташкент: Фан, 1966.
6. Авиация и космонавтика СССР. – М., 1968.
7. Азимов А.А., Газиназаров А.Ю. Винтокрылы. //«Народное хозяйство Средней Азии». – Т., 1967.
8. Вопросы экономики. Вып. 46. М.: Транспорт, 1968.
9. Зиядуллаев С.К. Советский Узбекистан в семилетке. – Т.: Госиздат УзССР, 1959.
10. Газиназаров А.Ю. Самолет - комбайн - хлопок. //Гражданская авиация – М., № 12, 1967.
11. Газиназаров А.Ю. Крылатая республика. //Звезда Востока. – Т., 1967. № 5 .
12. Газиназаров А.Ю. Важная отрасль народного хозяйства. Гражданская авиация. – М.: Редиздат Аэрофлота, 1967.
13. Газиназаров А.Ю. Крылья Узбекистана. //Экономика и жизнь, 1969, №8.
14. Очерки истории Узбекской ССР (1956-1965 гг.). – Т.: Фан, 1966.
15. Очарован тобой, Узбекистан. (Зарубежные гости об Узбекистане). – Т.: Госиздат, 1964.
16. Газиназаров У.А. Гражданская авиация в экономике Узбекистана. – Т.: Узбекистан, 1970.
17. Зиядуллаев С.К. Промышленность Узбекистана и основные экономические проблемы ее развития. – Т.: Фан, 1967.
18. Зиядуллаев С.К. Индустриальный маяк на Востоке. – Т.: Узбекистан, 1964.
19. Гражданская авиация СССР (1917-1967 гг.). – М.: Транспорт, 1968.
20. 40 лет Гражданского воздушного флота. (Сборник статей). – М.: Редиздат, Отдел аэрофлота, 1963.
21. Еремин С.М. Хроника Аэрофлота. – М., 1962.
22. Ходжаев С.М. Транспорт Узбекистана. – Т.: Изд-во АН УзССР, 1961.

23. Назруллаев Ф.Н. Крылья Узбекистана. – Т.: Узбекистан, 1975.
24. Назруллаев Ф.Н., Бекназаров Р. В небе и на земле. – Т.: Узбекистан, 1973 .
25. Бедросов Ю.Я., Сударе Л.П. Авиация в сельском хозяйстве. – Т.: Госиздат УзССР, 1962, - 50 с.
26. Бедросов Ю.Я. Авиация в сельском хозяйстве Узбекистана. Труды Ташкентского с/х института. Вып. 15, 1962, с. 291-300.
27. Халкасымов Д., Азимов А. Применение авиации в сельском хозяйстве. – Т.: Изд-во ЦК КПУз, 1969, 30 с. (на узб. яз.).

IV. Диссертации авторефераты

1. Прихожко Ю.С. Роль сельскохозяйственной авиации в подъеме хлопководства в Узбекистане (1959-1970 гг.). Дис.канд.ист.наук. – Т.: ТашГУ, 1977.
2. Газиназаров У.А. Эффективность применения гражданской авиации в народном хозяйстве Узбекистана. Дис.канд.эк.наук. - Ташкент, 1983.
3. Жабаров А. Развитие транспорта Узбекской ССР в период развитого социализма (1961-1980 гг.) Дис.канд.экон.наук. - Киев, 1982.
4. Назруллаев Ф. История развития гражданской авиации в Узбекистане и ее вклад в подъем народного хозяйства. Дис.канд.ист.наук. -М.,1984.
5. Годорова А. История авиации Узбекистана. Автореферат канд.ист.наук. – Т.: Университет, 2003

V. Периодическая печать

Журналы и газеты

1. Гражданская авиация, 1956 - 1984 гг.
2. Авиация и космонавтика, 1958-1984 гг.
3. Крылья Узбекистана 1957-1977 гг.

VI. Интернет сайты

1. www.mytashkrent.uz.2012|10|23
2. www.proza.ru2012|03|10