

**AZƏRBAYCANDA HAVA NƏQLİYYATININ İNKİŞAF TARİXİ
(1969-1982-Cİ İLLƏR)****İlqar H.Abdullayev***

Bu məqalədə Azərbaycan H.Əliyevin hakimiyyətə gəlməsinə qədər aviasiya sahəsində işlərin arzu olunan səviyyədə olmamasından, bu sahədəki rəqəmlərin Ümumittifaq göstəricilərindən geri qalmasından, 1969-cu ildə H.Əliyevin respublika rəhbərliyinə gəlişindən sonra isə burada başlanmış inkişafdan danışılır. Azərbaycanda müasir mülki və hərbi aviasiya infrastrukturunun yaradılması, maddi-texniki bazanın möhkəmləndirilməsi və s. kimi çox çətin və vacib işlərin həyata keçirilməsi də burada öz əksini tapmışdır. Həmin dövr aeroport və aerodromlarda hava hərəkətini idarə edən daha mükəmməl sistemlə - qabaqcıl dünya standartlarına yaxınlaşan EHM-in 3-cü nəslinin bazasında təchiz edilməsi mərhələsi kimi də xarakterizə edilir.

Açar sözlər: H.Əliyev, aviasiya, təyyarə, aeroflot, aerovağzal

<https://doi.org/10.30546/458901.2025.04.3029>

Giriş. Müasir dövrdə hər bir ölkənin iqtisadiyatında, hərbi qüdrətində, xüsusilə sərnişin daşınmasında aviasiyanın böyük rolu danılmazdır. Aydın-
dır ki, bu cəhətdən Azərbaycan da istisnalıq təşkil etmir. Lakin Heydər Əliyevin respublikamızda hakimiyyətə gəlməsinə qədər hava nəqliyyatı sahəsində işlər heç də arzu edilən səviyyədə deyildi. Bu sahədəki göstəricilər orta Ümumittifaq göstəricilərindən xeyli aşağı idi. Bu baxımdan təsadüfi deyildir ki, Heydər Əliyev cənablarının 1969-cu ilin iyun plenumunda hakimiyyətə gəlməsindən sonra respublikamızda yüksək sürətlə inkişaf edən nəqliyyat növlərindən biri də hava nəqliyyatı oldu.

Əsas hissə. Hava nəqliyyatının sərnişin daşımını həyata keçirən əsas nəqliyyat növlərindən biri olması heç kimə sirr deyildir. Onun ümumi sərnişin daşımada xüsusi çəkisi 1970-1979-cu illər ərzində 16,9 %-dən (1970-cı il), 21,2%-ə (1979-cu il) yüksəlmişdir. 1970–80-ci illərdə keçmiş SSRİ-də ittifaq əlaqələrində İl-18 əvəzinə Tu – 154B, yerli əlaqələrdə YAK-40 markalı daha güclü və komfortlu təyyarələrdən istifadə edilir [13,29]. Təyyarələrlə yanaşı xalq təsərrüfatında helikopterlərdən də geniş istifadə edilmişdir. Təkcə respublikamızın kənd və meşə təsərrüfatında helikopterlərlə 3,6 min

* Bakı Dövlət Universitetinin Tarix fakültəsinin doktorantı; ilqar.heyderoglu@mail.ru; ORCID ID: 0009-0004-0124-0652

hektar sahədə aviakimya işləri aparılmışdır [13, 31]

Göstərilməlidir ki, 70-ci illər Azərbaycan Mülki Aviasiya İdarəsi üçün texniki tərəqqi yolunda irəliləmə, daha komfortlu və istehsal maşınları ilə yenilənmə, aeroport və aerodromların yenidən qurulması dövrü kimi yadda qalmışdır. Qeyd edilməlidir ki, həmin dövr aeroport və aerodromlarda hava hərəkətini idarə edən daha mükəmməl sistemlə - təyyarələrin uçuş və enməsini öz texniki imkanlarına görə qabaqcıl dünya standartlarına yaxınlaşan EHM-in 3-cü nəslinin bazasında təchiz edilməsi mərhələsi kimi də xarakterizə edilir [11,152]. 1972-ci ilin aprelində avtomatlaşdırılmış sistem – “Sirena” Dövlət komissiyası tərəfindən qəbul edilmiş və istismara buraxılmışdır. Bir qədər sonra Bakı ilə bərabər Gəncə aerovağzalını da bu sistemə qoşulmuşdur. Göstərmək yerinə düşərdi ki, “Sirena” sistemləri aviabiletlərin sənədləşdirilməsinə sərf olunan vaxtı 2 dəfə azaltmağa imkan vermişdir [22].

Göstərilməlidir ki, aviasiya sənayesində inkişaf özünü həm də onda göstərmişdir ki, 1950-ci ildə azərbaycanlı aviatorların daşdığı sərnişinlərin sayı 21 min idisə, 1970-ci ildə bu rəqəm 969 min nəfər olmuşdu. Qeyd etmək yerinə düşərdi ki, 1970–ci ilin əvvəlindən avqustuna qədər plandan əlavə 11 min nəfərdən çox sərnişin daşınmışdır. Təkcə 1970-ci ildə Bakı - Şəki və Bakı – Ağcabədi marşrutları açılmışdır. Artıq Gəncə (o vaxtkı Kirovabad), Yevlax, Naftalan, Mingəçevir, Naxçıvan şəhərlərinin, Balakən və Zaqatala rayonlarının zəhmətkeşləri Bakıya təyyarə ilə gələ bilirdilər. Yay mövsümündə isə Nabrana da xüsusi marşrutda təyyarələr işləyirdi [16].

70-ci illərdə mülki aviasiyada yeni sürətli turboreaktiv təyyarələrin istismarına başlanılmışdı ki, bu da təkcə sərnişinlərə xidmətin səviyyəsinin yüksəlməsinə deyil, həm ittifaq miqyasında, həm də ərazi idarələrinin (Azərbaycan idarələrinin təmsalında) aviasiya sahəsindəki infrastrukturunda dəyişikliklərə səbəb olmuşdu [11,141]. 1971-1976-cı illərdə respublikanın 11 rayonunda, o cümlədən Xankəndində, Naxçıvanda, Balakənddə, Beyləqanda, Zaqatalada “Yak – 40” tipli rahat təyyarələri qəbul etmək üçün uçuş – enmə zolaqları, Fizuli, Balakən, Naftalan şəhərlərində yeni, müasir təyyarə vağzalları tikilmiş, Xankəndi təyyarə vağzalını yenidən qurulmuşdur [15, 134].

Aparılan tədqiqatlar göstərir ki, respublikada aviasiya sahəsində təhlükəsizlik problemləri də həmişə respublika rəhbərliyinin diqqət mərkəzində olmuşdur. Belə ki, Sov. İKP MK və SSRİ Nazirlər Sovetinin 16.II 1973-cü il tarixli qərarına, eləcə də Azərbaycan KP MK və Azərbaycan SSR Nazirlər Sovetinin müvafiq Qərarına uyğun olaraq respublikamızda aviasiyada təhlükəsizlik qaydalarının gücləndirilməsi üçün bir sıra təxirəsalınmaz tədbirlər görülmüşdür. Bu tədbirlər 1971-1972-ci illərdə Azərbaycan Uçuşu İdarəetmə İdarəsində şəxsi heyətin səhvi üzündən yeddi qəzanın baş verməsindən sonra xüsusilə güclənmişdir. 1971-1975-ci illərdə Heydər Əliyevin tə-

şəbbüsü və bilavasitə köməyi ilə respublikanın hava məkanına yeni reaktiv təyyarələr – “Tu- -134” və “Yak – 40” hava gəmiləri çıxarılmışdır. 1971-ci ilin avqust ayında “Tu – 134A” turboreaktiv təyyarəsi ilə ilk uçuş Bakıdan Moskvaya həyata keçirilmişdir [15,137]. Respublika aviasiyasının qazandığı nailiyyətlərə görə Azərbaycan Mülki Aviasiya İdarəsinin bir qrup işçisi orden və medallara layiq görülmüşdür [19]. Azərbaycan aviatorlarının nailiyyətləri gündən-günə artırdı. Belə ki, SSRİ Mülki Hava Donanması Azərbaycan Məhəlli İdarəsinin təyyarələri ilə İran, İraq və Misirin birgə daşdığı qəddər sərnişin daşınmışdı. 1966 – 1972-ci illər ərzində Bakı təyyarəçiləri 5 milyondan çox sərnişin daşımışdılar [25].

Tədqiaqlar göstərir ki, respublikada aviasiyanın inkişafı, bu sahədə olan vəziyyət həmişə respublika rəhbərliyinin diqqət mərkəzində olmuşdur. Belə ki, Azərbaycan KP MK Bürosunun 23 yanvar 1973-cü il tarixli iclasının 59 Nəli Protokolundan aydın olur ki, respublikada Sov. İKP MK-nın 1973-cü il 11 yanvar tarixli qərarına uyğun olaraq Azərbaycan Mülki Aviasiya İdarəsinə bir nəfərin “Azərbaycan SSR Əməkdar Mühəndisi”, 3 nəfərin “Azərbaycan SSR-in Əməkdar Rəşionalizatoru” adına, 10 nəfərin isə Azərbaycan SSR Ali Sovetinin Fəxri Fərmanına layiq görülməsi üçün təqdimat verməsinə icazə verilməsi tövsiyyə edilirdi [6]. Təsadüfi deyildir ki, 1973-cü il mayın 1-də Bakıdan Yevlaxa “Yak – 40” təyyarəsi ilə ilk uçuş yerinə yetirilmişdir. Həmin il iyunun 15-dən etibarən Yevlaxdan Mineralniye Vodıya, Naxçıvana və Bakıya müntəzəm olaraq yüksək sürətli “Yak – 40” təyyarəsi uçuşa başladı [15, 136]. Artıq 1974-cü ildə Respublikamızın təyyarə limanlarından keçmiş SSRİ-nin 56 şəhərinə hava gəmiləri uçurdu. Keçmiş SSRİ-nin 14 digər müttəfiq respublikasının paytaxtı ilə Bakını birləşdirən hava yolları fəaliyyət göstərirdi [14]. 19 avqust 1976-cı ildə “Tu – 154” təyyarəsi ilə Moskvadan Bakıya ilk uçuş həyata keçirilmişdir. Bu hava reysi Azərbaycan Mülki Aviasiya İdarəsinin uçuş heyəti SSRİ-nin əməkdar pilotları A.Bağirov və M.Mantaşevin başçılığı ilə həyata keçirilmişdir. 1977-ci il martın 2-də isə yeni Bakı – Fizuli hava xətti açılmışdır. Elə həmin il aprel ayından Bakı – Naftalan – Bakı hava xəttində “Yak – 40” təyyarələri ilə müntəzəm uçuşlar başlanmışdır. Həmin illərdə aviasiyamızın inkişafı üçün Respublika səviyyəsində hər cür tədbirlər görüldü. Təsadüfi deyildi ki, 1976 – 1980-ci illər üçün qəbul edilmiş plana əsasən aviatorlarımız beş il ərzində 550 milyon sərnişin, milyonlarla ton xalq təsərrüfatı yükləri və poçt daşınmalı idi [23]. 1977-ci ilin axırında respublikanın paytaxtını bütün şəhər və rayon mərkəzləri ilə birləşdirən hava xətləri fəaliyyət göstərirdi. Bütün aeroportlar hava xətlərinin idarəsi üçün müasir tipli radiostansiyalar ilə təchiz olunmuşdu.

1977-ci ilin sonunda Bakıda hava məlumatlarının mərkəzləşdirilmiş agentliyinin yeni binası açılmışdır. Bu binada aviabiletlərin satışının və

bronlaşdırılmasının avtomatlaşdırılması üçün daha müasir hesablayıcı mərkəz yerləşdirilmiş, aeroportdan uçan reyslər haqqında elektron informasiya tablosu quraşdırılmışdır [11,144].

1969-1982-ci illərdə mülki aviasiyada sərnişin daşınmasında əhəmiyyətli nailiyyətlər əldə edilmişdir. Nəticədə sərnişinlərin maksimal rahatlığı təmin edilmişdi. Respublika rəhbərliyinin və Azərbaycan Mülki Aviasiya idarəsinin diqqət mərkəzində daşıma xidməti mütəxəssislərinin və bort bələdçiləri heyətinin, bütün xidmət personlarının hazırlanması da dururdu [32,74]. Bu illərdə kənd təsərrüfatı sahələrinin aviakimyəvi üsulla işlənməsində, meşə təsərrüfatında, geoloji kəşfiyyatlarda və aerofotoçəkilişlərdə yeni aviasiya texnikasından da geniş istifadə olunurdu. Göstərilməlidir ki, “Ali məktəblərin sonrakı inkişafı və mütəxəssislərin hazırlanması səviyyəsinin artırılması haqqında” SSRİ hökumətinin Sərəncamı mülki aviasiyanın ali təhsil və orta ixtisas məktəbləri üçün böyük mobilləşdirmə gücü oldu. Yeni aviasiya texnikasının və yerüstü texnikanın istismara buraxılması Aeroflotun perspektiv inkişafını yeni profilli mütəxəssislərin hazırlanmasının vacibliyini diqqət edirdi. 1976-1980-ci illərdə mülki aviasiya məktəblərinin ixtisaslaşdırılması başa çatmış, Aktyubinsk, Kirovoqrad və Buquruslan məktəbləri nəqliyyat aviasiyası üçün təyyarəçilər hazırlamağa başlamışdılar [30, 303].

Ulu Öndərimizin qeyri-adi uzaqgörənliyi nəticəsində azərbaycanlı aviatorların böyük bir qismi məhz bu məktəblərdə təhsil almış və bunun nəticəsində də respublika elmi-texniki hazırlıqlı kadrlarla təmin olunmuşdur. Ümumiyyətlə, 1969-1982-ci illərdə onun təşəbbüsü ilə SSRİ-nin aparıcı ali məktəblərində oxumaq üçün 15 mindən çox gənc göndərilmiş və onlar bu gün də müstəqil Azərbaycan mülki aviasiyasına xidmət edirlər [32,78].

Aparılan tədqiqatlar göstərir ki, Bakı ilə keçmiş SSRİ-nin ən uzaq nöqtələri arasında bir başa əlaqələr getdikcə daha da çoxalırdı. Bu baxımdan Bakı-Tümen və Bakı-Ulyanovsk marşrutları xüsusilə xarakterikdir. Belə ki, 1978-ci ildə Bakıdan Tümenə və Ulyanovska bir başa uçan “Tu – 134” hava gəmilərindən istifadəyə başlanılmışdır [18]. Yeri gəlmişkən qeyd etmək yerinə düşərdi ki, Bakı-Ulyanovsk və Bakı-Tümen marşrutlarının açılması ilə Azərbaycanı keçmiş SSRİ-nin 60-dan çox şəhəri ilə birləşdirən hava yollarının uzunluğu 5 min kilometr artmışdır [24]. Yanvarın 1-dən isə Gəncəni (keçmiş Kirovabadi) Voronejlə birləşdirən xətt açılmışdır. Gəncə ilə Mineralniye Vodı arasında uçan İl -18 təyyarələri Tu – 124 hava gəmiləri ilə əvəz olunmuşdur. Yayda Yevlax və Xankəndi şəhərləri ilə Nalçik arasında “hava körpüləri” salmaq nəzərdə tutulurdu. Fizuli – Xankəndi – İrəvan marşrutu da 1979-cu ilin yayında istifadəyə veriləcəkdi [12].

Bakıda 1979-cu ilin oktyabrında aviasiya sahəsinin təsərrüfat və ideoloji fəallar iclasının keçirilməsi bilavasitə SSRİ Mülki Aviasiya naziri B.P.Buqayevin Azərbaycan KP MK-nın birinci katibi Heydər Əliyevə ünvan-

ladığı məktubunda göstərildiyi kimi Mülki Aviasiya Azərbaycan İdarəsi kollektivinin uğurlarına, əmək kollektivində siyasi-tərbiyəvi işlərin və respublikanın dayaq bazalarında aviakimyəvi işlərin yüksək səviyyədə görülməsinə minnətdarlığın təzahürü idi [9].

Danışdıığımız dövrdə Azərbaycanda Aviasiyanın inkişaf etməsinin bir göstəricisi də Azərbaycan KP MK-nın I katibi tərəfindən 27 iyul 1979-cu il tarixdə “Bakıda aviasiya sənayesi müəssisələri işçilərinin Ümumittifaq iclasının keçirilməsi haqqında” Sərəncam verilmiş və iclas 1979-cu il sentyabr ayında Bakı Aqreqat İstehsalat Birliyində keçirilməsi olmuşdu (10). Aydın- dır ki, keçmiş SSRİ-nin ən tanınmış aviatorlarının iclasının Bakıda keçiril- məsi bilavasitə respublikamızda bu sahədə kifayət qədər yüksək nailiyyət qazanılmasının təcəssümü idi. Qeyd edilməlidir ki, Azərbaycan mülki avia- siyası uzun illər ərzində köhnə tipli xarici təyyarələrdən müasir tipli laynerlə- rədən keçməyə çalışmışdır. Təsədüfi deyildir ki, artıq 1980-ci illərin əvvəllərində Bakıdan keçmiş SSRİ-nin 70-dən çox şəhərinə təyyarələr uçur- du. Onlar ümumi uzunluğu 82 min kilometrdən çox olan hava xətləri ilə sə- rnişin, poçt və yük daşıyırdı [11, 148]. 1980-ci illərdə Azərbaycan mülki avia- siya işçiləri öz beynəlmilətlik borclarına sadıq qalaraq Kuba, Şimali Qafqaz, BAM və Tümenin mülki aviasiyası xidmətində də çalışmışdılar.

Göstərilməlidir ki, danışılan müddət ərzində aviadaşımalar da çoxalmış- dır. Belə ki, əgər 1960-cı ildə 2073 sərnişin və 47,5 ton yük daşınmışdırsa, 1970-ci ildə 35404 sərnişin, 12 ton poçt və 146 ton yük daşınmışdır. 10 il son- ra isə 63843 sərnişin, 16,7 ton poçt, 387,3 ton yük daşınmışdır [28, 48]. 1971- 1975-ci illərdə Azərbaycanın hava xətlərində “Tu – 134” və “Yak – 40” kimi yeni reaktiv laynerlər uçmağa başladı. 1977-ci il avqustun 30-da “Tu – 134” təyyarəsi ilə Moskvaya ilk səfər həyata keçirildi. Bu uçuşun ekipajına hava gəmisinin kapitanı Ç.Ağazadə rəhbərlik edirdi. Respublikanın bölgələrində infrastrukturun yenilənməsi işləri davam etdirilirdi. 70-ci illərdə 11 rayonda, o cümlədən Naxçıvanda, Zaqatalada və Xankəndi yaxınlığında yeni uçuş – en- mə zolaqları salındı. Süni örtüklə üzlənmiş bu zolaqlar “Yak – 40” tipli reak- tiv təyyarələri qəbul etməyə imkan verirdi. A.S.Yakovlevin xüsusi konstruk- tor bürosunun “məhsulu” olan “Yak – 40” reaktiv təyyarəsi (kreyser sürəti sa- atda 550 – 600 kilometrə çatırdı) əsasən yerli hava xətləri üçün nəzərdə tutul-muşdu [20, səh.85]. Şübhəsiz ki, Azərbaycanın bütünlüklə aerofikasiyalaşmış bir respublikaya çevrilməsi Azərbaycan KP MK-nın və respublika hökuməti- nin, əlbəttə, ilk növbədə Ulu Öndərimiz Heydər Əliyev cənablarının son dərə- cə böyük, titanik xidmətinin nəticəsi idi.

70-ci illərdə “Yak -40” tipli reaktiv təyyarənin, “Tu – 154” tipli ma- gistral laynerin istifadəyə verilməsi təkcə sərnişinlərə xidmət sahəsində key- fiyyət dəyişikliyi deyil, həm də yerli və ittifaq miqyasında aviasiyanın inf- rastruktur sahəsində böyük irəliləyiş demək idi. Bu irəliləyiş özünü Azərbay-

canın timsalında çox əyani göstərirdi [25].

Lakin 70-ci illərin əvvəllərində hava hərəkətində yaranmış intensivlik, coxtutumlu və sürətli təyyarələrin istismarı, mürəkkəb yerüstü aviasiya texnikasının tətbiqi və s. yeniliklər uçuşların təhlükəsiz və müntəzəm olması üçün təsirli tədbirlər görülməsini tələb edirdi. Bu zərurət bir də ondan doğurdu ki, “Aeroflot” sistemində istehsalat və intizam pozuntuları tez-tez nəzərə çarpırdı. Azərbaycan aviasiya idarəsi üzrə 1967-ci ildə 295, 1968-ci ildə 258, 1969-cu ilin 9 ayı ərzində 242 intizam pozuntusuna yol verilmişdi. Özü də intizamı pozanların əksəriyyəti komandir və uçuş heyətinin üzvləri idi [5]. Azərbaycan mülki – aviasiya idarəsində də xeyli nöqsanlar mövcud olmuşdur. Belə ki, burada da xidmət personalının yarıtmaq işi ucbatından təyyarə reysləri tez- tez gecikir, ya da təxirə salınırdı. Sərnişinlər biletlərini qeydiyyatdan keçirmək üçün bəzən saatlarla vaxt itirməli olurlar. Aeroport mehmanxanalarında antisanitariya hökm sürür, elementar mədəniyyət və rahatlıq yox idi. Yevlax, Şəki, Zaqatala, Naftalan, Mingəçevir və Tovuz aeroportlarında sərnişinlər, xüsusilə çətinliklərlə üzləşirdilər [7]. Şübhəsizdir ki, Azərbaycan KP MK-da nəqliyyatın müxtəlif sahələrinin daha da inkişaf etdirilməsi, buradakı nöqsanların aradan qaldırılması üçün müvafiq qərar və qətnamələrin çox böyük rolu var idi.

Əlbəttə, yuxarıda göstərilən nöqsanlar sadəcə olaraq dözülməz idi. Buna görə də Respublikamızın o vaxtkı rəhbəri Heydər Əliyev cənabları tam doğru olaraq əsl tələbkarlıq nümunəsi göstərdi. Təsadüfi deyildi ki, artıq Azərbaycan KP MK-nın 1969-cu il 18 noyabr tarixli qərarında “Əmək intizamını möhkəmləndirmək və vəzifə borcunu danışıqsız yerinə yetirmək” tələbi irəli sürülürdü [31,81]. Amma bütün nöqsanlarına baxmayaraq 70-ci illəri bütövlükdə Azərbaycan aviasiyasının çiçəklənməsi dövrü kimi xarakterizə etmək olar. Belə ki, məhz bu dövrdə o zamanlar üçün ən yeni hesab olunan üçüncü nəsil təyyarələrin elektron – hesablama maşınlarının köməyi ilə enib – qalxması ölkə aviasiyasını dünya standartlarına xeyli yaxınlaşdırmış oldu. Bu illərdə EHM sərnişinlərə xidmət sahəsində də geniş tətbiqini tapdı. 1972-ci ildə Dövlət Komissiyasının qəbul etdiyi “Sirena” sistemi fəaliyyətə başladı ki, bu da Bakı və Gəncə aerovağzallarında aviabiletlərin qeydə alınması işinə sərf edilməsi vaxtını iki dəfə azaltmağa imkan verirdi. Bakı və Gəncə (Kirovabad) aeroportları uçuşların təhlükəsizliyini və dövrüyyəliyini təmin etmək üçün daha yaxşı işıqlandırma texnikası və radio vasitələrlə təchiz edildi. 1975-ci il iyunun 1-dən “Aeroflot”un daxili hava xətlərində EHM-in köməyi ilə yaradılmış illik cədvəl tətbiq edilməyə başlandı. Bu cədvələ 3612 aviareys daxil edilmişdi. Halbuki 1972-ci ildə aviareyslərin sayı 2274 olmuşdu. SSRİ-nin bütün aeroportlarında mərkəzi dispetçer məntəqələri yaradılmışdı. Dispetçer məntəqələri xidmətlərin dəqiq əlaqələndirilməsi, təyyarələrin texniki cəhətdən səfərə hazırlanması, onların yüklənməsi və

cədvəl üzrə uçuşunu təmin etmək kimi funksiyaları öz üzərinə götürmüşdü.

Danışdığımız dövrdə sanitar aviasiyasının “sifarişini” məmnuniyyətlə qəbul edib, hadisə yerinə uçan adlı-sanlı tibb mütəxəssislərimiz də az deyildi. Cərrahlardan E.Qasımzadə, V.Atlas, A.Hacıyev, L.Frenkenberq, A. Rəfibəyli, P.Lazarev, həkim A.Lev, nevroptoloq S.İsmayılov, uroloq, tibb elmləri doktoru Q.Zülfüqarov, tibb bacısı N.Razumovskaya və bir sıra başqaları buna misal ola bilər. Bort həkiminin öz vəzifəsindən əlavə digər xəstələrin köməyinə tələsdiyi hallar da az olmayıb [26, 190-191]. Statistikanın quru rəqəmləri, protokol qeydləri, hesabatdakı sətirlərin arxasında yüzlərlə, minlərlə xilas edilmiş insan həyatı durur.

Xidmətlər arasında kənd təsərrüfatı aviasiyasının, xüsusilə böyük rolu vardır. Mədəni bitkilərin zərərvericiləri, xüsusən şəkər çuğundurunun qəni mi olan uzunburunun məhv edilməsi sahəsində aviatorların kolxoz və sovxoz əməkçilərinə etdiyi köməyi heç bir qiymətlə müqayisə etmək olmaz. Əvvəllər bu həşəratlar minlərlə insanın əməyini heçə endirirdi. Kənd yerlərində uçuş – enmə sahələrini bərk materiallardan üzləyirdilər. Prinsip etibarlı ilə bu cür uçuş – enmə zonaları təyyarələr və uçuş heyəti üçün hər cür məişət şəraiti olan baza rolunu oynayırdı.

Görülən tədbirlər nəticəsində 1971-ci ildə 3 milyon hektar kənd təsərrüfatı və meşə təsərrüfatı sahəsinə aqro-kimyəvi qulluq göstərilmişdi. Məhz aviatorlar tərəfindən havadan tozlanmanın uğurla aparılması nəticəsində yüz min hektarlarla sahədə bol pambıq becərilirdi. 1976-cı ildə respublikamız 400 min ton pambıq toplayıb dövlətə təhvil vermişdi. Müxtəlif illərdə havaların pis keçməsi, təbii şəraitin qənaətbəxş olmaması nəticəsində yaranan çətinliklərə kənd zəhmətkeşləri ilə birlikdə aviatorlar da sinə gərirdilər. Qonşu respublikalara “qardaşlıq köməyi daimi ənənəyə çevrilmişdi” [27, 463]. Bu, Azərbaycan aviatorlarının yüksək peşəkarlığından və mənəvi keyfiyyətindən xəbər verirdi. Bu barədə danışılarkən Zabrat aviasiya dəstəsinin təyyarəçilərinin də fədakar əməyini qeyd etmək yerinə düşərdi. Belə ki, onlardan Ə.Əhmədov və Ə.Əzimov Biləsuvar rayonunda pambıq tarlalarının dərmanlanmasında çox böyük qəhrəmanlıqla çalışmışlar. Təsədüfi deyildi ki, həmin rayonun rəhbərliyi adları çəkilən pilotlardan çox razılıq edirdilər [21].

1979-cu ildə SSRİ-nin əsas pambıq bazası olan Özbəkistanda havaların şiltaqlığı nəticəsində pambıq əkinə xeyli ləngiyirdi. Şiddətli şaxtalar, leyсан yağışları, dolu “zərbələri” çox böyük ərazidə torpağa səpilmiş toxumu (çiyidi) ya məhv etmiş, ya da zədələmişdi. Hətta ikinci, üçüncü dəfə səpin aparılmışdı. Belə bir zamanda Özbək pambıqçılarının köməyinə Azərbaycan aviatorları gəldilər. Onlar tez yetişən pambıq sortlarını tez daşıyaraq əkinçilərə çatdırdılar. Daha sonra isə əkin sahələrini ziyanvericilərdən təmizlədilər. Həmin il Özbəkistan zəhmətkeşləri pambıqçılıq tarixində ilk dəfə olaraq 5 milyon 720 min ton “ağ qızıl” tədarük edərək planı artıqlaması ilə yerinə

yetirdilər [30, 317]. Bu qələbədə şübhəsiz ki, Azərbaycan aviatorlarının da layiqli payı vardı. Müvafiq sənədlərlə tanışlıq göstərir ki, sərnişinlərin hava və dəmir yolu ilə daşınması sahəsində fərq nisbəti “Aeroflotun” xeyrinə getdikcə dəyişirdi. Belə ki, 1950-ci ildə bu üstünlük 1,8% idisə, 1975-ci ildə 35,4%-ə qalxmışdı. Bu baxımdan təsadüfi deyildi ki, Azərbaycan aviatorları tərəfindən 1975-ci ildə 25 min ton yük və 1,3 milyon sərnişin mənzil başına çatdırılmışdı [33, 195].

Böyük iftixar və qürur hissi ilə qeyd etmək yerinə düşərdi ki, Azərbaycan aviatorları beynəlxalq aləmdə də öz peşakarlıqları və səriştələri ilə fərqlənirdilər. O vaxtlar Afrika qitəsində çalışan azərbaycanlı aviatorlardan Faiq Məmmədov, Mark Zaika, Artyom Bağırov və başqaları bu ölkənin hava xəttində bir çox halarda əsl möcüzə yaradırdılar. O vaxt baş vermiş bir hadisə bu baxımdan xüsusilə xarakterikdir. Belə ki, xarici avia şirkətlərdən birinin təyyarəsi Malinin paytaxtında sovet təyyarəsindən bir saat əvvəl havaya qalxaraq Afrikanın digər ucqar bir nöqtəsinə kurs götürür. Ekipaj üzvləri nəzərdə tutulan nöqtəyə çatdıqda sovet təyyarəsinin özlərindən əvvəl gəldiyini görəndə təəccüblənirlər. Sən demə Sovet “İL – 18” təyyarəsini idarə edən bakılı pilot M.Zaika həmin məsafəyə çatmaq üçün çətin, lakin qısa marşrutu seçib və mənzil başına daha tez çatıb. Azərbaycanlı şahinlər bir müddət Mali Respublikasında da fəaliyyət göstərərək orada da dinc həyat quruculuğunda böyük işlər görmüşlər [15, 129]. O vaxtlar cəmiyyətin sosial – iqtisadi həyatında aviasiyanın rol və əhəmiyyətinin artmasının göstəricilərindən biri də Bakı Birləşmiş Avia dəstəsinin komandiri – aeroport rəisi vəzifəsinin Azərbaycan KP MK-nın nomenklaturasına daxil edilməsi faktı idi. Ulu Öndərimiz H.Ə.Əliyevin imzaladığı fərman və Azərbaycan KP MK katibliyinin qərarı ilə S.İlyasov Bakı aeroportunun ilk rəisi təyin olundu (2). Bu tədbir həm də onun göstəricisi idi ki, respublika rəhbərliyi artıq “kənar-dan göndərilmiş” kadrlara yox, yalnız respublikada yetişən kadrlara güvənir, milli kadrlarımızın irəli çəkilməsini istəyir.

1979-cu ilin oktyabrında aviasiya sahəsinin təsərrüfat və ideoloji işçilərinin fəallar yığınağı keçirildi. Ulu Öndərimiz burada məruzə ilə çıxış edərək aviatorların xalq təsərrüfatının müxtəlif sahələrində çox önəmli rol oynadıqlarını göstərməklə bərabər, gələcəkdə onlardan daha çox şey gözlənildiyini xüsusilə qeyd etmişdir. Yeri gəlmişkən bu yığınağın Bakıda keçirilməsi faktının özü də Azərbaycanın mülki aviasiya sahəsində kifayət qədər böyük müvəffəqiyyət qazandığını əyani şəkildə sübut edirdi [3]. Bu müşavirədə komandir – rəhbər heyəti arasında siyasi tərbiyə işlərini təkmilləşdirmək məsələləri müzakirə olundu və konkret tədbirlər müəyyən olundu. Göstərməlidir ki, Azərbaycanda aviasiya və aviasiya ilə əlaqədar sahələrin inkişaf səviyyəsini göstərən faktlardan biri də SSRİ Aviasiya Sənayesi Nazirliyi tərəfindən 1979-cu ilin payızında usta və hamilərin rolunu artırmaq

mövzusunda Ümumittifaq müşavirəsinin Bakıda keçirilməsi təklifi irəli sürülmüşdü. Həmin müşavirə göstərilən vaxtda Bakı Aqreqat İstehsalat Birliyinin bazasında keçirilmişdi [4].

Aparılan tədqiqatlar sayəsində müəyyən edilmişdir ki, təkcə 1982-ci ildə 1,7 milyona yaxın sərnişin, 26 min ton poçt və yük daşınmışdır. Aviatorlarımız 3,7 milyon hektar əkin sahəsini havadan gübrələmişlər. Əlbəttə, bütün bu göstəricilər respublika aviatorlarımızın vətən qarşısında nəhəng xidmətlərinin əyani sübutu idi [17]. Danışdığımız dövrdə Azərbaycan mülki aviasiya sahəsində kifayət qədər yüksək səviyyəli kadrlarla təmin olundu. Bu işlərdə isə Heydər Əliyevin müstəsna dərəcədə böyük rolu olmuşdu. Belə ki, onun təşəbbüsü ilə 1969-1982-ci illərdə SSRİ-nin aparıcı ali məktəblərində 15 mindən çox azərbaycanlı gənc göndərilmişdi [29, 57].

Haqqında bəhs etdiyimiz dövrdə Azərbaycanda hava və dəmir yolu ilə istər sərnişin, istərsə də yük daşınmasının dinamik səviyyədə artmasını aşağıdakı cədvəl bir daha sübut edir

İllər	1970	1975	1980
Hava (sərnişin – kilometr)	986	1630	2170
Dəmir yol (sərnişin-kilometr)	1676	2066	2250
Sərnişin daşınması			
Hava	800 min	1,2 mln.	1,4 mln.
Dəmir yol	28,7 mln.	30,3 mln	28,5 mln

(20.)

Cədvəldən göründüyü kimi təxminən 10 il ərzində aviasiya sahəsində sərnişin daşınması iki dəfə artmış, dəmir yolu ilə isə elə də ciddi artım olmamışdır.

Nəticə. Ümimiyyətlə, götürdükdə 1969-1982-ci illər sovet Azərbaycanı tarixində ən parlaq səhifələrdən biri olmuşdur. Belə ki, 1970-1980-ci illərdə istehsal edilən daxili məhsulun miqdarı 1945-1970-ci illərdə (25 il ərzində) buraxılan məhsuldan çox idi. Müvafiq surətdə nəqliyyat kompleksində işlər xeyli canlanmışdı. Təsadüfi deyildir ki, 1969-1982-ci illərdə aviasiya vasitəsilə yükdaşıma 25%, sərnişin daşınması isə 2,1 dəfə artmışdı [20,195]. H.Əliyevin respublikaya rəhbərlik etdiyi illərin uğurlu nəticəsi olaraq, Azərbaycan SSR Ali Soveti Rəyasət Heyətinin Fərmanı ilə Azərbaycan aviasiyasının nümayəndələrindən bir qrupu fəxri adlara, o cümlədən Əməkdar nəqliyyat işçisi və Əməkdar səmərləşdirici adlarına layiq görülmüşdü [7].

Aydındır ki, yuxarıda göstəriləndi kimi azərbaycanlı aviatorların nəinki respublika daxilində, eləcə də ölkə xaricində, hətta başqa qitədə (Afrikada) özlərini ən yaxşı cəhətdən göstərmələri, Özbəkistanda tez yetişən toxum sortlarının tez daşınaraq pambıqçıların istifadəsinə vermələri, respublikada o vaxtlar üçün ən müasir “Yak-40” reaktiv təyyarələrinin, “Tu - 154” layner-

lərinin istifadəyə verilməsi və s. bu kimi göstəricilər Azərbaycanda aviasiyanın inkişafının inikası idi.

ƏDƏBİYYAT

1. ARDA F.1.Siy.56. İş qutu 13. səh. 79
2. ARDA F.1.Siy.65. iş 152, qutu 22. səh. 79
3. ARDA F.1.Siy.66 iş136, qutu 21. səh. 11
4. ARDA F.1.Siy.66. iş 133, qutu 21. səh. 39
5. ARDA F.1.Siy.72. iş 21, qutu 4. səh. 79
6. AR Pİİ SSA F.1. Siy.60. iş 15. V.178, 193-196, 197
7. AR Pİİ SSA F.1. Siy, 59. İş 105. V.1-5, 22-29,213, 237,239
8. İctimai Hərəkətlər və Siyasi Partiyalar Arxivi. F.1. S.65. İş 152
9. İctimai Hərəkətlər və Siyasi Partiyalar Arxivi. F.1. S.66. İş 136
10. İctimai Hərəkətlər və Siyasi Partiyalar Arxivi. F.1. S.66. İş 152
11. Azərbaycan Mülki Aviasiya tarixi (1910-1980). Bakı – 2012. 140 s.
12. "Beşinci okeanın" təzə uğurları // Bakı. – 1979, 13 yanvar.
13. Doqquzuncu və onuncu beşillik "Sovet Azərbaycanının 60 ildə iqtisadi və sosial tərəqqisində mühüm mərhələdir" elmi konfransının materialları. Bakı – 1980, 280 səh.
14. Əhmədov Ə. Baltiklə Xəzərin "səma körpüsü". // Bakı. – 1974, 19 iyun.
15. Əliyev H. Azərbaycan şahinləri. "Azərbaycan." 1980. №12
16. Əliyev T. Bakının səma qapısı. // Kommunist. - //1970, 18 avqust
17. Əsədov M. Hava yollarında hünər. // Bakı. – 1983, 12 fevral
18. Hüseynov A. Bakı – Tümen hava körpüsü. // Bakı – 1978, 3 iyul
19. İdman. Böyük dostluq. // 1973, 8 fevral.
20. Kərimova E. Azərbaycan aviasiyasının yaranması və inkişaf tarixi. Bakı: Hərbi nəşriyyatı. – 208 s.
21. Koqan İ. Təyyarəçilərin köməyi // Sovet kəndi. – 1971, 20 iyul
22. Kommunist, "Sirena" biletdə satacaq. 1972, 4 fevral
23. Məmmədov M. Mülki aviasiyamızın üfüqləri // Bakı. – 21 mart.
24. Morozkov V. Bakı – Ulyanovsk: Dostluq körpüsü // Bakı. – 1978.
25. Respublikamızın polad qanadları // Bakı. – 1972, 19 avqust
26. Алиев Н.М. Соколы Азербайджана. Баку: 1978. Азернешр, 213 стр.
27. Вишнеvский В.Д. Трудовые решения. Сб. статей: Ордена Ленина Гражданская революция. М. Редакционно – издательский отдел Аэрофлота 1967. 471 стр.
28. В небе Азербайджана. Баку: 1983. Азербайджанское государственное издательство. 254 с.
29. Гусейнова И. Гейдар Алиев – от политического руководителя к общенациональному лидеру. Баку: Тахсил, 2005, 504 стр.
30. История гражданской авиации СССР. Научно – популярный очерк. Под редакцией Б.П. Бугаева. М., Издательство Воздушный транспорт, 1983, 317 стр.
31. Карпова Л.И. Истории авиации и космонавтики. Часть 1. Истории воздухоплавания и авиации. М: Издательство МГТУ, 2005, 106 стр.
32. Керимова Е.А. История становления и развития Азербайджанской авиации. Диссертация. Баку: 2010.
33. Керимова Е.А. История становления и развития Азербайджанской авиации. Монография. Баку: 2012. 224 с.

ИСТОРИЯ РАЗВИТИЯ ВОЗДУШНОГО ТРАНСПОРТА В АЗЕРБАЙДЖАНЕ (1969-1982)

Ильгар Г. АБДУЛЛАЕВ

РЕЗЮМЕ

В этой статье говорится о том, что до прихода Г.Алиева к власти в Азербайджане работы в сфере авиации не находились на желаемом уровне, показатели в этой области отставали от общесоюзных, а после прихода Г.Алиева к руководству республикой в 1969 году, здесь началось развитие. Создание современной гражданской и военной авиационной инфраструктуры в Азербайджане, укрепление материально – технической базы и осуществление многих других сложных и важных работ также нашли здесь свое отражение.

Этот период характеризуется и этапом оснащения аэропортов и аэродромов более совершенными системами управления воздушным движением – на базе ЭВМ третьего поколения, приближавшимися к передовым мировым стандартам.

Ключевые слова: Г.Алиев, авиация, самолет, аэрофлот, аэровокзал

HISTORY OF AIR TRANSPORT DEVELOPMENT IN AZERBAIJAN (1969-1982)

İlgar H.ABDULLAYEV

SUMMARY

It is stated in this article that before H.Aliyev's coming to power the things in the field of aviation did not go well and the figures in this field lagged behind the level of all - union indicators. It is also noted that in 1969 when H.Aliyev became the leader of the republic great growth appeared in this field. The creation of modern civil and military aviation infrastructures, strengthening of material – technical base and implementation of such a lot of important issues have found their reflections in this article too. That period is also characterized as the application of more perfect and the third – generation base of electronic calculators (computers) meeting the requirement of advanced world standards which controlled the air movements of planes at airports and aerodroms.

Keywords: H.Aliyev, aviation, air plane, airport, aerodrome