

ЎЗБЕКИСТОН РЕСПУБЛИКАСИ
ОЛИЙ ВА ЎРТА МАХСУС ТАЪЛИМ ВАЗИРЛИГИ

ФАРҒОНА ДАВЛАТ УНИВЕРСИТЕТИ

**FarDU.
ILMIY
XABARLAR-**

1995 йилдан нашр этилади
Йилда 6 марта чиқади

3-2021

**НАУЧНЫЙ
ВЕСТНИК.
ФерГУ**

Издаётся с 1995 года
Выходит 6 раз в год

Муассис: Фарғона давлат университети.

«FarDU. ILMİY XABARLAR – НАУЧНЫЙ ВЕСТНИК. ФерГУ» журналі бир йилда олти марта чоп этилади.

Журнал филология, кимё ҳамда тарих фанлари бўйича Ўзбекистон Республикаси Олий аттестация комиссиясининг докторлик диссертациялари асосий илмий натижаларини чоп этиш тавсия этилган илмий нашрлар рўйхатига киритилган.

Журналдан мақола кўчириб босилганда, манба кўрсатилиши шарт.

Ўзбекистон Республикаси Президенти Администрацияси ҳузуридаги Ахборот ва оммавий коммуникациялар агентлиги томонидан 2020 йил 2 сентябрда 1109 рақами билан рўйхатга олинган.

Муқова дизайни ва оригинал макет ФарДУ таҳририят-нашриёт бўлимида тайёрланди.

Таҳрир ҳайъати

Бош муҳаррир
Масъул муҳаррир

ШЕРМУҲАММАДОВ Б.Ш.
ЎРИНОВ А.А.

ФАРМОНОВ Ш. (Ўзбекистон)

БЕЗГУЛОВА О.С. (Россия)

РАШИДОВА С. (Ўзбекистон)

ВАЛИ САВАШ ЙЕЛЕК. (Туркия)

ЗАЙНОБИДДИНОВ С. (Ўзбекистон)

JEHAN SHANZADAN NAYYAR. (Япония)

LEEDONG WOOK. (ЖанубийКорея)

АЪЗАМОВ А. (Ўзбекистон)

КЛАУС ХАЙНСГЕН. (Германия)

БАХОДИРХОНОВ К. (Ўзбекистон)

ҒУЛОМОВ С.С. (Ўзбекистон)

БЕРДЫШЕВ А.С. (Қозоғистон)

КАРИМОВ Н.Ф. (Ўзбекистон)

ЧЕСТМИР ШТУКА. (Словакия)

ТОЖИБОЕВ К. (Ўзбекистон)

Таҳририят кенгаши

ҚОРАБОЕВ М. (Ўзбекистон)

ОТАЖОНОВ С. (Ўзбекистон)

ЎРИНОВ А.Қ. (Ўзбекистон)

РАСУЛОВ Р. (Ўзбекистон)

ОНАРҚУЛОВ К. (Ўзбекистон)

ГАЗИЕВ Қ. (Ўзбекистон)

ЮЛДАШЕВ Г. (Ўзбекистон)

ХОМИДОВ Ғ. (Ўзбекистон)

АСҚАРОВ И. (Ўзбекистон)

ИБРАГИМОВ А. (Ўзбекистон)

ИСАҒАЛИЕВ М. (Ўзбекистон)

ҚЎЗИЕВ Р. (Ўзбекистон)

ХИКМАТОВ Ф. (Ўзбекистон)

АХМАДАЛИЕВ Ю. (Ўзбекистон)

СОЛИЖОНОВ Й. (Ўзбекистон)

МАМАЖОНОВ А. (Ўзбекистон)

ИСОҚОВ Э. (Ўзбекистон)

ИСКАНДАРОВА Ш. (Ўзбекистон)

МЎМИНОВ С. (Ўзбекистон)

ЖЎРАЕВ Х. (Ўзбекистон)

КАСИМОВ А. (Ўзбекистон)

САБИРДИНОВ А. (Ўзбекистон)

ХОШИМОВА Н. (Ўзбекистон)

ҒОҒУРОВ А. (Ўзбекистон)

АДҲАМОВ М. (Ўзбекистон)

ХОНКЕЛДИЕВ Ш. (Ўзбекистон)

ЭГАМБЕРДИЕВА Т. (Ўзбекистон)

ИСОМИДДИНОВ М. (Ўзбекистон)

УСМОНОВ Б. (Ўзбекистон)

АШИРОВ А. (Ўзбекистон)

МАМАТОВ М. (Ўзбекистон)

ХАКИМОВ Н. (Ўзбекистон)

БАРАТОВ М. (Ўзбекистон)

Муҳаррирлар: Ташматова Т.
Жўрабоева Г.

Мусаҳҳих: Шералиева Ж.

Таҳририят манзили:

150100, Фарғона шаҳри, Мураббийлар кўчаси, 19-уй.
Тел.: (0373) 244-44-57. Мобил тел.: (+99891) 670-74-60
Сайт: www.fdu.uz

Босишга рухсат этилди:

Қоғоз бичими: - 60×84 1/8

Босма табоғи:

Офсет босма: Офсет қоғози.

Адади: 50 нусха

Буюртма №

ФарДУ нусха кўпайтириш бўлимида чоп этилди.

Манзил: 150100, Фарғона ш., Мураббийлар кўчаси, 19-уй.

Фарғона,
2021.

Аниқ ва табиий фанлар

МАТЕМАТИКА

Д.Аманов, С.И.Сиражиддинов
Тўртинчи тартибли хусусий ҳосилали дифференциал тенглама учун
нолокал масала.....6

А.Оқбоев, Н.Муталлиев
Иккинчи тур бузиладиган гиперболик типдаги тенглама учун
силжишли масала.....14

БИОЛОГИЯ, ҚИШЛОҚ ХЎЖАЛИГИ

Ғ.Юлдашев, В.Исақов, У.Мирзаев, Х.Шокирова
Гидроморф тупроқларнинг антропоген омиллар таъсирида
эволюцияси.....20

КИМЁ

И.Асқаров, Ҳ.Исаков, О.Абдуллоев, Ш.Тураҳонов
Анор пўстлоғи таркибидан галл кислотасини олиш усуллари.....25

Ижтимоий-гуманитар фанлар

ТАРИХ

Лианг Юн, Н.Камбаров
Қанғ маданияти ҳақида хитойлик олимларнинг фикрлари.....30

Ф.Шамукарамова
Катта Фарғона каналининг қурилишида археологик назоратнинг аҳамияти.....43

У.Абдуллаев
Фарғона водийси халқларида анъанавий дафн ва таъзия
маросимлари.....51

Т.Турсунмуратов
Европа Иттифоқининг Ўзбекистон Республикаси билан таълим соҳасида ҳамкорлигининг
айрим хусусиятлари.....56

А.Алохунов
“Хўжа”лар тоифасининг келиб чиқиш тарихидан.....61

Р.Атаханов
Фарғона водийси қорақалпоқлари замонавий кийимларидаги анъанавий
жиҳатлар.....66

Д.Исмоилова, Н.Бердиев
Туркистонда суд тизими тарихидан.....72

Р.Акбаров
Иккинчи жаҳон уруши йилларида ўзбек миллий матбуотининг жангчиларни
ватанпарварлик руҳида тарбиялашдаги роли.....78

Д.Элова
Бухоро ҳаво флотини ташкил этиш тадбирлари ва самолётлар кириб
келиши тарихидан.....85

Э.Ғуломов
Ўзбекистон Республикасида 1994 йилги Олий Мажлис сайловига тайёргарлик.....89

**БУХОРО ҲАВО ФЛОТИНИ ТАШКИЛ ЭТИШ ТАДБИРЛАРИ ВА САМОЛЁТЛАР
КИРИБ КЕЛИШИ ТАРИХИДАН
ИЗ ИСТОРИИ ОРГАНИЗАЦИИ БУХАРСКОГО ВОЗДУШНОГО ФЛОТА И
ПОЯВЛЕНИЯ САМОЛЁТОВ
FROM THE HISTORY OF ORGANIZATION OF AIR FLEET AND INTRODUCTION OF
PLANES**

Элова Дилноза Давлатовна¹

¹Элова Дилноза Давлатовна

– Бухоро давлат университет, докторанти.

Аннотация

Мақолада 1920-1924 йилларда Бухорода ҳаво флотини ташкил этиш, самолётлар қатновини йўлга қўйиш соҳасида амалга оширилган ишлар бирламчи манбалар ва адабиётлар таҳлили орқали очиб берилган.

Аннотация

В статье осуществлен анализ первоисточников и литературы, по организации воздушного флота и налаживания авиасообщения в 1920-1924 годах в Бухаре.

Annotation

This article describes the work done in Bukhara in 1920-1924 on the organization of the air fleet, the organization of air traffic through the analysis of primary sources and literature.

Таянч сўз ва иборалар: авиация, самолёт, аэропорт, ҳаво флотини, аэроплан, ҳарбий аэроплан, чақирим, тезлик, ҳаво кемаси, от кучи, ширкат, акция, хайрия, флот дўстлари, тижорат банки, ячейка.

Ключевые слова и выражения: авиация, самолет, аэропорт, воздушный флот, военный аэроплан, верста, скорость, воздушный корабль, лошадиная сила, товарищество ширкат, акция, благотворительность, друзья флота, коммерческий банк, ячейка.

Keywords and expressions: aircraft, airplane, airport, air fleet, airplane, military airplane, mileage, speed, aircraft, horsepower, shirkat, share, charity, fleet friends, commercial bank, cell.

Самолётларнинг транспорт воситаси сифатида кашф этилиши ва улардан фойдаланишнинг бошланиш тарихи бевосита Европадаги Франция ва Германия каби мамлакатлар тарихи билан боғлиқ. Ушбу ривожланган давлатларда 1920-1921 йилларда ҳаво транспорти йўллари вужудга келди. 1924 йилда ўлкамизда ҳаво транспорти йўллари орқали жами 1000 та йўловчи, 200 кг почта жўнатмаси, 5 тонна юк ташилган. [1.256] Бироқ, Туркистонда ҳаво флотини ташкил этиш ҳаракати ва илк бор самолётларнинг кириб келиш тарихи XX асрнинг дастлабки ўн йиллигига тўғри келади. Бухоро амирлиги даврида Янги Бухоро (Когон)да Левин босмахонасида “Бухорои-шариф” номи билан форс-тожик тилида босилган биринчи маҳаллий газетанинг 1912 йил 4 апрелдаги 21 сониди: “Седов самолёти Тошкентда” номли мақола босилган. Унда: “1912-йил 28-29 март кунлари учувчи Седов Тошкентда ўз самолёти билан учиб кўрсатди, 29 март куни 4 нафар хотин-қиз ва 3 нафар эркалар ҳам самолётда Тошкент бўйлаб учдилар. Тошкентга ташриф буюрган меҳмонлар ҳам самолётда учиб, юқоридан шаҳарнинг

кўринишини томоша қилдилар”, мазмунидаги маълумот келтирилган. [2]

Юқоридаги маълумотга таяниб айтиш мумкинки, самолёт ҳавода парвоз қилишга мўлжалланган янги техник қурилма сифатида 1912-йиллардан туркистонликларга маълум бўлган.

Маълумки, 1920 йил 2 сентябрда Бухорода амирлик тартиби ағдарилди. Бухорода амир мағлубиятининг сабабларидан бири қоқоқ ҳарбий техникага эга эканлиги ҳисобланади. Туркфронт қўмондони М.В.Фрунзе умуман қизил қўшинлар ғалабаси учун Бухоро амирига қарши ўша пайтда янги ҳарбий техника ҳисобланган 5 та бронепоезд, 5 та бронетанк ҳамда 11 та ҳарбий самолёт кўл келганди. Когон (Янги Бухоро) яқинидаги аэродромдан ҳавога кўтарилган самолётлар “Фарман”, “Фарсел”, “Сопвич”, “Нюнон”, “Баузен” ва “Албатрос” каби маркаларда бўлиб, улар асосан Франция ва Германияда ишлаб чиқарилган эди. Шаҳарни уч кеча-ю уч кундуз бомбардимон қилган бу техникадан мутлақо хабарсиз аҳолини ваҳимага солди, кўп оилалар уйларига кириб, яшириниб олишди. Ушбу самолётларда соатига 120-150 км тезликда пастлаб учиб мумкин бўлган. Ҳар

бир самолёт учувчиси 8-10 мартадан парвоз қилиб, Бухоронинг Арк қалъаси, Ситораи Мохи-Хосса саройи, Минораи Калон ва бошқа обидаларини бомба ташлаб вайрон қилдилар, тинч аҳоли устига ҳам бомбалар ёғдирилди[3,34-35].

1920 йил 14 сентябрда Бухоро амирлиги ўрнида БХСР Халқ Нозирлар Шўроси ҳукумати тузилди. Ушбу ҳукумат янги техникани ҳаётга татбиқ қилиш орқали халқнинг моддий-маиший турмушини юксалтириш, замонавий ижтимоий тараққиётни таъминлаш сиёсатини юритди. Мазкур ҳукумат 1921 йилдан бошлаб Бухорога фуқаро ва ҳарбий хизматни таъминлайдиган самолётлар (ҳаво учқоқлари, машиналар) ни олиб келиш чоратадбирларини кўрди. Манбаларда БХСРда ҳаво флотини вужудга келтириш учун курашлар кескин кечганлиги кўрсатиб ўтилган. Даврий матбуотда бизга ҳаво флотига йўл бўлсин, учғич машиналар Бухорода бўлиши кераклигини ўйлаб ҳам кўриш керак эмас, деб чиққанлар ҳақида маълумот келтирилади[4]. Бироқ, Файзулла Хўжаев бошчилигидаги ҳукумат аъзолари Бухорога самолётларни олиб келиб, уларнинг қатновини йўлга қўйиш учун барча тегишли тадбирларни қўлладилар. Аввало, ҳаво флоти қўшни Туркистон АССР, ХХСР, Русия билан ўзаро алоқаларни боғлашда, савдосотиқ алоқаларини кучайтиришда, ҳарбий мудофаани мустаҳкамлашда зарурлиги алоҳида қараб чиқилди. Республикада 1921 йилнинг охиридан бошлаб, 1922-1923 йилларда “Ҳаво флотига ёрдам” комиссияси, “Қизил ҳаво флоти ячейкаси”, “Ҳаво флотига ёрдам жамияти”, “Ҳаво тайёраси жамияти”, “Ҳаво флоти ширкати”, “Ҳаво флоти дўстларига кўмак жамияти”, “Ёш ҳаво тайёраси дўстлари” каби кўнгилли ва ҳукумат уюшмалари тузилди [5.] Файзулла Хўжаев Москва (Россия)да СССР ҳукумати раҳбарлари билан музокаралар олиб бориб, Бухорога 4 та “Юнкерс” маркали немис тайёраларидан сотиб олишга рухсат берилишини сўради. У Бухоро-Хива, Бухоро-Тошкент, Бухоро-Душанбе, Бухоро-Термиз, Бухоро-Москва йўналишларида самолёт қатновларини йўлга қўйиш БХСР учун зарурлигини “Марказ” раҳбарларига уқтирганди. “Марказдан Бухорода ҳаво йўллари майдонлари (аэропорт ясамоқ (курмоқ) учун 35 млн олтин сўм ваъда қилинди”, деб ёзганди “Озод Бухоро” газетаси. [6.] 1922-1923 йилларда бутун

Иттифоқ бўйлаб, ҳаво флотига ёрдам акцияси ўтказилган эди. 1923 йил июль ойидаги ҳаво флоти ҳафтасида 1 триллион сўм пул тўпланганлиги, чет эллардан 20 та аэроплан сотиб олинганлиги, бу хориждан келтирилган аэропланларнинг бир қисми Туркистон, Қирғизистон, Сибирь, Узоқ Шарқ ҳукуматларига берилиши эълон қилинганди. “Ҳаво флотининг дўстлари ташкилоти” аъзолари 300.000 нафарга етиб, биргина Серпуховода 85 минг, Егорьевскда 300 минг сўм тўпланган. Москва-Нижний Новгород йўналишида 1923 йил 15 июлдан аэроплан қатнови йўлга қўйилган. “1923 йил охирида Киев-Харков-Москва ҳаво йўли очиладур”, деб ёзганди “Бухоро ахбори”. [7.] Бухорода ҳам ҳаво флоти очиш учун маблағ тўплаш компанияси авж олдирилиб, 1923 йилда “Нифат” ширкати хизматчилари ҳаво флоти фойдасига 3018 сўм тўплаб топширганлар. Иккита театр томошасидан 18.375 сўм тўпланган. Турли картиналар савдосидан 5802 сўм, халқ уйидаги тадбирлардан 4505 сўм, от ўйини томошасидан 1421 сўм тўпланган. [8] Бухорода 1923 йил 5-12 август кунлари ўтказилган “Ҳаво флотига ёрдам” ҳафталигида анча маблағ тўпланган. Жумладан, тилла билан – 235 сўм 50 тийин, кумуш билан – 233 сўм 25 тийин, Бухоро тангаси – 25 дона, афғон рупияси – 4 дона, Русиянинг 1923 йилги пули билан 318792 сўм йиғилганди. Хўжаижаҳон туманидан 20000 русия пули, 160 пуд ғалла берилган бўлса, Когон комиссияси Русия пули билан 130.000 сўм, тилла билан 112 сўм 50 тийин топширганди[9.34]. 1923 йил сентябр ойи ўрталарига қадар ҳаво флоти фойдасига 38.716 сўмлик қоғоз пул, 317 сўм олтин, 234 сўм кумуш тўпланган. Шаҳрисабз, Шеробод, Қарши, Кармана касаба уюшмалари ҳам анча маблағ тўплашган, деб ёзганди “Бухоро ахбори”. [10] Бундан ташқари, Бухородаги “Ихтиёрий ҳаво флоти ширкати” Урта Осиё тижорат банкидан 200.000 сўм ссуда (кредит) олган. Ҳаво флоти фойдасига БХСР ҳукумати ва пахта қўмитаси 50 минг сўм пай пули берган, шунингдек, Бухоро-Душанбе ҳаво майдони (аэропорт) қуришга 35 млн, сўм кредит олинган. Халқ орасида Бухорода ҳаво флотини вужудга келтириш мақсадида кенг ташвиқот ва тарғибот ишлари олиб борилган, хитобнома ва мурожаатномалар қабул қилинган, оммавий ахборот воситалари (радио, газета) орқали чиқишлар қилинган. Ташвиқот ва тарғиботларда “Юнкерс-V” маркали немис самолётлари сотиб олиб

ТАРИХ

келинса, Бухоро шаҳри Душанбе, Хива, Тошкент, Олмаота, Москва шаҳарлари орқали осон ва қулай боғлана олиши, Хива-Бухоро орасидаги масофани ҳафтада икки марта, яъни 480 чақирим йўлни 3,5 соатда босиб ўтиш мумкинлиги (от ва аравада 7-8 кунлик йўл) самолётлар 100-150 йўловчи билан соатига 120-140 км масофани боса олиши, 85 от кучига эгаллиги, Бухоро-Душанбе 4,5 соатлик йўл бўлиб қолиши, ҳаво кемалари 5 минг чақиримгача (1 чақирим 950-1000 метр) ерга қўнмай уча олиши кабиларга асосий урғу берилган. [11]

Тадқиқотимиз шуни кўрсатадики, 1923 йилнинг охирида Бухорога Россия орқали “Юнкерс” маркали самолёт келтирилган. Манбаларда: “Бухоро-Душанбе” ҳаво йўллари майдони (аэропорт) эрта тонгдан одамлар билан лиқ тўлди. Одамлар оила аъзолари билан байрам кийимида ва байрамона кайфиятда кенг майдонга тўпландилар. Барча шод-хуррам эди, 25 нафар Шўро ҳукумати аъзоларини “Ура” садолари остида олқишлашди. Сўзга чиққанлар тўпланганларни тайёра йўлни тез босиши, от ва аравага қараганда арзонлиги, 2 соату 15 дақиқада Бухоро-Душанбе йўлини соатига 160 км тезлик билан босиб ўтиши, 550 км ни 2 соат 20 минутда ўта олиши, 6 киши, 32 пуд юк кўтара олиши ҳақидаги маълумотлардан воқиф қилишди. Тайёрада 50 сўм билан Хивага етиб бориш ва 1 пуд юкнинг 6-7 олтин сўм билан узоқ масофага етказилиши мумкинлиги маълумоти ҳам назардан четда қолмади. Шундан сўнг, қурултой аъзолари тайёрада учиб, осмондан туриб янги Бухоро (Когон)ни томоша қилдилар. Меҳмонлар ҳам 2 та тайёрада парвоз этиб, кеч соат 18:30 га қадар Бухорои-шарифни томоша қилдилар, – деб ёзганди “Бухоро ахбори”. [12] Юқоридаги маълумотдан аниқ бўладигани, самолётлар (фуқаро авиацияси) 1923 йил кузидан Бухорода парвоз қила бошлаган. Қуйида келтирилаётган маълумот бу борадаги фикримизни янада қатъийлаштиради. Бухородаги “Ҳаво флоти дўстлари жамияти” аъзолари Муҳитдин Мансуров (йирик сармоядор, жамият раиси), Ҳожи Мирзобек, Уста Нур, Жўра Карвон, ҳукумат аъзоси Мусо Саиджоновлар 140 минг сўм олтин маблағни 4 та “Юнкерс” самолёти сотиб олиш учун маблағ марказга тўлангани ҳақида ҳисобот берганлар. Самолётлар 1923 йил август охиригача келиши керак эди. Улар самолётларни бошқариш учун учувчи мутахассислар юборилишини ҳам сўрашган.

Учувчиларга “Ҳаво флоти ҳафтаси” ҳамда 10 сўмлик аксия тадбирларидан тушган маблағдан маош тўланиши ҳам билдирилган. [13]

БХСРга ҳарбий аэропланлар нисбатан олдинроқ келтирилган бўлиб, уларда 2-3 киши парвоз қила олган. “Бухоро ахбори”нинг 1923 йил 7 майдаги “Хабарлар” рукнида “Аэроплан ҳалокати” номли маълумот босилган. Унда: “Яккатут (ҳозирги Жондор тумани ҳудудида) станцияси яқинида ҳарбий аэроплан (учғич машина) ҳалокатга учраган. Аэроплан ҳавога кўтарилган пайтда мотори бузилганлиги сабабли бензин баки портлаб олов олган ва ичидаги 3 киши билан ерга йиқилган. Ўлганларнинг гавдалари (жасадлари) ва аэроплан қолғон қисмлари Янги Бухорога келтирилган. 2 чи аэроплан Қизилтепа туманидаги Ванғозе қишлоғида ҳалокатга учраган. Бензин етишмаслиги учун аэроплан ерга тушишга мажбур бўлган. Бунда босмачилар кўлига тушиб бузилган, ичидаги одамлар “тирикми, ўликми эканлиги маълум эмасдур” [14], деб қайд этилган. Бизнингча, 1920-1924 йилларда Туркистон минтақаси ва БХСРда кечган “босмачилар” билан бўлган жангларда Ҳарбий аэропланлардан Қизил Армия қисмлари фойдаланганлар. Бухоро амирлигини бомбардимон қилишда иштирок этган Ласкин, Фаусек каби учувчилар ҳаво жанглирида ўз самолётларида иштирок этишда давом этган бўлсалар керак. Бухоро Иқтисодий Кенгаши (БИК) ўтказган мажлисларда саноатни, қишлоқ хўжалигини ривожлантириш, транспорт тизимини яхшилаш каби масалалар кўрилган. БИКнинг 1923 йил 17-18 сентябрда бўлиб ўтган йиғилишида “Бухорода ҳаво флотини қуриш ва Ўрта Осиё давлат университети фондига 61.000 олтин сўм ўтказиш” масалалари муҳокама қилинган. Йиғилиш қарорига кўра, Бухоро – Хива – Шарқий Бухоро (Душанбе) йўналишида ҳаво флоти ва самолётлар қатнови масаласи кўрилиб, Соколов, Гейлиб ва Головинлардан иборат 3 кишилик комиссия тузилган. Комиссия аъзолари 6 кун ичида ҳаво рейслари режасини ишлаб чиқишлари керак эди. [15] 1923 йилнинг 25 сентябрида ушбу режа БИК ва БХСР ХКС ҳукуматига тавсия этилиб, самолётлар қатнови ҳафтада 2 бор уюштирилиши кўрсатилган. 1923 йил охиридан Бухоро-Душанбе ўртасида махсус ҳаво рейси очилиб, Бухоро-Душанбе, Душанбе-Бухоро самолёт қатнови “Юнкерс” маркали немис самолёти орқали йўлга қўйилди”, деб маълумот берилади, архив

ҳужжатида. [16] БИК Бухоро-Душанбе йўналишида ҳаво транспортини ташкил этишда дастлаб 200.000 рубл, 1923 йил декабрда яна 50 минг олтин сўм ажратган. 1924 йил 16 июнда Ўрта Осиё Иқтисодий Кенгашининг навбатдаги мажлиси бўлиб, иқтисодий вазифалар қаторида “Добролёт” кўнгилли жамияти (1923 йил тузилган)нинг Ўрта Осиёдаги бўлимига техника асбоб-ускуналари етказиб бериш учун Хоразм – Олмаота йўналишида ҳафтада бир марта самолёт қатновини йўлга қўйиш тўғрисида қарор чиқарилган. Бунинг учун

аэродромларни етарли шароит ва бензин билан таъминлаш назарда тутилган. [17] Тарихий адабиётларда Ўзбекистон Ҳаво Флотининг ташкил этилиш санаси 1929 йилдан бошланиши қайд этилган. Бизнингча, ушбу тарихий санани беш йил ортга суриш мақсадга мувофиқ бўларди.

Хуллас, Бухорода ҳаво флотини ташкил этиш учун БХСР ҳукумати хайрли ишларни амалга оширди. Бироқ, 1924 йилда БХСРнинг тугатилиши билан ушбу ишлар ўрта йўлда қолиб кетди.

Адабиётлар:

1. Ҳаво транспорти. Ўзбекистон Миллий энциклопедияси, Том 11. – Т.: “ЎзМЭ” Давлат илмий нашриёти, 2005.
2. Седов самолёти Тошкентда. // Бухорои шариф, 21 сон, 1921 йил 4 апрел (араб имлосида, форс-тожик тилида)
3. Рашидов У.Ж. Бухоро Халқ Республикаси (1920-1924 йиллар). – Бухоро: “Бухоро” нашриёти, 2003.
4. Ҳаво флотига кўмак комиссияси // Бухоро ахбори, 184 сон, 1923 йил 22 июль (араб имлосида, эски ўзбек адабий тилида.)
5. Озод Бухоро, 60-сон, 1923 йил 9 март, 78 сон, 1923 йил 17 апрел, 87-сон, 1923 йил 23 апрел, 144 сон, 1923 йил 24 сентябр, 161-сон, 1923 йил 7 ноябр, 173-сон, 1923 йил, 10 декабр, Бухоро ахбори, 186-сон, 1923 йил, 5 август, 176-сон, 1923 йил, 21 июн, 166-сон, 1923 йил 5 май ва ҳоказо.
6. Бухоро – Душанбе ҳаво йўли // “Озод Бухоро,” 3-(216-сон), 1923 йил 3 ноябр, Бухоро ҳаво йўллари очмоқда. Ҳозирлик//Озод Бухоро, 205-сон, 1923 йил 23 сентябр.
7. Ҳаво флотига кўмак иши қандай берадур // Бухоро ахбори, 186-сон, 1923 йил 5 август.
8. Ҳаво флотига ёрдам қандай бўладур: Янги Бухоро нима берадур?// Бухоро ахбори, 188-сон, 1923 йил 11 август.
9. Ҳаво флотига ёрдам // Бухоро ахбори, 195-сон, 1923 йил 29 август. Ҳайитов Ш. ва бош. Бухоро Халқ Совет Республикаси: иқтисодиёти, ижтимоий сиёсат, маданий ҳаёти. – Бухоро.: “Бухоро” нашриёти, 2005. – Б.34. Раҳмонов К.Ж. Бухоро Халқ Совет Республикаси тарихи матбуот саҳифаларида. – Т.: “АБВ-МАТБУОТ-КОНСАЛТ”, 2012.
10. Ҳаво флотига қанча ёрдам йиғилгон//Бухоро ахбори, 203-сон, 1923 йил 19 сентябр.
11. Ҳаво флоти ҳафтасига ҳозирланмоқ керак. // Бухоро ахбори 180-сон, 1923 йил 5 июл; Ҳаво флоти ҳафтаси// Бухоро ахбори, 185-сон, 1923 йил 2 август; Ҳаво йўллари очмоққа ҳозирлик.// Бухоро ахбори, 205-сон, 1923 йил 23 сентябр; Бухоро ва Хива ўртасида 3.5 соатлик йўл// Озод Бухоро, 83-сон, 1923 йил, 23 апрел, Шарқий Бухоро йўллари очилиши// Озод Бухоро, 144-сон, 1923 йил 24 сентябр Бухоро – Душанбе ҳаво йўли // Озод Бухоро: 3 (216) сон, 1923 йил 5 апрел.
12. Шарқий Бухоро ҳаво йўлининг очилиши // Озод Бухоро, 144-сон, 1923 йил 24 сентябр, Ҳавода учиш ишлари // Озод Бухоро, 146-сон, 1923 йил 14 декабр. 175-сон.
13. Тўртта ҳаво кемаси // Бухоро ахбори, 1923 йил 23 июн.
14. Бухоро хабарлари. Аэроплан ҳалокати // Бухоро ахбори, 167-сон, 1923 йил 7 май.
15. Ўзбекистон миллий архиви, 53-фонд, 1-рўйхат, 52-йиғма жилд, 35,36 varaқлар.
16. Ўзбекистон миллий архиви, 53-фонд, 1-рўйхат, 52-йиғма жилд, 38-varaқ, 38-varaқнинг орқа томони.
17. Ўзбекистон миллий архиви, 53-фонд, 1-рўйхат, 52-йиғма жилд, 41-varaқнинг орқа томони.

(Тақризчи: Б.Усманов – тарих фанлари доктори)