



ISSN 2181-9599

Doi Journal 10.26739/2181-9599

## ЎТМИШГА НАЗАР

4 ЖИЛД, 10 СОН

## ВЗГЛЯД В ПРОШЛОЕ

ТОМ 4, НОМЕР 10

## LOOK TO THE PAST

VOLUME 4, ISSUE 10



ТОШКЕНТ-2021

**Бош мухаррир:**  
**Главный редактор:**  
**Chief Editor:**

**Муртазаева Рахбар Хамидовна**  
тарих фанлари доктори, профессор,  
Ўзбекистон Миллий университети

**Бош мухаррир ўринбосари:**  
**Заместитель главного редактора:**  
**Deputy Chief Editor:**

**Джураева Нилуфар Далибаевна**  
тарих фанлари номзоди, доцент,  
Ўзбекистон жаҳон тиллари университети

**«Ўтмишга назар» илмий журнали тахририй маслаҳат кенгаши**  
**редакционный совет научного журнала «Взгляд в прошлое»**  
**Editorial board of the scientific journal Looking into the past**

**Сагдуллаев Анатолий Сагдуллаевич**  
тарих фанлари доктори,  
профессор, академик,  
Ўзбекистон Миллий университети

**Бобожинова Дилором Бобожинова**  
тарих фанлари доктори, профессор,  
Ўзбекистон жаҳон тиллари  
университети

**Юнусова Хуршида Эркиновна**  
тарих фанлари доктори, профессор,  
Ўзбекистон Миллий университети

**Кебадзе Мадонна**  
тарих фанлари доктори, Телави  
давлат университети, Грузия

**Аширов Адхам Азимбаевич**  
тарих фанлари доктори, профессор,  
ЎзР ФА Тарих институти

**Агзамова Гулчехра Азизовна**  
тарих фанлари доктори, профессор,  
ЎзР ФА Тарих институти

**Бурдишвили Майя**  
тарих фанлари доктори, Телави  
давлат университети, Грузия

**Кожакеева Ляззат Темировна**  
тарих фанлари доктори, доцент,  
Хотин-қизлар давлат педагогика  
университети, Қозоғистон

**Ульжаева Шохистахон Мамажоновна**  
тарих фанлари доктори,  
Тошкент кимё - технология институти

**Бабаджанова Нодира Абдуллаевна**  
тарих фанлари номзоди, доцент,  
Ўзбекистон давлат жаҳон  
тиллари университети

**Рахмонкулова Зумрад Бойхуразовна**  
тарих фанлари номзоди, доцент  
Ўзбекистон Миллий университети

**Гоффоров Шокир Сафарович**  
тарих фанлари доктори, профессор  
Самарқанд давлат университети

**Эргашева Юлдуз Алимовна**  
Тарих фанлари доктори, профессор,  
Қарши муҳандислик-иқтисодиёт  
институти

**Теймураз Ахалмосулишвили**  
профессор, Телави давлат  
университети, Грузия

**Халикова Рахбар Эргашевна**  
тарих фанлари доктори, профессор,  
Тошкент давлат техника университети

**Ишанходжаева Замира Райимовна**  
тарих фанлари доктори, профессор,  
Ўзбекистон Миллий университети

**Абдуллаева Яхшибека Атамуратовна**  
тарих фанлари доктори, доцент  
Нукус давлат педагогика институти

**Мустафаева Нодира Абдуллаевна**  
тарих фанлари доктори  
Ўзбекистон Республикаси  
Фанлар академияси

**Джоробекова Айнуэр Эшимбековна**  
тарих фанлари номзоди, профессор,  
Дипломатия академияси,  
Қозоғистон Республикаси

**Ширванова Тарана Амирага кызы**  
тарих фанлари номзоди, доцент  
Азербайджон давлат  
иқтисодиёт университети

**Ерметов Аваз Абдуллаевич**  
тарих фанлари доктори, доцент,  
Ўзбекистон Миллий университети

**Санпова Камола Давляталиевна**  
тарих фанлари номзоди, доцент,  
Ўзбекистон Миллий университети

**Расулов Абдуллажон Нуриддинович**  
тарих фанлари доктори, профессор  
Наманган давлат университети

**Ковалев Борис Николаевич**  
тарих фанлари доктори, профессор  
Санкт-Петербург Тарих институти, Россия

**Кобзева Ольга Петровна**  
тарих фанлари доктори, профессор,  
Ўзбекистон Миллий университети

**Ауанасова Алима Мусировна**  
тарих фанлари доктори, профессор  
Давлат тарихи институти, Қозоғистон

**Бегалинова Калимаш Капсамаровна**  
фалсафа фанлари доктори, профессор  
Ал-Фаробий номидаги Қозоғистон  
Миллий университети, Қозоғистон

**Хайдаров Муродилла Махмуталиевич**  
тарих фанлари доктори, профессор  
Ўзбекистон Миллий университети

**Алиева Лале**  
тарих фанлари доктори,  
Озарбайжон давлат университети

**Исмаилова Алмаз**  
тарих фанлари доктори,  
Догистон мустақил университети

**Иноятова Диларам Маниглиевна**  
Тарих фанлари доктори (DSc)  
Ўзбекистон Миллий университети

**Талапов Бахриддин Алижанович**  
тарих фанлари номзоди, доцент,  
Наманган давлат университети

**Одилов Аббор Анварович**  
тарих фанлари номзоди, доцент,  
Ўзбекистон Миллий университети

**Толибоева Нодира Одилжоновна**  
Тарих фанлари бўйича фалсафа доктори  
(PhD)

Page Maker | Верстка | Саҳифаловчи: Хуршид Мирзахмедов

Контакт редакций журналлов. [www.tadqiqot.uz](http://www.tadqiqot.uz)  
ООО Tadqiqot город Ташкент,  
улица Амира Темура пр.1, дом-2.  
Web: <http://www.tadqiqot.uz/>; Email: [info@tadqiqot.uz](mailto:info@tadqiqot.uz)  
Тел: (+998-94) 404-0000

Editorial staff of the journals of [www.tadqiqot.uz](http://www.tadqiqot.uz)  
Tadqiqot LLC the city of Tashkent,  
Amir Temur Street pr.1, House 2.  
Web: <http://www.tadqiqot.uz/>; Email: [info@tadqiqot.uz](mailto:info@tadqiqot.uz)  
Phone: (+998-94) 404-0000

## МУНДАРИЖА / СОДЕРЖАНИЕ / CONTENT


<b>13. Аҳмадали Асқаров, Бехзод Исабеков, Убайдулла Исмоилов</b> ЎРТА ОСИЁДА БРОНЗА ДАВРИ КАТАКОМБА ТИПИДАГИ ҚАБРЛАРНИНГ КЕЛИБ ЧИҚИШИ, ЗАМОНИ ВА МАКОНИ ҲАҚИДАГИ НОТЎҒРИ ТАЛҚИНЛАР ХУСУСИДА.....	4
<b>14. Ақром Ахунов</b> XIX АСР ОХИРИДА ШАРҚИЙ ТУРКИСТОНДАН ФАРҒОНА ВИЛОЯТИГА АҲОЛИ МИГРАЦИЯСИ ТАРИХИДАН.....	13
<b>15. Хасан Бабаджанов, Алишер Эгамов</b> ИККИНЧИ ЖАҲОН УРУШИ ЙИЛЛАРИДА ЎЗБЕКИСТОНДА АВИАСОЗЛИК САНОАТИНИНГ БАРПО ЭТИЛИШИ.....	20
<b>16. Нозима Каримова</b> ЁШЛАРДА ТИББИЙ ЭКОЛОГИК МАДАНИЯТНИ ШАКЛЛАНТИРИШ ТАРИХИДАН (аҳоли мурожаатлари асосида).....	27
<b>17. Dalerjon Mirzayev</b> O‘ZBEKISTONNING FRANSIYA BILAN TA’LIM SOHASIDAGI HAMKORLIGI VA UNING ISTIQBOLLARI.....	32
<b>18. Зарнигор Қодирова</b> XIX АСРНИНГ ИККИНЧИ ЯРМИ - XX АСРНИНГ БИРИНЧИ ЯРМИДА РОССИЯ ИМПЕРИЯСИНING МУСТАМЛАКАЛАРИДА ТАЪЛИМ ТИЗИМИ (МАРКАЗИЙ ОСИЁ МИНТАҚАСИ МИСОЛИДА).....	40
<b>19. Шахло Хасанова</b> ЎЗБЕК ХОТИН-ҚИЗЛАРИНИ “ОЗОД ҚИЛИШ” ЁҲУД “ҲУЖУМ” ҲАРАҚАТИ ТАРИХИДАН.....	45
<b>20. Иззатилла Юлдашев</b> ҚОЗИ АБУ ЮСУФ ҲАЁТИ ВА ИЛМИЙ МЕРОСИ.....	50

# ЎТМИШГА НАЗАР ВЗГЛЯД В ПРОШЛОЕ LOOK TO THE PAST

**Хасан Бабаджанов**  
Мухаммад ал-Хоразмий номидаги  
Тошкент Ахборот Технологиялари Университети  
**Алишер Эгамов**  
Ўзбекистондаги Ислом цивилизацияси маркази

## ИККИНЧИ ЖАҲОН УРУШИ ЙИЛЛАРИДА ЎЗБЕКИСТОНДА АВИАСОЗЛИК САНОАТИНИНГ БАРПО ЭТИЛИШИ

**For citation:** Khasan Babadjanov, Alisher Egamov. ESTABLISHMENT OF THE AIRCRAFT INDUSTRY IN UZBEKISTAN DURING THE SECOND WORLD WAR. 2021, vol. 4, issue 10, pp.20-26

 <http://dx.doi.org/10.26739/2181-9599-2021-10-15>

### АННОТАЦИЯ

Мақолада уруш йилларида Тошкентда ишлаб чиқарилган DC-3–ПС-84–Ли-2 типидagi самолётларининг яратилиши жараёни ва улардан фойдаланиш масалалари кўриб чиқилади. Иккинчи жаҳон уруши жанговар театрида авиация техникасининг афзалликларини ва жуда керакли эканлигини кўрсатди. Агар биринчи жаҳон уруши пайтида самолётлар асосан ёрдамчи вазифаларни бажарган бўлса, иккинчи жаҳон уруши даврида авиация ҳарбий тузилмаларнинг мустақил турига айланди ва жанговар шароитларда бир қатор тактик вазифаларни амалга оширди. Армияда авиациянинг кенг қўламли вазифаларни бажариш учун фойдаланишган. Шунинг учун уруш давридан бошлаб ҳарбий авиация қирувчи, хужум учун, десант-юк ташувчи ва бошқа турларга аниқ бўлинди.

**Калит сўзлар:** DC-3, ПС-84, ЛИ-2, модификация, авиасаноат, Тошкент, Иккинчи жаҳон уруши, эвакуация, кооперация, бомбардимончи, десант самолёти, авиамуҳандис, конструктор, қисмлар, асбоб-ускуна.

**Хасан Бабаджанов**  
Ташкентский Университет Информационных Технологий  
имени Мухаммада ал-Хоразмий  
**Алишер Эгамов**  
Центр исламской цивилизации в Узбекистане

## СОЗДАНИЕ АВИАЦИОННОЙ ПРОМЫШЛЕННОСТИ В УЗБЕКИСТАНЕ В ГОДЫ ВТОРОЙ МИРОВОЙ ВОЙНЫ

### АННОТАЦИЯ

В статье рассматриваются вопросы создания и использования самолётов типа DC-3–ПС-84–Ли-2 выпускаемые в Ташкенте в годы войны. Вторая мировая война показала преимущество и незаменимость авиационной техники в театре боевых действий. Если в годы

Первой мировой войны самолеты выполняли преимущественно вспомогательные функции, то в период Второй мировой войны авиация стало самостоятельным видом воинских формирований и выполняла ряд тактических задач в боевых условиях. Авиацию в армии использовали для выполнения широкого вида задач. И поэтому с периоды войны военная авиация стало чётко делится на истребительную, штурмовую, десантно-грузовую и другие виды.

**Ключевые слова:** DC-3, PS-84, LI-2, модификация, авиаиндустрия, Ташкент, Вторая мировая война, эвакуация, кооперация, бомбардировщик, десантный самолёт, авиаинженер, конструктор, детали, оборудование.

**Khasan Babadjanov**

Tashkent University of Information Technologies  
named after Muhammad al-Khwarizmi

**Alisher Egamov**

The Center of Islamic civilization in Uzbekistan

## ESTABLISHMENT OF THE AIRCRAFT INDUSTRY IN UZBEKISTAN DURING THE SECOND WORLD WAR

### ABSTRACT

The article deals with the issues of creation and use of aircraft of the type DC-3–PS-84–Li-2 during the war, which was produced in Tashkent. The Second World War showed the superiority and indispensability of aviation technology in the theatre of military operations. If during the First World War aircraft performed mainly auxiliary functions, then during the Second World War aviation became an independent type of military formations and performed a number of tactical tasks in combat conditions. Aviation was used to perform a wide range of tasks. And therefore, since the periods of the war, military aviation has become clearly divided into fighter, assault, airborne cargo and other types.

**Index Terms:** DC-3–PS-84–Li-2, modification, aviation industry, Tashkent, World War II, evacuation, cooperation, bomber, landing aircraft, aircraft engineer, designer, parts, equipment.

### 1. Долзарблиги:

Инсоният тарихида энг йирик ҳарбий тўқнашув ҳисобланган Иккинчи жаҳон уруши олти йил давом этди ва унда дунё аҳолисининг бешдан тўрт қисми иштирок этди. Иккинчи жаҳон урушида галабага эришишда Ўрта Осиё республикалари, шу жумладан Ўзбекистоннинг ўрни беқиёсдир. Уруш йилларида Ўзбекистон фронтга 1,9 миллионга яқин аскар сафарбар этди, республикадага юздан ортиқ саноат корхоналари кўчирилди, маҳаллий ишлаб чиқариш ва қишлоқ хўжалиги ҳарбий изга ўтказилди. Шу ўринда уруш йилларида Тошкент шаҳрига кўчирилган ва тез муддатда маҳсулот бера бошлаган 84-сонли авиа заводнинг ҳаракатдаги армияни замонавий десант ва бомбардимончи самолётлар билан таъминлашдаги аҳамияти муҳим бўлган. Шу маънода, мақолада Иккинчи жаҳон уруши йилларида Тошкентда фаолият кўрсатган авиа заводнинг фаолияти республика ва хорижий архивлар маълумотлари, адабиётлар ёрдамида очиб берилди.

### 2. Методлар:

Мақолада тарихий тадқиқотлар олиб боришнинг даврийлик, анализ ва синтез, тарихийлик ва илмийлик ҳамда изчиллик тамойиллари асосида иш кўрилди. Маълумотларни қайта ишлаш ва тизимлаштириш микдорий таҳлил усулида олиб борилди.

### 3. Тадқиқот натижалари:

1941 йил 22 июнда Совет Иттифоқи ҳудудида ҳарбий ҳаракатларнинг бошланиши билан фронтдаги ҳудудларидаги авиация корхоналари хавфсиз ҳудудларга кўчирилди. Вермахт аскарларининг Москва остонасида пайдо бўлиши Ҳукумат Мудофаа Комитетини таҳликага солади ва фронт чизиғига яқин ҳудудда самолёт ишлаб чиқариш хавф остида эканлиги сабабли 1941 йил 15 октябрида заводни зудлик билан Тошкентга кўчириш ҳақида

фармойиш қабул қилинди. Заводнинг эвакуациясига директор А.М. Ярунин бошчилик қилди

Бош инженер Борис Лисунов заводнинг технологик асоси саналган катта тоннали гидропрессорлар ва компрессорларнинг демонтажи билан шуғулланишдек нозик ишни ўз зиммасига олади. 1941 йил 18 октябрда ишлаб чиқариш бутунлай тўхтатилади ва ускуналардан иборат 17 та эшелон (бу мингга яқин вагон) Тошкентга йўл олди. Вагонларга 812 та ускуна, хомашё товарлари ва материаллар ортилган шунингдек, заводнинг 4880 та ишчиси оиласи билан Тошкентга келтирилган. Йўлда ўнинчи эшелонга люфтваффе хаво кучлари ва вермахт аскарлари ҳужум қилишиб вагонларга катта талофат етказди.

Шунга қарамасдан, 1941 йил 15 октябрда бошланган корхона эвакуацияси 13 ноябрида якун топди. Ускуналар ва одамлар жойланган биринчи эшелон Тошкентга 1941 йилнинг 20 ноябрида кириб келади. Қисқа муддат эвакуация қилинган ва маҳаллий мутахассислар ёрдамида Тошкентда ПС-84 самолётлари ишлаб чиқариш йўлга қўйилди. 1942 йил 7 январда Тошкентда ишлаб чиқарилган ПС-84 ҳавога кўтарилди. Уруш йилларида Тошкентда жами 2258 дона самолёт ишлаб чиқарилди. Заводни ишлаб чиқариш жараёнида юзага келган ташкилий ва молиявий муаммолар республика раҳбарияти томонидан имкон борича ҳал этиб келинди [1].

1942 йилнинг 7 январда Химки шаҳридан келтирилган техник қурилмалардан Тошкентда биринчи марта “ПС-84” самолёти йиғилди. Завод ишчилари январда умумий олтита самолётни топширишга муваффақ бўлишди [2]. Илк самолётнинг Тошкент осмони узра биринчи парвозини синовчи-учувчи Н.В. Герасимов амалга оширади. Тарихий воқеани кузатиш учун завод аэродромига республиканинг ҳукумат вакиллари таклиф қилинди [3]. 1942 йил 11 сентябрдаги заводнинг 695-сонли қарорига мувофиқ ПС-84 русумли самолётига заводнинг бош инженери Борис Павлович Лисуновнинг номи берилди. Шу вақтдан бошлаб самолётлар ЛИ-2 (ЛИСУНОВ-2) номини олади [4].

1941 йил охиридан бошлаб ПС-84 самолётлари Ҳарбий-ҳаво кучларига етказиб берилди бошланди. Ҳамда ушбу турдаги самолётлар асосида махсус авиагурӯҳлар тузила бошланди. Асосан собиқ фуқаролик авиацияси учувчиларидан тузилиб, гуруҳлар ПС-84 самолётларида фронт чизиғига ҳарбий техника, қурол-яроғ, дори-дармон, озик-овқат ва бошқа муҳим маҳсулотлар етказиб бердилар [5].

Дастлабки вақтларда фуқаролик самолёти бўлган ПС-84дан фронтда фойдаланиш катта талофатлар келтирди. Урушнинг дастлабки уч ойида Москванинг “Внуково” аэропортида тузилган авиаполк жами 27 та ПС-84 самолётини йўқотди. Катта ва нисбатан секин учувчи самолётни пассив ҳимоялаш (комуфляж) ҳам етарли натижа бермади. Душманнинг қирувчи самолётлари ПС-84 га 15-20 метрга яқинлашиш ва шу масофада аниқ ўт очиш имконига эга бўлдилар [6].

Вазият тезликда самолётларда фаол ҳимояни қўллашни талаб этди. ПС-84 ларга дастлаб қўлбола, кейинчалик авиақисмларда қуроллар ўрнатила бошланди. Тошкентда ишлаб чиқарилган самолётлар ҳимояланиш тизимига эга бўлди. Аввалига, МВ-3 (кейинчалик УТК-1 русумли турелларига алмаштирилади) русумли самолётнинг юқори қисмида жойлашган туйнук, борт қисмида жойлашган ДА русумли ва бурун қисмидан ўрин олган ШКАС қимирламайдиган пулемётлари билан қуролланган [7]. Самолёт учувчиси зирхли ҳимояси кучайтирилди ҳамда самолётнинг турли жойларига битта УБТ ва учта ШКАС пулемётлари ўрнатилди.

Натижада ПС-84 пулемётчилари бир неча қирувчи самолётларни уриб туширишга эришдилар. 1942 йилдан бошлаб ПС-84 дан тунги бомбардимончилар сифатида фойдаланиш бошланиб, унинг ташқи қисмига умумий 1000 кг. оғирликдаги авиабомбалар ўрнатилди. Бунинг учун Тошкентда Голубков бошчилигида самолётнинг Ли-2НБ модификацияси яратилди.

1942 йилнинг май ойида СССР бўйлаб жойлашган № 22, 31, 39 заводлари сингари Тошкентдаги № 84 авиация корхонаси кўчириб келтирилишига қадар бўлган ишлаб чиқариш даражасини тиклади [8]. Куйидаги жадвалдан маълум бўлишича, 84-сонли завод

Тошкентдаги фаолияти давомида ишлаб чиқариш кўламини тиклаб қолмасдан, балки маҳсулот ишлаб чиқаришни бир неча баробар оширди. Жумладан, 1940 йилда Химки шаҳрида фаолият юритган 84-сонли авиация завод жами 38 млн. рубллик 51 та самолёт ишлаб чиқарди. 1944 йилда эса Тошкентда фаолият юритган ушбу завод жами 318 млн. рубллик 626 та самолёт ишлаб чиқарди [9].

Албатта, ишлаб чиқариш жараёнини ташкил қилишда кўплаб техник ва ташкилий камчиликларга дуч келинди. Биринчидан, самолёт курул-яроғ жадвалида энг техник мураккаб маҳсулотлардан бири ҳисобланади. Шунингдек, самолёт ишлаб чиқариш саноати юқори кооперацияли, яъни бир неча корхоналар ҳамкорлигини талаб қилувчи соҳадир. 1941 йил охирига келиб Авиация саноати ХК тасарруфидаги 139 корхонадан 118 таси эвакуация режасига киритилган эди [10]. Бу дегани, 85 фоиздан ортиқ самолёт заводлари бошқа ҳудудларга кўчирилиб, улар аксарияти фаолиятининг тикланиши бутун соҳа фаолиятини тиклашда жуда муҳим эди.

Иккинчидан, кадрлар муаммоси тўлиқ ҳал этилмади. Заводда малакали техник-муҳандис кадрлар билан бир қаторда, оддий ишчиларга ҳам юқори талаб сақланиб турди. Уруш йилларида кўчирилган аксарият авиасозлик корхоналари ўз ходимларининг тахминан учдан бир қисмини янги жойга олиб келишга муваффақ бўлишди. Кадрлар танқислиги шароитида заводни ишчилар билан тўлиқ таъминлашнинг бирдан-бир манбаи маҳаллий ёшлар эди. Уруш йилларида заводнинг ички буйруқларидан бирида қуйидагилар акс этган эди: “Маҳаллий миллат вакиллари билан ташкил топган малакали кадрларни тайёрлаш мақсадида 62 нафар ўқувчиларни технолог, ишлаб чиқариш режаларини тузувчи мутахассис ва техник сингари касбларни ўрганиш учун цех ва бўлимларга тажриба алмашишга юборилсин” деб кўрсатма берилганди.

Албатта, мураккаб шароитларда ёш кадрларни тайёрлашда маълум камчиликларга ҳам йўл қўйилди. Ёшлардан янги кадрларни топиш ва уларни ўқитиш ишига етарли эътибор берилмади. Жумладан, Тошкентдаги 702, 84, 708, 735-сонли заводлар ва текстил комбинатига бириктирилган ўсмирларга касбий таълим учун ҳеч қандай шароитлар яратилмаганди. Кўпгина ҳунармандчилик ва Ф30 мактаблари ўқувчилари озиқ-овқат ва турар жой билан таъмин этилмади [11]. Натижада қийин шароитларга чидай олмаган ота-онасиз ўсмирлар завод ва ўқув муассасаларидан қочиб кетардилар.

Юқорида кўрсатилган ҳунармандчилик ва Ф30 мактаблари билан боғлиқ муаммоларга кўшимча равишда заводнинг ўзида ҳам дастлабки даврларда амалиёт ўташ ва малака ошириш масалаларида эътиборсизлик қилинди. Авиация заводи ёш ишчилар амалиёт олиб бориши учун ҳам етарли шароитлар тўлиқ таъминланмаган эди. Жумладан, ҳеч қандай назарий ва амалий ишлаш устахоналарининг мавжуд эмаслиги завод ҳудудида амалиёт ўташ ва тажриба ошириш имкониятларини жиддий чеклар эди. вақтинчалик чора сифатида 84-сонли завод тасарруфига алоқа техникуми ўтказилиб, унинг асосида ёшларга амалий ва назарий билимлар берилди. Қисқа муддат ичида заводда ҳам ишлаб чиқариш устахоналари яратилди. Уруш йилларида уларда мингдан ортиқ ишчилар ўқиб, малака оширдилар [12]. Амалга оширилган чора-тадбирлар натижасижа 1942 йилнинг март ойига келиб, аксарият ҳолларда корхоналарда урушгача бўлган ишчилар сони тикланди. Шу давр мобайнида 1700 га яқин маҳаллий миллат вакиллари, шу жумладан, 400 га яқин хотин-қизлар турли лавозимларда биринчи маротаба заводда ўз фаолиятларини бошлашди [13].

Сўнгги маълумотларга қараганда, ўзбекистонлик ишчилар нафақат республикадаги авиация саноати ва турдош корхоналарда, балки Ўзбекистондан ташқари жойлашган корхоналарга ҳам жалб қилинган. Уруш йилларида авиация корхоналарида ишчи-техник ходимларнинг миллий таркиби ҳақида статистика юритилмаган бўлсада, билвосита манбаларда бу ҳолат ҳақида маълумотлар учратиш мумкин. Жумладан, уруш йилларида 18-сонли Куйбышев (ҳозирги Самара, РФ) авиация заводида фаолият юритган ўрта осиеликлар ҳақида қуйидаги маълумотлар учрайди: “Декабрь охири. Иттифоқдош республиклардан янги ишчилар келди. Менинг гуруҳимга грузин, икки озарбайжон ва тўрт ўзбек ишчи келди. Улар рус тилини билмас эдилар. Завод ишчиларидан Жданов улар ўртасида таржимон вазифасини

бажарди. Таржимон ёрдамида уларга касб малакалари эгаллай бошлашди. Улардаги касбни эгаллашга интилиш, меҳнатсеварлик ҳамда қатъият тезликда ижобий натижа бера бошлади. Кейинги йил бошидан янги ишчилар ишлаб чиқаришга бевосита жалб этилиб, январь ойи охиридан ишлаб чиқариш нормаларини бажара бошлашди” [14].

Учинчидан, авиация саноати ишчилари ва ходимлари жиддий таъминот ва моддий муаммоларига дуч келдилар. Уруш даврида Ависозлик саноати Халқ Комиссарлигида ойлик маошлари ўсиши ҳамда ишчи-ходимлар турмуш даражасини тушиб бориши жараёни параллел тарзда амалга ошди. 1940 йил биринчи ярим йиллиги билан солиштирганда Ависозлик саноати Халқ Комиссарлиги корхоналарида фаолият юритган ишчининг ўртача ойлик маоши 1943 йил июлида 474 рублдан 614 рублгача, муҳандис-техник кадрларники эса 920 рублдан 1141 рублгача кўтарилди [15]. Лекин ойлик маошларининг кўрсатилган миқдорда кўтарилиши пул кадрсизланиши ҳамда нарх ўсишини даражасини тўлдира олмади. Уруш даври иқтисодий молиявий жиҳатдан ўзига хос парадоксни яратди. Аҳолининг турмуш даража қанчалик пасайса, аҳолида нақт пул миқдори шунчалик кўпая борди. Давлат тақсимот тизимидан ташқарида нақт пул деярли ҳеч қандай аҳамиятга эга бўлмай қолади. Пул қадрининг тушиши, нархларнинг кескин кўтарилиши ишчи ва ходимлар харид қобилиятини деярли йўққа чиқарди.

Бу ҳолатни аниқ мисолда кўриб чиқсак. 1943 йил июль ҳолатига кўра авиа завод муҳандиси ўртача ойлик маошига (ўртача 1141 рубл) харидни шаҳардаги колхоз бозорида амалга оширса, бу суммага 1,25 литр сут ёки 1,2 кг. картошка сотиб олиши мумкин эди [16]. Бу дегани, завод ишчилари қандай лавозим эгаллаши ва ойлик маошларидан қатъий назар карточка асосида сотиб олинган маҳсулотлар билан тирикчилик қилардилар.

Камчиликларга қарамасдан завод ишини муттасил давом эттирди. Уруш йилларида 84-сонли заводда ишлаб чиқариш жараёнига юзлаб техник янгиликлар жорий этилди. Қурол-яроғларни ишлаб чиқаришда техник янгиликлар, ишлаб чиқариш жараёнларини ихчамлаштиришга ҳам катта эътибор берилди. Ихтирочилик ва ишлаб чиқаришда фойда келтирадиган янги усулларни қўллаш ҳар томонлама қўллаб-қувватланди. Натижада ишлаб чиқариш самарадорлиги ошиши, таннарх ва ишлаб чиқаришга кетган вақт камайиши жараёни кузатилди.

Жумладан, Иккинчи жаҳон уруши йилларида Тошкентдаги 84-сонли заводда ишлаб чиқарилган ЛИ-2 самолётининг таннархи 1941 йилда 650 минг рублни, 1942 йилда 510 минг рублни ва 1943 йилда эса 424 минг рублни ташкил этди [17]. Ҳарбий ишлаб чиқаришда конвейер, штамповка ва бошқа техник усулларнинг қўлланилиши ишлаб чиқариш самарадорлигини оширди. Энг асосийси, маблағ, вақт ва хом ашё тежалди. 1941 йилдаги иккита ЛИ-2 пулига, 1943 йилда шундай самолётларнинг учтасини яратиш мумкин эди.

1943 йилдан бошлаб Тошкентда фаолият юритган 84-сонли завод мунтазам равишда, ойма-ой самолёт ишлаб чиқариш режани ортиғи билан бажаради ва урушнинг охирига қадар 25 маротаба Давлат Мудофаа Комитетининг Қизил байроғига лойиқ деб топилади. Мазкур байроқ Иккинчи жаҳон урушида тошкентлик авиақурувчиларининг фидокорона меҳнати рамзи сифатида завод ишчилари тасарруфига доимий сақлаш учун топширилди [18].

#### **4. Хулосалар:**

Уруш охирига келиб ПС-84 (Ли-2) самолёти ўзининг чидамлилиги ва юқори техник кўрсаткичлари билан ҳарбий-транспорт авиациясининг энг оммавий самолётига айланди. Уруш йилларида Ли-2 19 та авиаполкларга етказилиб берилди. Иккинчи жаҳон урушидан кейинги йилларда ҳам Ли-2 самолётини такомиллаштириш ва ишлаб чиқариш ишлари давом эттирилди. Самолёт турли модификацияларда: пассажир ташувчи – Ли-2П, юк ташувчи Ли-2Т, штурманлар тайёрлашга ихтисослашган – УчШЛи-2, юк ва пассажир ташувчи – Ли2Гр, аэрофото ишларини амалга оширувчи – Ли-2Ф то 1953 йилгача ишлаб чиқарилди. 1939-1953 йиллар оралиғида турли модификацияларда 4863 самолёт ишлаб чиқарилди. ДС-3–ПС-84–Ли-2 самолёти Иккинчи жаҳон уруши йилларида Ғалаба рамзларидан бири сифатида авлодлар хотирасида сақланиб қолди.



Урушдан кейинги дастлабки ўн йилликда ЛИ-2 фуқароларни ташувчи ҳаво флотининг ягона самолёти бўлиб хизмат кўрсатди. 1946 йилда ЛИ-2 лардан ташкил топган 75 та самолётлар флоти собиқ Иттифоқ ҳудуди бўйлаб рейсларни амалга оширишга киришади. Мазкур самолётлардан халқ хўжалигида турли хил юкларни ташишда кенг қўламда фойдаланилди. Аэрофлот йўналишларида ЛИ-2 40 йилга яқин хизмат кўрсатиб, ўзининг ишончилиги билан ажралиб турди. Ҳозирда кунда ЛИ-2 самолётининг Ўзбекистондаги ягона намунаси Тошкентда “Ғалаба боғи” ёдгорлик мажмуасидан ўрин олган.

### Иқтибослар/Сноски/References:

1. Журавлев В. и др. Создатели крылатых машин. – Ташкент: 1993. – С. 31. (Zhuravlev V. et al . The creators of winged cars. - Tashkent: 1993. - p. 31.)
2. Котельников В.Р. Транспортный самолёт ЛИ-2. Журнал Авиаколлекция. 2005. №3. – С. 9. (Kotelnikov V.R. LI-2 transport aircraft. Aviacollection magazine. 2005. No. 3– - p. 9.)
3. Журавлев В. и др. Создатели крылатых машин. – Ташкент: 1993. – С. 25.
4. (Zhuravlev V. et al . The creators of winged cars. - Tashkent: 1993. - p. 25.)
5. Историческая хроника событий, фактов и трудовых подвигов коллектива Ташкетского авиационного завода им. В.П. Чкалова. Часть 1. Фонд музея авиации. – С. 8. (Historical chronicle of events, facts and labor exploits of the staff of the Tashkent Aviation Plant named after V.P. Chkalov. Part 1. The Aviation Museum Fund. - p. 8.)
6. Транспортный самолёт ЛИ-2. Журнал Авиаколлекция. 2005. №3. – С. 27. (LI-2 transport aircraft. Aviacollection magazine. 2005. No. 3– - p. 27.)
7. Парламентская газета. 12 – 18 сентября 2014 г. (Parliamentary newspaper. September 12-18, 2014)
8. Транспортный самолёт ЛИ-2. Журнал Авиаколлекция. 2005. №3. – С. 10. (LI-2 transport aircraft. Aviacollection magazine. 2005. No. 3– - p. 10.)
9. Засыпкин Ю. и др. История Отечественной Авиапромышленности. Серийное самолетостроение 1910 – 2010. – Москва: 2011. – С. 183. (Zasyupkin Yu. and others. The History Of The Russian Aviation Industry. Serial aircraft construction 1910 - 2010. - Moscow: 2011. - p. 183.)
10. Российский государственный архив экономики (РГАЭ). Ф. 8044, оп. 1, д. 2976, л. 21. (The Russian State Archive of Economics (RGAE). F. 8044, op. 1, d. 2976, l. 21.)
11. Мухин М. Эвакуация авиапромышленности в 1941 г. Вестник РУДН. Серия История России. 2012. №3. – С. 91. (Mukhin M. Evacuation of the aviation industry in 1941 Bulletin of the RUDN. The History of Russia series. 2012. No. 3– - p. 91.)
12. Ўзбекистон Миллий архиви. Р-837-фонд, 32-рўйхат, 3740-йифмажилд, 39-варақ. (NAU, R.837 stock, list 32, case 3740, number sheets and page 39)
13. Журавлев В. и др. Создатели крылатых машин. – Ташкент: 1993. – С. 32. (Zhuravlev V. et al . The creators of winged cars. - Tashkent: 1993. - p. 32.)
14. Журавлев В. и др. Создатели крылатых машин. – Ташкент: 1993. – С. 32. (Zhuravlev V. et al . The creators of winged cars. - Tashkent: 1993. - p. 32.)
15. Мухин М. Авиастроители в эвакуации. Бытовые условия работников эвакуированных заводов в 1941–1945 гг. Вестник РУДН. Серия История России. 2010. №3. – С. 76. (Mukhin M. Aircraft builders in evacuation. Living conditions of workers of evacuated factories in 1941-1945. Bulletin of the RUDN. The History of Russia series. 2010. No. 3– - p. 76.)
16. Мухин М. Авиастроители в эвакуации. Бытовые условия работников эвакуированных заводов в 1941–1945 гг. Вестник РУДН. Серия История России. 2010. №3. – С. 78. (Mukhin M. Aircraft builders in evacuation. Living conditions of workers of evacuated factories in 1941-1945. Bulletin of the RUDN. The History of Russia series. 2010. No. 3– - p. 78.)

17. Ҳисоб-китоблар қуйидаги бўйича амалга оширилди: Народное хозяйство СССР в Великой Отечественной войне 1941-1945 гг. Статистический сборник. Москва, 1990. – С. 197. (Calculations were made on: the national economy of the USSR in the Great Patriotic War of 1941-1945. Go: go to the site, Search Go: go to the site, search)
18. Тыл Советских Вооруженных Сил в Великой Отечественной войне. 1941 – 1945 гг. Москва, 1977. – С. 350. (The rear of the Soviet Armed Forces in the Great Patriotic War. 1941 - 1945 Moscow, 1977. - p. 350.)
19. Создатели крылатых машин. Ташкент, 1993. – С. 28. (Zhuravlev V. et al . The creators of winged cars. - Tashkent: 1993. - p. 28.)



**Tadqiqot.uz**

**ISSN 2181-9599**

**Doi Journal 10.26739/2181-9599**

## **ЎТМИШГА НАЗАР**

**4 ЖИЛД, 10 СОН**

## **ВЗГЛЯД В ПРОШЛОЕ**

**ТОМ 4, НОМЕР 10**

## **LOOK TO THE PAST**

**VOLUME 4, ISSUE 10**

**Editorial staff of the journals of [www.tadqiqot.uz](http://www.tadqiqot.uz)**

Tadqiqot LLC the city of Tashkent,

Amir Temur Street pr.1, House 2.

Web: <http://www.tadqiqot.uz/>; Email: [info@tadqiqot.uz](mailto:info@tadqiqot.uz)

Phone: (+998-94) 404-0000

**Контакт редакций журналов. [www.tadqiqot.uz](http://www.tadqiqot.uz)**

ООО Tadqiqot город Ташкент,

улица Амира Темура пр.1, дом-2.

Web: <http://www.tadqiqot.uz/>; Email: [info@tadqiqot.uz](mailto:info@tadqiqot.uz)

Тел: (+998-94) 404-0000