

SAMOLYOTSOZLIK TARIXI (ANT-9)

To'xtabayev A'zamjon Sharipxo'jayevich

Namangan davlat universiteti Tarix kafedrasi dotsenti, PhD

<https://doi.org/10.5281/zenodo.15172091>

Annotatsiya: Mazkur maqolada Ant-9 havo transporti tarixiga oid ma'lumotlar hamda samolyotsozlikni rivojlanishi, shuningdek, havo transporti tashkil etilishi, tuzilishi, turlari, vazifalari, faoliyatlari va qatnovlari yoritilgan.

Kalit so'zlar: Havo transporti, ANT-9, samolyot, samolyotsozlik, havo qatnovlari.

Havo transporti – yo'lovchilar, pochta va yuklarni havo yo'llari orqali tashishni amalga oshiradigan transport turi. Uning afzalligi shunda-ki, yuqori uchish tezligi hisobiga tashish vaqtini juda tejaydi, yer va suv yo'llari bo'lmagan manzillar bilan bevosita transport qatnovini yo'lga qo'yish imkoniyatlarini yaratadi. Dastlabki havo transporti Birinchi jahon urushidan keyin Yevropa va Amerika davlatlarida vujudga keldi. Germaniya va Fransiya transport turi sifatida 1920-21-yillarda rivojlandi.

Havo transportida yo'lovchi va yuk tashish insoniyat sivilizatsiya tarixining yangi davrini boshlagan. Chunki havo transportidan fuqarolik maqsadlarida foydalanish transport tarixining yangi bosqichi hamdir. Samolyot ruscha “sam” – o'zim va letat – uchmoq ma'nosini anglatadi, shuningdek, aeroplan – havodan og'ir uchish apparati. Samolyot qanotlarining bir yoki ikki tekislikda joylashishiga qarab, monoplan (qanoti bir tekislikda) va biplan (qanotlari ikki tekislikda), dvigatellari soniga qarab, 1, 2, 3 va 4 motorli (ba'zan, besh va olti motorli); dvigatellari turiga qarab, vintli (porshenli va turbovintli), reaktiv dvigatelli, yo'lovchilar o'rinlari soniga qarab, bir, ikki va ko'p o'rinli; qo'llanilishiga qarab, harbiy va fuqaro, sanitariya, yuk va maxsus turlarga bo'linadi. Quruqlikdan, suvdan (gidrosamolyot), shuningdek, ham suvdan, ham quruqlikdan ko'tarila oladigan (samolyot-amfibiya, ya'ni g'ildirakli shassi bilann jihozlangan gidrosamolyot) turlari bor. Samolyot barcha transport turlari ichida eng tez harakat qiluvchi havo transporti bo'lib, uning uzoq masofaga qo'nmasdan o'tishidagi harakat tezligi soatiga 900-1000 kilometrni tashkil etadi. Havo transportining asosiy xususiyati samolyotlarning katta tezligi, yo'lovchi, pochta va yuk tashish vaqtining qisqartirishidir.

Havo transporti – Sovet Ittifoqi davrida yagona transport tizimining ajralmas qismi bo'lib, xalq xo'jaligining asosiy iqtisodiy muammolarni hal qilish ehtiyojlari – kommunizmning moddiy-texnik bazasini yaratish uchun mo'ljallangan tizim sanalgan. 1917-yilgi Oktabr to'ntarishidan keyingi davrda Sovet hukumatida 400 ta eskirgan va ta'mirlalab samolyotlar meros bo'lib qolgan. Rossiyada fuqaro aviatsiyasi, xususan, Turkistonda esa transport deyarli rivojlantirilmaganidan ishlab chiqarish jarayonini rivojlantirish imkoni jiddiy cheklangan edi. Shu bois, 1922–1925-yillarda RSFSRda sovet samolyotsozligi va aviamotorlar ishlab chiqarish rivojlanishi tufayli “Komta”, K-14, SUVP, AK-1 va AN-2 samolyotlari ishlab chiqarildi. Ayniqsa, 12 o'rindiqli “Komta” rusumidagi samolyotlar yo'lovchilarni maksimal 135 km / soat tezlikda manzilga yetkazardi. Birinchi sovet metall uch o'rinli ANT-2 samolyoti A. N. Tupolev tomonidan ishlab chiqilib, 170 km/soat maksimal tezlikka ega bo'ldi.

1926-yil 17-noyabrda SSSR Mehnat va mudofaa kengashi samolyot sanoatining holatini muhokamadan o'tkazib, maxsus rezolyutsiya qabul qilgan edi. Unda samolyotsozlik zavodlarining ishlab chiqarish quvvatini yanada oshirish, ularni qayta jihozlash, seriyali ishlab chiqarish uchun eng yaxshi modellarni joriy etish, samolyot sanoatini xom ashyo hamda

yarim tayyor mahsulotlar bilan ta'minlash darajasi yaxshilangan. Dastlabki parvozlar 1924-yildan boshlanib, "Dobrolet" jamiyati O'rta Osiyoda Yunkers F-13 havo transportidan foydalanilgan.

PS-9, ANT-9 yoki "Sovet qanotlari" bu – qisqa masofaga uchuvchi uch dvigatelga ega, 1929-yilda ishlab chiqarilgan dastlabki ko'p o'rinni, mamlakatdagi birinchi ko'p motorli yo'lovchi samolyoti hisoblangan. To'qqiz o'rindiqli uzoq masofaga mo'ljallangan ANT-9 samolyotining har biri 230 ot kuchiga ega bo'lgan uch motorli fransuz havo sovg'ichli Gnome-Ron "Titan" dvigatellaridan iborat edi. Qanotning markaziy qismida va oldinga osilgan fyuzelyajda ikkita dvigatel o'rnatilgan. Shu bilan birga, parvozlar xavfsizligi sezilarli darajada oshsa-da, ammo tajriba ko'rsatdiki, takomillashgan parvozlarda jo'nashga tayyorgarlik vaqti va parvozlar narxi ko'tarilgan.

ANT-9 fyuzelyaj sxemasi K-5 samolyotlari bilan juda ko'p o'xshashliklarga ega edi: fyuzelyajdagi dvigatelning orqasida ikkita qo'mondonlik yo'lovchilar kabinasi, hojatxona, shkaf va bagaj xonasi bo'lgan yopiq xona bor edi. 1929-yil 12-iyunda M. M. Gromov boshchiligidagi sinov guruh 4000 km masofani AN-9 samolyotida Moskva–Odessa–Sevastopol–Kiyev–Moskva yo'nalishida amalga oshirgan. Sovet samolyotsozligi 1930–1932-yillarda bu turdagi samolyotdan 66 ta ishlab chiqardi.

Sovet aviatsiya sanoatining yutuqlarini namoyishi maqsadida 1929-yil 10-iyulda "Sovet qanotlari" nomini olgan ANT-9 samolyoti Yevropa bo'ylab sayohatga chiqqan. SSSR hukumatining maxsus qarori bilan Trans-Yevropa bo'ylab ANT-9 parvozi amalga oshirildi. Moskva – Travemunde – Berlin – Parij – Rim – Marsel – London – Parij – Berlin – Varshava – Moskva aviayo'nalishida parvozlar bajarilgan. Ushbu havo transporti 9037 km masofani 53 parvoz soat mobaynida yoki o'rtacha 170,5 km/soat tezlikda bosib o'tgan.

Samolyotlarning parvozi va ish faoliyati bir tekisda bormaganligini tasdiqlaydi. Turli sabablarga ko'ra, O'zbekiston hududida aviahalokatlar ham yuz bergan. Masalan, 1936-yil 27-iyulda L-192 raqamli ANT-9 samolyoti Ko'lob (hozirgi Tojikiston hududida) aeroportida halokatga uchragan. Uchish paytida samolyot havoga ko'tarilish vaqtida taxminan 30 metr balandlikda tezligini yo'qotib, yerga qulab tushgan va yonib ketgan. Samolyot bortida bo'lgan 2 nafar ekipaj a'zosi va 4 nafar yo'lovchining barchasi halok bo'lgan. Ammo bu hodisa mazkur samolyotdan O'rta Osiyo mahalliy havo yo'llarida ham ko'p yillar davomida foydalanishni to'xtata olmadi.

1932-yil iyulda Fuqarolik Havo flotining kollegiyasi hech bo'lmaganda favqulodda qo'nish paytida qulab tushmaslik ehtimolini oshirish uchun barcha M-26 dvigateldan iborat ANT-9 tayyoralarini dasht va cho'l yo'nalishlariga ko'chirishga qaror qilgan. Samolyot Qozog'iston va O'rta Osiyo respublikalariga parvoz qila boshladi. 1935-yilda Sovet Ittifoqi bo'yicha eng ko'pi O'rta Osiyoda – 15 ta ANT-9 samolyotlari mahalliy yo'nalishlarda xizmat qilgan. Shu bilan birga 1936-1951-yillar oralig'ida PS-40 samolyotidan ham foydalanilgan. Ushbu samolyotni sinovdan o'tkazish va takomillashtirish bir yildan ortiq davom etgach, samolyot ommaviy ishlab chiqarishga o'tkazildi. Mazkur PS-40 havo transporti Fuqarolik havo flotining O'zbekiston boshqarmasi Toshkent – Urganch havo yo'lida foydalanilgan.

Foydalanilgan adabiyotlar/Используемая литература/References:

1. История гражданской авиация СССР. – Москва: Воздушный транспорт, 1983. – С. 28.

2. История отечественной авиапромышленности. Серийное самолетостроение, 1910-2010 гг. / Под общ. ред. Д. А. Соболева. – Москва.: (РУСАВИА, 2011. – С. 106.
3. Становление и развитие гражданской авиации в России (1910 – 1940-е гг.): международная конференция, посвященная 125-летию И.И. Сикорского и 100-летию первого перелета самолета «Илья Муромец» с пассажирами по маршруту Петербург – Киев (г. Ульяновск, 26 – 27 сентября 2014 г.): сборник научных трудов: в 2 ч. / под ред. В.А. Гуркина. – Ульяновск: УлГТУ, 2014. –182
4. История отечественной авиапромышленности. Серийное самолетостроение. 1910–2010 гг. / Под общ. ред. Д. А. Соболева. – Москва.: Русское авиационное общество (РУСАВИА), 2011. – С. 132.
5. 200 кишини ўлдирган чарчоқ, штурвалдаги йўловчининг хатоси, уриб туширилмаган ҳарбийлар. Ўзбекистондаги авиаҳалокатлар тарихи // <https://daryo.uz/k/2020/01/28/200-kishini-oldirgan-charchoq-shturvaldagi-yolovchining-xatosi-urib-tushirilmagan-harbiylar-ozbekistondagi-aviahalokatlar-tarixi/>
6. Магистральный пассажирский самолет АНТ-9 (ПС-9) // <http://xn--80aafy5bs.xn--p1ai/aviamuseum/aviatsiya/sssr/transportno-passazhirskie-samolety/1920-e-1940-e-gody/magistralnyj-passazhirskij-samolet-ant-9-ps-9>
7. Tukhtabaev AS. Air transport: Structure, activity, shape. Article. Academicia: An International Multidisciplinary Research Journal. 2020, Volume: 10, Issue: 6 pp. 288-291. DOI: 10.5958/2249-7137.2020.00590.X.
8. Tukhtabaev AS. Issues of studying the History of Aviatransport in Uzbekistan. Theoretical & Applied Science. 2020. Vol. 85 Issue 05, pp. 844-846. DOI: 10.15863/TAS.2020.05.85.155.