

UOT 94

R.T.Əbiyeva

AMEA A.A.Bakıxanov adına Tarix və Etnologiya İnstitutu
rubaba1988@mail.ru

MÜSTƏQİLLİYİN İLK İLLƏRİNDƏ AZƏRBAYCAN MÜLKİ AVIASİYASININ İNKİŞAF PROBLEMLƏRİ

DOI: 10.30546/170899876.72.1.2024.09

Açar sözlər: *hava limanı, uçuş coğrafiyası, hava nəqliyyatı, təyyarə, Qarabağ müharibəsi*

Azərbaycanın dövlət müstəqilliyinin bərpası ilə uçuş coğrafiyasını genişləndirən mülkü aviasiyamız texniki baxımdan çətinliklərlə üzləşdi. Yeni suverenlik əldə etmiş respublikanın müasir təyyarələrin alışı üçün tələb olunan maddi vəsaiti yox idi, digər tərəfdən hava limanının texniki imkanlarını genişləndirmək məqsədilə yeni aeroваğzal kompleksinin tikintisinə ciddi ehtiyac var idi. Lakin bu proses həm siyasi, həm də iqtisadi amillərlə bağlı olaraq ləngidilirdi. Digər tərəfdən Qarabağ müharibəsi münaqişə bölgəsində mülkü aviasiya infrastrukturunun məhv olmasına səbəb olmuşdur. Qarabağ müharibəsi nəticəsində Azərbaycanın işğal edilmiş bölgələrindəki aviasiya obyektlərinə nəzarət itirilmiş, blokada vəziyyətində olan rayonlara tibbi ləvazimat, ərzaq daşımaq, qaçqınları, yaralıları, həlak olmuş şəhidlərin nəşini çıxarmaq üçün uçuş həyata keçirən mülkü helikopterlər müharibə qaydalarının əksinə olaraq erməni separatçıları tərəfindən daim atəşə məruz qalırdı.

P.T.Абиева

ПРОБЛЕМЫ РАЗВИТИЯ ГРАЖДАНСКОЙ АВИАЦИИ АЗЕРБАЙДЖАНА В ПЕРВЫЕ ГОДЫ НЕЗАВИСИМОСТИ

Ключевые слова: *аэропорт, география полетов, воздушный транспорт, самолеты, Карабахская война*

С восстановлением независимости Азербайджана гражданская авиация, расширяющая географию полетов столкнулась с техническими трудностями. Новая независимая республика не располагала финансовыми ресурсами, необходимыми для приобретения современных самолетов, с другой стороны, существовала серьезная потребность в строительстве нового аэропортового комплекса с целью расширения технических возможностей аэропорта. Однако этот процесс затянулся как по политическим, так и по экономическим факторам. С другой стороны, Карабахская война привела к разрушению инфраструктуры гражданской авиации в регионе конфликта. В результате Карабахской войны контроль над авиационными объектами в

оккупированных районах Азербайджана был утрачен, и блокадные районы, вопреки правилам войны, постоянно подвергались обстрелам со стороны армянских сепаратистов.

R.T.Abiyeva

DEVELOPMENT PROBLEMS OF CIVIL AVIATION OF AZERBAIJAN IN THE FIRST YEARS OF INDEPEDNCE

Keywords: *airport, flight geography, air transport, airplane, Karabakh war*

With the restoration of Azerbaijan's independence, civil aviation, expanding its flight geography, encountered technical difficulties. The newly independent republic did not have the financial resources necessary to purchase modern aircraft; on the other hand, there was a serious need for the construction of a new airport complex in order to expand the technical capabilities of the airport. However, this process was delayed due to both political and economic factors. On the other hand, the Karabakh war led to the destruction of civil aviation infrastructure in the conflict region. As a result of the Karabakh War, control over aviation facilities in the occupied regions of Azerbaijan was lost, and the blockade areas, contrary to the rules of war, were constantly under fire from Armenian separatists.

Ulu Öndər Heydər Əliyev 1991-1993-cü illəri Azərbaycanın müstəqillik tarixində nəinki itirilmiş illər adlandırır, həm də bu illərdə Azərbaycanın “ölüm, ya olum” dilemması qarşısında qaldığını göstərirdi [5, s.2]

Müstəqilliyin ilk illərində Azərbaycan Respublikasında mövcud siyasi vəziyyət bütün sahələrə olduğu kimi, mülki aviasiyaya da sirayət edirdi. Respublika SSRİ-nin tərkibində olduğu müddətdə bu sahə məhdud çərçivə daxilində inkişaf etdirilə bilirdi. Müstəqilliyin bərpası isə mülki aviasiyanın inkişaf etdirilməsi üçün uyğun şərait yaratsa da, ciddi islahatlara, maliyyə qoyuluşuna və ən əsası, beynəlxalq hava yolları şəbəkəsinə qoşulmağa ehtiyac var idi.

Belə ki, Azərbaycan SSR Nazirlər Sovetinin 3 oktyabr 1990-cı il tarixli 225 nömrəli sərəncamı ilə Bakı şəhəri Binə aeroportu beynəlxalq uçuşlar üçün açıldı.

Bununla yanaşı, Azərbaycan Respublikası Nazirlər Kabinetinin 24 yanvar 1992-ci il 39 №-li qərarına (postanavleniye) əsasən nəqliyyat və əlaqə ilə bağlı bütün şirkətlər Azərbaycan Respublikasının hüququna keçirdi. Bu sırada digər nəqliyyat şirkətləri kimi keçmiş SSRİ-nin Mülki Aviasiya Nazirliyində “AZAL” konserninin də yer alması ölkə üçün hava nəqliyyatının əhəmiyyətinin əsas göstəricisi idi.

Azərbaycan mülki aviasiyasının tarixində əsas önəmli hadisə 1992-ci il 7 aprel tarixində Respublika hökumətinin qərarı ilə Azərbaycan Respublikasında mülki aviasiya fəaliyyətini idarə edən dövlət orqanı – “Azərbaycan Hava Yolları” Dövlət Konserninin yaradılması ilə bağlı idi. Bu konsern SSRİ Mülki Aviasiya Nazirliyinin “Азербайджанские авиалинии” konserninin bazası əsasında yaradılmışdır və onun hüquqi varisi hesab edilirdi [19, s.106].

“Azərbaycan Hava Yolları” Dövlət Konserninə daxil olan şirkət və təşkilatların sırasında “AZALAVIA” Bakı nəqliyyat aviaşirkəti, “AZALAİR” Zəbrat aviakompaniyası, “AZALAGRO” Yevlax aviaşirkəti, Gəncə hava limanı, Hava Məlumatı Mərkəzi Agentliyi, “Azaltur” Beynəlxalq Maliyyə Agentliyi, Təlim-Tədris Mərkəzi, Təmir-Tikinti İdarəsi, Maddi-Texniki Təchizat Mərkəzi yer alırdı. 1992-ci ilin yanvar ayının balansına görə, “Azərbaycan Hava Yolları” Dövlət Konserninin hava parkına TU-154, Tu-134, Yak-40, AN-26, AN-2 təyyarələri, Mi-8 MTB, Mi-8, Mi-2 vertolyotları daxil idi [1, v.106].

“Azərbaycan Hava Yolları” Dövlət Konserninin fəaliyyətində infrastrukturun yenidən qurulması, hava parkının artırılması ilə yanaşı, uçuş coğrafiyasının genişləndirilməsi də qarşıda duran əsas məsələlərdən idi. Azərbaycanın beynəlxalq əlaqələri genişləndikcə dünyanın bir sıra ölkələri ilə birbaşa hava və quru nəqliyyatın yaradılmasına ehtiyac artırdı. 1992-ci ildə “Azərbaycan Hava Yolları” Dövlət Konserni Ankara, Trabzon, İstanbul, Tehran, Kiş, Təl-Əviv, Şərjə, Qahirə, Dubay, Kopenhagen, London şəhərlərinə uçuşlar həyata keçirirdi. London və İstanbula uçuşlar üçün “Boeing”, digər şəhərlərə uçuşlar üçün “TU-154” təyyarələri istifadə olunurdu [13]. Konsernin Ankara və İstanbulda nümayəndəlikləri də fəaliyyət göstərir, Tehrandə və Təl-Əvividə nümayəndəliklərin açılması planlaşdırılırdı. Nümayəndəliklər Bakı reyslərinin qarşılınması, meydana çıxan aviasiya problemlərini həll etmək, bilet və yanacaq məsələlərini həll etmək, bilet və yanacaq məsələlərini qaydaya salmaq funksiyasını daşıyırdı [3, s.3].

Lakin SSRİ-nin dağıldığı və müstəqilliyin elan olunduğu tarixi mərhələdə iqtisadiyyatın ayrı-ayrı sahələrində olduğu kimi, respublika aviasiyasında da ziddiyyətli məqamlar özünü büruzə verməyə başladı. Bu ölkədə zamanını bitirmiş aviasiya texnikasının istifadə edilməsi, infrastruktur yenilənməsinə ciddi ehtiyacın olması, Qarabağ problemi nəticəsində mülki aviatorların müharibəyə qoşulması, respublikadan aviasiya kadrlarının axını, milli aviatorlar yetişdirən təhsil ocağının təkmilləşdirilməməsi və s.-də özünü büruzə verirdi. Bununla da milli aviasiya qarşısında çox vacib məsələlərin həlli dururdu.

Bu dövrdə Bakı hava limanında aerovağzalın beynəlxalq bloku üçün yüksək səviyyəli işlər görülməli idi ki, bunun üçün də külli miqdarda valyuta tələb olunurdu [11, s.2].

Bakı aeroportundakı problemlər təkcə texniki təchizatla deyil, eyni zamanda işçi heyətin intizamsızlığı nəticəsində ayrı-ayrı bölmələrdə yaranan çətinliklərlə bağlı idi. Belə ki, maliyyə intizamının pozulması, sərnışinlərə xidmət səviyyəsinin aşağı olması, aviabiletlərin satılmasındakı, uçuşların müntəzəmliyindəki pozuntular, rejim təminatının yoxluğu, aviasiya qəzalarının araşdırılmasında keyfiyyət aşağılığı, aeroport obyektlərindəki antisanitar vəziyyət, şəxsi heyətdəki intizamsızlıq və müqavilələrə əməl edilməməsi, yükdaşıma təşkili xidmətinin fəaliyyətində çatışmazlıq, uçuş sahəsinin əhatəsi boyunca mühafizə hasarının yoxluğu və s. müşahidə edilirdi [16, s.56-57].

Uçuşların təhlükəsizliyində də ciddi qüsurlar mövcud idi. Bakı hava limanından icra olunan uçuşlar zamanı insan itkisi olmadan 1 qəza və 2 fəvqəladə hal qeydə alınmışdır. Hava gəmilərinin zədələnməsi ilə nəticələnən qəzalar şəxsi heyətin aşağı səviyyəli istehsal və texniki intizamı, onlar arasında zəif profilaktik iş aparılması səbəbindən baş vermişdir. Hava gəmilərinin təhlükəsizlik təminatı aşağı idi. Regionlararası təsərrüfat əlaqəsi pozulurdu. Uçuş işinin təşkilində çatışmazlıqlar, maliyyə-təsərrüfat məsələlərində məsuliyyətsizlik, kadr seçilməsi və bölgüsündə qüsurlar, uçuş təhlükəsizliyinin aşağı səviyyədə olması müşahidə olunurdu [17, s.64-65].

Mülki Aviasiya Nazirliyinin qarşısında duran əsas vəzifələr xalq təsərrüfatı kompleksinin tərkib hissəsi olan hava nəqliyyatının inkişafı üçün sosial-iqtisadi dövlət siyasətini həyata keçirmək, sahənin elmi-texniki yüksəlişinə nail olmaq, uçuşların təhlükəsizliyini təmin etmək və hava daşımalarında prioritet istiqamətləri müəyyənləşdirmək idi. Nazirliyin mərkəzi aparatında işçilərin 15 faizi ixtisar olunmuşdur [7, s.102-103].

“AZAL” respublika xeyrinə işləyən müstəqil kompleksə çevrilsə də, respublikanın dövr üçün iqtisadi potensialı qiyməti 12 milyon manat olan sərnışin təyyarələri almağa imkan vermirdi. Bundan əlavə, xarici texnologiya, xüsusi heyətin saxlanması, yanacaq və sair üçün külli miqdarda vəsait lazım idi. Konsernə daxil olan “AZAL-PANX” şirkəti vertolyotlarla sərnışin daşıyır, çətin yerlərə uçuşlar təşkil edirdi. Lakin bu o qədər də rentabelli olmadığından yeni yollar axtarıldı. Özünümaliyyələşdirmə şəraitində belə çətinlik təyyarə ilə sərnışin daşınmasında da özünü göstərirdi. Məsələn, İstanbul və Moskvanın Bakıdan eyni məsafədə yerləşməsinə baxmayaraq, Moskvaya biletlərin qiyməti İstanbula olan biletlərin qiymətindən daha baha idi [4, s.3].

Ən önəmli məsələ isə “Azərbaycan Hava Yolları” Dövlət Konserninin tərkibində fəaliyyət göstərən aeroportların texniki təchizatında

yeniliklərin tətbiqində ciddi qüsurların olması idi. Mövcud Binə aeroportu dövrün standartlarına cavab vermirdi. Bunu nəzərə alaraq, yeni aeroportun layihə və smeta sənədləri hazırlansa da, idarənin, respublika rəhbərlərinin etinasızlığına görə onun tikintisi baş tutmurdu. Aeroportun beynəlxalq hissəsi açılsa da, bir çox məsələlər həll edilməmiş qalırdı.

Müstəqilliyimizin ilk illərində dövrün müasir standartlarına cavab verən hava limanına ciddi ehtiyac var idi. Yeni hava limanının binasının özülü hələ 1986-cı ildə qoyulsa da, uzun illər inşası ləngidilirdi. Müstəqil dövlətin aeroportunun dünyaya çıxmaq və bir çox ölkənin təyyarələrini qəbul etmək üçün geniş imkanları olmalı idi.

Hava limanı keçmiş SSRİ-nin Aerolayihə İnstitutunun layihəsi əsasında tikilirdi. Lakin iqtisadi əlaqələrin qırılması və qiymətlərin günbəgün artması səbəbilə obyektin tikintisi xeyli ləngiyirdi. İnşaatçıların qüvvəsi əsas korpus olan ikinci blokun tezliklə istifadəyə verilməsinə yönəlmişdir. Yeni aeroport binası üçün ABŞ-dan, Türkiyədən, Almaniya, Kanadadan 4 milyon dollar məbləğində müasir avadanlıqlar alınmışdır. Bu aeroport binasında bir saat ərzində 1700 adamın gömrük nəzarətindən keçə bilməsi üçün lazım olan şəraitin yaradılması nəzərdə tutulurdu. Təkcə Millətlərarası bölmədə 8-i ağır, 6-sı isə yüngül olmaqla 14 təyyarənin uçuş imkanı yaradılmalı idi. Hava limanındakı uçuş xətlərinin eni 46 metr, uzunluğu 1200 metr artırılmış, döşəmə 80 santimetr qaldırılmışdır. Bütün bunlar təyyarələrin təhlükəsiz və rahat enib qalxmasına şərait yaratmalı idi. Artıq Bakı aeroportu vasitəsilə Qərbi və Şərqi ölkələrinə çıxmaq üçün 39 dövlət sifariş vermişdir. Aeroportun inşasında "Azneqliyyat" Tikinti Birliyinin 405 nömrəli tikinti quraşdırma idarəsi, Sənaye Tikinti Birliyinin 2 nömrəli tikinti-quraşdırma tresti ilə birlikdə Türkiyənin "Zaimlər" firması da iştirak edirdi. Şirkət bura 4-5 milyon dollarlıq avadanlıq, rentgen sistemləri, təhlükəsizlik aparatları, traplar və başqa qurğular gətirmişdi, Türkiyədən mütəxəssislər dəvət olunmuşdur [11, s.2].

Digər tərəfdən isə Respublika üçün son dərəcə əhəmiyyətli Gəncə aeroportunun vəziyyətinə ciddi diqqət yetirilməsi tələb olunurdu. Bu aeroport istər ölkənin ikinci ən böyük şəhərində yerləşməsi, istərsə də Qarabağ müharibəsi zamanı cəbhəyə ən yaxın aviasiya obyekti olması baxımından xüsusi əhəmiyyət daşıyırdı. Gəncə hava limanının 01.02.1990-01.05.1992-ci illər üzrə keçirilmiş yoxlanışı zamanı bir sıra qüsurlar aşkarlanmışdır. Əsas fondlarda olan sərfiyyatın qeydiyyatında yanlışlara yol verilmiş, vəzifə imkanlarından sui-istifadələr qeydə alınmışdır [15, s.105].

Bununla əlaqədar olaraq Azərbaycan Respublikası Nazirlər Kabineti Beynəlxalq daşımaların həyata keçirilməsi üçün Gəncə hava limanının təmiri və genişləndirilməsi haqqında 420 nömrəli 23 oktyabr 1992-ci il tarixli sərəncam verdi. Nəzərdə tutulan işlər yekunlaşdırıldıqdan sonra

Gəncə hava limanının beynəlxalq səviyyəyə çatdırılması planlaşdırılırdı. Sərəncama əsasən 1993-cü ilin I yarısına Gəncə hava limanının beynəlxalq normalara uyğunlaşdırılması məqsədilə aeroportun rekonstruksiyası və genişləndirilməsi üçün smeta proyektinin sənədləşdirilməsi, radiotexniki və texniki komplekslərin yenilənməsi nəzərdə tutulurdu. Gəncə icra hakimiyyətinə aeroportun şəraitinin yaxşılaşdırılması, mühəndis kommunikasiyasının genişləndirilməsi və yenilənməsi, sənişinlərin nəqliyyat xidməti ilə təminatı və onların şəhər otellərində yerləşdirilməsi məsələləri tapşırılırdı. “Azərbaycan Hava Yolları” Dövlət Konserninin qarşısına şəxsi heyətin beynəlxalq reysləri həyata keçirmək və xidmət etmək məqsədilə hazırlanması vəzifəsi qoyulurdu [2, s.1-2]. 1993-cü ilin ictimai-siyasi prosesləri aeroporta öz mənfi təsirini göstərmişdi. Silahlı qüvvələrin qiyamı zamanı Gəncə hava limanı ciddi xəsarətlər almış və bu da ölkənin ikinci böyük şəhərinin aviasiyasına ciddi zərər vurmuşdur.

Qarşıda duran əsas problemlərdən biri də aviasiya sənayesinin təşkili ilə bağlı məsələ idi. Mövcud vəziyyəti nəzərə alaraq, AZAL Nazirlər Kabinetinə Bakıdakı və Gəncədəki aviasiya zavodlarının birləşdirilib aviasiya istehsalı və təmiri şirkətinin yaradılması ilə əlaqədar müraciət etdi. Lakin məsələnin həll edilməməsi səbəbindən aviasiya zavodlarından mütəxəssis axını başlandı.

Bu dövrdə hava nəqliyyatında yanacaq qiymətində sabilliyin olmaması mülki aviasiyanın inkişafına mənfi təsir edirdi. Buna misal olaraq, 1992-ci ildə Rusiya və Ukraynada yanacaq qiymətlərinin artması respublikada hava nəqliyyatının gediş haqqının artmasına səbəb olmuşdur. Yanacağın və bununla əlaqədar təyyarə biletlərinin qiymətinin bir neçə dəfə artması getdikcə vəziyyəti gərginləşdirirdi.

Lakin ölkə daxilində yanacağın qiymətinin artmaması səbəbindən Gəncəyə təyyarə ilə uçmaq, sənişinlər üçün avtobus, yaxud qatarla getməkdən ucuz başa gəlirdi [3, s.3].

Respublikanın digər aviasiya əhəmiyyətli bölgəsi Naxçıvan Muxtar Respublikası idi. Bu ilk növbədə regionun ölkənin əsas hissəsi ilə quru əlaqəsinin olmaması ilə izah olunurdu. Azərbaycan sovet rəhbərliyi illərində bu əlaqəni təmin edən Ermənistan ilə müharibə şəraitində idi.

Ümumiyyətlə Dağlıq Qarabağ hadisələri Naxçıvan MSSR-nin ictimai-siyasi və iqtisadi həyatına da ciddi təsir göstərdi. Ermənistan SSR tərəfindən nəqliyyat blokadasına alınmış muxtar respublikada həyat şəraiti getdikcə ağırlaşır, əhalinin ərzaq və gündəlik tələbat malları, yanacaq ilə təmin edilməsində ciddi problemlər yaranırdı [9, s.101-105].

Belə olan halda Naxçıvana gedən əsas nəqliyyat vasitəsi hava nəqliyyatı idi. Lakin Naxçıvan hava limanında da ciddi intizamsızlıq nəzərə çarpırdı. Yoxlama göstərirdi ki, Naxçıvan hava limanının kassasında

bronlaşma texnologiyasında, bilet satışında belə ciddi qüsurlar mövcud idi. Sədərkədə fəaliyyət göstərən aviakassa praktiki olaraq funksiya göstərmirdi və hava limanı rəhbərliyi tərəfindən kassa işinə nəzarət demək olar ki, yox idi. Bakı-Naxçıvan-Bakı aviareysində sərnəşinlərin biletsiz buraxılması və təhlükəsizliyə nəzarətsizlik halları müşahidə olunurdu [17, c.64-65].

Ulu öndər Heydər Əliyevin Naxçıvana geri dönərək Naxçıvan Ali Sovetinin sədri seçilməsi Muxtar respublikada siyasi və iqtisadi vəziyyətin müsbət istiqamətdə dəyişməsinə səbəb oldu.

Heydər Əliyev muxtar respublikanı nəqliyyat blokadasından çıxarmaq üçün Naxçıvan hava limanının genişləndirilməsi ilə yaxından məşğul olurdu. Nəhayət, 1992-ci il martın əvvəllərində Naxçıvanda ağır yüklü sərnəşin və nəqliyyat təyyarələri qəbul etməyə imkan verən yeni aerodromun ilk növbəsi istifadəyə verildi. Hava limanında ilk “TU” təyyarəsinin qəbul edilməsi mərasimində Heydər Əliyev özü şəxsən iştirak etdi [10, s.171].

Ümumilikdə 1992-ci ildə Naxçıvana gündə “TU-154” və “TU-134” təyyarələrindən ibarət səkkiz reys işləyirdi. Sərnəşinlərin maddi vəziyyəti nəzərə alınaraq biletlərin qiyməti 455 rubla endirilmişdir. Digər tərəfdən o baş-bu başa yanacaq birdəfəlik götürüldüyü üçün yüklənmənin qarşısını almaq məqsədilə təyyarə cəmi yüz sərnəşin götürürdü. Bununla belə 8 reys azlıq etsə də, reyslərin sayını artırmaq mümkünsüz idi [3, s.3].

Mövcud vəziyyətlə bağlı Naxçıvan-Bakı reysini həyata keçirən TU-154 təyyarəsinin normadan artıq yüklənməsi müşahidə edilirdi [20, s.5].

Qeyd edilən tarixi şəraitdə Zabrat aeroportunun əməkdaşları öz fədakarlığı ilə seçilirdi. Zabrat aeroportunun təyyarəçiləri döyüş bölgələrində böyük xidmətlər göstərirdi. Aviamüəssisənin 20 təyyarəçisi şəhid olmuş, onlardan 10-u milli qəhrəman adına layiq görülmüşdür.

Konsernə ayrılmış vəsait hesabına “TU-154” təyyarəsi, ehtiyat hissələri və Zabrat aviaşirkətinə yeni vertolyotlar alınması da bu aviamüəssisənin fəaliyyətinin ölkənin çətin dönməsində son dərəcə əhəmiyyətli olduğunu sübut edirdi.

Müstəqilliyimizin ilk illərindəki müharibə vəziyyəti Azərbaycan mülki aviasiyasına təsir göstərirdi. Qarabağ müharibəsi səbəbilə bölgədəki mülki aviasiya obyektlərində gücləndirilmiş iş rejimi tətbiq edilirdi. Belə vəziyyətdə ən önəmli məqam Azərbaycan mülki aviatorlarının qəhrəmanlığı və fədakarlıqları ilə bağlı idi.

Sovet rəhbərliyi illərində Ağdam təyyarə vağzalından gün ərzində dörd sərnəşin təyyarəsi qəbul edildiyi halda sonralar Qarabağda yaranmış vəziyyətlə əlaqədar reyslərin sayı artmışdır. Buradan Umudluya, Cəmilliyə, Qaradağlıya, Xocalıya, Şuşaya insanları daşıyan vertolyotların hər dəfə

ermənilərin yaşadıkları kəndlərin üzərindən uçarkən şiddətli atəşə tutulması aviatorları qorxurtmurdu [6, s.3].

1991-ci ilin sonlarında Xankəndi aeroportunda xüsusi komendantlıq fəaliyyət göstərirdi. Aeroporta Azərbaycan SSR Daxili İşlər Nazirliyinin xüsusi təyinatlı milis dəstələri rəhbərlik edirdi. Xankəndi aeroportuna gedən yol Xocalı şəhərindən keçirdi. Bu hava limanının qorunmasında Azərbaycanın ilk milli qəhrəmanlarından olan Əlif Hacıyev çox böyük rol oynamışdır. O, 1990-cı ilin dekabrından Nəqliyyat millisi tərəfindən Xocalı aeroportuna rəis təyin edilmişdir [14, s.30].

Lakin sonralar ölkə rəhbərliyinin səriştəsizliyi, orduda hökm sürən nizamsızlıq nəticəsində Xocalı şəhəri erməni vandalları tərəfindən işğal edildi. 1992-ci il fevralın 25-də axşam saat 9-da erməni hərbi birləşmələri, MDB qoşununun Xankəndindəki 366-cı mexanikləşdirilmiş atıcı alayı, habelə xarici ölkələrdən gətirilmiş muzzdlu quldurlar uzun müddət mühasirədə olan Xocalıya hücum etdilər. Elə ilk zərbə şəhərin yaxınlığındakı hava limanına vuruldu. Şəhərin müdafiəçiləri azsaylı və pis silahlanmış olsalar da, mərdliklə vuruşdular. Xüsusi təyinatlı milis dəstəsinin komandiri, milis mayoru Əlif Hacıyev döyüşdə xüsusi ilə fərqlənirdi. Onun rəhbərlik etdiyi 22 nəfərlik dəstə düşmənin hava limanına güclü hücumlarını üç dəfə dəf etdi. Lakin qüvvələr bərabər deyildi. Ə.Hacıyev vəziyyətin çıxılmaz olduğunu görəndə hava limanının dispetçer məntəqəsini partladaraq düşmənin əlinə keçməsinə imkan vermədi [8, s.51].

Sonrakı illərdə müharibə qanunlarının əksinə olaraq mülki helikopterlərə qarşı terror aktları daha da genişləndi. Qarabağ müharibəsi gedişində Qarabağın bir sıra bölgələri erməni quldur dəstələri tərəfindən blokadaya alınmışdır. Nəticədə yeganə əlaqə vasitəsi hava nəqliyyatı idi. Qəhrəman mülki aviatorlarımız blokada vəziyyətində olan bölgələrə uçuşlar həyata keçirir, lazım olan ərzağın, tibbi ləvazimatın, hərbi sursatın həmin rayonlara daşınmasını icra edirdilər. Digər tərəfdən qaçqınların, yaralıların, şəhidlərin nəşinin daşınması kimi ağır işi də məhz Azərbaycanın mülki aviatorları həyata keçirirdi. Lakin erməni tərəfi müharibənin bütün qaydalarını pozaraq mülki helikopterləri vurmaqdan çəkinmirdilər. Nəticədə bir çox aviatorlarımız şəhid düşmüş, onların böyük əksəriyyəti ölümündən sonra milli qəhrəman adına layiq görülmüşdür. Müharibəyə xüsusilə Zabrat aviamüəssisəsi yaxından cəlb edilmişdir. Qarabağ müharibəsi gedişində bu aviaşirkətin əməkdaşları və texnikası birbaşa döyüş zonalarına yönəlmişdir.

Azərbaycan mülki aviasiyasının tarixində ən dəhşətli faciə erməni terrorunun “əsəri” olan Qarakənd faciəsi də müstəqilliyimizin ilk illərində baş vermişdir. Mİ-8 vertolyotu 20 noyabr 1991-ci ildə Xocavənd rayonunun Qarakənd kəndinin yaxınlığında, Ağdam rayonunun Mərzili kəndi ərazisində erməni hərbi dəstələri tərəfindən vurulmuşdur. Baş verən qəza əvvəl-

cədən hazırlanmış fitnə idi. İddiaların əksinə olaraq vertolyot heç zaman dağa toxuna bilməzdi, çünki həmin günə olan hava məlumatı bu versiyanı tamamilə inkar edirdi, digər tərəfdən rəsmi dövlət nümayəndələri hərbi komendant tərəfindən bir vertolyota oturdurmamalı idi. Xüsusi göstərişə görə Azərbaycan nümayəndə heyəti ən azı üç vertolyotla uçmalı idi. Əks təqdirdə isə həmin vertolyotu 500-700 m məsafədə ikinci vertolyot qorumalı idi [12, s.3].

1992-ci ilin yanvar-fevral aylarında Şuşa və Xocalıya uçuş edən Azərbaycan Dövlət Aviasiya Konserninin (AZAL) mülki helikopterlərinin atəşə tutulması da adi hala çevrilmişdi. 1992-ci il yanvarın 28-də AZAL-a məxsus "Mİ-8" helikopteri Şuşaya enərkən ermənilər tərəfindən zenit-raket kompleksi ilə vuruldu. Beləliklə, Şuşa səmasında mülki vertolyotun vurulması, içindəki 41 nəfər azərbaycanlının həlak olması ilə şəhərlə hava əlaqəsi də kəsildi.

1992-ci ilin fevral ayında isə AZAL-ın sərnəşinlərlə dolu helikopteri Ağdam yaxınlığında atəşə tutuldu. Pilotlar manevr edərək bir "Mİ-8" helikopterini xilas etsələr də, ikinci helikopterin sükan vinti zədələnmişdir. Nəticədə, sıradan çıxan helikopter Ağdama qəza enişi etmək məcburiyyətində qalmışdı. Həmin ilin 12 mayında ermənilər Naxçıvan-Vaziani (Gürcüstan) marşrutu üzrə 2 min metr yüksəklikdə uçan, içərisində azərbaycanlılar və ruslar olan "Mİ-26" helikopterini vuraraq nəticədə 3 ekipaj üzvü və 6 sərnəşinin həyatına son qoydu. Ümumilikdə 1988-1994-cü illərdə ermənilər tərəfindən vurulmuş helikopterlərdən 5-də həlak olanlar mülki şəxslər, hərbiçilər və onların ailə üzvləri idi.

Müharibə gedişində erməni terrorizminin mülki aviasiyamızdan da yan keçməməsi onsuz da texniki çatışmazlıqdan əziyyət çəkən bu sahəyə ciddi zərbə vurmuş oldu.

Beləliklə, müstəqilliyimizin ilk illərində Azərbaycan mülki aviasiyasında vəziyyət gərgin idi. Müstəqilliyin bərpası ilə uçuş coğrafiyasını genişləndirən mülki aviasiyamız texniki baxımdan çətinliklərlə üzləşdi. Yeni suverenlik əldə etmiş respublikanın müasir təyyarələrin alışı üçün tələb olunan maddi vəsaiti yox idi, digər tərəfdən hava limanının texniki imkanlarını genişləndirmək məqsədilə yeni aerovağzal kompleksinin tikintisinə ciddi ehtiyac var idi. Lakin bu proses həm siyasi, həm də iqtisadi amillərlə bağlı olaraq ləngidilirdi. Digər tərəfdən "Azərbaycan Hava Yolları" Dövlət Konserni biletdən satışından lazım olan gəliri götürə bilmədiyi üçün ziyan ilə işləyirdi.

"Azərbaycan Hava Yolları" Dövlət Konserninə şurasının 09.07.1992-ci il tarixli protokolu ilə müəyyənləşdirilmişdir ki, son illər ərzində 10 təyyarə yerdə zədə almış, uçuşların təhlükəsizliyi aşağı səviyyəyə düşmüş, uçuş heyətinin əksəriyyətinin trenajor uçuş vaxtı artıq keçmişdir

[18, s.78].

15.04.1992-ci il tarixdə “Azərbaycan Hava Yolları” Dövlət Konserninin şurasının iclasında 1991-ci il və 1992-ci ilin 1-ci rübü ərzində şirkətinin fəaliyyətinin nəticələrinin müzakirəsi zamanı müəyyən edilmişdir ki, 1990-cı illə müqayisədə 1992-ci ildə sərnişin dövriyyəsi 6,6 faiz kiçilmişdir. Bu da uçuş tariflərindəki dəyişikliklər ilə bağlı idi.

Aviaşirkətin fəaliyyətində keyfiyyət göstəricisi çox aşağı vəziyyətdə idi. 1990-cı il ilə müqayisədə 1991-ci ildə təyyarələrin göndərilməsi üzrə ümumi daimilik 4.5 faiz aşağı düşmüşdür.

Obyektiv analizin olmaması, lazımı tədbirlərin görülməməsi, təyyarə dövriyyəsi üzrə texniki qrafikə riayət edilməməsi, texniki xidmətin aşağı səviyyədə olması, əmək və istehsal nizam-intizamının pozulması qeyd edilən çatışmazlıqlara səbəb olurdu.

Uçuşların təhlükəsizliyi üzrə profilaktik tədbirlərin aşağı səviyyəsi, işlək tədbirlərin olmaması və hadisələrin lazımı səviyyədə araşdırılmamasının mənfi təsiri nəticəsində uçuşların təhlükəsizliyi aşağı enmiş və aviasiya hadisələrinin sayı artmışdır [18, s.80].

Digər tərəfdən Hava nəqliyyatında sərnişin daşınmasının əvvəlki ilə nisbəti 1991-ci ildə 92,5 faiz təşkil edirdi. 1991-ci ildə şirkətin öz vəsaiti hesabına 1 ədəd TU-154 M, 4 ədəd Mİ-8MTB vertolyotu alınmışdır [18, s.79].

Hava nəqliyyatında yük daşınmasının əvvəlki ilə nisbəti 1991-ci ildə 81,0 faiz, 1992-ci ildə isə 76,2 faiz təşkil edirdi.

Dövrün daxili və xarici siyasi hadisələri də Azərbaycan mülki aviasiyasında mənfi iz buraxırdı. Qarabağ müharibəsi, daxili ziddiyyətlər münaqişə bölgəsində mülki aviasiya infrastrukturunun məhv olmasına səbəb olmuşdur. Qarabağ müharibəsi nəticəsində Azərbaycanın işğal edilmiş bölgələrindəki aviasiya obyektlərinə nəzarəti itirilmişdir; blokada vəziyyətində olan rayonlara tibbi ləvazimat, ərzaq daşımaq, qaçqınları, yaralıları, həlak olmuş şəhidlərin nəşini çıxarmaq üçün uçuş həyata keçirən mülki helikopterlər müharibə qaydalarının əksinə olaraq erməni separatçıları tərəfindən daim atəşə məruz qalırdı. Nəticədə helikopterlər ya zədələnir, ya da tamamilə sıradan çıxırdı ki, bu da aviasiya texnikası sarıdan kasadlıq çəkən ölkə üçün daha bir zərbə demək idi.

Lakin 1993-cü ildə Heydər Əliyevin ölkə rəhbərliyinə qayıdışından sonra digər sahələrdə olduğu kimi, mülki aviasiyada da əsaslı addımlar atılmağa başlandı. Heydər Əliyevin hakimiyyətə gəlişi ilə ölkədə siyasi sabitliyin bərpası bu sahədə olan geriləmələrin aradan qaldırılmasına geniş imkanlar açmış oldu. Azərbaycan Respublikası mülki aviasiyasının maddi texniki bazasının möhkəmləndirilməsi və modernləşdirilməsi sahəsində həyata keçirilən tədbirlər mülki aviasiyanın yüksələn xətlə inkişafına təkan verdi.

ƏDƏBİYYAT

1. “Azərbaycan Hava Yolları” Dövlət Konserinin 1992-ci il yanvar ayı balansı // “Azərbaycan Hava Yolları” QSC-nin Arxiv, Fond №1, siyahı №1, iş №374, vərəq-106
2. Azərbaycan Respublikası Nazirlər Kabinetinin Gəncə hava limanının təmiri və genişləndirilməsi haqqında 420 nömrəli 23 oktyabr 1992-ci il tarixli sərəncamı // “Azərbaycan Hava Yolları” QSC-nin Arxiv, Fond №1, siyahı №1, iş №377, vərəq-106
3. Ağazadə A. Gəncə aeroportu da beynəlxalq reyslər üçün hazırlanır / “Azərbaycan” qəz., Bakı, 1992, 25 noyabr
4. “AZAL”ın öz təyyarələri / “Kommunist” qəz., 1991, 28 fevral
5. Əliyev H.Ə. Azərbaycan XXI əsrin və III minilliyin ayrıcında. 2001-ci il, yeni əsr və III minillik münasibətilə Azərbaycan xalqına müraciət / “Azərbaycan” qəz., 2000, 30 dekabr
6. Fətişoğlu T. Havadan asılmış ümidlər / “Azərbaycan” qəz., Bakı, 1991, 5 dekabr
7. Kərimova E. Azərbaycan Aviasiyasının yaranması və inkişafı tarixi / E.Kərimova. Bakı: Hərbi Nəşriyyat, 2013, 208 s.
8. Qaffarov T. Azərbaycan tarixi (XX əsrin 80-90-cı illəri). Bakı: Mütərcim, 1997, 275 s.
9. Qasimov Ə. Heydər Əliyevin siyasi fəaliyyətinin Naxçıvan dövrü // Tarix və onun problemləri, Bakı, 2013, №2, s.101-105
10. Qasimov Ə. Heydər Əliyev və Naxçıvan Muxtar Respublikasının inkişaf tarixi / Ə.Qasimov. Bakı: “Turxan” NPB, 2013, 264 s.
11. Novruzov A. Yeni aeroport binası üçün xaricdən 4 milyon dollar məbləğində müasir avadanlıq alınıb / “Azərbaycan” qəz., Bakı, 1992, 9 dekabr
12. Nuriyev C. Qəza təsadüfi deyildi / “Azərbaycan” qəz., Bakı, 1991, 26 noyabr
13. Yeni hava marşrutları / “Xalq” qəz., Bakı, 1992, 23 fevral
14. Zeynalov R. Azərbaycanın milli qəhrəmanları. Bakı: Gənclik, 1996, 135 s.
15. О результатах ревизии финансово-хозяйственной деятельности а/и Гянджа. 08,06,1992 // “Azərbaycan Hava Yolları” QSC-nin Arxiv, Fond №1, siyahı №1, iş №372, vərəq-105
16. Протокол №10. Заседание Совета Государственного Концерна «Азербайджан Хава Йоллары», 09,06,1992 // “Azərbaycan Hava Yolları” QSC-nin Arxiv, Fond №1, siyahı №1, iş №372, vərəq-105
17. Приказ №80, 08.06.1992. О результатах ревизии производственной и финансово-хозяйственной деятельности аэропорта Баку. «Азербайджан Хава Йоллары» // “Azərbaycan Hava Yolları” QSC-nin Arxiv, Fond №1, siyahı №1, iş №372, vərəq-105
18. Протокол №8 Заседание Совета Государственного Концерна «Азербайджан Хава Йоллары», 15,04,1992 // “Azərbaycan Hava Yolları” QSC-nin Arxiv, Fond №1, siyahı №1, iş №372, vərəq-105

19. Указ Президента Азербайджанской Республики о переименовании концерна «Азербайджанские авиалинии» // “Azərbaycan Hava Yolları” QSC-nin Arxivi, Fond №1, siyahı №1, iş №374, vərəq-106
20. Указание о грубом нарушении правил эксплуатации самолета ТУ-154 №85199, 03,04,1992 // “Azərbaycan Hava Yolları” QSC-nin Arxivi, Fond № 1, siyahı №1, iş №370, vərəq-105

Redaksiyaya daxil olub 04.02.2024