

**HAYDAR ALİYEV'İN AZERBAIJAN SSC'YE BAŞKANLIK YAPTIĞI YILLARDA SİVİL
HAVACILIĞIN GELİŞİMİ**
DEVELOPMENT OF CIVIL AVIATION IN THE YEARS WHILE HEYDAR ALIEV LED TO
AZERBAIJAN SSR

Rübabe ABİYEVA¹

ÖZET

Haydar Aliyev'in Sovyet Azerbaycan'ına başkanlık yaptığı dönemde ekonomik, kültürel gelişme konularına deyinse de, bu dönemdeki havacılığın gelişimi ayrıca araştırma konusu olmamıştır. Makalede genellikle ayrı ayrı arşiv belgelerine, Sivil Havacılık Müzesi'nin fonunda muhafaza olunan materyallere, çeşitli edebiyatlara referans yapılmıştır ki, bu da araştırma çalışmasının önemini artırıyor. Çağdaş dönemde Azerbaycan'da sivil havacılığın gelişimine özel dikkat ayrılması konusunun güncelliğine bariz kanıttır. Haydar Aliyev'in Azerbaycan SSC'ye liderlik yaptığı dönemde yönetimin güçlendirilmesi, kadrolara karşı telebkarlığın artırılması sonucunda ekonomik-sosyal alanda büyük başarılar kazanıldı. Bu yıllarda taşımacılığın diğer alanları gibi sivil havacılığa da özel dikkat ayrılmıştır. İşte bu nedendir ki, Azerbaycan sivil havacılığının refah dönemi Haydar Aliyev'in Cumhuriyetimize başkanlık yaptığı dönemden-1969'dan başlar. Bu yıllarda çok önemli çalışmalar yapılmış, projeler hayata geçirilmiştir. Haydar Aliyev'e kadarki Azerbaycan sivil havacılığında bir takım kusurlar görülmektedir, onların aradan kaldırılması için temel adımların atılmasına ciddi ihtiyaç duyulurdu. Haydar Aliyev cumhuriyete başkanlık yaptığı yıllarda gerçekleştirilen olaylar sonucunda Azerbaycan sivil havacılığı komple bir bağlantılı şebeke olarak şekillendi. 1979'da Azerbaycan Sivil Havacılık Kurumu Azerbaycan Cumhuriyeti sivil havacılığı üretim birliğine dönüştü. Birliğin bünyesinde Bakü, Zabrat ve Yevlah havabölükleri faaliyet göstermiştir. Bakü havabölüyüne - Bakü, Şeki, Zagatala, Nahçıvan, Balaken, Lenkeran, Fuzuli, Kızılağaç hava alanları, Zabrat birleşik havabölüyüne Gazimemmed, Haçmaz, Jdanovsk, İmişli, Göyçay, Cebrail, Kürdemir, Guba, Puşkin, Salyan, Prişib havaalanları, Neft Taşları, Jiloy, Artyom helikopter alanları dahil idi. Yevlah birleşik havabölüyünün bünyesinde Yevlah Hankendi, Ağstafa, Ağdam, Naftalan, Gutgaşen havaalanları faaliyet göstermekteydi. Ayrıca havacılık üretim birliğine Gence havacılık şirketi de dahildi. Tüm bunların sonucu olarak belirtilen dönemde ülkede hava taşımalarının hacmi hayli artmıştır. Şöyle ki, 1970'lerde Azerbaycan Sivil Havacılık Kurumu uçak alanlarından 5 milyon yolcu, 98 bin ton yük ve posta göndermişlerdir. 14 milyon dönümden fazla plantasyon ve bağ hava-kimyasal yolla yetiştirilmiştir. İşte bu başarılar ve yeni havacılık tekniğinin menimsenilmesinde elde edilmiş yüksek başarılar göre Azerbaycan Sivil Havacılık Kurumu 1983'de "Oktyabr" nişanı ile ödüllendirilmiştir. Ayrıca Azerbaycan Sivil Havacılık Kurumu çalışanlarının bir grubu SSCB Ali Sovyetinin Kararname, nişan ve madalyalarıyla ödüllendirilmişler. Böylece Haydar Aliyev'in Azerbaycan SSC'ye başkanlık yaptığı 70'lerde sivil havacılığın malzeme teknik üssü hayli takviye edilmiş, yeni havaalanları inşa edilmiş, teknik donanım iyileştirilmiş, uçuş coğrafyası genişletilmiş, sonuçta yolcu ve yük taşımalarının hacmi artırılmış ve gösterilen hizmet seviyesi belirgin ölçüde yükseltilmiştir.

Anahtar kelimeler: Haydar Aliyev, Sivil Havacılık, havaalanları

ABSTRACT

Although economical, cultural development issues were touched throughout the years when Heydar Aliev led to Soviet Azerbaijan, this time growth of aviation hadn't been separately research topic. In the article, specially separate archieve documents, Civil Aviation Museum's various, literatures were touched which also increase historical significance of research work. Basic proof of the actuality of theme is that in the contemporary period development of Civil Aviation paid special attention. Whilst Heydar Aliev led to Azerbaijan SSR, as a result of reinforcement of management, increased demandiness against staff, great achievements, were gained in the economical-social sphere. At that time, like various areas of transportation, civil aviation was also paid attention. Specially for the reason, development of Azerbaijan civil aviation began with the period when Heydar Aliev led to our republic –beginning from 1969. In these following years, very essential works were done, projects were implemented. Until the period that Heydar Aliev come, in these periods a number of defects catch

¹ AMEA'nın A.A.Bakıhanov adına Tarih Enstitüsünün doktora öğrencisi E-poçta: rubaba1988@mail.ru

attention in the Azerbaijan civil aviation as well as there were serious needs for fundamental steps in order to prevent them. In 1979, Azerbaijan civil aviation management was turned to Azerbaijan Republic Civil Aviation industrial management. In the composition of management, Baku, Zabrat, Yevlakh avia-groups acted. Baku avia-groups included: Baku, Shaki, Zakhatala, Nakchivan Balakan, Lankaran, Fuzulu, Qizilagach, airports. Zabrat aviagroup included Qazimammad, Khacmaz, Zolonovsk, Imishli, Goychay, Cabrayil Kurdamir, Quba, Pushkin, Salyan, Proshib airports, Oilstones, Ziloy, Artyom helicopter areas. In the content Yevlakh united aviagroups Yevlakh, Khankandi, Agstafa, Agdam, Naftalan, Qutqashan airports operated. Apart from this, Ganca aviation company also included into Aviation industrial management. As a consequences of all of these, in the demonstrated period capacity of avia-transportation increased dramatically. So that, in 1970's Azerbaijan civil aviation management saw off 5 million passengers, 98 thousand tons luggage and mails. More than 14 million hectares plantation and gardens were cultivated by avia-chemical way. Specially for these successes and high achievements as a result of new adopted aviation techniques, Azerbaijan civil aviation management was awarded with October order in 1983. Also, some of the workers of Azerbaijan Civil Aviation management were awarded with SSR decrees, orders and medals. Hence, in the 70s years while Heydar Aliiev led to Azerbaijan SSR, material and technical source of civil aviation was strengthened enough, new airports were built, technical equipments were ameliorated, geography of flight was extended. Consequently, volume of passengers and luggage transportation increased, demonstrated service level developed in a way that caught attention.

Key words: Heydar Aliiev, Civil Aviation, airports,

Giriş.

Haydar Aliiev'in Azerbaycan SSC-ye liderlik yaptığı dönemde yönetimin güçlendirilmesi, kadrolara karşı tebebkarlığın artırılması sonucunda ekonomik-sosyal alanda büyük başarılar kazanıldı. İşte bu nedenledir ki, Azerbaycan sivil havacılığın refah dönemi Aliiev'in Cumhuriyetimize başçılık yaptığı dönemden-1969'dan başlar. Bu yıllarda çok önemli çalışmalar yapılmış, projeler hayata geçirilmiştir. Haydar Aliiev'e kadarki Azerbaycan sivil havacılığında bir takım kusurlar görünmektedir, onların aradan kaldırılması için temel adımların atılmasına ciddi ehtiyac duyulurdu. SSCB topraklarında sivil havacılıkdaki durgunluk Azerbaycan SSC-ni de etkiler ve İttifak çapında bu konuların incelenmesini tgiderek başlanılırdı. Sovyetler Birliğı komünist Partisinin XXIII oturumunda 1966-70'li yıllar üzere sosyal-ekonomik konulara, o sıradan sivil havacılığa özel bir yer ayrılmıştır. Öne sürülmüş görevler sırasına uçak parkının genişletilmesi, yeni havaalanlarının inşaatı, yurtiçinde uzak mesafelere yeni hava hatlarının açılması, kültürel hizmetin yükseltilmesi vb. konular dahildi. (Ист., Граж., Ав., 1983: 225-226). Buna rağmen Azerbaycan sivil havacılığında geriliklerin bir takım nesnel ve öznel nedenleri vardı. Elbette, SSCB yönetiminin hayata geçirdiğı ulusal ayrımcılık siyaseti, teknik yeniliklerin yavaş uygulaması sivil havacılığın gelişimini ölümsüz etkiliyordu. Zamanında uçuşların güvenliğinin, uçak ve yer üstü araçların teşkiline yönelik etkili tedbirlerin icra edilmemesi iri yolcu kapasiteli uçakların güvenli uçuşlarını olumsuz etkiliyordu. Aynı zamanda, bir takım havaalanlarının modern radyo ve ışık tekniğı ile donanımı, uçuş-inme hatlarının uzunluğı, havacılık tekniğinin teknik servis temelinin arazi alanı gereğince değildi, yüzey havaalanı araçları modern taleplere cevap vermiyordu. Bir takım havacılık şirketlerinde naşı personellerin faaliyeti, bölgelerde uçuş-inme hatlarının kontrolsüz durumu, hava koşulları ile ilgili ertelenen hatlar sivil havacılıkdaki duraklamanın temel nedenlerinden idi. (Siy., Belg., Arş., varak: 196-200). Tamamen sivil havacılığın gelişmesi, onun lojistik baza ile teminatı artan tebebata cevap vermiyordu. Uçak parkının kullanımının etkinliğinin artırılması, uçuşların devamlılığının ve güvenliğinin teminatında ciddi kusurlar vardı. 1970'lerin başlarından itibaren tüm bu eksiklikler dikkate alınarak uçuş sayısını artırmakla ve uçakların maksimum yük kaldırma imkanlarını kullanmakla hava taşımacılığının kullanım etkinliğinin kaldırılması yönetimden isteniyordu.

Bu sırada havacılıkta inşaat yapan kurumlara kontrolün güçlendirilmesi, havacılık servisine göre yolculara hizmet kültürel düzeyinin yükseltilmesi, Ağdam, Zakatala, Hankendi havaalanlarında uçuş-inme çizgilerinin yapılması, "Bine" havaalanında Tu-154, İL-76 uçaklarının kabulünü sağlayan havaalanı kapaklarının güçlendirilmesi, 1975-76 yıllarında Azerbaycan Sivil Havacılık Kurumunun yeni uluslararası havaalanının planlanması, 1975 yılı için Gence'de yeni havaalanının inşaatı, gelecek yıllar için Tarım Bakanlığı tarafından havaalanı ve uçuş-inme hatlarının hazırlanarak hizmete verilmesi,

Bakü ve Zabrat havaalanlarında avia-teknik baza inşaatı öngörülüyordu (Siy., Belg., Arş., varak: 51-54).

Yeterince sıkıntılarının olduğu Azerbaycan sivil havacılığının geliştirilmesi işte Ulu Önderin bu yöne ayırdığı dikkat sonucunda mümkün olmuştur. Azerbaycan'da Çağdaş sivil ve askeri havacılık altyapısının oluşturulması, lojistik altyapının güçlendirilmesi, havacılık şebekesinin genişletilmesi vb. Haydar Aliyev'in adıyla bağlı idi. Haydar Aliyev'in cumhuriyete başkanlığının ilk yıllarında Azerbaycan sivil havacılığının altyapısının oluşturulması yönünde temelli adımlar atıldı. Yurtiçi uçuş coğrafyası da genişletildi. 1970'de Bakü-Şeki, Bakü-Ağcabedi taşımacılığı açılmış, Gence, Yevlah, Naftalan, Mingeçevir, Nahçıvan, Balaken, Zabrat ilçe ve şehirlerine devamlı hava hatları faaliyete başlamıştır. Yaz sezonunda ise Nabrana özel hava yolları açılıyordu ("Komünist" gazetesi. 1972). Cumhuriyet'in 11 bölgesinde, o sıradan Hankendi, Nahçıvan, Balakende YAK-40 markalı uçakları kabul etmek için alanlar inşa edilmiştir. Ayrıca, Fuzuli, Balaken, Naftalan şehirlerinde yeni, modern uçak garajları inşa edilmiş, Hankendi garajı yeniden yapılmıştır. Yevlah, Ağdam, Balaken havaalanlarına demir yolu da çekilmiştir. Bakü, Kirovabad uçak alanları radyo ve ışık tekniği aracılığıyla donatılmıştır ki, bu da uçuşların güvenli ve düzenli olmasını sağlıyordu. Azerbaycan Sivil Havacılık Kurumunun hizmet ettiği hava yollarının uzunluğu 68 bin kilometreye ulaşmıştır. Havayolları cumhuriyetin tüm şehir ve illerini birbiriyle, Azerbaycan başkentini ise ülkenin 57 şehiri ve sanayi merkeziyle birleştiriyordu (Aliyev, 1980: 135).

Haydar Aliyev'in havacılıkla ilgili gerçekleştirdiği en önemli adımlardan biri de başkenti Karabağ'ın ayrı ayrı bölgeleriyle birleştiren yeni hava yollarının açılışı ile bağlı idi. 1970'lerde Azerbaycan sivil Havacılık İdaresi için tekniksel, gelişme yolunda ilerlemesi, uçak –helikopter parkının yeni, daha konforlu ve üretim makineleriyle yenilenmesi, havaalanlarının yeniden yapılandırılması, onların hava hareketlerini yöneten daha mükemmel sistemli uçakların uçuş ve inmesini kendi teknik imkanlarına göre gelişmiş dünya standartlarına yaklaşan EVM-in 3. neslinin veritabanında donatılması aşaması oldu. EVM yolcu servisinde geniş uygulanıyordu.

Nisan 1972'de otomatik sistem-"Sirena" Devlet Komisyonu tarafından kabul edilmiş ve hizmete verilmiştir. Bakü ve Gence havaalanları bu sisteme katıldı. "Sirena" sistemi aviabiletlerin dokümantasyonuna harcanan zamanı 2 kat azaltmaya imkan veriyordu ("Komünist" gazetesi, 1972). Teknik hizmet sürecinin yürütülmesi, havacılık tekniğinin tamiri ve bununla ilgili işlerin hacminin artırılması ile ilgili sivil havacılık Bakanlığının 1976-1980'li yıllar için yeni sivil hava fabrikalarının ve havacılık tekniği temelinde inşaatı ve eskilerinin genişletilmesi teklifine onay verildi. Aynı zamanda, SSCB Devlet İnşaat Müdürlüğü'ne 1974-1975 yıllarında sivil havacılık Bakanlığının katılımıyla sivil havacılığın hava-teknik üsleri ve fabrikalar için metal angarların (garajların) inşaat planının hazırlanması tapşırıldı. SSCB Devlet Planı Komitesine yerli hava hatlarının ve AN-24, YAK-40 gibi uçakların hizmete verildiği III derece havaalanların planlanması ve inşaatına İttifak Cumhuriyetlerinin Bakanlar kürülünün sermaye yatırılmasını artırmak tapşırıldı. Bununla birlikte 1974'de Azerbaycan sivil havacılık kurumuna Nahçıvan'da yeni havaalanı kompleksinin inşaatı tapşırıldı (2 Siy., Belg., Arş., varak: 56).

Bu dönemde Azerbaycan sivil aviasiyası için son derece önemli nokta kullanılan uçaklarla ilgili idi. Öyle ki, SSCB'de jet uçakların kullanımına başlayan ilk cumhuriyetlerden biriydi. Azerbaycan sivil havacılığının tarihindeki bu devrimsel olay sadece Haydar Aliyev'in girişimiyle mümkün olmuştur. 1971 Ağustos ayından itibaren Bakü havaalanında TU-134 uçaklarından kullanılmaya başlandı. İlk uçuş Moskova'ya gerçekleştirilmiştir (Aliyev, 1980: 136). Bu o dönem için Azerbaycan sivil havacılığında kullanılan en uca yüksekliğe, en yüksek hıza sahip uçaktı (Aliyev, 1980: 137). Söz konusu dönemde Azerbaycan Sivil Havacılığında ilk kez Yevlah Havaalanında YAK-40 uçağı kullanılmaya başlanmıştır (1 Mayıs 1973). Daha sonralar Yevlah, Şeki, Zagatala, Berde vb. yakın şehirlerin sakinlerinin Minvoda uçuşu işte YAK-40 uçakları ile düzenleniyordu (Aliyev, 1980: 135). 2 Mart 1977'de Bakü-Fuzuli yolu üzerinde ilk hava hattı açılmış ve işte YAK-40 uçağı kullanılmıştır (Aliyev, 1980: 136).

Onuncu beş yıllığına başlarında Fuzuli ve Naftalan uçak alanlarında uçuş-inme çizgileri, Nahcivan uçak alanı, Zabrat uçak alanında uçak ve helikopter akümülatörlerinin (pillerinin) dolum istasyonu ve onlarca başka nesnelere (tesisler) inşa yapılmıştır. 1977'de Naftalan-Bakü hava hattında kullanılan YAK-40

uçağı mesafeyi hayli yaklaşıtıyordu. Naftalanda saatte 50 yolciya hizmet edebilecek havaalanı ve bir takım başka yardımcı binalar inşa edilerek hizmete verilmiştir. Nisan 1977'de Bakü-Naftalan-Bakü yönünde devamlı olarak hava hattı işe başladı. Aynı yılın sonunda cumhuriyetin neredeyse tüm şehirleri ve bölge merkezlerini Baküyle hava hatları birleştiriyordu. Yerel hatlarda daha çok YAK-40, Baküyü SSCB'nin başka şehirler ile birleştiren hatlarda ise veteran İL-18 ve yeni TU-134, TU-154 uçaklarından kullanılıyordu. Tu-154 uçağının Moskova'dan Bakü'ye ilk gelişi ise 1976'nın Ağustos ayında gerçekleştirilmiştir (Aliyev, 1980: 137). 1976-1980'li yıllar içinse Bakü ve Zabrat havaalanlarında angar (garaj) komplekslerinin inşası ve havacılık teknik üslerinin diğer üretim üslerinin inşaatı öngörülüyordu (Siy., Belg., Arş., varak: 42-47). SSCB'nin tüm havaalanlarında kontrol noktaları oluşturulmuştur. Kontrol noktaları hizmetlerin net koordinasyonu, uçakların teknik yönden sefere hazırlanması, onların yüklenmesi ve tablo üzere uçuşlarını sağlamak gibi görevlerini üstlenmiştir.

1977'nin sonunda uçak biletlerinin siparişini ve satışının otomatikleştirmek için daha modern hesaplama merkezinin yerleştirildiği Bakü Hava Taşımacılığı Merkezi Ajansı'nın yeni binası hizmete verildi (Kerimova, 2013: 87). Haydar Aliyev'in Azerbaycan SSC-ye başkanlık yaptığı yıllarda sivil havacılığın gelişmesi yönünde atılan adımlar sonuç veriyor ve uluslararası havacılık çapında kendi değerini buluyordu. 1978'in Temmuz ayında "Bine" havalimanında İKAO-nun 1. Derecesi üzere denetim gerçekleştirilmiştir. Uçuş personelinin hazırlığı ve yüzey hizmetlerin gerekli düzeyde olduğu belirlenmiştir. Uçuşun ışık ve radyoteknik araçlarının durumu ve parametreleri, kontrol noktalarının teminatı, kontrol personelinin hazırlık seviyesi, havaalanı örtüsü, uçuşların meteorolojik teminatı ve hizmetler arasındaki ilişki "Bine" havaalanının İKAO-nun I derecesine uygun olduğunu söylemeye imkan veriyordu. (Az., H., Y., varak: 121). Haydar Aliyev cumhuriyete başkanlık yaptığı yıllarda gerçekleştirilen olaylar sonucunda Azerbaycan sivil havacılığı komple bir bağlantılı şebeke olarak şekillendi. 1979'da Azerbaycan Sivil Havacılık Kurumu Azerbaycan Cumhuriyeti sivil havacılığı üretim birliğine dönüştü. Birliğin bünyesinde Bakü, Zabrat ve Yevlah havabölükleri faaliyet göstermiştir. Bakü havabölüyüne - Bakü, Şeki, Zagatala, Nahçıvan, Balaken, Lenkeran, Fuzuli, Kızılağaç hava alanları, Zabrat birleşik havabölüyüne Gazımmemmed, Haçmaz, Jdanovsk, İmişli, Göyçay, Cebrail, Kürdemir, Guba, Puşkin, Salyan, Prişib havaalanları, Neft Taşları, Jiloy, Artyom helikopter alanları dahil idi. Yevlah birleşik havabölüyünün bünyesinde Yevlah Hankendi, Ağstafa, Ağdam, Naftalan, Gutgaşen havaalanları faaliyet göstermekteydi. Ayrıca havacılık üretim birliğine Gence havacılık şirketi de dahildi (Az., H., Y., varak: 1-6). 1970'lerde çok sayıda modern standartlara uygun rahat uçak alanları ve istasyonlar, Aeroflotun ajansları için binalar inşa edilip kullanıma verilmesi sonucunda yolculara kültürel hizmetin seviyesi hayli yükselmiştir. Bu yıllarda uçakbiletlerinin satışının merkezleştirilmesi sisteminin tekmilleştirilmesinde de büyük çalışmalar yapılmıştır. Öyle ki, merkezi bilet yazıhanesi yeni teknik malzemelerle sağlanmış binada yerleştirilmiştir. Uçak bileti kasaları şebekesinin genişletilmesi sonucunda yolcu biletlerinin alınması için harcanan zaman kısalmıştır. Ahalinin rahatlığı için uçak biletlerinin telefonla siparişi ve eve teslimatı da ayarlanmıştır. (Kerimova, 2013: 83).

Haydar Aliyev'in Azerbaycan SSC-ye başkanlık eyaptığı yıllarda uçaklardan özellikle tarımda yaygın kullanılır, uçakla kimyasal uçuşlar bol ürün elde edilmesini olumlu etkiliyordu. Azerbaycan Sivil Havacılık Kurumu tarım yüklerinin ve yolcuların taşınması ile ilgili 1970'de öne sürülen tüm planları yerine getirirdi. (Siy., Belg., Arş., varak: 48-63). Haydar Aliyev'in dikkat ve özel çabası sonucunda Azerbaycan Sivil Havacılığında uzmanlaşmış kadroların yetiştirilmesi için temelli adımlar atılmıştır. Ayrıca Azerbaycan Sivil Havacılık Kurumu eğitim bölümü de faaliyet gösteriyordu. Pilotlar, şturmanlar, borda radistleri ve yönergeleri, kontrol yapanlar ve diğer havacılık mesleğinden olan çalışanlar burada bilgi alıyorlardı. Onlar burada bileşik havacılık tekniğini öğrenir, uçuşların düzenli ve güvenli olması, yolculara mükemmel, kültürel hizmet gösterilmesi için bilgilerini arttırırlardı (Aliyev, 1980: 139). 1976-80'li yıllarında sivil Havacılığın uçuş okullarının uzmanlaştırılması tamamlandı. 1969-82 yıllarında doğrudan Haydar Aliyev'in girişimi ile SSCB'nin farklı önde gelen okullarında eğitim almak için Azerbaycan'dan 150 binden fazla öğrenci gönderilmiştir ki, onların sırasında gelecek aviatorlar (pilotlar) da yer alıyorlardı (Kerimova, 2013: 168).

Azerbaycan'ın gelecek aviatorları (pilotları) Rusya'nın, Ukrayna'nın ilgili yüksek öğretim kurumlarında bilgilere sahiplenirler. Azerbaycan aviatorları (pilotları) profesyonellikleriyle uluslararası hava yollarında da saygı kazanmış, Afrika ülkelerinde havacılık kadrolarının yetiştirilmesine yakından

katılmışlar. Bunların yanı sıra Azerbaycan aviatorları (pilotları) havaalanının Asya, Afrika ve Latin Amerika'sındaki temsilciliklerinde de çalışıyorlardı (Алиев, 1983: 61). Bu dönemde en önemli konulardan biri de sivil havacılık çalışanlarının sosyal problemleri ile ilgiliydi. İşte Haydar Aliyev'in Azerbaycan SSC-ye başkanlık yaptığı dönemde bu konulara özel dikkat ayrılıyordu. Bununla ilgili olarak şimdiki Bakıhanov kasabasında 1975'de sivil havacılık çalışanları için 120 dairenin, Gence havacılık çalışanları için evlerin inşa edilmesi gerçekleştirilmiştir. (Siy., Belg., Arş., varak: 51-54).

Sonuç

Tüm bunların sonucu olarak belirtilen dönemde ülkede hava taşımalarının hacmi hayli artmıştır. Şöyle ki, 1970'lerde Azerbaycan Sivil Havacılık Kurumu uçak alanlarından 5 milyon yolcu, 98 bin ton yük ve posta göndermişlerdir. 14 milyon dönümden fazla plantasyon ve bağ hava-kimyasal yolla yetiştirilmiştir. (Aliyev, 1980: 134). İşte bu başarılarla ve yeni havacılık tekniğinin menimsenilmesinde elde edilmiş yüksek başarılarla Azerbaycan Sivil Havacılık Kurumu 1983'de "Oktyabr" nişanı ile ödüllendirilmiştir. Ayrıca Azerbaycan Sivil Havacılık Kurumu çalışanlarının bir grubu SSCB Ali Sovyeti Yönetim Kurulunun Kararname, nişan ve madalyalarıyla ödüllendirilmişler (Az., Sv., Hav., Tar., 2012). Böylece Haydar Aliyev'in Azerbaycan SSC-ye başkanlık yaptığı 70'lerde sivil havacılığın malzeme teknik üssü hayli takviye edilmiş, yeni havaalanları inşa edilmiş, teknik donanım iyileştirilmiş, uçuş coğrafyası genişletilmiş, sonuçta yolcu ve yük taşımalarının hacmi artırılmış ve gösterilen hizmet seviyesi belirgin ölçüde yükseltilmiştir.

Kaynakça:

- Aliyev, N. (1980), *Azerbaycan Şahinleri*. Azerbaycan. 206. Azerbaycan dergisi. № 12.
Azerbaycan Hava Yolları. KSC'nin arşivi
Azerbaycan Sivil Havacılık Tarihi (1910-1980)" (2012). Bakü: MAA, -152 s.
(fond1 / liste 1 / tut.birimi 144 / poşet 42 varak 121)
(fond1 / liste 1 / tut.birimi 154 / poşet 45 varak 1-6)
"Komünist" gazetesi. (1970), 18 Ağustos.
"Komünist" gazetesi. (1972) 4 Şubat.
Siyasi Belgeler Arşivi.
(fond1 / liste 60 / tut.birimi 25./varak 196-200)
(fond1 / liste 61 / tut.birimi 60 / varak 51-54)
(fond1 / liste 61 / tut.birimi 57 / varak42-47)
(fond1 / liste 61 / tut.birimi157 / varak56)
(fond1 / liste 58 / tut.birimi 55 / varak48-63)
Kerimova, E. (2013). *Azerbaycan Havacılığının Yaranması ve Gelişmesi tarihi*. Bakü: Askeri yayıncılık, 208 s.
Алиев, Н. (1983) *В небе Азербайджана* Баку: Аз.Гос.Изд. стр 82
История Гражданской Авиации СССР. (1983). Изд. «Воздушный транспорт. Москва: Стр 374