Рәшит Ибраһимов

Бөркетләр кыядан курыкмый

Очучы язмалары

Казан
Татарстан китап нәшрияты
2007

УДК 821.512.145–3:629.7
ББК 84(2Рос=Тат)–4:39.513
И13

Ибраһимов Р.Г.

Бөркетләр кыядан курыкмый: очучы язмалары / Рәшит Ибраһимов. — Казан: Татар. кит. нәшр., 2007.— 222 б., рәс. б-н. — 2000 д. — ISBN 978–5–298–01568–4

Алтмышынчы елларның уртасында Казан аэропортына кайтарылган тиз очышлы ТУ-124 реактив пассажир самолетын автор беренчеләрдән сыный һәм шактый еллар экипаж командиры булып хезмәт итә. Язмаларда ул үзе күргән вакыйгаларны җентекләп тасвирлый.

Китапта шулай ук авиация өлкәсенә караган кайбер шәхесләр белән әңгәмәләр бирелә.

ISBN 978–5–298–01568–4
© Татарстан китап нәшрияты, 2007
© Ибраһимов Р.Г., 2007

ТАРИХИ СӘХИФӘЛӘР

КҮК КАПУСЫН АЧУЧЫ

Казан күптәннән, бик күптәннән инде үзенең бөек шәхесләре белән горурланып яши. Бөтен дөньяга танылган галимнәр, язучылар, күренекле сәясәтчеләр, сугыш һәм хезмәт каһарманнары бүләк иткән шәһәр ул. Казан — иң беренче булып күк капусын ачып җибәргән Александр Васильев кебек күренекле авиаторлар биргән башкала.

1910 елның август ахырында шәһәр буенча шундый хәбәр тарала: имеш, киләсе урыс атнасында (якшәмбе) Казан ипподромында моңа кадәр күрелмәгән тамаша булачак. Атлар чабышы урынына ниндидер «шайтан арбаларының» һавада очып йөрүләрен күрсәтәчәкләр икән...

Берничә көннән соң, Казанда чыга торган гәҗитләрдә әлеге имеш-мимешләрнең чынлыгын раслап, мәкаләләр бастыралар. Озак та үтми, шәһәр коймалары зур хәрефләрдән торган игъланнар белән бизәлә.

Ниһаять, сентябрьнең унөче көнне имеш-мимешләр гамәлгә аша. Казан ипподромы (ул әле дә үз урынында) иртәдән үк тамашачылар белән шыгрым тула. Ул умарта күчедәй гөжләп тора. Биек трибунаның иң югары катындагы йомшак кәнәфиләрдә шәһәрнең аксөякләре утырганнар. Алардан түбәнрәк кечерәк дәрәҗәдәге түрәләр, сәүдәгәрләр, жандармерия әһелләре, хәрбиләр урнашкан. Ә мещаннар һәм гади шәһәр халкы исә иң аскы рәтләрдә көнбагыш чиртеп утыра. Драгун музыкантлары бер сафка тезелеп басканнар һәм шул заманның гаять популяр булган күңелле бию көен — «Аерылган ханым»ны башкаралар.

Кинәт оркестр тантаналы маршка күчә. Бераздан «Бенц» автомобиле пәйда була. Генерал-губернатор туп-туры аэропланнар янына килеп туктый. Ул очу аппаратлары янында кайнашкан авиаторлар белән кул биреп күрешә. Шулар арасында әле күптән түгел генә Казан университетында белем алган Александр Васильев та бар. Егет Франциядә очучылар мәктәбен тәмамлап яңа гына кайтып төшкән. Менә ул генерал-губернатор галиҗәнапларын әле аннан, әле моннан тимерчыбыклар белән аркылы-торкылы тарттырып ясалган очкычлар белән таныштыра.

Бу — аэроплан-моноплан, ягъни бер канатлы очкыч. Аның «Гном» дип аталган моторы илле ат көченә ия. Монысы — биплан «Анрио-5». Ул шулай ук француз фирмасы җимеше. Утыз биш ат көчле. Очкыч сәгатенә 60 чакрым тизлек белән очарга сәләтле...

Һавага беренче булып Васильевның кунагы — француз авиаторы Леон Леторга күтәрелергә тәкъдим ителә.

Тынлык. Менә, ниһаять, аэропланның моторы «телгә килә»: тыкы-тыкы... тыкы-тыкы... Авиатор шартлы билге итеп кулын күтәрә. Шул вакытта канат очларына ябышып торган ике механик берьюлы читкә тайпыла. Очкыч дилбегәдән ычкынган елгыр юртактай алга ыргыла. Вак сикәлтәләрдә чикерткәдәй сикергәли-сикергәли йөз сажиннар йөгереп узгач та, аэроплан, ниһаять, җирдән аерылып, һавага күтәрелә башлый. Бу минутларны сулыш та алмый зур түземсезлек белән көтеп алган тамашачылар дәррәү күтәрелеп аякка басалар һәм шау-гөр килеп алкышлый башлыйлар. Берникадәр биеклеккә күтәрелгәч, очкыч кинәт чайкалып куя, аннан соң янтая. Әмма бу юлы ул нишләптер тураймый һәм шул килеш җиргә төшеп кадала. Ул арада тамашачылар нәрсә булганына әле төшенеп җитмәсәләр дә, очкыч янына ашыгалар. «Әһ» дигәнче җыелып өлгергән халык инде мәш килә — мәхшәр көне диярсең. Иң өлгер егетләр һәлакәткә дучар булган очучыга, хәлдән килгәнчә, беренче ярдәм күрсәтергә тырышалар. Алар очкыч тимер-томырлары арасыннан аңсыз яткан француз очучысын тартып чыгаралар. Кызганычка каршы, тамашачылар арасында да яраланучылар бар икән. Ә очкыч кыйпылчыгы кайбер кешеләрнең башларын тишкән, ычкынып киткән көпчәк кайберләренең аягын имгәткән, зырылдап әйләнеп торган пропеллер тагын берәүне кулсыз калдырган. Тирә-юньдә елаш-ыңгыраш.

— Йә, әйтегез инде, әфәнделәр! Кулсыз ир белән ни эшли алам мин хәзер, ни эшли?..

Кайберәүләр француз очучысы янында ыгы-зыгы киләләр. Ул кан эчендә.

Шул арада чаярак эшкуарлар картуз тотып акча җыярга керешәләр:

— Мәрхәмәтле гражданнар! Юмарт әфәнделәр! Бәхетсезләргә ярдәм кулыгызны сузсагыз иде! Кем күпме булыша ала... Мөмкин кадәр...

Әмма арада каты бәгырьлеләр дә юк түгел:

— Үз-үзләрен үтерүчеләр! Камикадзелар!

Ул арада бу «кыямәтне» оештырган авиатор Александр Васильевны генерал-губернатор галиҗәнаплары каршына чакырып алалар. Чырае гаять дәрәҗәдә сытылган түрәнең кыяфәте куркыныч.

— Моны ни дип белергә, йә, аңлатыгыз, авиатор әфәнде!

Баштарак ни әйтергә дә белми каушап калган Васильев болай дип аңлатмакчы була.

— Мөгаен, моңа һава чокыры гаепле булса кирәк, — ди ул.

Губернаторның күзләре маңгаена менә.

— Ниткән чокыр ди ул тагын буп-буш һавада?!

Икенче көнне «Казанский телеграф» гәҗите хәбәрчесе бу фаҗигане гади генә итеп язып чыга: «Казан күге ятларны кабул итәргә теләмәде», — дип аңлатып бирә ул.

Ниһаять, губернатор белән аңлашкач, Васильев аэропланы янына әйләнеп кайта. Урыс очучысының тагын да үҗәтләнеп һавага күтәрелергә җыенганын күреп, француз механигы Лафани гаҗәпләнүеннән кычкырып ук җибәрә:

— Сез акылдан яздыгызмы әллә, мсье Алекс? — ди ул, Васильевка мөрәҗәгать итеп. — Шундый фаҗигадән соң нинди очу турында сүз булуы мөмкин?

— Менә сиңа пәрәмәч! Иске авыздан яңа сүз, — дип җавап кайтара аңа очучы, ачуын көчкә тыеп. — Ә контракт ни өчен төзелгән дип беләсең соң син? Әгәр дә мин бүген очмыйм икән, иртәгә без синең белән мескенкәйләр булып калачакбыз. Шушы меңләгән тамашачы акчаларын кире кайтаруыбызны таләп итәчәк. Менә ул чагында инде безгә труба булачак!

Васильев үзенең механигының ай-ваена карамыйча старт ала.

— О гүзәл Мария! Коткара гына күр!

Механик Лафани, күзләрен куллары белән каплап, бөтенләй өнсез кала. Җирдән барган очкыч алдында әллә кайдан гына пәйда булган эт аның шул дәрәҗәдә котын ала, ул тәмам бөгелеп төшә. Әмма моны күреп алган Васильев югалып калмый. Инде ярыйсы гына тизлек алган очкычын эт аркылы сикерттереп юлын дәвам итә. Тагын ничәмәдер секунд баргач, очкыч һавага күтәрелә. Хәзер Васильевның миен тик бер уй бораулый: Леон Леторның ялгышын кабатламаска иде... Менә хәзер ул нәкъ шул Леон Летор биеклегенә җитеп килә бит. Ул очкычының кинәт аска төшүен сизә. Бу — һава чокыры. Нәкъ ул уйлаганча булып чыкты. Чокыр артта калды. Очышның иң җаваплы этабы уңышлы үтте. Күрәсең, фәрештәләр аңа канат җәйде булса кирәк. Васильев, очкычын янтайтып, 180 градуска таба борылыш ясый һәм аны тамашачылар тезелешеп утырган трибунага таба бора. Аста аны меңләгән тамашачылар хәйран калып күзәтә. Менә очкыч дулап трибуна өстенә килеп чыга. Булып узган вакыйгадан соң әле айнып та өлгермәгән тамашачылар бөтенләй куркып кала. «Янәсе, бетәбез бугай! Аллам сакласын!» Ниһаять, аэроплан гөрелдәтеп тамашачыларның өстеннән үк үтеп китә. Христианнар чукынып ала, мөселманнар белгәнен пышылдый, сакалын сыпыра. Генерал-губернатор да канәгать сыман, мыек астыннан гына елмаеп утыра. Механик Лафани да хуҗасыннан әлегә мөкиббән. Әмма шатланырга иртәрәк әле. Чебиләрне көзен саныйлар.

Ипподром өстендә чыпчык канаты биеклегендә кабат бер тапкыр әйләнеп очкач та, кыю очучы исән-имин җиргә төшеп кунаклый. Ипподром гөж килә. Пропеллеры әйләнүдән әле туктап та өлгермәгән, ә гаярь егетләр инде очкычны сырып та алган. Очучыны утыргычыннан сөйрәп алып

һавага чөя башлыйлар. Әле яңа гына биеклекне яулап төшкән каһарман очучы хәтта бер мәлгә сискәнеп куя.

Менә ыспай гына адъютант йөгереп килә һәм Васильевны генерал-губернатор галиҗәнаплары үзенә чакыруы турында әйтә. Әмма бу чакыруга әһәмият бирмичә, халык төркеме Васильевны үз боҗрасында тота бирә. Тиздән атлы казаклар тарафыннан салынган сукмакта губерна башлыгының олпат гәүдәсе күренә. Иң беренче нәүбәттә ул каһарман авиатор Васильевка генерал сәламен җибәрә. Аннан соң тәкәббер генә кыяфәт белән ак перчаткаларын да салып-нитеп тормыйча кулын кыса. Ә үзе һаман бер үк сүзне тәкрарлый:

— Ай да Саша! Ай да Александр! Ай да Васильев! — Аннары очучыны кочагына кысып болай ди: — Молодец, голубчик! — Шушы сүздән соң, тагын да ягымлырак итеп: — Юк, син күгәрчен генә түгел, ә чын бөркет икәнсең лабаса! — дип өстәп тә куя.

Ниһаять, генерал галиҗәнаплары тирә-юньдә шаулашкан гавамга көр тавыш белән эре генә сүз ката:

— Туганнар! Менә ул Казан күгенә беренче булып күтәрелгән горур бөркетебез!

АЭРОПЛАН ҺӘМ КОЙМАК ТАБАСЫ

1918 елның эссе җәе. Гражданнар сугышы һәм интервенциянең утлы боҗрасы эчендә калган яшь Совет республикасының язмышы кыл өстендә. Ул менә хәзер монда, Көнчыгыш фронтта хәл ителәчәк. Россиянең дүрттән өч өлеше контрреволюция кулында. Илдә ачлык, ялангачлык, тиф эпидемиясе хөкем сөрә, Казанда атна-ун көн буена ак чехлар башбаштаклык итә. Аклар ягыннан очкан дистәләрчә аэропланнар кызылларның окопларын туктаусыз бомбага тота. Совет гаскәриләре, паникага бирелеп, көннән-көн чигенә баралар. Казан шәһәрен кулга төшереп, Мәскәүгә юнәлеш алган контрреволюцион армия, Совет хакимиятенең эшчәнлегенә санаулы көннәр генә калдырып, һаман алга ыргыла.

Фаҗиганең тиз арада шулай кискенләшеп китүенә төшенеп, Көнчыгыш фронтның башкомандующие Л.Троцкий шундый карарга килә:

— Әгәренки Совет хөкүмәте башка фронтлардан булса да җыеп акларга каршы кирәкле дәрәҗәдә авиация туплый ала алмый икән, Көнчыгыш фронт куркыныч астында калачак. — Ул бу турыда Совет хөкүмәте башлыгына җиткерә.

Озак та үтми, Казан өчен авыр һәм канлы сугышлар алып барган 5 нче армия карамагына 32 самолеттан торган берничә авиаотряд җибәрелә. Көнчыгыш фронт гаскәрләре позициясеннән кызыл йолдызлы аэропланнар һавага күтәрелгәч, аклар авиациясе хәзер инде безнең гаскәрләрне теләсә кайчан килеп бомбага тота алмый башлыйлар. Казан шәһәре өчен барган канлы бәрелешләрдә һавада берьюлы йөзләгән самолет оча. Безнең яктан бигрәк тә И.У.Павлов җитәкчелек иткән истребительләр авиагруппасы очучылары аеруча батырлык күрсәтә. Ул көннәрдә чыккан фронт гәҗите битләрендә һава сугышчыларына багышлап аерым мәкаләләр басыла. Очучыларны совет лачыннары һәм каһарманнары дип атыйлар.

«Казан күгенә хәзер кызыл йолдызлы аэропланнар хуҗа»,— диелә анда. Әмма югалтулар ике яктан да бик күп була. Элегрәк окопта яткан солдатлар һавада аэроплан күреп аскарак елышкан булсалар, хәзер алар агачтан ясалган аэропланга төзәп атарга өйрәнәләр. Менә бүген дә Павлов отрядыннан ике самолет әйләнеп кайтмады. Ул әнә нәкъ шул турыда уйланып утыра. Йорт хуҗабикәсе Миңлекамал түти әле кичә генә алган паек оныннан төче коймак пешереп өстәлгә китереп куйды. Әмма Павловның аңа әллә ни исе китмәде. Бер чынаяк кайнар чәй эчте һәм яңадан үз уйларына чумды. Табаны читкәрәк этәреп, куеныннан кәгазь белән карандаш чыгарды. Нидер язмакчы иде, кинәт аның карашы коймак табасында тукталып калды. Аннан соң ул кычкырып көлеп җибәрде һәм әйтеп куйды:

— Эврика!..

Мич алдында нидер эшләп маташучы Миңлекамал түтигә бер мәлгә аның бу кыланышы аңлашылгандай тоелды. И мескенкәем, дип уйлап куйды ул, ашамады да, эче авырта, күрәсең, югыйсә әбрәкәйне искә төшермәс иде.

Шул арада Павлов тиз генә сикереп торды да табадагы коймакларның барчасын берьюлы агач табакка сыпырып төшерде. Майлы табаны сөртеп-нитеп тә тормыйча, аны урындыкка куеп, өстенә менеп утырды...

— Ни чарадан бичара булса да нәкъ үзе!

Урысча бер авыз сүз белмәгән әби һавада очкан бу бәндәне фәрештәгә тиңләп йөри иде бит, әмма кинәт шулай акылдан ычкынып китүенә һич тә төшенә алмый катып калды.

Павлов исә, һаман да шаркылдап көлә-көлә, табаны култык астына кыстырды һәм урамга йөгерде.

Күп тә үтмәде, авиатехниклар аның боерыгы буенча Зөя авылы буйлап таба җыярга керештеләр...

...Шулай итеп, аэроплан утыргычына аслы-өсле икешәр кат таба куеп оча башладык. Бу броня кебек булды. Әйтергә кирәк, югалтулар шактый кимеде. Хәзер инде теләсә кайсы солдатның гади винтовкадан гына атып төшерүе мөмкин түгел иде. «Бу хәрби хәйлә безнең шактый очучыларыбызны теге дөньядан коткарып калды», — дип язды Иван Павлов үзенең соңыннан дөнья күргән мемуар китабында.

1918 елның 10 сентябрендә Татарстан башкаласы Казан дошманнан азат ителә. Үзәктән кызыл очучылар адресына мактау сүзләре ява. Республика Реввоенсоветы карары нигезендә аеруча батырлык күрсәткән авиаторлар кыйммәтле бүләкләргә лаек була. Казан өчен барган сугышларда катнашкан керәшен егете Иван Павлов җитәкчелегендәге авиаотрядка «Казан» исеме бирелә. Дөньяда иң куәтле СССР һава көчләре әнә шул Казан өчен барган һава сугышларында катнашкан истребительләр авиаотрядыннан башлана да инде.

Һава юллары сикәлтәле

1924 елның язында һава навигациясен ачуга әзерлек эшләре алып барыла. Җирле матбугат та бу турыда хәбәр итеп торды. «Кызыл Татарстан» ул көннәрдә болай дип язган иде: «Горки поселогында аэростанция төзелеп бетте. Очу кырында тану билгеләре куела башлады. Озакламый ул беренче пассажирларны кабул итәчәк...» Бу вакытта кешеләрдә кызыксыну белән курку янәшә атлады. Билгесез стихия белән очрашуга күпләр психологик яктан әзер түгел иде. Авиабилетлар сатылмады диярлек. Шуңа күрә «Добролет» җәмгыяте шагыйрьләр һәм сәнгать кешеләре катнашында пропаганда алып барды.

Казан аэростанциясе 1924 елның 20 маенда үзенең беренче авиапассажирларын кабул итте. Мәскәү сәнгать театры артистлары Казан халкына дүрт көн буе тамаша күрсәтте, концертлар куйды, ә җыелган акчаның бер өлешен һава флотына бирде. Артистларның очып килүе иң яхшы агитация булды, һәм Мәскәүгә билетлар бик тиз арада сатылып бетте.

24 июнь көнне Казанга «Добролет» җәмгыятенең «Юнкерс» аэропланы төшә. Ул «Правда» гәҗите җыйган акчага төзелгән була. Нижгар—Казан линиясен тикшерергә килгән аэроплан да агитация очышлары ясый — кешеләрне һавага алып менеп төшә. ТАССРның 4 еллыгы көнне, Казан аэростанциясе ачылуын хәбәр итеп, шәһәр өстеннән листовкалар тарата. Ә 26 июньдә аэростанцияне ачу тантанасы була. Анда Татарстан халык комиссариатының элеккеге рәисе җитәкчелегендә хөкүмәт башлыклары, аэростанция төзелешенә матди яктан үзләренең өлешләрен керткән эшмәкәрләр, җирле һава флоты җәмгыятьләре рәисләре һәм төрле кантоннардан килгән вәкилләр, Мәскәү—Нижгар һава линиясен ачучы, аннары инде бу линияне Казанга кадәр дәвам итүче гражданнар сугышы герое Я.Н.Моисеев та катнаша (Каравай бистәсендә бер урам әле дә аның исемен йөртә).

Аэростанция башлыгы, Урта Идел регионында һава юлын оештыручыларның берсе Николай Михайлович Бычков зур дулкынлану белән Казан аэропортының киләчәге турында сөйли:

— Бу аэропорт Көнбатыш Европаны Көнчыгыш Азия белән тоташтырачак. Әлегә Лондон — Париж — Берлин — Мәскәү һава магистрале эшли иде. Хәзер Мәскәү — Казан — Нижгар линиясе дә ачылды. Кечкенә аэростанция киләчәктә бөтен илләрне тоташтыручы авиагавань булыр. Мин моңа нык ышанам, — диде.

Озак та үтми, Казан аэростанциясе беренче алты пассажир утырткан аэропланны (шул ук елның 30 июнендә) кабул итә. Ул Мәскәүдән Казанга кадәр 5 сәгать ярым очты. Казан — Мәскәү — Казан һава линиясендә очышлар Нижгарда тукталыш белән атнасына ике тапкыр — сишәмбе һәм пәнҗешәмбе көннәрендә ясалды.

Тәүге пассажирның аэропланга утырып очкандагы кичерешләре турында бер хәбәрче түбәндәгеләрне язды: «Пропеллерның гөжелдәве булды — агач кош очып та китте. Башта без алга ыргылдык, аннары нидер безне йомшак урыннарыбызга этеп утыртты. Баш җилкә белән тоташкан кебек, ә эч тезгә тигәндәй булды. Бу — очкычның биеклеккә күтәрелүе иде. Без тәрәзәләрдән аска карадык: анда искиткеч матур манзара иде. Әмма озак итеп күзәтергә һич тә мөмкин түгел. Очкыч, кинәт «сикереп» китеп, упкынга төшкән һәм тау-таш арасында барган кебек була. Шунлыктан күңел болгана, тын кысыла. Күршем еларга ук җитеште: «Акча түләп шулай азаплан инде!» — ди. Ул беренче тукталышта ук Нижгарда төшеп калырга мәҗбүр булды. «Су юлы белән китәм, болай түзәрлек хәлем калмады», — диде».

Әйе, пассажирларга һәм очучыларга да җиңел булмаган ул чорда. Җитмәсә, көчле җил дә кайвакыт комачаулаган. Җиргә ориентлашып кына очканнар. Кайчакта трассада һава шартларының ничек икәнен белмичә юлга чыкканнар, чөнки элемтә начар булган, ә метеорология хезмәтләре ул чагында әле тиешле дәрәҗәдә эшләмәгән.

Өлкән авиатор, Мәскәү — Казан трассасында йөзләрчә сәгать очкан очучы В.Чулков бу турыда болай дип искә ала:

— Һава торышын белү өчен тимерьюлчыларга һәм милиционерларга бик еш мөрәҗәгать итә идек. Гадәттә, шундый сөйләшү була:

— Алло... Авиа сөйли (бу сүздән үк безгә ни кирәген аңлап алалар иде). Ни хәлләр?

— Һава ярыйсы болай. Ләкин бик эссе, яңгыр да юк.

— Ә болытлар, болыт бармы, дим?

— Юк! Бер болыт әсәре дә юк.

— Ничек күренә?

— Бераз көтеп тор, хәзер карап керәм...

Безнең метеоярдәмче урамга чыгып китә, көтеп торасың... Ә инде кайбер вакыт «авиация белгече» шунда ук:

— Очарга ярамый, иптәш, өч баганага кадәр генә күреп була, — дип җавап бирә.

Очучыларга кышларын аеруча авыр. Моторны җылытып кабызганчы, акрын очышлы аэропланда 300—400 чакрым араны үткәнче һава шартлары бозылып та куя иде. Шулай да очтык бит, — дип тәмамлый сүзен очучы үзенең истәлегендә.

Әйе, дөрестән дә, хәлләр шулай булган. Әмма Гражданнар авиациясе үсте, зурайды, камилләшә барды. Ә Казан аэростанциясенә килгәндә, шул елларда ук ул күренекле урын алды. «Добролет» оештырган (1925) Мәскәү — Улан-Батыр — Пекин очышлары трассасы да шуннан үтте. Заманында иң зур һәм техник яктан катлаулы саналган бу очыш Себер һәм Ерак Көнчыгышка юл ачты. Әлеге экспедициядә ике Р-1 почта аэропланы (очучылары М.М.Громов һәм М.А.Волковойнов) һәм А.И.Окатов егәрләгән Р-2 аэропланы, шулай ук бездә ясалган АК-1 һәм чит илдә чыгарылган ике «Юнкерс» очты. Шул ук елның июлендә Казан аэростанциясе аркылы Мәскәү — Казан — Уфа — Ульяновск — Пенза — Тамбов — Ростов-на-Дону маршруты буенча «Красный Урал» аэропланында агитация очышы үтте. Анда катнашучыларны Казан хезмәткәрләре җылы каршылады, бәйрәм ясап, күңелле итеп озатты.

СССР Гражданнар авиациясе үзебездә ясалган аэропланнардан башлана диярлек. 1924 елда беренче совет самолеты — үзәк аэродинамика институты проектлаштырган һәм тимердән төзелгән АНТИ-2 оча башлады. Казан аэростанциясендә дә алар берничә мәртәбә булды һәм шактый гына эш тә башкардылар.

1928 елда Мәскәү — Казан һава трассасы башта Свердловск шәһәренә, аннары Новосибирскига кадәр озайтыла. Сентябрь башында бу һава линиясен Иркутскига кадәр дәвам итү өчен идарә оештырыла. Казан аэростанциясе җитәкчесе Е.П.Демидов (Н.М.Бычковның шәкерте), һава линиясен иң яхшы белүче буларак, бу экспедициядә катнаша. Ай ахырына инде дүрт мең чакрымнан артык булган иң озын трасса ачыла, һәм Мәскәү—Иркутск линиясендә даими очышлар башлана. Казан аэростанциясе әлеге һава юлында уңышлы гына транзит авиапортка әверелә.

1929 елның март аенда төнге очышлар башлана. Бу эш әйбәт кенә барып чыксын өчен аэростанция кырына техник корылмалар, тиешле җиһазлар, төрле билгеләрне яктыртучы фонарь һәм прожекторлар куела. Төнлә беренче самолет төшкәнен казанлылар дулкынланып көтә, әмма ул таң беленгәндә генә күренә. Биш сәгать ярым урынына һавада җиде сәгатькә якын адашып очкан «Фокер»ның ярый әле бензин багы зур була. Шул рәвешле Мәскәү очучысы Б.Л.Цветаев төнге очышка беренче старт алучы буларак Гражданнар авиациясе тарихына кереп кала.

1930 елда Мәскәүдә СССР һава юлларының идарәсе оеша һәм Казан аэростанциясе аның карамагына күчә. Бу вакыйга безнең өчен отышлы була. Чөнки яңа радиоприборлар белән тәэмин итү Мәскәү—Новосибирск линиясендә рейсларны арттыруга мөмкинлек бирә. Казан аэростанциясе аркылы республикага да почта, үзәк гәҗитләрнең матрицалары, Урал һәм Себер төзелешләренә кирәкле җиһазлар кайтарыла. Очыш-рейслар эстафета сыман оештырыла. Мәсәлән, Мәскәүдән килеп төшкән йөк икенче самолетка төяләә һәм анысы инде Свердловскига юнәлеш ала.

Казан аэростанциясенең зур һава магистралендә тоткан урыны һәм аның әһәмияте турында М.В.Водопьянов үзенең «Поляр очучысы» дигән китабында болай дип яза: «Мине Казан — Свердловск — Казан участогына почта линиясенә җибәрделәр. Беренче тапкыр тәҗрибәле очучы А.Скорикка ияреп очарга тиеш идем. Башта ярты юлны әйбәт кенә аның артыннан очтым. Аннары, Свердловскига ерак түгел инде, дип, җирдәге объектларга ориентлашырга булдым. Кинәт минем ориентир — тимер юл уңга борыла башлады, һәм мин дә, курсны үзлегемнән үзгәртеп, әйдәп баручымны бөтенләй күздән югалттым. Инде шулай оча торгач бензомерга күз төшерсәм, ягулык бетеп килә икән. Мин утырырга мәҗбүр булдым. Ә аста үзәнлек үләне кеше буе. Ничек күтәрелермен соң, дим, бензин да бетте. Ярый әле урманчы коткарды — мотоциклының бензинын салып бирде, шулай итеп, ул миңа печән чабышты, очып китәр өчен юл ачты. Һавага күтәрелдем, аннары инде ул күрсәткәнчә юлны эзләп таптым да, почтаны Свердловскида тапшырып, Казанга әйләнеп кайттым. Үз эстафетамны төгәлләп, өйгә җыенам.

Шулчак аэростанция башлыгы килде дә, ялварулы тавыш белән:

— Коткар, Водопьянов! Очучы авырган. Рейс тоткарлана. Мәскәүгә генә почта илтеп килче. Шуны онытма: синең очкыч төнге очышларга көйләнмәгән. Якты вакытта Нижний Новгородка утыр. Анда кунып, яктыргач кына Мәскәүгә очарсың, аннан Казанга кайтырсың, — диде.

...Кубрәккә китте шул. Шулай да без көн-төн очарга әзер идек. Берсүзсез ризалаштым. Мәскәүгә бик яхшы барып җиттем. Почтаны алыштырып төягәч, кайтыр юлга чыктым. Ике төн буе рәтләп ял итмәгәнгәме, йокы килә. Кинәт Ковров станциясенең тимер юлын күрәм. Ә нишләп бер генә юл, элек ике иде бит? Аэропланымны 180 градуска борып, Нижгар ягына чыгарга исәп. Очам-очам — юл күренми. Тагын утырырга мәҗбүр булдым.

Яныма килеп җиткән кешеләрдән:

— Нижгар тимер юлы еракмы? — дип сорыйм.

— Әнә монда гына, биш километр чамасы булыр, — диләр.

Бик күңелсез булып китте. Ике минутка түземлегем җитмәгән. Дөрес, бу юлы түбән болытлар да комачаулады, шуңа да мин ерактан күрә алмаганмындыр. Соңыннан очучы Малинин минем хаталарымны аңлатып бирде бирүен, әмма соң иде инде. Шулай итеп, Казан — Свердловск участогы мине бераз азаплады дисәм дә сүзем көфер булмас...»

М.В.Водопьянов Арча кырындагы яңа аэродромнан да очты. Аның яшел-зәңгәр төсендәге самолетын җиргә төшкәнче үк таныйлар иде техниклар. Чөнки очыш мәйданына җиргә аз гына тимичә бик түбән итеп самолетын тотып тора алучы бер ул гына иде. Аннары аны төньякка җибәрделәр, дип искә төшергән иде авиатехник А.Ляхорский.

«Әмма без Төньяк котыптан Мәскәүгә һәрвакыт Казан аркылы кайта идек. Чөнки бу аэростанция Гражданнар авиациясенең озын авиамагистралендә иң тәүге һәм гаять әһәмиятле транзит пункты иде», — дип, үткәндәгеләрне искә төшерә легендар очучы үзенең шул ук китабында.

Казан аэростанциясе ул елларда ук өч урынлы «Юнкерс», дүрт урынлы «Фоккер Ф-3» һәм ике урынлы Р-5 самолетларыннан тыш Советлар илендә эшләнгән алты урынлы К-5 пассажир самолетын да кабул итә. Аларга беренче авиамеханиклар — А.Ляхорский, Л.Миронычев, А.Тихонов, Н.Хитров һәм башка осталар хезмәт күрсәтәләр.

Һава трассаларында самолетлар артканнан-арта бара. 1930 елның ахырында «Добролет» базасында СССР халык хуҗалыгының яңа мөстәкыйль тармагы — Хезмәт һәм Оборона советы каршындагы Гражданнар һава флотының бөтенсоюз берләшмәсе барлыкка килә. Мәскәү һава линияләре уңышлы гына эшли башлый. Ә аның составындагы Казан аэростанциясе транзит пункт буларак үзенең эшен әле тагын озак еллар дәвам итә.

ТАНТАНАЛЫ ФАҖИГА

Авиацияне ихлас күңелдән яраткан, Татарстанда очу эшләрен беренче булып оештыручы Николай Михайлович Бычков, һөнәри хезмәт вазифаларын башкарганда, һавада һәлак була.

1924 елның 26 июнендә Казан аэростанциясе ачылу тантанасына бик күп халык җыела. Аэростанция башлыгы буларак Н.Бычков шунда чыгыш ясый. Татарстан хөкүмәте җитәкчеләре, Мәскәү кунаклары, «Добролет» оешмасы вәкилләре — барча кеше оста ораторны йотлыгып тыңлый. Әлеге докладтан соң зур түземлек белән көтеп алынган күңелле тамаша — очышлар башланды. Николай Михайлович беренче булып «Добролет» кассасына күбрәк акча тапшырган авиация дусларын, аннары аэродром төзелешендә бушка эшләгән студентларны утыртып очырта. Бу көнне Николай Бычков бик күп оча. Сирәк кенә ял иткән арада тамашачыларга «Ньюпор» аэропланы төзелеше турында сөйли, очкычның һавада нәрсә бәрабәренә тотрыклы булуы хакында аңлата, кызыксынучыларның төрле сорауларына җавап бирә.

Инде көн кичкә таба авышып бара. Ял итеп күңел ачкан халык, аеруча күккә менеп төшкәннәре, үзләрендә канәгатьлек сизеп таралыша башлыйлар. Шул вакыт, атын җан-фәрманга куалап, аэроплан янына бер егет килеп туктый.

— Ә, иптәш Чигвинцев, хуш киләсез! Яманлап йөрисез икән, очышларны тәмамладык бит инде, — ди аңа очучы.

Алабуга кантонынннан килгән бу егет «Добролет» кассасына шактый гына акча тапшырып йөргән икән, шуңа да соңга калган. Квитанциясен чыгарып күрсәткәч, Н.Бычков бөтенләй йомшарып китә һәм, борылып, механигына эндәшә:

— Евгений Петрович! Бу иптәш Алабугадагы «Добролет» рәисе бит, әнә нинди зур сумма китергән.

Авиамеханик Демидов, дәшми-тынмый гына, үзеңә кара дигәндәй, җилкәсен сикертеп, мотордан япманы сөйрәп төшерә.

Ниһаять, алар һавада! Бу инде ничәнче очыш! Николай Михайлович исәбен дә онытты бугай.

Сигез йөз метр биеклеккә менеп җиткәч, очучы аэропланын горизонталь очышка куя, әмма тизлеген артык киметми.

Ә Арен Чигвинцевның аэропланда беренче мәртәбә генә очуы. Искиткеч манзара! Зур каланың бер читеннән икенчесенә кадәр барып җитәм дисәң, берничә сәгать вакыт кирәк. Ә болай уч төбендәгедәй күренә. Кабан күле исә түбәннән әйтерсең лә өч көзге ватыгыдай ялтырап ята.

Чигвинцев, барысын да исендә калдырырга тырышкандай, башын әле бер якка, әле икенче якка бора. Кайчан мондый бәхеткә тап булырсың тагын?! Кайткач ул бу турыда, әлбәттә, җыелышта бәйнә-бәйнә сөйләп бирәчәк.

Инде соңгы борылыш: бераз түбәнәергә дип газны киметкәндә, кинәт мотор башта «төчкергәләп» ала, аннан соң бөтенләй туктап ук кала. Очучы аны яңадан кабызырга омтылып карый, әмма очкычның йөрәген — моторны терелтә алмый ул. Николай Михайлович аэропланын минималь тизлеккә куеп, тартып-сузып булса да аэродромга алып барып җиткерергә тырыша. Тик язмыштан узмыш юк, диләр шул. «Ньюпор»ның тигез урынга җитәрлек егәрлеге инде калмый. Аэроплан йөзләгән тамашачылар алдында аэродром кырыендагы чокырга чума... Шулай итеп, һавадагыларның язмышын җиргә утырганда тирән чокыр хәл итә.

Бөркет йөрәкле очучыга сокланган, аңа табынган, әмма бу хәлне башларына да китермәгән тамашачылар, бер-берсенә текәлгән килеш, бер мизгелгә өнсез калалар, аннары дәррәү җан-фәрманга чокырга таба йөгерешәләр. Килеп җиткәч, коточкыч хәлне күрәләр: аэропланның канатлары сынып-яньчелеп беткән, көпчәкләре шассидан аерылып әллә кайда аунап яталар. Очучы белән пассажир кабинада баштүбән яткан килеш ыңгырашалар. Тимер-томыр арасыннан азат иткәндә, алар әле аңнарында булалар, әмма больницага барып җитәрәк икесенең дә берьюлы гомерләре өзелә.

Шулай итеп, унсигез яшеннән авиация өчен янып-көеп йөргән очучы, Казан аэростанциясенең беренче җитәкчесе Николай Бычков утыз бер яшендә һәлак була.

Николай Бычков 1893 елда Казан губернасының Козьмодемьянск шәһәрендә мещан гаиләсендә дөньяга килгән, урта белемне Казанда алган. Николаев шәһәрендә хәрби инженерлар училищесын, аннары очучылар мәктәбен тәмамлый. Беренче бөтендөнья сугышында да Бычков очучы буларак катнаша. Ә 1918 елның декабрендә ул Казанда яңа ачылган аэроклубка инструктор итеп билгеләнгән була.

Николай Михайлович Бычковны замандашлары һөнәри осталыгына һәм җәмәгать эшчәнлегенә лаеклы бәя биреп, гаять зурлап җирлиләр. Татарстан Үзәк башкарма комитеты, мәрхүм очучының совет авиациясе каршындагы казанышларын истә тотып, Казан аэростанциясенә Н.М.Бычков исемен бирү турында карар чыгара.

30 елга якын очуым дәверендә Казан аэропортында нинди генә һәлакәтләр булмады. Әмма авиациядәге гадәттән тыш вакыйгалар турында ләм-мим, бернәрсә дә сөйләргә ярамый иде. Күрәсең, бу фаҗигале вакыйга турында безгә күп еллар үткәч кенә мәгълүм булды.

Әле генә тамаша кылып торган казанлыларның мондый авыр югалтуларга ышанасы да килми. Тәвәккәл егетләрнең кинәт кенә дөнья куюлары мөмкин түгел сыман. Гүя алар, гайрәтле бөркетләрдәй, очуларын һаман да Кабан күле өстендә дәвам итәләр кебек.

Ирексездән Н.М.Бычковның шул авиация бәйрәме тантанасында әйткән сүзләре искә төшә: «Озак та үтмәс, менә шушы аэродромда күкләрне яуларга әзер торган зур авиафлотилия пәйда булыр. Мин моңа үзем нык ышанам», — ди ул.

Фаҗига булган урында Татарстанның беренче очучысы хөрмәтенә таш обелиск куела...

Бу елның җәендә Н.М.Бычковның һәлак булуына җитмеш биш ел тула. Казан аэропорты үзенең 75 еллык юбилеен билгеләп үтәргә җыена. Әмма ул фаҗига, без элек белгән урында булмыйча, бөтенләй икенче җирдә булган икән. Шуны ачыклау өчен иң элек аның координатларын белергә кирәк иде. Аэродром иске карталарда да күрсәтелмәгән (ә булганы — җиде йозак астында, чөнки хәрби күзлектән чыгып караганда, авиация мәгълүматлары зур сер итеп саклана). Ул аэродромны эзләп табып урынын билгеләү өчен бердәнбер чара — авиация ветераннарыннан сорашып белү.

Ниһаять, озак тикшерү-эзләнүләрдән соң миңа әлеге беренче аэростанция Горки поселогында, ягъни элеккеге Танкодромда булгандыр дигән нәтиҗә ясарга туры килде. Горки поселогына барып, мондагы кешеләрдән шул турыда сораштым. Яшьрәкләрдән беркемнең дә бу турыда ишеткәне юк икән.

Сораштыра торгач, бер әбине табып бирделәр, янәсе, ул күпне белә, әйтсә ул әйтә инде. Чыннан да, үткәннәрне яхшы ук хәтерләгән, телгә дә гаять оста әбекәй шунда ук сөйләп тә бирде:

— Әйе, хәтерлим, әлбәттә, хәтерлим. Бу фаҗига күңелгә нык кына сеңеп калды. Ул минем туган көнемә туры килгән иде. Ул вакытта миңа унөч яшь тулды. Әнием миңа үзенең иске киемнәреннән күлмәк әмәлләп бирде. Бик матур чәчәкле иде ул. Мин аны киеп, әнә шул чокыр аша сикергәли-сикергәли, дус кызлар янына йөгердем. Һәм кинәт... Гадәттә, ул аэроплан гөрелтесеннән тирә-як дер селкенеп тора иде, ә монысы исә тавыш-тынсыз, нәкъ минем баш очыма килеп чыкмасынмы! Гүя пәһлеван бөркет! Әлбәттә, бик курыктым. Мин хәтта, чүгәләп, күлмәгемне дә пычраттым әле.

Башымны күтәреп карасам, йа Раббым, ул инде ярдан берничә мәртәбә мәтәлеп чокырга ук тәгәрәгән. Башта бик курыккан булсам да, аэроплан янына мин беренче булып йөгереп килдем. Очучылар икәү иде. Башта алар, өнсез калып, дәшми-тынмый торсалар да, аннан соң йөрәк өзгеч итеп ыңгыраша башладылар...

Мин Анна Григорьевна бәян иткән вакыйганы аның туган көне белән чагыштырып карыйм, көне дә, елы да төгәл туры килә.

— Ышанмасагыз, әнә бу йортта торучы бабайдан сорашыгыз, — диде ул, бераз шикләнеп калуымны тоеп.

Танышып киттек.

— Николай Васильевич Бандуков, — ди карт миңа, кулын сузып. — Әйе, фаҗига нәкъ шулай булды. Их, яхшы кеше иде ул үзе. Очучыны әйтәм. Без аэростанциягә һәр көнне диярлек бара торган идек. Кул сузымында гына бит. Беркайчан да безгә — малайларга — каршы сүз әйтмәде ул. Ә-ә, һәйкәл, дисезме? Хәтерлим, нигә хәтерләмәскә?! Шактый зур гранит таш әнә шул тау битендә торды, нәкъ очучы һәлак булган урында. Нидер язылган да иде анда, анысы инде истә калмаган. Без анда печән чапканда чалгыларыбызны әлеге ташта кайрый торган идек. Кая китте, дисезме? Мин сугыштан кайтуга ул юк иде инде. Күрәсең, яр ишелеп төшеп, шуның астында күмелеп калган булса кирәк, — дип йомгаклады сүзен карт.

Инде бернинди шөбһә калмады. Сүз, әлбәттә, Н.М.Бычков һәйкәле турында бара. Шәһәр комсомол комитеты ярдәмендә геодезистларны алып килеп атна буена ул ташны эзләсәк тә таба алмадык. Студент-практикантлар иң яңа ысуллар белән электр сигналлары да кулланып карадылар, тик бернинди нәтиҗәсез. Дөрес, бер урында сигналлар булды булуын, әмма казып карагач, аннан иске автомобильнең күгәреп беткән кабинасы гына килеп чыкты...

Очучы һәм галим

Мәскәүнең югары техник училищесына имтиханнарны уңышлы гына тапшырганнан соң, Михаил Гаркави эш эзли башлый. Исәбе — эшләп укырга. Әмма ни әйтсәң дә сугыш вакыты, эш табуы ансат түгел. Эзли торгач, эш үзе укыячак училищеның лабораториясендә табыла. Механика бүлегендә ул күрмәгән әллә нинди аппаратлар җыялар. Иске детальләрне яңаларына куялар, кыскасы, сүтәләр, кисәләр, ялгыйлар. Тимер-томыр мастерскоенда эш бик күп. Миша, шулай итеп, укулар башланганчы студентлар һәм укытучылар белән алдан ук таныша. Профессор Н.Е.Жуковский турында ул беренче мәртәбә шунда ишетә. Студентлар аны рус авиациясенең атасы дип атыйлар. Укулар башлангач, аэродинамика, очу теориясе дигән фәннәрдән керәчәк икән. Шулай ук профессор Жуковский һавада йөзү тарихын да укыта.

Ләкин, кызганычка каршы, М.Гаркавига училищены тәмамларга насыйп булмый. 1916 ел, Беренче бөтендөнья сугышының иң кызган чоры. Аны курсташлары белән бергә армия сафларына алалар. Жуковскийның шәкерте буларак авиациягә билгелиләр. Ул Петербургтагы диңгез авиациясе курсларында укый башлый. Илдә сугыш барганга күрә, укуларны тиз тоталар. Күнегүләрне Михаил «оча торган көймәдән» башлый. Ниһаять, очучылык таныклыгы алгач, аны Севастополь шәһәрендәге авиаотряд карамагына җибәрәләр. Яшь очучыны күздән үткәргәч тә, аңа яңа самолет конструкциясен үзеннән үзләштерергә тәкъдим итәләр. Гидросамолет ул аэроплан гына түгел. Аның моторы да гаять катлаулы. Ниһаять, зачетлар тапшырырга әзер, ә инде аэродинамика һәм очу теориясен ул яхшы ук үзләштергән була. Алда очулар көтә.

Ул арада диңгезчеләргә революция дулкыннары кагыла башлый. Җыелышлар, митинглар, офицерларның фәрманнарын инкарь итү дисеңме. Севастопольдә очучылар күп түгел, шул сәбәпле булса кирәк, биредә андый кискен борылышлар әллә ни сизелми. Украинада Махно, Грицко кебек кинәт пәйда булган атаманнар җитәкчелегендә канлы бәрелешләр бара. Кем кем яклы, кемгә каршы, нинди идея өчен көрәшәләр? Бу әлегә күпләргә мәгълүм түгел.

Менә шулай итеп октябрь ае да килеп җитә. Илдә Совет власте игълан ителә. Диңгез һәм һава флоты яңа хөкүмәт карамагына буйсындырыла. Армиядә хәзер офицерлар түгел, ә бәлки солдат-матрос комитетлары тарафыннан сайлап куелган кызыл командирлар җитәкчелек итә. Очучылар М.Гаркавины, яшь булуына карамастан, гидроавиация җитәкчесе урынбасары итеп сайлыйлар. Җитәкче урында ул үзен яхшы яктан гына күрсәтә, бигрәк тә гади гаскәриләр белән аралашканда уртак тел тиз таба, шуның өстенә, югары эрудицияле шәхес буларак, югарыдагыларга да ошый ул.

1921 елның язында М.Гаркавины Николаев шәһәрендәге дүртенче гидродивизионның сигезенче гидроотрядына командир итеп билгелиләр. Украинада гражданнар сугышының иң кызган чагы. Кызыл Армия акгвардиячеләрне диңгезгә таба кысрыклый. Ә тегеләргә Антанта диңгездән торып булыша. Британия корабы Одессага якынлашып килә.

Көньяк фронт командующие гидроотряд командирына хәрби задание бирә:

— Дошман корабын бомбага тотарга!

— Мондый һава шартларындамы? — дип гаҗәпсенә М.Гаркави.

Әмма приказ катгый. Ә бит отрядта тәҗрибәле очучылар бармак белән генә санарлык. Алары да очышта. Калганнары исә яхшы һава шартларында рәтләп очмаганнар. М.Гаркавига бу заданиегә үзенә очарга туры килә.

Диңгез өстендә сөттәй ак томан. Курсны төрле якка тотып күзәтсә дә, томан аша берни күренми. Биеккәрәк күтәрелеп, божра ясап очарга дигән карарга килә. Менә ул зур корабның шәүләсен томан аша абайлап кала һәм бөтен бомбаларын шунда яудыра. Нәтиҗәсе кичкә таба гына билгеле була. Кораб, башта идарәсен югалтып, коткаручылар ярдәмгә килеп җиткәнче төпкә китә.

Антанта булышлыгы белән акгвардиячеләр Кырым ярымутравында ныгып кала. Врангель Одесса һәм Николаев шәһәрләренә десант төшерергә маташа. Разведка хәбәр иткәнчә, алар инде Ягорлик култыгына якынлашып киләләр. М.Гаркави, авиамеханик Киселевны утыртып, трофей аэроплан «Эльфауге»да хәрби заданиегә оча. Җирдән 300 метр биеклеккә күтәреләләр. Дошман корабын ерактан күреп алгач, аңа икенче яктан якынлашырга кирәк дигән фикергә килә очучы. Ләкин бу биеклектән ташланган бомба, корабка эләкмичә, суга төшеп шартлый. Биеклекне киметеп борылган арада, Гаркави икенче корабны күреп ала һәм калган бомбаларын берьюлы диярлек аңа ташлап китә. Кызыл йолдызлы аэропланның мондый кыю һөҗүмен һич тә көтмәгән врангельчылар аптыраашта калалар һәм бернинди каршылык күрсәтә алмыйлар. Билгеле инде, кораб күпмедер вакытка сафтан чыга.

Мондый очракларны мисалга тагын китерергә булыр иде, чөнки хәрби очышларны М.Гаркави гражданнар сугышы басылганчы дәвам итә. Нәтиҗәдә диңгез очучысы М.Гаркави Көньяк фронт Реввоенсоветы тарафыннан алтын сәгать һәм Кызыл Байрак ордены белән бүләкләнә.

1923 елның июнендә М.Гаркави туган якларына — Казанга кайтып китә. Нәкъ шул чорда Татреспублика каршында авиабаза оештырыла. Орденлы очучыны берсүзсез авиация хезмәтенә кабул итәләр. Әйтергә кирәк, тирә-як республикалардан иң беренче булып Татарстан үзендә авиабаза булдыра. Авиабазаның җитәкчесе Дудалев, озак та үтми, шәһәрара очышлар оештыра. Бу очышларда Татсовнарком вәкиле буларак очучы Н.М.Бычков та катнаша. Соңыннан, очыштан кайткач, Совнаркомга бирелгән отчетында ул болай дип яза:

«1923 елның 19 августында иртән 6 сәгать 45 минутта без авиабаза начальнигы Дудалев белән бергә «Ньюпор X» аэропланында Ижевск шәһәренә таба курс алдык. Безнең арттан ук «Анасаль»да механик Демидов белән Гаркави күтәрелделәр. Без беренче аэропланда 320 чакрым араны хәвеф-хәтәрсез үтеп, 8 сәгать 48 минутта Удмуртиянең башкаласы Ижевскига килеп төштек. Әмма икенче очкычыбызны күпме көтсәк тә, ул күренмәде, юкса һава торышы да ярыйсы гына иде. Соңыннан мәгълүм булганча, «Анасаль»ның моторы сафтан чыккан булган.

Ижевскида безне тантаналы рәвештә каршы алдылар. Халык ифрат күп җыелган иде. Мин җавап чыгышымда вотяк халкын Татарстан халкы исеменнән котладым. Шул ук көнне стахановчыларны һәм колхоз алдынгыларын аэропланда очырттык. Удмуртиядә бу беренче очышлар иде...»

Ә М.И.Гаркави үзенең Гражданнар авиациясендәге беренче очышын болай тасвирлый: «Казаннан күтәрелеп китеп ярты сәгать чамасы очкач та, безнең очкычыбызның моторы «төчкерергә» тотынды. Башта сирәк кенә булса, аннан соң ешая башлады. Курсны Казанга таба алдым.

«Карбюраторга «салкын тигән» булса кирәк», — дип шаяртып алды механик, минем җилкәмнән кагып.

Әмма хәлебез мөшкелләнә барды. Мотор кинәт туктап калды. Түбәнәя башлагач, аны күпме генә ходка җибәрергә тырышсам да булдыра алмадым. Тирә-якка күз ташлап, утыртырга урын эзлим. Ләкин кая карама чокыр-чакыр. Бераз вакыттан соң, бердәнбер җайлы урын дип, очкычымны басуга таба юнәлттем. Бераз шуып баргач, койрыгын югары күтәреп, очкычыбыз туктап калды. Иң элек механикка әйләнеп карыйм, бер-бер хәл булмаганмы? Ул елмаеп утыра. Миңа баш бармагын күрсәтә. Ачуым чыкты. Моторны очышка рәтләп әзерләмәгәнсең, дип тиргәп тә алдым үзен. Кабинадан икебез ике якка берьюлы диярлек сикерешеп төштек. Карасак, көпчәкләргә арыш камылы чорналган. Демидов шассиларга күз йөртеп чыкты. Җентекләбрәк күз төшергәч, шассиның бер ягы бөтенләй сынып чыкканын күрдек. Ул арада кеше тавышлары ишетелә башлады, безгә таба бер төркем ир-ат якынлашып килә иде. Килеп җитәрәк алар туктап калды. Кулларында сәнәк-тырмалар. Кыяфәтләре куркыныч, ачулары йөзләренә чыккан. Якынрак килергә әллә бездән куркалар, әллә аэропланнан шүрлиләр. Алар янына үзем киттем.

Минем исәнләшүемә игътибар итмичә, бер пәһлеван гәүдәле ир, бераз алга чыгып:

— Ваше благородие! Что вы сделали с нашим хлебом, — дип, калын тавыш белән кычкырырга тотынды.

Механик та безнең янга йөгереп килде. Хәлебезне аңлатырга тырышам, ләкин ул тыңларга да теләми. Калган ир-атлар да, кулларын болгый-болгый, безгә яныйлар.

— Ярый, без сезгә түләргә риза, күпме акча кирәк? — дигәч кенә тынычланып калдылар.

Шулай итеп, тапталган уңыш өчен Демидов белән миңа кесәбездәге бөтен акчаларны җыеп крестьяннарга бирергә туры килде. Ни әйтсәң дә, шәхси милек заманы иде бит. Шуннан соң Ильинка халкы, безнең хәлебезгә кереп, шактый авыр аппаратыбызны күмәк күтәреп юлга ук чыгарып куйды. Механик Демидов моторның ни өчен туктап калуын шунда ук ачыклады. Карбюраторны сүтеп, анда кереп тулган чебен-черкидән чистарткач, мотор берни булмагандай гөрелдәп эшли дә башлады. Башта куе төтен чыгарып кинәт эшли башлаган мотор тавышыннан куркып якынрак килеп күзәткән ир-атлар төрлесе төрле якка атылдылар. Хәзер инде шассины хәл итәргә кирәк.

— Аны тоташтырыр өчен тимерчыбык кирәк, — дип мөрәҗәгать итә крестьяннарга механик.

— Каян килсен безгә андый кыйммәтле әйбер, — ди араларыннан берсе.

Озак та үтми, дилбегә табып китерделәр. Шассины кысып беркеткәч, инде очарга җыенган идек. Шул вакыт крестьяннар арасыннан яшьрәкләре очкычның төзелеше белән кызыксына башлады. М.Гаркави, йомшак табигатьле кеше буларак, алар үтенечен кире какмады. Мөмкин кадәр җентекләбрәк аңлатырга тырышты. Аэроплан түгел, хәтта авылда матай да күрмәгән егетләргә барысын берьюлы аңлап җиткерү мөмкин түгел, әлбәттә.

Механик Демидов шушы хәлдән соң һәр очышны да тимерчыбык запасы белән тәэмин итә торган булды».

М.Гаркави шул ук отчетында болай дип тә өстәп куйган: «Без Удмуртия башкаласына барып җитә алмасак та, вотяк халкы белән арыш кырында очрашып, алар арасында авиаагитация үткәрә алдык...»

Андый очышларны М.Гаркави һәм аның хезмәттәшләре еш кына Татарстан буйлап та ясый. Алар Лаеш төбәгендә баш күтәргән кулак (сәнәкчеләр) бунтын бастыруда да актив катнаша.

1925 елны агитбригада составында Рязань өлкәсендәге районнарга төшеп, «Аэропланнар һәм аларның киләчәге» дигән темага лекцияләр укып йөри.

Ачык кабиналы очкычларда үтәли искән җилдә очулар аның сәламәтлеген нык какшата. Чираттагы медкомиссиядә аны очучы вазифасыннан азат итәләр. Ә аңа бары тик 31 яшь кенә була. Авиация белгече булса да, аңа авиабазада буш урын табылмый. Очучылык белән генә шөгыльләнгән кешенең бүтән эшкә кулы ятмас дип уйлаганнардыр, мөгаен. Әлбәттә, бу бик аяныч хәл. Ни әйтсәң дә, авыр еллар. Ул үзен бер мәлгә канаты каерылган бөркет хәлендә сизә. Сугыштан ул башлы-күзле булып, җәмәгатен иярте кайткан иде. Хәзер инде улы да бар. Мондый хәлдә калучы ул берүзе генә түгел. Бераз уйланып йөргәч, аек акыллы хәрби кеше буларак, ул төп фикергә килә. Тормышны яңадан башларга! Шулай итеп, аның очучылык карьерасы тәмамлана. Юкса аңа авиация буенча да укырга керергә була иде, ул бит Жуковский шәкерте.

М.Гаркави, Кызыл Байрак ордены тагылган тужуркасын киеп, күн техникумына юнәлә. Мәктәптә химияне ярыйсы гына үзләштергән иде. Ул, кабул итү имтиханнарын уңышлы гына тапшырып, яңадан студент була. Аң-белемле һәм эрудицияле шәхес буларак, техникумда укыганда шуңа төшенә: мехкомбинатта тиреләр эшкәртү технологиясе шул дәрәҗәдә искергән ки, кадими заманындагыча кайнашалар. Чит илләрнеке белән чагыштырганда монда бик аяныч хәл, дип язып чыга ул.

М.Гаркави Казан мехкомбинатына эшкә урнашкач, үзе кебек энтузиаст яшьләр белән яңа технология өстендә баш ваталар. Моңа бары 5-6 ел гына кирәк була. 1932 елда Казан мехкомбинаты яңа технология буенча эшли башлый. Яңа технология иләнгән сарык тиресенең сыйфатын гаять яхшырту белән беррәттән чималга зур экономия ясый. Бу инде бигрәк тә көн тәртибенә туры килә. Илдә «бөек төзелешнең бер кадагын да әрәм-шәрәм итмәскә» дигән чакыру бара бит.

Бу эшнең нәтиҗәсе озак көттерми: әлеге технологияне булдыруда җитәкчелек иткән орденлы очучы хәзер «Татарстанның Социалистик Төзелеш Герое» дигән югары исемгә лаек була. Киләсе бишьеллыкта М.Гаркави тагын да зуррак уңышларга ирешә. Хәзерге чорда әле дә бик популяр булган мутон тиресен булдырганы өчен М.Гаркавига Сталин премиясе бирелә. Ә озак та үтми, шушы өлкәдә ул уйлап тапкан прогрессив методны производствода кулланып зур экономия биргәне өчен аны Ленин ордены белән бүләклиләр.

Бөек Ватан сугышы башланганда аңа 45 яшь кенә була. Тәҗрибәле авиаторны, авиациядә җитәкче кадрлар җитешмәү сәбәпле, беренче чиратта чакырган булырлар иде, ләкин аңа мөрәҗәгать итмиләр. Тылда кирәгрәк булып чыга. Шулай да аның урынын фронтта сугышның беренче көненнән үк улы Игорь алыштыра. Ләкин, кызганычка каршы, китүе була, шунда ук хәбәрсез югала. Әмма күпне күргән, барысына да чыныккан очучы бердәнбер улын югалтуны төшенкелеккә бирелмичә кичерә. Ләкин аны бернинди уңайлыклар да кызыктырмый инде. Ул үзенең лабораториясендә бикләнеп фәкать эшләвен дәвам итә. Аның уйлавынча, бары тик иҗат темпын гына югалтмаска кирәк. Чөнки очучының аңында — күптәннән сеңеп калган хәрәкәт, тизлек.

КАҺАРМАН ОЧУЧЫЛАР

Беренчеләрнең берсе

1999 елның җәендә Казан аэропорты эшчәнлегенә 75 ел тулды. Аның бай тарихын кукурузниктан алып тиз очышлы ТУ-154 реактив һава кораблары тәшкил итә.

Аларның чишмә башы XX гасырның уртасына барып тоташа. Фанер очкычта Татарстан күгендә беренче булып юл ярган очучы Зәкәрия Ноховның эшчәнлеге дә шул чорга туры килә.

Зәкәрия, чираттагы очышыннан исән-имин кайтып төшеп, аэропланының моторын сүндерергә генә өлгергән иде, аның янына авиатехник йөгереп килде.

— Захар, сине штабка чакыралар. Бар, йөгер тизрәк, — диде ул.

Штаб начальнигы аны аягүрә каршы алды. Кул биреп күрешкәннән соң түргә чакырып урын тәкъдим итте. Сүзнең озакка сузылачагын һәм бу чакыруның тикмәгә түгеллеген Зәкәрия шуннан ук сизенеп алды.

— Тәк... Димәк, сез, Нохов, ялга җыенасыз... Ә үзегезнең туган якларга кайтырга уйламыйсызмы?

— Әлбәттә, иптәш начальник, мин Казанга кайтып килергә җыенам. Билетым да кесәмдә. Менә!

— Әмма билетыгызның кирәге булмас... Казаныңа үз транспортың белән кайтып китәрсең. Шундый мөмкинлек туды. Без Татариягә самолет бүләк итәбез... — Зәкәриянең аптырап калганын күреп, штаб начальнигы килешле итеп бер елмаеп алды һәм тагын да серлерәк итеп өстәп куйды: — Берне генә түгел, хәтта... өчне, — диде ул.

Яшь очучының бу сүзләренә ышаныргамы-юкмы дигән карашын чамалап алган штаб начальнигы ачыклап сөйләп бирде:

— Гражданнар авиациясе һава флотының баш идарәсеннән боерык алдык. Татарстан башкаласында авиаотряд оештырыла. Ул карарны тормышка ашыру безнең өскә йөкләнелде. Казанга өч самолет бирәбез, — диде ул. — Очучылары белән. Әлбәттә, үз тәкъдимнәрен искә алып. Шуларның берсе итеп сезнең кандидатураны күрсәттек. Кабатлап әйтәм, әгәр үзегез каршы килмәсәгез. Минем уемча, туган якларына кайтып, самолетта очарга кайсы гына егет хыялланмас икән? Минем белән килешсәгез, ике көннән юлга чыгарсыз. Урында авиаэскадрильяне оештыру мәсьәләләре белән идарә начальнигы урынбасары иптәш Головановка тапшырылды. Ул да сезнең белән бергә очачак.

Һич тә көтмәгәндә-уйламаганда мондый шатлыклы хәбәрне җиткерүче начальникка рәхмәт әйтергә дә онытып, Зәкәрия урыныннан сикереп торды һәм урамга атылды.

Икенче көнне Зәкәрия самолеты тирәсендә кайнашты. Очкычны тәртипкә китерергә кирәк иде. Дөрес, аны бу эшкә беркем дә мәҗбүр итмәде, моның өчен авиатехниклар бар, шулай да үзең очачак самолет бит.

...Мәскәү белән Казан арасы сигез йөз чакрымлап. Шулай да очыш ике көнгә диярлек сузылды. План буенча Арзамас аэродромына төшеп ягулык алырга тиеш булсалар да, синоптиклар барачак маршрутта яшенле яңгырлар булу ихтималын искәрткәч, ул көнне очмаска дигән фикергә килде җитәкче Голованов. Аның каравы икенче көнне, кояш белән бергә һавага күтәрелеп, очуларын дәвам иттерделәр.

Шулай кыр казлары кебек тезелешеп оча торгач, Идел ярларына ук килеп чыктылар. Әнә Кремльнең ак ташлы диварлары кинәт пәйда булды. Ниһаять, Зәкәриянең түземсезләнеп көтеп алынган Казан каласы. Ул бит өстән аны беренче мәртәбә күрә. Шәһәр өстеннән күз йөртеп чыккач, Зәкәрия янә картага текәлде. Аэродром шәһәрнең көньяк-көнчыгыш ягындарак булырга тиеш. Менә баш самолет, төркемнән аерылып, аэродромга утырыр өчен түбәнәя башлады. Чират Зәкәриягә җитте. Ул, утыру урынында җилфердәп торган флагларга кабат-кабат игътибар итеп, җилнең юнәлешен тикшерде һәм, тиешле урынга төшеп, самолетын йомшак кына китереп утыртты. Өченче самолет та озак көттермәде. Казанлылар үзләренә дип бирелгән, көтеп алган самолетны шат күңел белән каршыладылар. Кабиналарыннан төшү белән, очучыларны берәм-берәм күтәреп һавага чөйделәр. Арча кыры аэропортында тантаналы митинг башланды. Беренче сүзне төркем җитәкчесе А.Е.Головановка бирделәр.

Бу тантана икеләтә бәйрәмгә әверелде. Беренчедән, бу көн хөкүмәт карары нигезендә СССР һава флоты көне итеп билгеләнде. Икенчедән, шушы көннән өч самолеттан һәм өч пилоттан торган авиаторлар коллективы оештырылды. Шулай итеп, Зәкәрия Ноховка Татарстан авиация тарихына беренчеләрнең берсе булып кереп калу насыйп булды.

Казанга кыска вакытка гына килеп төшкән Голованов эшне тиз тота. Бәйрәм иртәсендә ул яшь очучыларны Татарстан җирлегендә яңа гына оештырылган аэродромнар белән таныштырырга тиеш. Шул ук вакытта аэродромнарның эксплуатациягә ярый-ярамавы турында таныклыкка кул куярга да кушылган була.

— Аэродромнарның иң беренчесенә — Чистайга килеп утырдык, — дип искә төшерергә ярата иде Зәкәрия абый Нохов, күп еллар үткәч. — Халык безнең аэропланыбызны шунда ук кырмыскалардай

сырып алды. Өч самолет тирәсендә дә шундый хәл. Алар арасында бигрәк тә авиация белән аеруча кызыксынган яшьләр күп.

«Бусы нәрсә дип атала? Ә монысы ни өчен куелган?» кебек сораулар биреп аптыратып бетерделәр. Күбесен кабинадагы приборлар кызыксындыра иде. Төрле яктан малай-шалайлар кабинага тотынганнар. Куып җибәреп тә булмый үзләрен. Нәкъ шул чакны ян тартмага куелган будильник шылтыраргa тотынмасынмы! Аларга шул җитә калды. Минем тирәмдә кайнашкан дусларымның ник берсе калсын! Гүя сыпырып төшергәндәй, барчасы да качып беттеләр.

Бик каты шылтырый иде шул сәгатем. Ә ник аны үзем белән алып йөри идем дисезме?! Чөнки самолет бортына сәгать куелмый иде әле ул чакта. Ә ул очучыга бик кирәк. Бик каты шылтырый иде минем ул будильнигым, — дип кабатлады Зәкәрия, көлемсерәп. — Хәтта аэропорт бинасы эчендә кәгазьләр белән маташып утырган Головановка да ишетелгән икән аның тавышы. Нәрсә булганына төшенгәч, ул да эчен тотып бер көлеп алды.

— Ну, Захар, даешь! — ди бу миңа, очкыч янына килгәч. — Сразу үзеңне таныттың, понимаешь!..

Татарстан аэродромнарына шактый еллар почта ташырга туры килә Зәкәрия Ноховка. Санитар бүлеге оешкач, аның беренче командиры була. Күп кенә яшь очучыларны очарга өйрәтә ул. Шул ук вакытта Казанга кайтып төшкән һәр яңа очкычны үзлегеннән өйрәнә тора. Дәһшәтле сугыш елларының башыннан алып ахырына кадәр һава сугышларында катнашкан каһарман. Дошман тылында калган Белоруссия урманнарында кечкенә аланлыкларга төшеп утырып партизаннарга корал ташый, ә аннан яралыларны алып кайта. Сугыштан исән-имин әйләнеп кайткач, яңадан Казан аэропортында яраткан хезмәтенә эшкә керешә. Тантаналы очрашуларда аның киң күкрәгене орден-медальләр бизи. Әлбәттә, аның шундый кыяфәте без яшьләрдә авиация ветеранына карата зур ихтирам уята торган иде. Чөнки Казанга беренче самолет белән очып кайткан тәүге авиатор бит ул. Татарстан авиациясе тарихының чишмә башында торган шәхес.

Ә менә яшь очучыларны җитәкләгән Александр Голованов, Татарстан җирле һава линияләрен оештыргач, кире Мәскәүгә кайтып китә. Әмма ул Татарстан очучыларының хезмәте белән даими рәвештә, хәзергечә әйткәндә, куратор буларак кызыксынып тора һәм, ара-тирә Казанга килеп, тиешле күрсәтмәләр дә биреп китә. Ул чорда Арча кырындагы аэропорт очучылары Мәскәү һава линиясе идарәсенә буйсына. 1935 елны аның ярдәме белән Казанда авиаотряд оештырыла. Күп тә үтми, Александр Голованов «Аэрофлот»ның Көнчыгыш Себер идарәсе җитәкчесе итеп билгеләнә. Югары ранглы җитәкче булуына карамастан, Мәскәүгә очканда самолет белән һәрвакыт үзе идарә итә. Шулай итеп, очучы буларак төрле очкычларда очып зур тәҗрибә туплый. Шул елларда «Аэрофлот»ка радионавигация приборлары кайта башлый. Төнлә болытларга күмелеп очканда, әлеге приборларның ярдәме искиткеч зур була, әмма аларны аңлау өчен тәҗрибә дә кирәк. Александр Голованов әнә шул өлкәдә бик күп хезмәт куя. Бу тармакта зур тәҗрибә туплаган очучы буларак, Сталин тәкъдиме белән хәрби авиациягә чакырып алалар һәм бомбардировка авиациясенең командиры итеп билгелиләр. Әле яңа гына оештырылган 212 нче авиаполкның очучылары «Аэрофлот»ның тәҗрибәле очучыларыннан тупланган була. Бөек Ватан сугышының беренче көннәреннән үк авиаполк күп бәрелешләрдә катнаша. Фашист Германиясенең башкаласын һәм башка мөһим хәрби объектларны бомбага тоткан өчен, дивизия командиры буларак, Александр Головановка генерал-майор дәрәҗәсе бирелә. Бары тик бер-ике ел эчендә генә дә ул генерал-полковник дәрәҗәсенә ирешә. 1943 елда гаять зур һәм нәтиҗәле хәрби уңышлары өчен Александр Головановка маршал дәрәҗәсе бирелә, ә Курск җиңүләреннән соң ул СССР хәрби көчләренең авиация баш маршалы. 1950 елда Голованов Генштаб академиясен алтын медаль белән тәмамлый. Шунысы да игътибарга лаек, 55 яшендә югары уку йортында укып инглиз телен өйрәнә. Александр Голованов, үзенең остазы, Советлар Союзы Герое М.М.Громов кебек, 60 яшенә кадәр очуын дәвам итә.

Лачын һавада үлә

Дивизия штабыннан алынган боерыкта эскадрильяга дошманның марштагы автоколоннасын штурмлау йөкләнгән. Истребительләрне полк командиры Фәрит Фәтхуллин үзе җитәкләде. Фронт сызыгын исән-имин үтеп, картада билгеләнгән координатлар буенча дошман колоннасы бик тиз табылды. Дистәләгән автомашиналарга шыплап төялгән йөкнең сугыш кирәк-яраклары булуына шик юк иде. Һөҗүм итәргә урыны да җайлы. Олы юлның ике ягында да текә яр урнашкан. Колоннаның башына һәм ахырына берьюлы атакаласаң, уртадагыларына юл ябыла, алар беркая да киталмый. Бу турыда Фәтхуллин звено командирына радиодан хәбәр итте. Башка самолетларда радиоалгычлар булмаса да, командирларын сүзсез аңладылар. Эскадрилья икегә бүленеп һөҗүм итте. Шартлагыч кораллар төялгән машиналарга ут бер-бер артлы каба торды. Санаулы минутлар гына үтүгә карамастан, зур бер колонна юк ителде. Кайту юлында авиаэскадрильягә дошман истребительләре һөҗүм итте.

Елдам «Мессершмитт»ларга каршы тору безнекеләргә гаять авырга туры килде. Әмма безнең И-16 лар маневрлырак. Фронт сызыгы өстендә барган һава сугышларында үз зенитчыларыбыздан да азмы-күпме ярдәм көтәргә мөмкин...

Фәрит шулай дип уйларга гына өлгерде, бер-бер артлы тигән эре калибрлы пулемет снарядлары моторны сафтан чыгарды. Снаряд кыйпылчыгы кабина тәрәзәсе аша үтеп Фәритнең башына тигәч, аның күз аллары караңгыланып китте. Аңына килгәндә, самолет әйләнә-тулгана җиргә якынлашып килә иде инде. Очкычны рәткә китереп, ул көч-хәл белән булса да утырырга ниятләде. Ләкин түмгәкләр өстеннән сикереп-сикереп барган истребительнең шассилары түзмәде, берсе сынды. Самолет, сыңар күчәрендә түгәрәк ясап әйләнгәч, кырын ятты. Фәрит, кабинадагы приборлар калканына маңгае белән бәрелгәч, кабат аңын югалтты.

Ул аңына килгәндә, караңгы төшеп килә иде. Йолдызлар да күренми, күкне болыт каплаган. Канонадалар тавышы да ишетелми. Тирә-якта тынлык урнашкан. Фәрит, җилкәсенә кадәр агып төшкән кан тамчыларын тоеп, башын тотып карады. Зыян юк, күрәсең, тиресе генә сыдырылган булса кирәк, югыйсә... Ул, көч-хәл белән кабинадан чыгып, очкычы тирәсендә әйләнде. Эш хәтәр. Самолет очарга яраклы түгел. Бер шасси чәлпәрәмә килгән, бер канат төптән үк сынган, мотордан пылт-пылт итеп кайнар май тама. Инструкция буенча мондый самолет (әгәр дошман ягында булса) ут төртеп яндырылырга тиеш, әмма аның кайдалыгын һич чамалап булмый. Болай да чатнап-чатнап авырткан яралы башын шактый озак ватты Фәрит. Ярдәмгә килүче түгел, хәтта бернинди тавыш әсәре дә ишетелми. Ниһаять, самолеты тирәсендә әйләнеп йөри торгач, кыштыр-кыштыр иткән ниндидер тавыш колагына кергән кебек булды. Фәрит саклык белән генә шул якка юнәлде. Сазлыкта үлән утлап йөргән ат булып чыкты ул.

«Ярый әле кеше түгел, югыйсә...» — дип уйлады Фәрит. Ә бахбай, янында кеше пәйда булганга шатланып, күрәсең, акрын гына кешнәп куйды. Маңгаеннан килеп сыйпагач та бер урында тик торды.

— Бу нәрсә?! Ходай Тәгалә ярдәмеме? Бирим дигән колына чыгарып куяр юлына, ди торган иде безнең әнкәй. Ләкин бахбайга атланып кайсы якка таба юл тотарга? Кайда дошман, кайда безнекеләр? Хәер, ат йөгәнсез бит, бәлки, ул үзе белер.

Канны күп югалтудан хәле киткән Фәрит көч-хәл белән аның сыртына менеп утырды.

— Әйдә, бахбай, язмышымны синең кулыңа тапшырам.

Тирә-як дөм караңгы. Түмгәкләр өстеннән күпмедер вакыт баргач, кинәт:

— Стой! Кто идет? — дигән тавышка Фәрит атыннан чак егылып төшмәде.

Тиешле тикшерелүләрдән соң, аның кем икәнлеге ачыклангач та, Фәриткә машина таләп итәргә дә була иде, ләкин ул юлын юртагында дәвам итәргә булды.

Фәрит аэродромга кайтып төшкәч, бу вакыйгага әллә ни әһәмият бирмичә, кабат үз эшенә чумды. Ләкин шул һөҗүмнән яшь очучы Кузьминның һәлак булуына бик борчылды ул.

Очучыларга хезмәт күрсәтүче казакъ һәм кыргыз солдатлары, аэродромда буталып йөргән хуҗасыз атны абайлап, Фәриткә мөрәҗәгать итеп карасалар да, ул бахбаен аларның хөкеменә тапшырмады, бары тик, кирәк булса, җигеп йөрергә генә рөхсәт итте.

Дошман фронт буйлап һөҗүмгә күчкәч, полкка чигенергә боерык бирелде. Истребительләр полкын өч авиаэскадрилья тәшкил итә иде. Саклык максатыннан һәр эскадрилья мөстәкыйль рәвештә аерым аэродромнарда урнаштырылды. Шул сәбәпле идарә итү шактый кыенлашты. Телефон аша элемтә тотрыклы түгел, аэродромнар бер-береннән 10—15 чакрымда урнашкан. Анда җәяү барып булмый, чөнки ара ерак, ә самолетта бу араны очу бик якын. Йөк машиналары аэродромга да җитешеп бетми, җиңел машина исә дивизия командирларының да күбесенә тәтеми.

Бала чактан ук һәртөрле кыенлыклардан чыгу юлын үзе эзләп табарга өйрәнгән Фәрит бу юлы да югалып калмады. Җирән кашкасын исенә төшереп, иң кулай транспорт чарасы бит ул, дип, маңгаена сугып куйды.

Фәрит әлеге фикерен комиссары белән уртаклашты. Әмма тегесе полк командирының бахбайга атланып аэродром буйлап чаптырып йөриячәген күз алдына китереп шаркылдап көлде.

— Ә син көлмә, Борис Михайлович, — диде аңа Фәрит, кинәт ачуы чыгып. — Чын егетнең күңелендә иярле ат ятар, диләр бездә. Ә ат ул, дускаем, беләсең килсә, ни чарадан бичара гына түгел. Машиналар, аэропланнар заманы дип, чаптарны бөтенләй онытырга ярамас. Ат кешегә күпме гасыр тугры хезмәт күрсәткән. Ауга чыкканда, иген иккәндә, хәтта яу кырында да кешенең иң якын ярдәмчесе, иң ышанычлы юлдашы булган. Безнең ата-бабаларыбыз үзләренең тормышларын бахбайдан башка күз алларына да китерә алмаганнар. Атсыз ир — канатсыз кош, дия иде безнең бабай.

Беләсең килсә, иптәш комиссар, токымлы ат хәтта Европа илләрендә дә әле хәзер дә автомобильдән кыйммәтрәк тора. Ә тарихтан билгеле булганча, ком гарәпләре, безнең болгар бабаларыбыздан токымлы ат сатып алганда, бер чиләк саф алтын түләгәннәр...

Ләкин комиссар да, үз сүзен бирмәскә тырышып, әйтә куйды:

— Шулаен шулай булгандыр, бәлки, иптәш командир, әмма синең алашаңа күпме бирерләр икән соң?

— Беренчедән, алаша түгел ул, Борис Михайлович, анысына син игътибар итмәгәнсең. Икенчедән, атны җиксәң җик җирәнен, ялы җиргә тигәнен, дип җырлый безнең халык. Бу да бит җирән кашка! Ялын гына кара аның, төкле бәкәлләренә бак, пумала койрыгына күз төшер. Әнә, күрәсеңме, кайчы кебек колаккайларын ничек уйнатып тора, — диде Фәрит, якында гына самолетлар арасында үлән кыркып йөргән атына ымлап. — Тик аны карарга, чистартырга, ялын, койрыгын тарарга гына кирәк. Тамагына яхшы ашый ул, ә ашаган малда өмет бар. Менә солы табасы иде дә бит!..

Командир белән комиссарның ярым шаяртып гәпләшүләрен башка очучылар да мыек астыннан гына көлеп тыңлап торалар иде. Нәкъ шул чакны аэродромда тревога игълан ителгәч, алар чабыша-чабыша самолетларына таралыштылар. Командир белән комиссар да штабка йөгерде.

Фәрит үз дигәнен итте. Хәрби очышлардан бушаган арада, җирән кашкасын иярләп, әле бер аэродромга, әле икенчесенә ат өстендә йөри торды. Дивизия штабына чакырылгач та, бердәнбер транспорт чарасы шул ат иде.

Дивизия командиры аны һәрчак елмаеп каршы ала һәм:

— Әйдә, җайдак очучы, түргә уз, — дип, дустанә дәшә торган иде.

Җыелышка соңгарак калып килгән кайбер командирларга, үрнәк итеп:

— Әнә карагыз! Аты барның канаты бар! Ә сез, әле бензин булмады, әле һава начар булды, дип акланырга тотынасыз. Майор Фәтхуллинның юртагына бензин да кирәк түгел, моторы да сүнми, канаты да сынмый, — дия иде.

Ул вакытта фронт политбүлегенең җаваплы партия әгъзасы, бераздан генерал-полковник дәрәҗәсендә отставкага чыккан А.Г.Рытов сугыш елларын чагылдырган мемуарында болай дип язып үтә: «Бүгенгедәй хәтеремдә, 92 нче җиңел истребительләр полкына уртача буйлы, чем-кара чәчле күркәм бер татар егете җитәкчелек итте. Мин ул полк турында азмы-күпме хәбәрдар идем. Әле күптән түгел майор Фәтхуллин җитәкчелегендә очучылар дошманның дистәгә якын бомбардировщикларын аэродромнарында тар-мар итеп кайтканнар иде. Шуннан соң ул очучыларның даны бөтен фронтка таралды...»

«...Җиңел истребительләр полкы командиры майор Фәтхуллин һәм аның очучылары — бер оядан чыккан бөркетләр», — дип язды фронт гәҗите ул чакта. Аның полкында герой очучыларның күп булуы да мәгълүм иде миңа.

Аэродромга килеп төшкәч, полк командирын мин беренче мәртәбә ат өстендә очраттым. Күрәсең, шуңа күрә аны истә калдырганмындыр да. Атыннан сикереп төшеп минем белән күреште һәм, гафу үтенеп, очып менгәндәй, янәдән ияренә кунаклады. Әйтерсең цирк артисты. Башта ул ничектер сәеррәк җитәкче булып тоелды. Полк командирының эш урыны йә штабта, йә самолетта булырга тиеш ләбаса, дип, шигемне дә белдергән идем.

— Ул үлеп ат ярата, — диде миңа комиссар, гаҗәпсенүемне күреп. — Самолетларыннан да битәр бахбаен якын күрә. Ни әйтсәң дә, монгол токымы шул...

Полкның һәм аның командирының эшчәнлеге белән якыннанрак танышкач, минем фикерем үзгәрде, — дип дәвам итә үзенең язмасын генерал. — Юкка гына командование иң җаваплы заданиеләрне ул полкка йөкләми икән шул!

Июль башы иде. Шул ук полкта яңадан булырга туры килде. Беренче карашка ук очучыларның ифрат ялыккан булулары күземә чалынды. Шул чагында ничектер кызганыч булып тоелды алар миңа. Тикшерә торгач, шунысына төшендем: бу полк сугышчылары күптән ял күрмәгән.

Комиссар Васильев миңа барысын да бәйнә-бәйнә аңлатты.

— Азмы-күпме ял кирәк очучыларыбызга, ял! Мондый киеренкелеккә кеше түгел, хәтта корыч та чыдамый, — диде ул, сабыр гына.

Мин, сугышчыларның хәлен аңлап, комиссарга теләктәшлек белдердем. Фәтхуллин полкына аз гына вакытка ял бирүләрен үтенеп, фронт җитәкчелегенә шылтыраттым. Трубканы Хәрби совет әгъзасы Н.Хрущев алды.

— Никита Сергеевич! — дидем аңа, үтенечемнең нидән гыйбарәт икәнлеген кыскача гына аңлатмакчы булып.

Ләкин ул мине бүлдерде дә, трубкасын бер якка куеп, кем беләндер киңәшеп алды. Күрәсең, гозерне аңлады булса кирәк, дип шатланып куйдым мин. Берничә минуттан соң мин аның мондый җавабын ишеттем:

— Фронт штабы начальнигы үзенең сакчы полкына күнеккән инде, шуңа күрә ул Фәтхуллин полкы белән аны алыштырырга рөхсәт итә алмый...

Аның шундый беркатлы җавабына минем җен ачуларым чыкты. Сәбәбен кара әле син аның. Штаб начальнигы полкка күнеккән, имеш... Политбүлекнең тулы вәкаләтле әгъзасы була торып та, каһарманнарга берничек тә ярдәм итә алмавыма үзем дә нык борчылдым. Кызганыч, әмма берни эшләп булмый. Менә сиңа гаделлек дигән. Берәүләр ут эченнән чыкмый, икенчеләре, күктән яуган йолдызларга өмет баглап, штаб тирә-юнендә аны саклаган булып трай тибеп яталар...»

...Фәрит, чираттагы очыштан аэродромга кайтып төшү белән, шлемын салып, штурвалга элде һәм кабинасыннан саклык белән генә төште, аннан соң үзен каршылаган авиатехникка тиешле күрсәтмәләр биреп, аксый-аксый палаткасына юнәлде. Бүгенге һава сугышларында булган киеренке мизгелләрдән һәм очышлардан яралы аягына көч килдеме, госпитальдән кайтканнан бирле бу кадәр авыртып сызлаганы юк иде әле. Ул, такта караватына кырын ятып, авырткан аягын ышкырга керешә. Сызлау бераз басылган кебек булгач, урынына йөзтүбән ятты. Ләкин бик нык арыган булуына да карамастан, аны йокы алмады. Йөгерек уйлар Фәритне әллә кайларга алып китте. Туып үскән Казаны, яшьлек хатирәләре, ФЗӨне тәмамлагач, үзе эшләгән «Светоч» конфет фабрикасы, аны «канатлы иткән» Сталинград очучылар мәктәбе, хәрби авиациядә очучылык хезмәтен башлаган Ленинград каласы, кытай халкының азатлыгы өчен барган һава сугышлары, фин кампаниясе һәм, ниһаять, менә бу сугыш — барысы да бер-бер артлы кабат күз алдыннан үтте.

Сугыш та сугыш, дип уйлады ул, бер ноктага текәлгән килеш. Кайчан булыр аның азагы? Ни өчен халыклар тыныч кына яши алмый?! Нәрсә җитми аларга дөньяда? Ә җиһан шундый киң, шундый иркен!!!

Тукта әле, фәлсәфәгә кереп китте бугай. Элегрәк ул алай бик артык уйланмый торган иде бит. Мондый хис-тойгыларга бирелергә ни мәҗбүр итте соң? Гүя аңардан үткән тормышына кемдер исәп-хисап таләп итә. Күзләрен йомып, башында чуалган уй-фикерләреннән онытылып бераз черем итеп алырга тырышып караса да, булдыра алмады. Ул урыныннан торып эш өстәле янына барып утырды. Кичке ахшам вакыты җитеп килә иде. Самолет аккумуляторына көйләнгән нәни лампочканы кабызды. Штаб начальнигы калдырган папкадан кәгазьләр актара башлады. Алар полк командирының имзасын көтеп ята. Өстәл тартмасын ачып каләм алырга сузылгач, әнисенә яза башлаган хатына күзе төште.

— Кәгазьләрне генә караштырып чыгам һәм хатны язып бетерәм, — диде Фәрит үз-үзенә, — югыйсә көннән-көн кала килә. Дөнья хәлен белеп булмый, сугышта бигрәк тә... Әнкәй, мөгаен, миннән зарыгып хәбәр көтәдер.

Штаб кәгазьләре белән танышу Фәритнең шактый вакытын алды. Соңгы документка имзасын салгач, хатка тотынды.

«...Хатыңа җавапны бу юлы озаграк көттердем бугай, әнкәй, гафу ит мине. Вакытыбызның иң күп өлеше самолет тирәсендә яки очышларда уза. Техникларыбыз без очучыларны, уенын-чынын бергә кушып, күк балалары дип атыйлар. Кайчакта самолеттан төшмичә генә ял итәбез, шунда ук очышлар арасында тамак та ялгап алабыз...»

Фәрит бер тотынгач дип хатын озын итеп язды. Әнисенә җиткерәсе сүзләре күп иде аның. Хатка соңгы ноктаны куйганда, палаткага таң нурлары үтеп кергән иде инде. Җәйге төн куян койрыгыдай кыска.

— Җиргә әле генә караңгы төшкән иде, инде таң да атып килә, — дип гаҗәпләнде Фәрит.

Конвертка хатны салып адрес язгач, йокларга ятты. Әмма йокысы качкан иде. Ничек тә йокларга! Йокларга! Үз-үзенә шулай боерык бирә торгач, күз керфекләре йомылып, ничек йоклап киткәнен сизми дә калды. Ләкин йокысы йокы булмады. Төшендә туган якларына әйләнеп кайтты.

Казанның Сабан урамы буйлап атлый, имеш. Әнә аларның өйләре. Җилкапканы шыгырдатып ачып ишегалдына керде. Инде тәмам искергән өйнең ян тәрәзәсе ачык. Фәрит йөгереп барып шул тәрәзәгә үрелде. Ләкин өйдәгеләрнең изрәп йоклап ятканнарын күргәч, аларны уятырга батырчылык итмәде. Әнисенә, нәни кызын кочагына алып яткан хатынына карап торды да, алар уянганчы дип, үзе утырткан алмагачлар арасына кереп утырды...

Тирә-якны дер селкетеп, бер-бер артлы бомбалар шартлавы ишетелде. Монысы инде төш түгел, ә чынбарлык иде. Фәрит урыныннан сикереп торып аякларына хром итек балтырларын тартты да палаткасыннан чыкты. Фашист самолетлары аэродромны бомбага тоталар. Канатларына кара тәреләр төшерелгән «Юнкерс» техниклар ремонтлап яткан самолетларга, ә икенчесе стартта очып китәргә әзерләнгән истребительләргә ташланды. Аэродром өстендә, моторлар үкерүенә кушылып, пулеметлар такылдады, гөрс-гөрс килеп бер-бер артлы бомбалар шартлады. Ул арада һавага күтәрелгән кызыл йолдызлы истребительләр дошман бомбардировщикларының әле берсенә, әле икенчесенә һөҗүм иттеләр. Аларның берсе, үлем элмәге ясап, бомбардировщикка ут ачты. Шул мизгел эчендә «Юнкерс»та ялкын телләре пәйда булды. Ул, кинәт янтаеп, үзе артыннан кара төтен калдырып, аэродромнан ерак түгел урынга килеп төште. Икенче бомбардировщикны куа киткән истребитель, күпмедер вакыт үткәч, аэродромга көч-хәл белән әйләнеп кайтты. Төшеп утыргач, кинәт борылыш ясап, уң канатына янтайды. Санитар машинасында Фәрит шунда ашыкты. Истребительнең канаты сынган, бер көпчәге әллә кая тәгәрәгән, койрыгы чәлпәрәмә килгән. Очучының маңгаеннан аккан каны күзенә төшеп аны бөтенләй каплаган иде. Ашыгыч ярдәм күрсәтергә килеп җиткән доктор башындагы ярасын бәйләп маташканда, аның йөрәк тибеше инде сизелми иде.

Яшь пилот Скварчукның һәлак булуын бигрәк тә техниклар авыр кичерде, чөнки ул алар арасыннан чыккан очучы иде. Аның кыска вакыт эчендә курслар бетереп кайтып һавага мөстәкыйль

күтәрелгәненә дә санаулы көннәр узды. Фәрит, полк командиры буларак, ул егеткә очучы булырга ярдәм итеп, хәер-фатихасын да үзе биргән.

Әле юньләп оешып җитмәгән аэродромда югалтулар шактый иде. Фашист козгыннары аэродромнарның булганнарын гына түгел, булачакларын да исәпкә алып баралар, күрәсең. Югыйсә бу аэродромнан оча башлаганга бары ике-өч кенә көн бит.

Ф.Фәтхуллин төп аэродромнан командалык итәргә тиеш, ләкин биредә оештыру эшләрен җайга салмыйча, моннан тиз генә китә алмаячагын белеп тора. Бүгенге фаҗигадән соң аңа бу эшкә яңабаштан тотынырга кирәк булачак. Иң мөһиме, дошман самолетларыннан аэродромны саклау өчен зениткалар кайтартырга кирәк. Югыйсә калган самолетлар юкка чыгачак.

Фәрит комиссары белән әнә шул турыда киңәшләште. Нәкъ шул чакны алар янына штаб начальнигы йөгереп килде һәм дивизия командирының «Дошман бомбардировщиклары Воропаново станциясен бомбага тоталар. Кичекмәстән эскадрилья составында һавага күтәрелегез!» дигән боерыгын тапшырды.

Эскадрилья составында! Каян алырга шулкадәр самолетларны бу минутта. Җиде самолеттан өчесе чәлпәрәмә килеп җирдә аунап ята, өчесе очышта, бары бер истребитель бар.

Ләкин югарыдан килгән боерыкны үтәмичә ярамый. Штаб начальнигына боерыкны тиз арада башка аэродромда урнашкан очучыларга җиткерергә кушып, Фәрит очарга үзе җыена башлады. Аннан комиссарына:

— Син, Борис Михайлович, самолетлар очыштан кайтып төшү белән аларга тиз генә ягулык салып, кичекмәстән күрсәтелгән урынга барып җитүне оештырырга тиешсең, — дип әйтте.

Шунда ук планшеттан картасын чыгарып, комиссар Васильевны хәрби объектның координатлары белән таныштырды.

— Минем үземә ул җирләр биш бармагым кебек таныш. Мин нәкъ шул тирәдә канат ярдым. Сталинград очучылар мәктәбендә укыганда, шул төбәкнең һавасында безнең өйрәнчек самолетлар туктаусыз гөрелдәшеп торды.

Комиссар Васильев командирга парашют кияргә булышты. Аның каешларын иңбашлары аша тарттырып эләктергәч, Фәрит җәһәт кенә самолет кабинасына сикереп менде. Кабинадагы эсселеккә чыдар әмәл юк. Иелеп аяк педальләрен үз буена җайлаганда, маңгае белән приборлар капкынына ялгыш орынып алды, аңа кинәт куркыныч булып китте. Якында гына кояшта яткан бензин мичкәләрен күзаллады ул. Мондый кызу вакытта мичкәләр үзләре дә куркыныч яный. Бомба түгел, нәни генә очкын да җиткән аларга. Фәрит өлкән инженерны чакырып алды һәм аңа шул хакта тиешле күрсәтмәләр бирде.

— Моны һич кичекмәстән эшләргә кирәк, — дип кабатлады ул аңа, катгый итеп.

Полк командиры очып китүгә, чираттагы заданиедән самолетлар берәм-берәм кайтып төште. Комиссар Васильев өлкән техникка аларны мөмкин кадәр тизрәк яңадан очышка әзерләргә кушты. Үзе шул арада әле генә кайткан очучылар белән бергәләп планшет-картада Воропаново станциясенә курс билгеләде.

Васильев җитәкчелегендәге истребительләр звеносы килеп җиткәндә, билгеләнгән районда бернинди самолетлар да күренми, бары тик күкне җир белән тоташтырган кара төтен баганалары һәм станцияләрне чорнап алган ялкын гына дөрли иде. Фашистлар өерләре белән ябырылганнар, күрәсең. Шул арада Васильев җирдә ниндидер самолетның пыскып ятканын күрде. Түбәнрәк төшеп карагач, ул аның «Юнкерс» икәненә тәмам төшенде. Аңардан әллә ни ерак түгел, тау итәгендә, тагын ике самолет калдыклары күренә бугай. Аларның берсе — «Мессершмитт», икенчесе безнең самолет иде...

Очыштагыларның кайтуларын аэродромда ут йотып көтеп торалар. Ниһаять, офыкта өч самолет пәйда була.

— Ә дүртенчесе кайда? — дип борчылды өлкән инженер. Ул, куен сәгатен кесәсеннән бер чыгарып, бер кире салып, дулкынланып вакытны карый. Вакыт буенча командир самолетының ягулыгы инде тәмам беткән булырга тиеш...

Васильев, аэродромга кайтып төшкәч тә, моторын да сүндереп тормастан, өлкән инженерга самолетын яңадан очарга әзерләргә боерды.

— Командирның самолетына якынрак төшеп булмады, — диде комиссар, гаепле кеше сыман. — Анда ник бер тигез урын булсын. Тирә-юнь чокыр-чакырдан, таучыклардан гыйбарәт. Әмма самолет шунда.

...Соңыннан шаһитлар аңлатмасына караганда, Воропаново станциясендәге корал эшелоннарына фашистлар күп тапкырлар һөҗүм итәләр. Бервакыт һавада кызыл йолдызлы истребитель пәйда була һәм, дошман бомбардировщикларының әле берсенә, әле икенчесенә һөҗүм итеп, аларга бомбаларын төгәл ташларга комачаулый, бер бомбардировщикны бәреп төшерә. Ләкин шул чагында үзеннән шактый биектә очкан «Мессершмитт»ны абайламый кала. Фашист козгыны безнең лачынга өстән торып һөҗүм итә. Совет очучысы, оста маневр ясап, аның утыннан котыла. Дошман самолетының тизлеге зуррак булса, ә безнеке җитезлеге белән алдыра: «Мессершмитт» бер әйләнгәндә, И-16 ике

борылыш ясарга өлгерә. Ике истребитель арасында барган һава сугышы шактый озакка сузыла. Безнең истребитель атудан кинәт туктап кала.

— Димәк, аның патроннары беткән була, — дигән нәтиҗә ясый комиссар.

...Фашист йолдызлы очкычның хәлен, әлбәттә, сизә һәм, аңа якынрак килеп, төзәбрәк атмакчы була. Шул мизгелдә кыю очучыбыз, кискен ыргылып, «Мессершмитт»ка ташлана. Моны көтмәгән очучы самолетын борып өлгерә алмый. Истребительләр, һавада бәрелешеп, җиргә мәтәләләр...

Күрәсең, полк командиры Фәрит Фәтхуллин да легендар остазлары Нестеров, Талалихиннар кебек югалып калмый, соңгы чараны — таранны куллана.

«Әйе, кыенлыкта күренә кыюлык. Ләкин мондый тәвәккәллеккә бары арыслан йөрәкле кешеләр генә сәләтле», — дип яза соңыннан комиссар Васильев, фронт гәҗитендә бастырып чыгарган мәкаләсендә.

Герой командирларын очучылар Сталинград туфрагына, кайчандыр ул беренче мәртәбә һавага күтәрелгән төбәктә җирлиләр.

Геройның каберенә соңгы тапкыр үзе утырып очкан самолетның пропеллерын кадыйлар. Пропеллерга беркетелгән йолдыз астына «Биредә Советлар Союзы Герое майор Ф.М.Фәтхуллин күмелде» дигән сүзләрне комиссар Васильев үз куллары белән язып куя.

Шуннан әллә ни ерак түгел таралып яткан «Мессершмитт»ны барып карагач, комиссарның карашы аның бортына ясалган буар елан сурәтенә төшә.

Бу юкка түгел, дип уйлый ул. Мондый символ бары фашист Германиясе Хәрби һава көчләренең аерата ерткычлык күрсәткән очучыларның самолетларына гына төшерелә.

Самолет калдыклары арасында йөзтүбән яткан һәм яртылаш янган фашист очучысының гәүдәсен табып алалар. Ач яңаклы, кылыч борынлы бу адәмнең сул як битендә буйдан-буйга сузылган иске яра эзе дә беленеп тора. Сул колагы китек. Иңнәрендә полковник погоннары, күкрәгендә тимер тәре һәм күптөрле орден һәм медаль колодкалары. Бил каешында «Кольт» пистолеты да бар. Аның тоткасына, алтын хәрефләр белән чокып, «Геринг бүләге» дип язылган.

— Әйе, ни җитте генә «кош» булмаган бу, — дип куя комиссар.

Аның очучылык таныклыгындагы «ас» сүзе дә әнә шуны ук раслый. Андый документ иң югары класслы очучыга гына бирелә. Кинәт комиссар Васильев командирының бер вакыйга турында сөйләгәнен исенә төшерде. Фәрит аңа фин сугышында китек колаклы бер дошманны бәреп төшергәнен әйткән иде. Тукта, бу шул түгелме соң? Комиссар немец полковнигының барлык документларын җыеп, планшетына салып куйды. Соңыннан, тикшерүләр күрсәткәнчә, бу нәкъ шулай булып чыга да.

Германия белән безнең ил арасында төзелгән килешүне истә тотып, фин сугышы әсирләрен азат итәләр. Әмма, гитлерчылар илебезгә басып кергәч, китек колак үзен бәреп төшергән совет очучысының эзенә төшә.

1942 елның мартында Хәрби нәшрият герой очучыларыбызның фоторәсемнәрен бастырып чыгара. Һәркайсы йөзәр мең тираж белән басылган бу открыткаларның берсенә Фәрит үз истребителе кабинасында утырган килеш төшерелгән була. Анда: «Авиаэскадрилья командиры Фәрит Фәтхуллин Советлар Союзы Герое исеменә кырык ике мәртәбә уңышлы хәрби очыш ясаганы өчен лаек булды», — дип язылган. Бу открыткалар барлык фронтларда таратыла. Күрәсең, фашист козгыны үзенең кан дошманын шунда танып ала.

Әйтергә кирәк, Геринг авиациясендә һава сугышларында танылган совет очучыларын исәпкә алу белән шөгыльләнгән махсус бүлек булдырылган. Ул, төрле ысуллар кулланып, аларны юк итәргә маташкан. Бигрәк тә һава сугышларында радио аша тыңлап тору станцияләрендә безнекеләрнең тавышларын яздырып алып, пеленгаторлар ярдәмендә очу координатларын билгеләгәннәр. Аннан соң шул төбәккә иң ышанычлы асларын җибәргәннәр.

Эфирда:

— Ахтунг! Ахтунг! Русиш ас! — дип, безнең очучының исемен атаганнар.

Фәриткә дә үз исемен немец телендә һавада берничә тапкыр ишетергә туры килгән. Әмма немец очучылары үзләре нинди генә ас булсалар да, хәрби заданиегә беркайчан да ялгыз очмаганнар.

— Улыгыз батырларча һәлак булды...

Шәмәхә кара белән язылган бу сүзләр ана йөрәгенә хәнҗәр булып кадалды. Сөекле улының үлем хәбәрен ишетү болай да саулыкка туймаган Нәгыймә апаны бөтенләй аяктан екты. Кара мөһер сугылган кәгазьне кулына тоткан килеш ул җиргә бөгелеп төште. Ярый әле күрше-күлән якында гына иде, телдән калган ананы түшәккә кертеп салдылар.

Атна буена урын өстендә яткан Нәгыймә апа, ниһаять, торып, акрын гына йөри башлады. Инде вакыты узган булса да, улының җидесен уздырды. Кунакларын озаткан гына иде, аңа бер хат китереп бирделәр. Тукта, мондый матур конвертлы хатларны ул фәкать Фәритеннән генә ала иде түгелме соң?! Нәгыймә апа, суга барырга чыккан җиреннән тукталып, чиләген ишегалдында калдырды да кире өенә керде. Аннан күзлеген алып чыкты һәм, хатны ачуга, йөзе яктырып китте. Хат Фәрит кулы белән язылган иде. Ана йотлыга-йотлыга хатны укый башлады. Ләкин бер битен укып чыккач, аның кайчан

язылганына күз төшерәсе итте. Хатның соңгы битендә «26 июль» дип куелган иде. Нәгыймә апаның күзләренә янәдән мөлдерәп яшь тулды. Ул, күзләрен яулык почмагы белән сөртә-сөртә, эскәмиядә янәшә утыручы күрше карчыгына эндәште:

— Күзлек белән дә күзләрем начар күрә башлады, Галимәттәй, әллә нәрсә шунда, вакыты-вакыты белән бөтенләй пәрдә белән каплангандай була.

Шушы сүзләрдән соң тегесе, урыныннан сикереп торып, күрше хатыны Маһирәне чакырып чыкты.

— Мәле, кызым, укып бетер әле, — диде Нәгыймә апа, хатны аңа сузып.

«...Әнкәй, аңлыйм мин сине. Әйе, бу сугыш барыбызны да туйдырды. Минем дә тизрәк туган якларга кайтып сезне күрәсем килә. Госпитальдән соң бераз вакытка ялга кайтып килергә вәгъдә итсәм дә, насыйп булмады.

Әнкәй! Шушы көннәрдә генә, хәрби заданиедән кайтканда, мин һавада Мәхмүт абыйны очраттым. Әйе, әйе! Фашистларның ике истребителе безнең бомбардировщикны эзәрлекләп киләләр иде. Моны күреп, үземнең очучыларым белән аларга ярдәмгә ашыктым. Бу бәрелештә без фашистларның берсен дөмектердек, икенчесе качып котылды. Самолетларыбызда ягулык чамалы иде, шуңа күрә тизрәк аэродромга ашыктык. Ярдәмебез өчен бомбардировщик экипажы радио аша безгә рәхмәт укыды. Менә шул чакны мин: «Фәрит, Фәрит», — дип дәшкәнне ишетеп алдым. Ләкин эфирдагы күптөрле авазлар һәм радиоалгычтагы шытырдаулар безгә сөйләшергә комачауладылар. Ә шулай да, әнкәй, икеләнмичә әйтә алам, бу тавыш абыйныкы иде. Мин аны кабат чакырып карадым. Тик бомбардировщик — кыйблага таба, ә без капма-каршы курста оча идек. Бер-беребездән шактый ераклашкангадыр, аның җавабын ишетмәдем. Ә бит Мәхмүт абый шушы якларда нәкъ шундый самолетларда оча. Күктә очрашуыбызны искәртеп, мин аңа хат та язып салдым, әле җавап алганым юк.

Әнкәй, синең хатыңдагы сорауларга шуны әйтә алам: яраларым инде төзәлеп җитте дисәм дә була. Тик кайбер вакытларда имгәнгән аягым сызлап ала. Хәер, анысына гына түзәргә була. Гомәр һәм Госман абыйлардан, Әминә ападан сирәк булса да хатлар алгалап торам. Ә менә Асия ападан хат-хәбәр юк әле. Аның фронтка үз теләге белән китүе турында синең хатың аша гына беләм. Борчылма, әнкәй, исән булса, кайтыр. Туган илен якын күргән һәр патриотның урыны яу кырында булырга тиеш. Кулына корал тота алган бер генә намуслы кеше дә бу изге бурычтан читтә калмас. Тик, әнкәй, шунысы кызганыч: алты бала үстереп тә картайган көнеңдә яныңда беребез дә калмады. Син шул тынгысыз йөрәкле һаман да «балаларым-бәгырьләрем» дип борчылып яши бирәсең. Түз, әнкәй, сабыр ит! Озакламый сугыш бетәр, исән-имин булып, барчабыз да бергә җыелышырбыз әле. Менә шунда дәһшәтле сугыш сәхифәләрен искә төшереп, рәхәтләнеп сөйләшеп утырырбыз. Ул вакытта инде тәннәребездәге яраларыбыз төзәлгән, сугыш газаплары күпмедер дәрәҗәдә онытылган булыр. Бала чактагы мизгелләрне искә төшереп, элеккечә көлешербез, куанышырбыз. Аннан соң инде тыныч кына яши башларбыз.

Ярый, хуш, әнкәй, сау бул. Кабат сәлам белән төпчегең Фәрит дип белерсең.

Иртәгә иртүк, ә дөресрәге, инде бүген, тагын очышка. Күрәм, әнә таң да сызылып килә. Бераз черем итәргә генә вакыт калды. Бүгенге һава сугышлары тагын нинди һәлакәтләр китерер, анысын алдан әйтүе кыен, алдагысын Алла гына белә. Шулай да, әнкәй, син мине догаңнан калдырма. Әнкәй, онытып Асия белән арагыз җылы һәм дустанә икәнен беләм, анысы өчен сиңа чиксез рәхмәт, шулай да минем өчен син тагын бер кат үбеп ярат аны, киләчәктә үзеңнең рәхим-шәфкатеңнән аера күрмә, аның нәни гөнаһларын, шаяруларын ярлыкый күр».

Хатны укыганда ике яшь ярымлык Асия, йокысыннан яңа торып, нәни йодрыклары белән күзләрен уа-уа, әбисенең итәгенә менеп кунаклаган иде. Үзенең исемен ишеткәч, ул җанланып китте. Әтисеннән килгән бизәкле конвертны кулына алды һәм әйләндереп-әйләндереп карады, аннары аның эчен капшап карады, янәсе, берәр күчтәнәч юкмы икән? Тик аңа шунысы гына аңлашылмый иде. Нишләп соң әле аның әбисе кинәт кенә елый башлады?!

Нәгыймә апаның узган атна башында алган йөрәк ярасына инде вафат булган улыннан килгән хат кабат авыр җәрәхәт булып өстәлде. Ул яңадан урын өстенә егылды һәм шул ятуыннан кабат аякка баса алмады.

Берничә көн узгач, тагын бер хат килеп төште. Бу хат комиссар Васильевтан иде.

«Хөрмәтле Нәгыймә апай!

Сез улыгыз Фәрит Фәтхуллин турында кайгылы хәбәрне алгансыздыр дип уйлыйм. Әйе, ул Сталинград шәһәре өчен башланган каты һава сугышларының берсендә батырларча һәлак булды. Мин сезнең хәлегезне аңлыйм, авыр кайгыгызны бөтен күңелем белән уртаклашам. Баланың бармагы авыртса да ананың йөрәге сызлый, ди татар халык мәкале. Мин үзем дә татарлар арасында үскән кеше. Ә Фәрит минем көрәштәшем генә түгел, якын дустым һәм остазым да, өстәвенә якташ та. Ул үз гомеренең соңгы минутларына кадәр туган илебезнең иминлеге өчен көрәште. Ватан алдындагы изге бурычын намус белән үтәде. Кешеләрчә яшәде, каһарманнарча сугышты, геройларча үлде. Ул командалык иткән полкның комиссары буларак, мин сезгә, Нәгыймә апай, илгә шундый бөркет

үстереп биргәнегез өчен халкыбыз исеменнән зур рәхмәт белдерәм. Батыр үзе өчен туар, иле өчен үләр... Аның гомере таң алдыннан атылган йолдыз кебек сызылып кына китте. Әмма без, Советлар Союзы Герое майор Фәтхуллин җитәкчелек иткән полк сугышчылары, яраткан командирыбызның исемен күңелләребездә мәңге саклаячакбыз.

Ихтирам белән сезгә исәнлек-саулык теләп калучы комиссар Васильев».

Батыр үлә, исеме кала. Майор Фәтхуллин исеме дә полк очучылары теленнән төшмәде. Ул һәлак булганнан соң, полкның командиры итеп аның комиссары Васильев билгеләнә. Әмма сугыш беткәнгә кадәр бу полк очучыларын фәтхуллинчылар дип йөртәләр.

Сугыш беткәнгә инде ярты гасыр булып килә. Ләкин Алтын Йолдызлы лачыныбызның исеме еллар тузаны астына күмелеп калмады. Каһарманнар батырлыгы мәңгелек. Бу — хакыйкать.

Фәрит Фәтхуллин исеме белән аның якташлары һәр көнне очрашалар. Бу исем Казан шәһәрендә ул туып үскән урамга бирелгән. Фәрит эшче булып беренче тапкыр аяк баскан «Заря» кондитер фабрикасы коллективы да аны онытып бетерми. Биредә кызыл почмакка геройның рәсеме эленгән.

Рус һәм татар телләрендә чыккан «Батырлар китабы»нда Советлар Союзы Герое Фәрит Фәтхуллинга багышлап язылган очерк урнаштырылган. Аның исемен күренекле полководецларыбызның мемуарларын укыганда да очратабыз. Ә «Авиация и Космонавтика», шулай ук «Совет хәрби һава көчләре Бөек Ватан сугышында» дигән тарихи әһәмияте булган китапларда Фәтхуллин фамилиясе А.И.Молодчий, В.В.Талалихин, А.Н.Катрич кебек легендар очучылар белән янәшә телгә алына.

ФЕОФАН РАДУГИН

1935 елны Казан аэропортында авиаотряд оештырыла. Феофан Радугин, шул отрядны оештыручыларның берсе буларак, санзадание белән Татарстан төбәкләренә оча. Кабан күле, Казансу елгасы һәм Идел буе камышлыкларында бизгәк авыруын таратучы озынборыннарга каршы көрәш алып бара. Ватан сугышы елларында «Советлар Союзы Герое» дигән исем бирелә.

Яңа оештырылган авиаотрядта Казан очучыларына йөкләтелгән задание моңа кадәр күрелмәгән гадәттән тыш очулар белән бәйле була. Аңа зур әзерлекләр кирәк икәнлеге дәгъвасыз. Чөнки әлеге очышларны гамәлгә ашыру өчен бернинди күрсәтмә дә юк, инструкция дә язылмаган. Ә һәр инструкция нигезендә очу кануннары ята.

— Димәк, безнең бурычыбыз, — дип сүзен башлады үзенең очучыларына Феофан Радугин, — кирәкле инструкцияне үзебезгә язарга туры килер. Ләкин һич кенә дә корбаннар бәрабәренә түгел, ә исә бу эштә фәкать үтә уяу булу һәм тырышлык исәбенә.

Өлкән командир рөхсәте белән очышларында бернинди кисәтүләр булмаган очучылар Нохов, Бутенев, Попов һәм звено командиры буларак Радугин үзе, бу эшкә тотыныр алдыннан, эшкәртәчәк мәйданнарны башта атка атланып карап чыгарга булдылар. Кабан күле буенда үсеп утырган камышлыклар арасында баганалар юкмы, куаклар үсеп утырмыйлармы, шуларны күздән йөртеп чыгарга кирәк. Шул уңайда, алай-болай мотор туктап калса, төшеп утырырга яраклы мәйданнарны да барлау зарури.

1935 елның маенда очучылар Татарстан хөкүмәте тарафыннан йөкләтелгән заданиене тормышка ашырырга керешәләр.

Менә Кабан күле. Ике яклап камыш ябалдашлары су астыннан шытып инде баш төрткәннәр. Һәр елны шушы камышлы сулыклардан урыны-урыны белән кара болыт булып озынборын күчләре мыж килеп һавага күтәрелә. Озак та көттерми, тирә-як больницалар бизгәк тоткан авыручылар белән тула. Башта әлеге йогышлы авыру күл тирәсендәрәк яшәгән аерым кешеләрдән башлана, аннан Казан шәһәренең башка төбәкләренә дә күчә.

Түбәннән, бик тә түбәннән очышлар, әлбәттә, очучыны куркыныч астына кую белән бергә физик аруларга китерә. Шул сәбәпле очучыларны тиешле ял һәм махсус паеклар белән тәэмин итү дә күздә тотыла, югыйсә нерв киеренкелеге һәлакәт белән тәмамланырга мөмкин. Очышлар кояшка каршы булганда, бигрәк тә күзләр арый, ул чагында биеклеккә контроль ясап очуы гаять кыенлаша. Ә очу биеклеген төгәл тотарга кирәк. Тиешле метрлардан югарырак очканда, очкычтан сиптергән химикатның әһәмияте кими, түбәнрәккә төшсә — куркыныч. Ә бит ул вакытта биеклекне төгәл билгели ала торган прибор да юк, шул сәбәпле фәкать үз күзләрең белән чамалап эш итүе кыен, әлбәттә.

Звено командиры Феофан Радугин шундый куркыныч булуы турында үзенең очучыларын даими рәвештә кисәтеп тора. Бигрәк тә кояшлы эссе көндә һава дулкыны — турбулентлык комачаулый. Ул очкычны йә кинәт кенә өскә күтәрә, яисә аска таба тарта. Бусы инде тагын да хәтәррәк. Яннан искән җил дә очуга комачаулый. Бу очракта аэропланны туры йөртү гаять кыенлаша...

Ләкин Казан очучылары бу кыенлыкларның берсенә дә бирешергә теләмиләр. Чөнки аларның җаваплы хезмәтләре хөкүмәт даирәләренең даими күзәтүе астында тора. ТАССР Совнаркомы рәисе Кыям Абрамов очучыларга бирелгән әлеге задание белән хәтта үзе дә кызыксына.

Авиация көнендә (18 август) Феофан Радугин һәм аның очучылары хөкүмәт заданиесен уңышлы төгәлләгәннәре өчен мактау грамоталары алалар.

Әмма мондый көрәшләр Татарстанда Ватан сугышы башланганчыга кадәр дәвам ителә. Чөнки тиз генә әлеге хәшәрәтләрне җиңеп чыгу мөмкин түгел. Шулай да очучылар тырышлыгы белән әлеге йогышлы авырулардан интегүчеләр елдан-ел кими бара. Ә бит моңа кадәр бу авырудан вафат булучыларның саны шактый иде. Дөрес, авиациягә кадәр башка ысуллар белән дә малярияга каршы көрәшеп карыйлар. Андый урыннарга керосин түгәләр, нефть агызалар, әмма аларның файдасы гына булмый.

1941 елның июнь ахыры. Көрәш дәвам итә. Хәзер инде озынборыннарга түгел, ә бәлки тыныч илебезгә басып кергән фашист козгыннарына каршы.

Сугыш башланган көнне үк СССР Халык комиссариаты карары нигезендә Гражданнар авиациясе Оборона карамагына тапшырыла. Очучылар үзләре очкан самолетлары белән бергә хәрби авиациягә беркетеләләр. Бер-ике көндә Казанда тирә-як төбәкләрдән килгән очкычлар нигезендә авиаполк оештырыла.

Өченче көндә исә приказ бирелә: «Полк фәлән сәгатьтә Мәскәүдән ерак түгел Быково аэродромына килеп җитәргә тиеш!»

Шушы ук полкта Казан очучылары — борбистлар (аларны шулай дип атыйлар) Нохов, Әбдрәшитов, Бутенев, Поповлар да бар. Феофан Радугин бу вакытта Мәскәү өлкәсендәге бер совхозда чөгендер үстерүчеләргә ярдәм күрсәтә торган була. Самолетына утырып, ул да шунда килеп төшә.

Сугыш барышында Гражданнар авиациясе очучылары, төрле фронтларга таратылып, теләсә нинди хәрби заданиеләр белән оча башлыйлар. Начар һава шартларында (хәрби самолетлар һавага күтәрелә алмаган очракларда) нигездә ПО-2 самолетларыннан торган кече авиация ярдәмгә килә. Санитар заданиесе, элемтә, хәтта төнге бомбардировщик хезмәтен дә үтиләр. Зәкәрия Нохов, Әнвәр Әбдрәшитовлар әнә шул эшләрне башкарып чыгалар. Феофан Радугин, кыска вакытлы курсларны тәмамлап, ике моторлы ЛИ-2 самолетында оча башлый. Бу турыда үзе болай бәян итә: «Мине экипажым белән Советлар Союзы Герое В.С.Гризодубов карамагына җибәрделәр. Очучылык осталыгыбызны тикшергәннән соң, безне транспорт эскадрильясына билгеләделәр. Бу эскадрильяда Советлар Союзы Геройлары Г.Таран һәм П.Еремасов кебек инде бөтен фронтка танылып өлгергән очучылар хезмәт итәләр иде. Күп нәрсәне безгә алардан өйрәнергә туры килде...»

Тиешле күнегүләр алгач, 1943 елның башында ЛИ-2 самолетында партизаннарча оча башладым. Партизаннар командиры (ике мәртәбә Советлар Союзы Герое) А.С.Ковпак имзалаган телеграмма буенча очып, без урман арасында урнашкан Червонный күлне эзләп таптык табуын, әмма утырырга ярый дигән сигнал булмады. (Бездән алдарак килеп төшкән самолет күлгә чумган икән.) Төяп килгән йөгебезне югарыдан гына ташлап калдырырга туры килде. Шул көннәрдә үк салкыннар башланды. Ковпактан янә телеграмма. Бу юлы инде без шул ук күлгә төшеп кунакладык. Боз шатыр-шотыр килә, шулай да су төбенә китмәдек. Алып килгән корал, кием-салым, азык-төлекне тиз генә бушатып, безнең самолетка яралы партизаннарны урнаштырдылар. Алар ике дистәгә якын иде бугай. Безгә тизрәк очып китәргә кирәк, яктырып килә, югыйсә фашист козгыннары һавада күренә башларлар.

Менә шуннан китте инде. Элемтәсез-нисез төннәрен генә оча торган идек. Алай да бик югарыдан түгел, ә исә урман өстеннән генә. Кабан күлендә алган тәҗрибәләр биредә дә ярап куйды. Ләкин түбәннән очу ориентир мәсьәләсен бик тә кыенлаштыра иде. Шуңа күрә партизаннар яккан учакларны да таба алмыйча кире кайтып киткән чаклар да булмады түгел. Хәер, дошман эзәрлекләве аркасында партизаннар үзләре дә бер урыннан икенче урынга күчеп китү тактикасын еш кына кулланалар иде.

«Гражданнар һава флоты» дигән җыентыкта Белоруссия партизаннары берләшмәсенең башкомандующие, ике мәртәбә Советлар Союзы Герое А.Ф.Федоров болай дип яза: «Ф.Радугин, Н.Слепов, И.Гараненко кебек очучыларны без үзебезнекеләр исәбендә тотып, алар килми торсалар, бик борчыла торган идек. Кара урманнарда яшеренгән партизаннарны алар гүя иснәп тапкан кебек барлыйлар иде безне. Алар без партизаннарга гына түгел, тирә-як авыл халкына да мораль яктан зур терәк иделәр. Алып килгән азык-төлекне төенләп, авылдашларыбызга барып караңгы төннәрдә документаль кинолар да күрсәтеп кайта торган идек...

Минем үземә Ф.Радугин экипажы белән Мәскәүдән Брянск партизаннарына 1943 елның 5 мартында очарга туры килде, — дип дәвам итә ул үзенең язмасын. — Махсус аэродромнар юк иде, әлбәттә. Югарыдан күзләгән аланлыкка килеп төшкәч, очкычыбыз аздан гына баштүбән мәтәлми калды. Әмма очучының оста һәм җитез эш итүе безне зур фаҗигадән коткарды. Өстән караганда тигез кебек күренгән җир түмгәкле булып чыкты. Партизаннар, тиз арада җирне мөмкин кадәр тигезләп, очып китәргә юл ачтылар. 23 яралыны самолет бортына урнаштыргач, экипаж һавага күтәрелде...»

1943 елның июлендә Ф.Радугин экипажы, гадәттәгечә, партизаннарга ярдәмгә килә. Әмма самолетның моторы төзек булмау сәбәпле, ул вакытында һавага күтәрелә алмый кала. Ә яктыруга кинәт әллә каян дошман истребителе пәйда була. Радугин очкычын утка тотып, яндырып та китә. Экипаж исән кала. Икенче көнне Радугинга ярдәмгә ул вакытта инде Советлар Союзы Герое Г.Таран килә. Ләкин алар җиргә төшеп утыру белән, «Мессершмитт» һөҗүм итә һәм очкычны сафтан чыгара. Димәк, фашистлар бу төбәкне гел контрольдә тоталар. Ләкин шулай да ике экипажны да Фроловский дигән очучы коткара.

Шуннан соң да әле Ф.Радугин экипажы күп мәртәбәләр (барысы 102 очыш) 120 тонна сугыш кирәк-яраклары илтә һәм 385 яралы партизанны үзебезнең якка алып чыга. Ф.Радугин хезмәт иткән элеккеге 1 нче транспорт дивизиясе 1944 елның башында 10 нчы гвардия транспорт авиадивизиясе дип йөртелә башлый. Аның составында хезмәт иткәндә, Ф.Радугин экипажы махсус задание белән чит илләргә дә оча башлый.

Ул турыда соңыннан СССРның атказанган очучысы В.В.Малышев болай дип искә төшерә:

— Мин Ф.Радугин экипажында икенче пилот булып очтым. Очышлар күп булды. Әмма минем хәтеремә бигрәк тә сеңеп калганы шул. Безнең экипажга бирелгән задание — Гитлер оккупациясендә калган Польшаның Краково шәһәренә очып, шунда өч кешедән торган парашютчы десант төшереп кайтырга... Төн булуга карамастан, безне Ярославльгә җиткәндәрәк көчле зенитка уты белән каршыладылар. Техникларыбыз соңыннан самолетыбызда бихисап снаряд тишекләрен санадылар. Күрәсең, фәрештәләр безгә канат җәйгәннәрдер, заданиене тиешенчә үтәп, базага исән-имин кайтып төштек. Сугыш бетеп илдә тынычлык урнашкач, совет разведкасының ничек итеп шәһәр кадәр шәһәрне немецлар тарафыннан шартлатудан коткарып калу турында кино караган идек. Фильмда вакыйга нәкъ безнең очышны хәтерләтә... Мин тизрәк командирым Феофан Радугинга шылтыраттым. Ул да караган икән, әйе, нәкъ безнеңчә, дип әйтеп куйды...

Сугыш тәмамланганнан соң, шул чорда Гражданнар һава флоты белән командалык иткән маршал Ф.А.Астахов, Феофан Радугин кебек очучыларга югары бәя биреп, болай ди:

— Гражданнар авиациясе очучылары Бөек Ватан сугышында катнашып гаҗәеп зур батырлыклар күрсәттеләр. Әлбәттә, болар барысы да үзеңнең Туган илеңне, Ватаныңны ихлас күңелдән ярату хакына гына мөмкин булгандыр.

Сугыштан соң Советлар Союзы Герое Феофан Радугин яңадан Гражданнар авиациясендә хезмәт итә башлый. Мәскәү авиалинияләрендә азмы-күпме очкач, аны Гражданнар авиациясе министрлыгы каршындагы инспекциягә эшкә чакырып алалар. Тагын күпмедер вакыттан соң ул «Аэрофлот» вәкиле буларак Венгриядә булып кайта. Лаеклы ялга чыга. Әмма кул кушырып утырырга күнекмәгән очучы яңадан хезмәткә — кеше арасына тартыла.

1984 елны Татарстан Гражданнар авиациясенең 60 еллыгына багышланган музей оештырырга ниятләгәч, сугышта катнашкан очучыларыбызны барларга кирәк булды. Алынган мәгълүмат буенча геройны Мәскәүдә Ленин китапханәсендә эзләп таптым. Ул анда дөнья күләмендә ифрат бай китапханәдә күпсанлы сакчыларның команда начальнигы булып эшли икән. Ләкин беренче баруда үзен туры китереп булмады. Ниһаять, без очраштык. Казаннан очучы дигәч, йөзе яктырып китте. Анда үткән яшьлек елларын исенә төшерде. Күп кенә сораулар бирде. Мин дә ник килүемнең максатын әйткәч, рәхәтләнеп истәлекләре белән уртаклашты. Казанны бер барып күрәсе килүен дә әйтте. Аннан соң, тирән көрсенеп, минә шулай, энем, хәзер инде мин авиациядән бик ерак торам, диде. Менә дөнья мәдәнияте хәзинәсен саклыйбыз. Бу да бит бик җаваплы эш, дип куйды герой.

ҺАВАЛАРГА БАГЫШЛАНГАН ГОМЕР

2006 елның ноябрендә Советлар Союзы Герое М.В.Родныхның туууына 100 ел тулды.

Унике яшендә Миша әтисез кала. Аның әтисе ваба авыруыннан вакытсыз дөнья куя. Авыру әнисе матди ярдәмгә мохтаҗ булу сәбәпле, яшүсмергә эшкә урнашырга кирәк була. Башта базар тирәсендә вак йомышларны башкара, бераздан авыр эшләргә алына. Эш табуы да җиңел булмый. Илдә гражданнар сугышының нәтиҗәсе — хәерчелек хөкем сөрә. Анасы улының тир түгеп эшләп кайтарган һәр тиененә чиксез рәхмәтле. Улын башыннан сыйпап мактап бетерә алмый.

Еллар бер-бер артлы уза тора. Егет кешегә инде киләчәге турында да кайгыртырга вакыт. Укырга керергә әзерләнеп йөргәндә, мә сиңа! Михаилны Кызыл Армия сафына чакырып алалар. Зирәк, тырыш егетне бик тиз күреп алалар анда. Аңа шул ук частьта оештырылган курсларда укырга тәкъдим итәләр. Бары берничә ай эчендә укуны тәмамлагач, аңа аэродромда моторист хезмәтен ышанып тапшыралар. Михаил үз эшеннән канәгать. Ни әйтсәң дә, мотор бит самолетның йөрәге. Очучылар да моторист белән исәпләшәләр. Авиациядә шундый тәртип. Төзәткән моторыңны үзең сынарга тиеш. Шулай

булгач, моторист Мишага да ара-тирә һавага күтәрелеп төшәргә туры килә. Ләкин һава кадәр һавага күтәрелгән яшүсмергә бу гына җитми инде. Табигый ки, очучы булу күпләрнең тормышка ашмаган хыялы гына булып кала.

1930 елны армия сафларыннан кайткач, Михаил кинәт бер игъланга тап була. Ленинградта бортмеханиклар курсы ачылган икән.

Бер ел дигәндә ул инде оча да башлый. Ташкент — Сталинабад авиалинияләрендә ике ел буена очу — бу инде зур тәҗрибә.

1930 елларның башында илдә үз самолетларыбызны булдыру сәясәте көн кадагына килеп баса. Шул сәбәпле, әлбәттә, очучылар да кирәк булачак. Шуңа бәйле «Комсомолец — самолетка!» дигән лозунг та һәр тарафта күзгә чалына.

Авиациягә әләгүенә Михаил шатланып бетә алмый. Менә бит, ничектер җае чыгып кына тора. Һава дулкынына тап булсаң, шулай була икән ул. Михаилның түбәсе болай да инде күккә тигән. Аңа Батайск шәһәрендәге очучылар мәктәбендә берьеллык курслар бик озак булып тоела. Мәгълүм ки, штурвал тотып тизрәк очасы килә. Ниһаять, очучылык таныклыгы аның куен кесәсендә. Юлламаны элеккеге хезмәт иткән җирләргә — Урта Азиягә бирәләр. Башта Чарджоу, аннары Ашхабад. Очышлар күп, маршрутлар озын. Әмма мотор белән андый-мондый хәл була калса, запас аэродромнар юк диярлек, ә тирә-як таулы-ташлы. Тәүлек буена сузылган ком бураны, кинәт күтәрелеп, аэродромга бар-ханнар өеп китәргә мөмкин. Кайсы җиргә төшәргә белмәссең. Шулай да куаныч шунда: хәзер ул идарә иткән пассажир самолеты ПС-9 бортмеханик булып очкан Р-5 аэропланы гына түгел инде. Алай-болай таулар кичәргә туры килсә, ул 6,5 метрга кадәр күтәрелә ала.

Әлеге яңа самолетларда шактый гына очканнан соң, Михаилны пилот-инструктор итеп билгелиләр. Бу чорда отрядка бик күп яшьләр килә, аларны ныклап өйрәтергә кирәк. Хәер, аның үзенә дә утыз тирәләре генә була.

1940 елның башында Михаил Васильевич Родных Ашхабад авиаотрядының баш командиры итеп билгеләнә. Сугыш сулышы инде безнең көнбатыш чикләребездә дә нык сизелеп тора. Соңыннан мәгълүм булганча, Гитлерның «Барбаросса» планы әзер булган чор.

Бөек Ватан сугышының беренче көненнән үк СССР Гражданнар авиациясенең Оборона министрлыгы карамагына күчерелүе турында указ игълан ителә. Фронтка тәҗрибәле очучылар кирәк. Михаил Васильевич ерак арага очучы бомбардировщиклар полкына билгеләнә. Аның базасы Казан аэропортында оештырылган була. Әлбәттә, авиабаза буш урында хасил булмый. Аэродромда әле яңа сафка баскан аркылы-торкылы ике бетон полоса да очышларга әзер, ә завод каршында тагын бер полоса бар. Сугыш алдыннан сафка бастырылган авиазаводлар да инде хәрби очкычлар чыгара башлады. Кирәк икән, самолетларга запчастьлар да җитештереп була.

Тиешле тикшеренү үткәннән соң, 1941 елның 7 августында, очарга дигән приказ алына. Бомбардировщиклар авиаэскадрильясы курсны көнбатышка таба ала. Ленинградка якынлашып килгәндә, һавада безнекеләрне дошман истребительләре каршылый. Михаил Васильевич Родных һәм аның полкташлары өчен сугыш әнә шуннан башланып китә. Дошман истребительләренә каршы барлык пулеметлардан да ут ачып, исән-имин Пушкино аэродромына килеп төшәләр. Әмма бомбардировщикларның кайберләре кая туры килә шунда төшәргә мәҗбүр булалар, ә бер самолетка һавада дөрләп ут каба.

М.В.Родных бомбардировщиклар авиаэскадрилья командирының урынбасары булса да, хәрби заданиеләрдә эскадрильяны үзе җитәкли. Сугышчан эскадрилья, Мәскәү, Ленинград, Сталинград һәм башка шәһәрләр оборонасында катнашып кына калмыйча, дошман тылындагы стратегик объектларны да бомбага тота. Смоленск һәм Минск шәһәрләре тирәсендә фашистларның авиабомбалар тупланган корал складларын тар-мар итүдә турыдан-туры катнашканнары өчен, Родных экипажы хөкүмәт орденнарына тәкъдим ителә. Ә экипаж командиры М.Родных «Советлар Союзы Герое» исеменә лаек дип табыла. Әмма бу исем нинди сәбәпләр беләндер тоткарлана.

Хәрби очышлар дәвам итә. 8 августта М.В.Родных эскадрилья составында Берлинны бомбага тотарга задание ала. Төнге очыш. Җиһанда күзгә төртсәң күренмәслек караңгылык хөкем сөрә. Шуның өстенә бернинди элемтә юк. Югыйсә фашистлар радиопеленгатор буенча самолетларның урынын билгелиләр. Очу биеклеге 8,5 мең метр. Тышта 40 градус салкынлык, самолет эченә боз каткан. Экипажның иң курыкканы дошман зениткалары гына түгел, ә исә әлеге биеклектә очканда двигательләр туктап калу очраклары күзәтелә башлады.

Әмма бу очыш Родных экипажы өчен хәвеф-хәтәрсез тәмамлана. Бомбаларны тиешле объектларга ташлагач, аэродромга исән-имин кайтып төшәләр. Шундый ук очышларны Родных эскадрильясы Будапешт, Бухарест, Варшава шәһәрләренә дә ясый. Алла сакланганны саклар, дигәннәр. Очышлар көне-төне дәвам итә. Сугышның ике елында гына да Родных 160 хәрби очыш ясый. Ә бит акрын тизлектә очкан авыр хәрәкәтле бомбардировщикны бәреп төшерү җиңел булмаган. Дошман аны һәрвакыт эзәрлекләп килгән. Һәм шундый очрак үзен озак көттерми. Кенинсбергны бомбага тоткач,

экипаж самолетны кайту юлына бора. Әмма фронт линиясенә якынлашып килгәндә, дошман зениткаларыннан самолетка дөртләп ут каба...

М.В.Родных үз кулы белән язган аңлатмасында бу турыда болай дип бәян итә: «09.06.1943 ел. Хәрби заданиене үтәп кайтканда, фронт линиясенә якынайгач, безне көчле утка тоттылар. Самолетка шунда ук дөртләп ут капты. Күрәсең, снаряд ягулык багына эләкте. Экипаж парашютта сикереп котылды. Ләкин фронт сызыгын үткәндә, дошман кулына эләктек. 1945 елның 4 апрелендә Данциг шәһәре янында безне Америка гаскәрләре әсирлектән азат итте һәм шунда ук үзебезнекеләргә тапшырды. НКВД тикшерүләре беренче категория белән тәмамланды. 1945 елның сентябрендә мин азат ителдем һәм үземнең элек хезмәт иткән частема кайтып киттем. Шулай итеп, яңадан үземнең эскадрильяга билгеләндем.

1943 елда миңа Герой исеме бирелгән булган икән, ләкин аны мин соңыннанрак алдым. Безнең экипаж бит хөкүмәт заданиесен үтәгән иде, бәлки, шунысы да исәпкә алынгандыр. Төньяк диңгез аша очып Англия королевасы Елизаветага пакет илтеп тапшырган идек».

Алтын Йолдыздан гайре М.В.Родных тагын Ленин ордены, Кызыл Байрак һәм I дәрәҗәле Ватан сугышы орденнары белән, Мәскәү, Ленинград, Сталинград, Германияне җиңү медальләре белән бүләкләнә.

М.В.Родных, частена әйләнеп кайткач та, тагын ун еллар чамасы авыр бомбардировщикларда оча әле. Башта Орш шәһәренә, аннан соң Казанга күчә. Ниһаять, алтмышынчы елларның уртасында ул подполковник дәрәҗәсендә отставкага чыга.

Совет Армиясендә озак еллар буена хезмәт иткәне өчен, Кызыл Йолдыз ордены, «Хәрби казанышлар» һәм тагын да «Совет Армиясенә 30 ел» дигән медальләр белән бүләкләнә.

Хәрби авиациядән М.В.Родных Казанда Гражданнар авиациясенә күчә. Ул җирдә хезмәт итә башлый. Һавадагы очкычлар белән идарә итү хезмәтенең җитәкчесе. Очучы буларак һавадагы хәлләрне яхшы белә ул, шул ук вакытта очучылар белән эш иткән җитәкче дә.

Аңа тапшырылган мактау грамоталарына караганда, бу эштә ул бик тә тәҗрибәле була һәм шактый еллар хезмәт итә. Казан аэропортының аэроузелын яңа техникалар белән камилләштерүенә зур өлеш кертә.

Мин Казан аэропортына очучы буларак М.В.Родных белән бер үк вакытта диярлек килгән идем. Еш кына күрешә идек тә. Бер караганда йомшак табигатьле, юашрак кешегә охшаса да, эшкә килгәндә гаять таләпчән җитәкче буларак хәтергә сеңеп калган. Шул ук вакытта җаваплылыкны үз өстенә алырга да куркып тормады. Кайбер очракларда, бигрәк тә начар һава шартларында, полосага утырырга кирәк булганда, яшь очучыга ярдәмгә үзе алына торган иде. Микрофонны үз кулына тотып, көр тавыш белән кирәкле киңәшләр дә бирә иде. Минем хәтеремдә тагын шундый вакыйга да калган. Дежур штурман Хөсәенов аның сменасында эшләде. Әлеге катлаулы һава шартларында аэропорт ябылган очракларда М.Васильевич фронтовик дусты янына сугылыр иде. Алар башта дөнья хәлләре турында, аннары сугыш хатирәләрен яңартып алалар. М.Васильевич ара-тирә озын өстәл янында һава торышының нормальләшүен көтеп утырган очучыларга болай дип әйтә торган иде:

— Менә сезне хәзер самолетка куелган төрле-төрле «акыллы» приборлар ярдәмендә очарга өйрәтәләр. Ә сугыш вакытында авыр бомбардировщикларда да без хәтта элемтәсез оча торган идек. Явым-төшем яки томан була калса, ничектер уйлабрак эш итә торган идек.

Михаил Васильевич Советлар Союзы Баш маршалы А.Е.Головановны еш кына искә төшерә иде. Баксаң, теге вакытта Ашхабадта авиаотряд командиры булып эшләгән Головановны ул алыштырган булган икән. Сугыш башланыр алдыннан Хәрби һава флотына тәҗрибәле кадрлар кирәк була. Сугыш башлангач, Михаил Васильевич ул вакытта генерал Голованов җитәкчелек иткән 81 нче авиадивизиягә юлыга. Ә сугыш беткәндә А.Е.Голованов авиация маршалы дәрәҗәсендә була. М.Васильевич Казан турында да А.Е.Головановтан ишеткән булган икән. 1933 елның августында А.Е.Голованов «Аэрофлот» вәкиле буларак Татарстанда авиазвено оештыра һәм Татарстанда җирле авиалинияләрне ачып җибәрә.

Тик Михаил Васильевич безнең арадан иртәрәк китеп барды шул.

ӘСИР ГИННЕСС КИТАБЫНДА

Советлар Союзы Герое Михаил Девятаев Бөек Ватан сугышы каһарманнарының иң күренеклесе дисәк, бер дә ялгышмабыз. Ул күрсәткән могҗиза әле дә күпләрне, хәтта бөтен дөньяны шаккатыра. Шулай да аңа бу югары исем бары тик унике елдан соң гына бирелде. Фашист юлбасарларыннан ычкынып, туган иленә исән-имин кайтып төшкәч, НКВД тырнагына килеп эләгә. Ә аннан тиз генә котыла алмыйсың. Шулай итеп, тәмугтан котылып зинданга килеп каба ул. Бу җәзаларны исән-сау үткәреп, аңа шатлыгын да кичерергә туры килә. Бу хәлләрдән соң шактый еллар үтә. Ниһаять, тагын

бер шатлыклы хәбәр. Бусы инде дөнья күләмендә рәсми рәвештә танылу дигән сүз. Михаил Петрович Девятаевны Гиннесс китабына керткәннәр... Бу турыда язылган мәгълүматларны мин үз күзләрем белән күреп укыдым.

Илебездә Гражданнар авиациясенә 75 ел тулу уңае белән Казан аэропорты ветераннарын «Акчарлак» ресторанына чакырганнар иде. Әнә шунда минем урыным Михаил Петрович белән янәшә туры килде. Шул форсаттан файдаланып, мин аңа ара-тирә үземне кызыксындырган сорауларны кыстыргалап куям. Дөрес, без аның белән беренче мәртәбә генә күрешмибез, шулай да каһарман якташыбызның шәхси биографиясеннән кайбер мәгълүматларны ачыклыйсы бар.

— Тумышым белән мин Мордовиядән, — дип сүзен башлап китте Михаил Петрович. — Ифрат зур крәстиян гаиләсендә унөченче бала булып дөньяга килгәнмен. Бала чагым туган авылымда үтте. Әле дә хәтеремдә: шагыйрь Һади Такташның Сыркыды белән безнең авыллар арасында урнашкан болынга төшкән беренче санитар самолетын күргәч, үзем дә сизмәстән, авиациягә баштанаяк гашыйк булуыма төшендем. Язмыштан узмыш юк, диләр. Миңа укырга елга техникумына керергә туры килде. Тотып идарә итә торган штурвалы булгач барыбер түгелмени, дип, үземне-үзем юатырга тырышып карасам да, карашым белән гел күккә тартылдым. Башта планерлар мәктәбенә йөрдем, аннан соң аэроклубка керергә насыйп булды. Ниһаять, 1939 елны Оренбург каласында хәрби очучылар мәктәбен тәмамлап, кулга очучылык таныклыгын алдым.

Озак та үтми, фин сугышы башланып китте. Һавада яраланып, госпитальгә эләктем. Җәрәхәтләрем төзәлеп тә җитмәгән иде әле, Бөек Ватан сугышы башланды. Беренче очышымда ук мине тагын бәреп төшерделәр. Шул сәбәпле НКВД күзәтүе астына эләктем. Шулай да азмы-күпме вакыттан соң миңа кабат самолет ышанып тапшырдылар. Бу юлы инде сынатмаска тырыштым. Өч ел буена һавада сугышып, фашистларның тугыз самолетын бәреп төшердем. Ни әйтсәң дә, Александр Покрышкин авиадивизиясендә сугышам ич. Ниһаять, өч орденлы ас дәрәҗәсенә ирештем. Әмма сугыш сугыш инде ул. Тәҗрибәң нинди генә булмасын, үлем гел синең янәшәңдә шәүләң булып йөри. 1944 елның 13 июлендә «Мессершмитт» утыннан гөрләп кабынган очкычымнан көч-хәл белән сикереп котыла алдым, әмма җиргә ничек килеп төшкәнемне хәтерли алмыйм, аңымны югалтканмын.

Шул көннән әсирлеккә килеп каптым. Көненә ике йөз грамм икмәк, аңа да көрпә кушылган. Ашы да кәбестә суы гына. Әмма җанны иң өшеткәне — якында гына крематорий морҗасы төтенләп тора. Хет исе борынга ул кадәр кермәсен иде. Косасыларны китерә. Лагерьның әйләнә-тирәсе югары ток җибәрелгән чәнечкеле тимерчыбык белән уратып алынган, качып китү турында уйлап та булмый. Ә һәр көнне таңнан алып кичкә кадәр ифрат авыр җир хезмәте.

Озакламый безне Балтыйк диңгезенең бер читендә урнашкан Узеддон утравына күчерделәр. Ул бер картада да күрсәтелмәгән. Биредә концлагерьдагы тәртипләр тагын да катгыйрак булуына карамастан, безгә бермәл рәхәтрәк булып тоелды, чөнки крематорий торбалары да өскә авып тормый, теге ис тә теңкәбезгә тими иде. Шул ук көнне эшкә кудылар. Аэродромны ерактан булса да күреп алгач, минем колакларым үрә торды. Димәк... Менә шул көннән башлап мин инде тыныч йокы күрмәдем. Ятсам да, торсам да, башымда фәкать бер уй. Күреп торам, бу хыялым минем тормышка ашар күк, ләкин ул әлегә кыя тау. Шуның өстенә мин бит инде хәзер ас Михаил Девятаев түгел, ә исә Григорий Никитенко булдым, һөнәрем дә минем яңа — балта остасы. Менә шул мине коткарды да инде...

Шунда мин, әңгәмәдәшемне бүлдереп, мондый сорау бирдем:

— Әйе, аңлыйм сезне, Михаил Петрович, югыйсә очучыны аэродром тирәсенә якын җибәрерләр иде микән? Әмма дә ләкин профессиям белән үзем дә очучы булуга карамастан, мин шуңар гаҗәпләнәм. Күпме очканыңа һәм ни дәрәҗәдә тәҗрибәле булуыңа карамастан, теләсә нинди очучыны да яңа самолетка күчереп утыртканчы, аны башта ким дигәндә бер-ике ай буена укыталар, аннан соң җитәрлек сәгатьләрдә практик күнегүләр бирәләр. Ә сез исә экипажы дүрт-биш кешедән торган авыр бомбардировщикны ничекләр итеп санаулы минутларда һавага күтәрә алдыгыз? Миңа шунысы аңлашылып бетми. Шуның өстенә ул бит әле бөтенләй чит-ят самолет.

— Башыңа төшкәч, башмакчы да буласың икән шул, браток, — дип куйды Михаил Петрович, килешле елмаеп. — Әйе, хәзер көлке, ә ул чагында бик тә яшисе килә иде. Бомбардировщикны һавага күтәрүгә килгәндә... Ул вакытта безнекеләр немец авиациясе турында кайбер мәгълүматлар белән даими рәвештә таныштыра торалар иде. Югыйсә дошманның коралын белмичә торып ничек инде аның белән көрәшә аласың? Кыскасы, азмы-күпме дигәндәй хәбәрдар идек. «Хейнкель» белән миңа һавада да берничә мәртәбәләр очрашырга туры килде. Хәтта аның берсен бәреп тә төшергән идем. Әсирлектә шундыйрак очкыч кабинасының приборлар калканын чүплектән табып өйрәндем. Безгә бит чүплектә дә эшләргә туры килгәли иде. Арабызда немец телен азмы-күпме сукалый алган якташым яшь укытучы Фатыйх та ярдәм итте. Ә инде катлаулырак язмаларны аның аша авиатехниктан төшендертә торган идек. Һәр немец та фашист түгел иде бит...

Минем янә бер соравым бар:

— Ярый, шул прибор калканын да үзләштердегез ди, ә бит сез очучы буларак И-16 җиңел истребителендә очкансыз. «Хейнкель» исә дистәләгән тонна авырлыкта...

— Четерекле хәлнең килеп чыгуы бик мөмкин иде, шулай да мин аны күпмедер дәрәҗәдә үземчә чамалаган идем. Ә чынлыкта исә тагын да мөшкелрәк хәл килеп чыкты. Тизлек инде җитәрлек иде бугай, әмма самолетны җирдән аерып булмый гына бит. Инде бетон полоса да бетеп бара. Гүя фашист козгынының (бомбардировщикны без шулай атый идек) үз оясыннан аерыласы килми. Шул чакта мин ихтыярсыздан бик каты кычкырып сөрән салганымны яхшы ук хәтерлим.

— Булышыгыз миңа, әрвахлар! Булышыгыз, дим! Юкса диңгезгә чумабыз бит!

Шул чагында ничәмә кул һәрьяктан ике штурвалга да берьюлы килеп ябышты. Самолетыбызны көч-хәл белән ярдан аерып алып, су өстеннән оча башладык. Моңа кадәр миңа коры җир өстеннән генә очарга туры килгән иде бит. Ничек очсаң да барыбер түгел икән шул. Ай-һай хәтәр икән ул диңгез дигәннәре! Менә-менә йотам дип тора. Хәл бетә башлады. Ни әйтсәң дә, туксан килограммнан тик кырыкка гына калган вакыт иде. Миңа ярдәмгә ашкынган куллар да бары тик коры сөякләр. Шулай, бар куәтебезне туплап, кумәкләшеп штурвалны тарта торгач, очкычыбызның кинәт кенә болытлар эченә кереп күмелгәнен сизмичә дә калганмын. Ә бит мин үземнең истребителемдә гел ачык һавада гына оча торган идем. Биредә, камилләштерелгән немец бомбардировщигында, авиагоризонт дигән пилотаж прибор да булырга тиеш, әмма мин аны таба алмыйм. Кайда соң әле ул? Чөнки приборлар калканында алар дистәләп тезелеп киткән, безнекеләрдәге кебек дүрт-биш кенә түгел. Һава корабының горизонтка карата торышын саклар өчен, штурвалны кайсы якка борырга да белмим...

Без сул якка янтаеп очабыз икән, диңгез безнең өстебездә диярлек. Моны мин болытлардан түбән төшкәч кенә шәйләп алам. Шул мизгелдә арттарак калган бетон полосасына күзем төшә. Анда бер-бер артлы ике истребительнең күтәрелеп килүен күреп калам. Самолетның торышын җайлагач, яңадан болытларга кереп күмеләбез. Шулай югарыга ыргыла торгач, ниһаять, болытларны тишеп чыгып, инде атналар буена күренмәгән кояш нурлары күзләребезне камаштыра башлый. Шунда ук самолетны горизонталь очышка җайлап куям, истребительләр куа-нитә калса, яңадан болытлар эченә кереп чумарга исәп. Моторларның егәрлеген киметә төшәм, алар бик каты итеп улыйлар. Аэродромнан тавышйоткычлар ярдәмендә безнең юнәлешне чамалый алмасыннар өчен кирәк бу. Газны киметкәч, самолетыбыз тотрыксыз оча башлый. Менә-менә штопорга егылырбыз төсле. Шассилар җыелмаган икән, шул сәбәпле тизлек нык кимеде.

Кинәт болытлар сирәгәеп калалар, аннан соң бөтенләй үк юкка чыгалар. Бәхеткә, аэродромнан күтәрелгән истребительләр эзне югалттылар булса кирәк. Без бит юнәлешне үзебезнең якка түгел, ә төньяккарак алган идек. Без түбәндә, Балтыйк диңгезендә йөзеп барган бер төркем кораблар кәрванын күреп алабыз! Чү! Аларны немец истребительләре озата бара түгелме соң? Ул да булмады, шуларның алдагысы, башкалардан аерылып, кинәт безнең якка таба оча башлады.

— Беттек, егетләр! Бәхилләшик, югыйсә... — ди кемдер.

— Димәк, безнең каберебез чынлап та менә шушы шаулап торган диңгез чоңгылында икән, — дип өстәп куя икенче берәү.

— Отставить панику! — дип кисәтәм. — Мәрткә китәргә иртәрәк әле...

Ул арада «Мессершмитт» безгә таба тәмам якынлашып бераз янәшә барды да, канатын уңга-сулга уйнатып алгач, үз юлына юнәлде. Ул, безнең җыелмаган шассиларыбызны күреп, самолетлары авариягә дучар булган дип аңлады булса кирәк. Янәсе, кызганыч, экипажга ул берничек тә ярдәм итә алмый...

Ниһаять, без иркенләп бер сулыш алабыз. Һәм мин самолет штурвалын түгел, гомерендә велосипед рулен дә тотып карамаган Иванга бомбардировщик белән идарә итәргә кушам. Бераз буыннарны йомшартып алырга исәп. Шул арада приборлар калканын өйрәнергә керешәм. Әгәр ялгышмасам, менә бу бензомер булырга тиеш.

— Һи-и, прибор дөрес күрсәтсә, бензин җитәрлек!

— Соң, алай булгач, туп-туры Мәскәүгә элдертәбез, — дип шапырына әле яңа гына очучылыкка «лаек» булган Иван, самолетны чайкалдыра-чайкалдыра.

— Юк, алай булмый, туган! Без утырган фашист свастикалы бомбардировщигын фронт сызыгын үткәндә үк үзебезнекеләр бәреп төшерәчәк. Ә безнең иңнәрдә парашют урынына бары тик ертык концлагерь бушлатлары гына.

Очу биеклеге алты мең фут, бу безнеңчә ике мең метр чамасы. Кабина эчендә баз салкынлыгы. Сөякләре беленеп торган юлдашларым дер-дер килеп калтырыйлар.

Инде без ике-өч сәгать чамасы очабыз. Алда ниндидер утрау күренә. Их, бер карта кисәге булсын иде, ичмасам... Курсны көнчыгышкарак алырга була. Безне эзәрлекләүче фашист истребительләренең ягулыклары чамалы. Якындарак бүтән аэродромнар булмаса, тегеләре инде куркыныч түгел.

Ниһаять, фронт сызыгына якынлашып киләбез. Мин моны җирдән күренеп киткән бөдрә төтеннәргә карап чамалыйм. Атышлар инде безнең аста бара. Моңа кадәр гаскәриләр атуларын дәвам иткән булсалар, хәзер инде сафлар, очкычның свастикалы булуын чамалап, төрле якка таралышып, кайсы кая кереп поса башладылар. Димәк, бусы инде безнең як — түбәнәя башларга вакыт. Әмма ашыгырга ярамый әле. Ул да булмый, безнең нәкъ канат астында, бәлки, аннан өстәрәктер, әле анда,

әле монда туп ядрәләре уйный башлады. Тизрәк фронт сызыгыннан эчкәрәк үтәргә кирәк! Югыйсә бәреп төшерәләр бит. Фашист свастикалы очкыч бомба яудырмагач, безнекеләр тәмам әтәчләнделәр — аталар да аталар! Көтмәгәндә уң моторга ут капты. Хәзер инде очкычыбыз бер моторда — теләсәк-теләмәсәк тә җиргә тартыла башлады. Канатларда бүрек сыярлык тишекләр пәйда булды. Инде тәмам котылдык дигәндә, үзебезнекеләрдән дөнья куярбыз микәнни?! Самолетны аскарак алам. Болай да ут капкан очкычка «дөмекте» дип, бәлки, бүтән атмаслар...

Алда зур урман, тирә-якта су, сазлык. Көч-хәл белән урман аша сикереш ясыйбыз. Ут капкан самолетны ничек кирәк алай дөбер-шатыр кырга китереп утыртам. Пычрак җирдән шактый шуышып-йөгереп баргач, тынып калабыз. Ярый әле тигезрәк урын булган, югыйсә чокыр-чакырга туры килеп, очкычыбыз мәтәлчек атар иде. Шулай да ут чорнап алган самолеттан тизрәк китү ягын карыйбыз. Шартлаган баклардан өстеңә бензин чәчрәдеме — беттем диген, син тере факел. Минем миемдә хәзер инде фәкать шул.

Әмма без исән калдык. Без — кичәге тоткыннар — үзебезнекеләр ягында, туган илебезнең газиз җирендә аякларыбызда нык басып торабыз. Шулай да бу җирләр әле туган туфрак булмаса да, шатлыгыбыздан кочаклашып елашырга тотынабыз. Безне коткарганда ярдәм иткән Тәңрегә рәхмәтләр яудырабыз. Аеруча тәэсирләнеп, яна торган очкычтан ераккарак китәргә дә онытып җибәргәнбез. Әмма куркыныч көтмәгән яктан килеп чыкты...

— Хенде хох! Әй, фрицы, сдавайтесь!

Шундый ачу килде, аздан гына миңа мылтыгын төзәгән солдатның коралына ташланмадым.

— Назад! — дип кычкырды теге һәм шунда ук атып та җибәрмәсенме! Ярый әле пулясы һавага очты.

Тәмугтан котылу куанычын һәм шуңа бәйле шатлыклы минутларны бик тә, бик тә аз кичереп калдык шул. Без ун качакны махсус бүлек солдатлары шунда ук тиешле җиргә алып та киттеләр. Аннан соң озакка сузылган сорау алулар... 1945 елның июлендә безне үзәк концлагерьга — Заксенхаузенга җыйдылар. Шулай итеп, без, концлагерьдан көч-хәл белән котылып, унбер тапкыр үлем чигенә җитеп, яңадан шунда ук диярлек килеп каптык. Тик биредә мәрхәмәтсез ГУЛАГ лагере иде. Таш бәгырьле, ифрат каты куллы НКВД хезмәткәрләре фашистлардан да уздыралар иде. Аларның үзебезнекеләр булуы аеруча күңелләрне рәнҗетә иде. Бервакыт әсирләрне тикшерүче махсус комиссия составында Америка хәрби вәкилләре дә бар иде. Минем гадәттән тыш язмышым турында ишеткәч, тегеләрнең колаклары торды.

— Ә «Боинг»та очарга теләмисезме? — диде арадан иң өлкәне. — Әлегә ике бүлмәле фатир, җиңел автомобиль сезнең карамакта булачак. Без, америкалылар, вәгъдәбездә тора беләбез...

Кая ул! Фатир түгел, хан сарае вәгъдә итсәләр дә исем китмәс иде, мөгаен. Тагын кайларгадыр китеп бару яңадан тәмугка кайту кебек тоелды миңа ул чагында. Шул чит ил вәкилләре белән якыннан торып әңгәмә кору үзебезнекеләргә ошап җитмәде булса кирәк, мине, шунда ук башкалардан аерып алып, икенче урынга ябып бикләделәр. Катгый режим куйдылар.

Тагын азмы-күпме вакыт узгач, көннәрнең берендә минем янга ниндидер хәрби түрәләр килеп керде. Алар миннән «Фау» ракетасы турында тәфсилләп сорашырга тотындылар:

— Сөйләгез әле, Михаил Петрович, — диде берсе, дустанә эндәшеп. — Ниләр күрә идегез? Кайчан һәм ни рәвешле һавага күтәреләләр иде алар?

Бу сорауны миңа түгәрәк йөзле, йомры гәүдәле, төскә гаять чибәр һәм чагыштырмача шактый ук яшь күренгән полковник биргән иде. Аның мөлаем кыяфәте әле дә күз алдымда. Әсирлектән кайткач, минем белән кешеләрчә ягымлы итеп әңгәмә корган беренче зат иде ул. Бәлки, минем исемдә шуның белән сакланып калгандыр да әле. Соңыннан белүемчә, ул яшь полковник бездәге беренче ракеталарның атасы Сергей Королев булып чыкты. Үзе дә ГУЛАГ зинданында утырып кайткан, бәлки, шул сәбәпле без тоткыннар белән йомшак итеп, дустанә әңгәмә коргандыр.

— Димәк, сез, Михаил Петрович, фашист тоткынлыгыннан котылып, яңадан шул җирләрдә, ГУЛАГ лагеренда да булып кайткан икәнсез бит...

— Әйе, кайда гына йөртмәделәр безне. Хәтта Польша мәмләкәте аша җәяүләп Брестка алып килделәр. Анда азмы-күпме тотып соңгы сорауларны алгач, күп сөйләшмәскә кушып, дүрт ягың кыйбла дип, бөтенләйгә чыгарып җибәрделәр.

Шулай итеп, кырык бишнең декабрендә мин туган туфрагыма кайтып егылдым. Бераз хәл алгач, Казанга килдем. Ләкин тоткынлыкта булып кайткан кешегә ул елларны эш табуы кыен иде шул. Элек үзем эшләгән елга портында җыештыручы, йөкче, аннан дежурный булып эшләргә дә туры килде. Герой исеме бирелгәч, бары унике елдан соң гына ракета капитаны булырга насыйп булды миңа. Шул чакта фронтта алынган орден-медальләремне дә кайтардылар...

Өйгә, иртәнге саф чәчәкләрдәй балкып, матур һәм пөхтә итеп тегелгән аллы-гөлле күлмәкләрдән балалар килеп керде. Аларның берсе әбиләренең итәгенә менеп утырды, икенчесе герой бабасы янына сыешты.

— Менә картаймыш көнебездә безнең бар куанычыбыз шушы шук оныкларыбыз инде, — диде алар икесе дә беравыздан, горурлык белән. — Безнең, илдә нинди генә авырлыклар булса да, бирешергә исәбебез юк.

Тәмугтан котылып, күпме утны-суны кичкән герой чынлап та баһадир иде бу минутларда.

Гиннесс китабының авиация бүлегендә безнең якташыбыз сугыш каһарманы Михаил Девятаев турында шундый мәгълүматлар бирелгән: «Совет очучысы лейтенант Михаил Девятаевның Икенче бөтендөнья сугышында күрсәткән батырлыгы гаҗәеп.

1944 елның 13 июлендә Львов шәһәре өчен барган һава сугышында аның очкычын бәреп төшерәләр һәм әсир итеп алалар. Әмма кыю очучы бу язмышы белән килешеп яшәргә теләми. Җае чыккач, ул немец бомбардировщигы «Хейнкель Н-111» кулга төшереп (үзе белән тугыз әсирне утыртып), совет гаскәрләре территориясенә кайтып төшә. Ләкин совет хәрби трибуналы 23 яшьлек каһарманны (әсир төшкәне өчен гаепләп) төрмәгә ябып куя. Фәкать тугыз елдан соң гына (амнистия аркасында) азат ителә ул. Ә 1958 елда Михаил Девятаевны иң югары бүләккә лаек зат дип табалар. Аңа «Советлар Союзы Герое» исеме һәм Ленин ордены тапшырыла».

«Мондый хәл дөньяда бары тик берәү генә», — дип ассызыклап язылган әлеге мәкаләдә.

ГЕРОЙ ДУСТЫМ

Тук-тук!..

Күрше малае ишекне кабат шакыды. Өй эченнән бернинди тавыш-тын чыкмагач, ул дөбердәтергә үк тотынды. Ниһаять, ишек шыгырдады, йорт хуҗасының сукрана-сукрана өйалдына чыкканы ишетелде.

— Кем бар анда?

— Шәмсениса әби, сөенче алырга кердем, Фарваз абый кайтты! Фарваз абый!..

Шәмсениса карчык күрше малаен әллә танымады, әллә танып та аңлап җиткермәде — ишекне ачарга ашыкмады. Авыр еллардагы авыруы өстенә хәсрәтле көннәре дә иде аның.

— Күрше әби, дим, нигә ачмыйсың? — Малай шатлыклы хәбәрне кабатлап әйтте.

— Әй, улым, — диде Шәмсениса әби, авыр сулап, — аннан кайталармыни?..

Хәсрәт катыш әйтелгән бу сүзләрне өйалды баскычына аксый-аксый менеп килүче фронтовик үзе дә ишетеп калды.

— Әнкәй, бу — мин, улың Фарваз!

Шәмсениса әби мондый хәлгә ышанырга да, ышанмаска да белмәде. Аннан соң әлеге калын тавыш ят һәм сәер булып тоелды аңа. Аның Фарвазыныкына бөтенләй охшамаган да кебек. Хәрби очышлар вакытында экипаждагы хезмәттәшләренең үзара кычкырып сөйләшүләре егетнең тавышын, чыннан да, танымаслык иткән иде шул. Ләкин аның бу турыда уйлап торырга вакыты юк. Газиз әнисен сагынып кайткан очучы егетнең йөрәген очрашу шатлыгы кысып алды.

— Әнкә-ә-әй! Әллә үз улыңны да танымыйсың инде?

Шәмсениса апа, үрелеп, тәрәзәдән карады. Шул вакыт болыт челтәрләре арасыннан килеп чыккан тулган айның якты нурлары сирпелде. Фронтовик күкрәгендәге орденнар ялтырап китте. Фарваз соңгы хатында әнисенә: «Командирыбыз минем күкрәгемә үз куллары белән бер-бер артлы ике орден такты», — дип язган иде бит! Ана ишеккә таба килде. Ләкин һәрвакытта җиңел ачыла торган ишек биге нишләптер урыныннан кузгалмады. Шәмсениса әбинең куллары калтырый иде.

— Исәнме, әнкәй!

— Улы-ы-ым!

Күрешүдән бөтенләй өметен өзгән ана улының күкрәгенә капланды...

— Улым, — дип кабатлады ана. — Төшемме бу, өнемме? Синең сугышта һәлак булуың турында хат алган идем бит мин...

Туган авылында Фарвазга озак ял итәргә туры килмәде. Вакыты ул түгел иде. Бераз үз-үзен тәртипкә китергәч, Казанга китеп барды ул. Һич тә көтмәгәндә Бауман урамында Фарваз үзенең эскадрилья командирын очратты. Бу көтелмәгән очрашуга чын күңелдән шатланып, елмаеп торган егеткә карап, тегесе бөтенләй катып калды.

— Лейтенант Хөсәенов? — диде ул, ниһаять, телгә килеп. — Әллә миңа...

— Юк, юк, иптәш командир, — диде Фарваз, командирының нәрсә әйтергә теләгәнен чамалап алып. — Сез ялгышмыйсыз, каршыгызда, чыннан да, штурман Хөсәенов басып тора.

Алар кочаклашып күрештеләр. Узып баручылар, бу кешеләрнең күптән очрашмаган фронтовик дуслар булуына төшенеп, нәкъ тротуар уртасында сөйләшеп торган хәрбиләргә карап елмаеп үз юлларын дәвам иттеләр.

— Сине исән-имин күрүгә бик шатмын, — диде командир. — Ләкин теге вакытта, Пепелев белән икегез хәрби заданиедән әйләнеп кайтмагач, сезне бу дөньяда юк дип уйлаган идек инде. Оператив бүлектән дә шундый хәбәр китерделәр. Ә син, күрәм, исән-сау! — Капитан бераз эндәшмичә торды. —

Менә нәрсә, әйдә минем белән аэродромга! Безнең эскадрилья нигезендә хәзер разведполк төзелә. Полкташлар белән тиз дуслашырсың дип уйлыйм. Очучыларның күбесе яңа кешеләр булса да, сине алар соңгы очышың буенча беләләр. Сезнең разведка нәтиҗәләре аерым мактауга лаек булды бит. Пепелев һәм син — икегез дә — орденга тәкъдим ителдегез!

Аэродромга барып җиткәнче, Фарвазның күз алдында соңгы очышлар кабатлангандай булды.

...1941 елның декабрендә Ф.Хөсәенов хезмәт иткән эскадрильяга бик тә җаваплы задание бирелгән иде. Смоленск шәһәре ягыннан һөҗүм иткән дошман гаскәрләре турында мәгълүматлар кирәк! Менә шушы гаять җаваплы эшне үтәргә Ф.Хөсәенов штурман булып хезмәт иткән экипаж билгеләнә. Очышка әзерләнергә бирелгән вакыт бик кыска, ә маршрут катлаулы. Картаны истә калдырырга кирәк. Кем белә бит, очыш вакытында аны кулга алырга да мөмкинлек булмас, бәлки. Кышын болай да табигый ориентирлар: елгалар, күлләр кар астында.

...Әнә фронт сызыгына биш-ун чакрым калгач, самолет болытлар арасына кереп югалды. Ни дисәң дә, дошман күзенә чалынмау яхшырак инде ул. Түбәнрәк төшкәч, күрделәр: җил самолетны уңгарак алып киткән булып чыкты.

— Курсны туксан градуска сулга! — диде Хөсәенов СПУ1 буенча.

Яңа курс белән озак очарга туры килмәде. Үткен күзле штурман еракта төтенне күреп алды.

— Бу — паровоз төтене булырга тиеш, — диде ул. — Димәк, без тимер юлга килеп чыктык.

Разведчиклар якынлашып килгәндә, ике паровоз тартып баручы авыр состав күпергә җитеп килә иде.

— Их, — дип куйды штурман, — бер-ике бомба булса... Бу форсаттан файдаланмый калмас идек. Хәер, бу эшне махсус бомбардировщиклар башкарачак. Аларга координатларны гына күрсәтергә кирәк. Безнең самолетлар килеп җиткәнче, поезд әллә кая китә алмый әле.

Штурман эфирга сигналлар җибәрде: «Алтмышка якын вагон. Ачык платформаларда барлыгы кырык танк».

Очучы самолетын җәһәт кенә борып, поездга каршы юнәлдерде. Көтмәгәндә пәйда булган кызыл йолдызлы самолетны күреп, гитлерчылар, кинәт кояш астына килеп чыккан тараканнар кебек, кайсы кая кереп постылар. Тик гөрелдәп узган самолеттан хәвеф-хәтәр күренмәгәч, зениткаларына ташландылар.

Разведчиклар тимер юл буйлап түбәнрәк очуларын дәвам иттеләр. Озак та үтмәде, алда тагын да зуррак состав күренде. Бу эшелон сакчылары самолетны көчле ут белән каршылады. Тәҗрибәле очучы, оста маневр ясап, көч-хәл белән ут астыннан чыгып котылды. Күрәсең, фашистлар совет самолеты якынлашуы турында алдан ук кисәтеп куелган булганнар. Ф.Хөсәенов офыкта тагын төтен бөркелүен күреп алды.

— Командир, әнә шосседан уңга кереп киткән юлга күз төшер әле, — диде ул.

Анда озын-озын бензовоз машиналары урманга таба баралар иде. Димәк, якында гына аэродром булырга тиеш.

Радиусны һаман арттырып оча-оча, инде ничә әйләнеш ясадылар. Әмма аэродром күренми. Кайтыр якка борылганнар гына иде, агачлар ышыгында яшерелгән бер самолет күзгә чалынды.

— Командир! Курс — 60!

Ару-талуның эзе дә калмады. Аларга биредәге самолетларның күпме икәнлеген белергә кирәк иде. Аэродромны очып үткәч, Фарваз битенә агып төшкән маңгай тирен сөртеп алды һәм җиңел сулап куйды. Ләкин, артына борылып карау белән, дошманның ике истребителе якынлашып килүен күрде.

— Командир, югарыга, тизрәк болытлар эченә!

Дошман пулемет һәм пушкалардан ата башлады. Ике як канатта да берьюлы диярлек дистәләгән снаряд эзләре барлыкка килде. Моторга да нидер булды. Ул берничә мәртәбә «төчкереп» алды, һәм самолет кинәт түбәнәя башлады. Алар дошманның бер истребителен бәреп төшерделәр. Фарваз икенче фашист козгынын инде ничә мәртәбә төзәгечкә эләктерсә дә, ул һаман шашынып разведчикларны эзәрлекләвен дәвам итте. Командир яраланды булса кирәк. Штурман самолет белән идарә итүне үз кулына алды. Ләкин ул үзе дә яраланган иде. Хәзер аның баш миендә бер генә максат: ничек кенә булса да фронт сызыгын үтәргә, үзебезнең якка төшәргә!..

Ф.Хөсәенов кыр госпиталендә генә аңына килде.

— Кассеталар кайда? — диде ул, кипкән иреннәрен ялап.

— Борчылмагыз, иптәш лейтенант, сез төшергән кассеталар тиешле урынга җибәрелде, — диде кыр госпиталенең өлкән врачы Мария Сидоренко...

Фарваз белән эскадрилья командиры аэродромга килеп җиттеләр.

— Әгәр дә медкомиссияне үтә алсаң, полкта калуыңа шатланып риза мин! — диде капитан. — Самолетлар күп хәзер. Тик менә тәҗрибәле очучылар һәм штурманнар җитеп бетми.

Шулай итеп, лейтенант Хөсәенов тагын һавага күтәрелә. Әле генә булып узган вакыйгалар бары тик бер очыш вакытында булган! Ә бит 283 очыш ясый ул. Никадәр хатирәләр, никадәр батырлык! Немец фашистларын Мәскәүдән кугач, башта Кавказ, аннан соң Кырым өчен барган һава сугышларында

катнаша штурман Хөсәенов. Меңнәрчә километр ара очып, йөзләгән метр фотопленка төшерә. Разведка эшләрен алып бару белән бергә дошманны бомбага тотарга да өлгерә.

Ә менә бу сугыш эпизоды аеруча әһәмияткә ия.

Разведкадан кайтып барышлый, Терек елгасы аркылы салынган күпердән дошманның берничә танкы узып бара. Барлык бомба запасын шулар өстенә яудыра штурман Хөсәенов. Бу танкларның берсендә немец генералы — Төньяк Кавказ фронты командующие утырган булып чыга. Фашистлар өчен бу югалту зур фаҗига була, алар фронт буенча өч көнлек матәм игълан итәләр. Һәм, шул форсаттан файдаланып, безнең гаскәрләр һөҗүмгә күчәләр.

Ф.Хөсәенов төшергән һәр кадрның әһәмиятен аңлау өчен, хәзерге көндә Санкт-Петербургтагы бер музейда саклан ган фотоларга күз салу да җитә. Анда Ф.Хөсәенов имзасы куелган фотолар да бар. Бу кадрларны төшергәндә, ничәмә-ничә мәртәбә үлем белән күзгә-күз очрашты икән ул?! Югыйсә фронт сызыгы аша очып үткәндә генә дә никадәр очучыларыбыз һәлакәткә дучар булды. Фарвазга исә шундый фронт сызыклары өстеннән буйдан-буйга кабат-кабат очарга туры килә... Ә үзе исән-имин! Шуңа күрә дә очучы дуслары аның турында: «Фарвазның бәхет йолдызы бар», — диләр.

Һава разведчигының күкрәген биш орден бизәп тора. Аның батырлыклары турында сугышчан командиры, Советлар Союзы Герое Н.Ф.Смирнов «Дүртенче һава армиясе» дигән мемуар китабында аерым мәкалә урнаштыра. Безнең республикабызда чыккан «Батырлар китабы»нда Фарваз Хөсәенов исеме дә бар.

Бөек Ватан сугышында җиңү яулаганнан соң, Татарстан Югары Советы Президиумы чакыруы буенча Хөсәенов Казанга ТАССР төзелүнең 25 еллыгы тантанасына килә. Бәйрәмнән соң ул туган авылына кайтып китә. Әнисе янында берничә көн кунак булгач, үзенең частена кайта һәм ахыргача хәрби хезмәттә калырга карар бирә.

«Очучылык эше — минем гомерлек язмышым» дип сайлый ул үзенең һөнәрен. Бу турыда ул бала чактан, авыллары янына төшкән беренче самолетны күргәч үк хыяллана башлаган иде бит. Менә көтелмәгән яктан кайгы килә... Шунысы аяныч: сугышның башыннан алып соңгы көненә кадәр сугышып та исән-сау кал да, менә сиңа мә — аякны кисәргә тәкъдим итәләр...

Бәла үзе генә йөрми, диләр. Элекке фронтовик өстенә дә язмыш яңа сынаулар җибәрә тора. «Сугышта бик күп авырлыклар күргән организм түзәр микән?», «Организм донор канын ничек кабул итәр?» Врачларны әнә шул сораулар борчый.

Ә бу хәл турында соңыннан Фарваз Вәзиевич миңа үзе сөйләде.

Дежурдан кайткач, ул «Запорожец»ын ремонтларга керешә. Иелгән чакта күзлеге җиргә төшә. Күзлек такта буйлап шуып базга чума. Хөсәенов кесә фонаре алып базга төшә, ләкин фонарь яктыртмый, батареясы утырган була. Шунда Хөсәенов кесәсеннән шырпы чыгарып сыза... Канистрның бер чите тишелеп, шуннан агып чыккан бензин аста җыелган була. Көчле шартлау Хөсәеновны читкә алып ыргыта, бер минутка ул аңын югалта. Ул арада ут югарыга, канистрларга үрмәли.

Аңына килгәч, килеп туган куркынычны аңлап, Хөсәенов баздан сикереп чыга, яна башлаган канистрларны базга ташлый. Ләкин инде утны сүндереп булмый. Гаражда ялкын машинага үрмәли. Хөсәенов, бөтен көчен җыеп, машинаны этеп чыгара да гараж капкасын ябып куя.

Аңын югалткан хәлдә аны күршеләре күреп ала, аның чалбары пыскып яна, нейлон күлмәге ереп тәненә ябышкан. «Ашыгыч ярдәм» машинасын чакырталар.

Шәһәр клиника палатасында аның белән янәшә яткан яшь егет, аңына килгәч, янында утырган әнисеннән сорый:

— Әни, белмәденме, ул Гражданский авиациядәнме, әллә хәрби очучымы?

Баштанаяк бинтка уралган бу кешеләр ике көн янәшә ята. Берсе — күпне күргән фронтовик-авиатор, икенчесе — авиация турында хыялланган үсмер малай. Алар бер-берсе белән сөйләшә алмый калалар, кайнар пар белән бик каты пешкән малай үлеп китә.

Больницада бик озак ята Хөсәенов. Инде ничәнче тапкыр үлем белән көрәшә. Дөрес, больницадан чыкканда аны танырлык булмый. Ул яңадан авиаторлар сафында. Озак авырып яту аның күңелен һич төшермәде, ул элеккечә шат, ягымлы, шаян сүзле, әмма хезмәтендә элеккечә кырыс һәм таләпчән. Экипажны очуга әзерләгәндә, катлаулы трассаны үзләштерергә ярдәм итә. Ләкин әгәр экипаж членнарыннан берәрсенең очышка әзерлеккә салкын каравын күрсә, аны тиешенчә үз өстендә эшләргә мәҗбүр итә. Һәм һава күзәтчесенең үткен күзләре очышка әзерләнүче экипажның бер генә хатасын да күрмичә калмый. Очыш һәрвакыт очыш булып кала. Трассаны тиешенчә белмәгән килеш юлга чыгу — куркыныч тәвәккәллек. Ә пассажирлар тормышын куркыныч астына куярга очучының хакы юк.

Димәк, барыннан да элек куркынычсызлыкны тәэмин итәргә кирәк.

ГОРУР БӨРКЕТ ҺӘМ ОЛУГ ӘДИП

Салих абый белән миңа якыннан һавада очрашырга туры килде. Инде моңа шактый еллар узса да, ул вакыйга бүгенгедәй хәтеремдә. Ул елларда Казан күгендә реактив пассажир самолетлары күренә генә башлаган чак иде. Җирдән күтәрелеп тиешле биеклеккә менеп җиткәнче үк стюардессабыз миңа бер язу китереп тоттырды. Күз салам: «Биниһая биеклектән торып Казан экипажына сәламнәремне тапшырам», — диелгән иде анда.

Имзасы — Салих Баттал. Мин аны шунда ук кабинага чакырттым. Дөрес, ят кешеләргә очышта кабинага керергә тыела тыелуын. Әмма ул минем өчен остазым да әле.

Менә безнең кечерәк кенә тимер ишегебезне каерып ачып, баһадир гәүдәле гаярь шагыйребез пәйда булды. Керә-керешкә үк татарчалап исәнләште дә, экипаж әгъзаларына әллә ни игътибар итмичә, бер мәлгә приборларга текәлеп торды, аннан соң тирә-якка күз төшерде. Башын чайкап алды.

Бераз басып торгач:

— Бу кадәр җиһазларның барчасы белән берьюлы ничек эш итәргә кирәк, — дип куйды ул, гаҗәпсенеп.

Мин дә аңа сорау бирдем:

— Салих абый, әнә шул приборлар арасында кайсысы сезгә таныш?

Шактый вакыт эзләнгәннән соң, заманында үзе очучы булган кеше бары тик биеклек-үлчәгечне генә күрсәтә алды. Бу приборның шул гомердән бирле исеме дә, җисеме дә үзгәрмәгән.

— Ә менә монысы? — Мин аңа таныш булган спидометрны күрсәтәм.

— Нишләп анда өч ук куелган? — диде ул, төшенеп җитә алмыйча.

— Әйе, сезнең чорда очкычлардагы әлеге прибор фәкать бер уклы гына булган. Ә хәзерге реактив лайнерлар берьюлы өч тизлектә оча.

Салих абый, гаҗәпсенеп:

— Һи, шулай да буламыни әле, — дип куйды.

— Беренче ук — калынрагы — һава массасына карата тизлекне күрсәтә, икенчесе — озынрагы — җиргә карата, ягъни автомобильнеке кебек, өченчесе бик югарыдан очканда кулланыла.

Салих абый төшенгәнен белдереп башын какты.

— Ә менә бу җиһаз, Салих абый, сезнең замандагы очучыларның әле хыялында да булмагандыр. Ул — спидометр. Әмма машинаныкыннан аермалы буларак ул үткән юлны гына түгел, ә барасы юлны да күрсәтә ала.

Салих абый, башын чайкап:

— Менә әйт инде син могҗиза юк диеп. Әйе, элеккеге очкычлар белән хәзерге һава кораблары арасындагы аерма җир белән күк арасы, — диде.

...Кайчандыр без, юеш борынлы малайлар, язучы Салих Батталның «Очучы язмалары» һәм «Очучылар» дигән әсәрләрен укып таң калган идек. Хәзер менә ветеран очучы үзе гаҗәпкә калып тыңлап тора. Алай гына да түгел, кабат-кабат сораша, төпченә, бөтенесен беләсе килә. Теге яки бу приборның ничек эшләвен күзәтә.

Казаннан күтәрелеп киткәндә, һава торышы начар иде. Яшенле болытларны хәвеф-хәтәрсез тишеп чыгып, тиешле биеклеккә менеп җиткәч, двигательләрне горизонталь очышка җайлап, автопилотны тоташтырам. Ике яктан ике очучының штурвалга кагылмаганын күреп, Салих абый бераз шүрләп тә куйды булса кирәк.

— Ничек болай?! — диде ул, бераз уңайсызланып.

— Курыкмагыз, Салих абый, — дим, — самолетны автопилот алып бара, ә ул үзенең эшен яхшы белә. Иң тәҗрибәле очучылардан да оста, биеклекне дә, курсны да төгәл тота.

Бары бер-ике сүз сөйләшергә генә өлгердек, без инде Мәскәү һава идарәсендә очабыз. Әле күптән түгел генә бу төбәктә явып узган яшенле яңгырлар һаваны шулкадәр чистарткан, Мәскәү үзенең Кремль сарайлары белән әллә кайдан ук күренә башлады. Ә Салих абыйга исә бу күренеш бик нык тәэсир итте.

— Һи, килеп тә җиттекмени инде? — дип куйды ул. — Казаннан Мәскәү күренә, манарага менеп карасаң, дип, юкка гына җырламыйлар икән шул. Ә мин Казан белән Мәскәү арасын ничек үтәргә икән дип курка-курка гына самолетка билет алдым, чөнки соңгы вакытта сикәлтәләр, һава чокырлары бер дә ярамый башлады әле үземә. Баксаң, бу биеклектә ник бер селкетеп карасын, — диде ул, күрәсең, әлеге очыштан бик канәгать булуын сиздереп.

Безнең экипаж әгъзалары арасында, чыннан да, Салих абый кебек бик эре сөякле кешеләр юк иде шул.

Шуннан соң инде шактый еллар үтте. Салих абый белән һавада кабат очрашырга туры килде. Бу юлы ул миңа үзе шылтыратты.

— Яна торган юллама белән Кырымга бармакчы булам, ләкин самолетка билет ала алмыйм әле, нинди киңәш бирерсең икән? — диде ул, үзенең авыр хәлдә калганын аңлатып.

Шуннан соң үзем бара торган рейска билет юнәтеп, аны аэропортка чакырдым.

Менә ул безнең экипаж төркемендә утыра. Мин инде Салих абыйның очучы икәнен малай чактан ук белсәм дә, аның мәркәзебезнең күк капусын ачучыларның иң беренчеләреннән икәнен ишеткәнем юк иде әле. Бу турыда мәшһүр очучының үз авызыннан ишетеп белү минем өчен аеруча кызыклы иде. Чөнки шактый вакытлар Казан аэропорты тарихы белән якыннан торып кызыксына идем. Үзәк архивларда авиация турында мәгълүматлар юк диярлек, булганнары хәрби сер итеп, нигездә, аерым урыннарда саклана. Ә Салих абый миңа Арча кырында урнашкан, хәзер инде иске аэропорт булып саналган урында элегрәкниләр булганын бәйнә-бәйнә сөйләп аңлатып-төшендереп бирде. Ул үзе элек нәкъ шунда урнашкан хәрби частьта хезмәт иткән булган икән. Әмма ул бу турыда сөйләп кенә калмады, Кырымнан әйләнеп кайткач, әнә шул Арча кыры аэродромының элеккеге сызымнарын үзенең архивыннан эзләп табып, минем кулыма тоттырды. Шулай итеп, Казан авиация тарихының тере шаһиты буларак Салих абый безгә Татарстан авиациясе берләшмәсе турында китап язарга булышты дисәм, сүзем көфер булмас дип уйлыйм.

Салих абый белән без еш күрешә торган идек. Ул чагында мин, очу хезмәтеннән азат ителеп, Язучылар берлегенә вакытлыча эшкә урнашкан идем. Эш муеннан — яңа күчкән бинада капиталь ремонт бара. Шунда ара-тирә партҗыелышлар да булгалап тора. Әлбәттә инде, өлкән әдипләрнең барчасы да чакырыла. Партия сафыннан чыгарылган булса да, Салих абый җыелыштан калмый иде. Менә шунда ул җитәкчеләрнең нотыгыннан соң, әгәренки килешеп бетмәсә, үз сүзен ярып сала иде. Салих Баттал фикере белән бүтәннәр килешәләрме-юкмы, анда аның эше шуның кадәр генә. Янәсе, мин үз сүземне әйттем! Һәм шунда ук ашыкмый, кабаланмый, горур башын тагын да югарырак чөеп чыгып та китә. Хәер, партия стажы барысыныкыннан да шактый алда башланган олы әдипнең Ленин сүзләре белән җөпләп әйтелгән фикеренә каршы төшәргә кайсысының кыюлыгы җитәр иде икән? Болай караганда аның чыгышы, бәлки, кем өчендер бераз дорфарак та булып күренгәндер, әмма аны аңларга була иде. Әгәр бер авыл малае яшь чагыннан ук Ленин идеясе белән сугарылып, комсомол путевкасын алып, беренчеләрдән булып һава кадәр һавага күтәрелә алган икән, димәк, ул инде үзен партиягә гомере буена бурычлы итеп санаган. Инде күренекле язучы булгач, кинәт бер гаепсезгә шул сафтан чыгарсыннар әле! Мәгълүм булганча, ул чорда партия билетыннан коры калган кешене башыннан сыйпамаганнар.

Ниһаять, гаделлек кайтты дип куанырга да өлгерми кала, үзгәреш җилләре исәргә тотына. Шунда аңлашыла башлады — партбилетның кирәге шуның кадәр генә. Салих абый бу хәлне дә шактый авыр кичерде. Бу инде аның өчен чөй өстенә тукмак иде. Ул вакыйга минем әле дә күз алдымда. Әнә шул көнне Салих абыйның, зур-зур адымнар белән лап-лоп басып, күрәсең, райкомнан туп-туры идарәгә барышы булгандыр. Күзләрендә нур уйный, йөзендә елмаю, кәефе яхшы.

— Әйттем бит, барыбер кайтарачаклар, дип...

Баштарак бернәрсә аңламыйча торсам да, күрәм, кулында өр-яңа катыргылы партбилет. Мөгаен, учетка басарга килүе булгандыр. Бу мәсьәләдә ул эшен җиренә җиткереп эшли торган кеше иде. Шул чакта тагын бер өлкән әдип мәрмәр баскычтан күтәрелде.

— Котлыйм сине, Салих дус! — диде һәм учын сузды.

Ләкин Салих абый аның әлеге котлавын кабул итмәде, күрмәмешкә салышты. Һәрхәлдә, миңа шулай тоелды. Сузылган кул һавада эленеп калды. Күрәсең, шул гомердән бирле ачуы басылмаган икән, димәк, бу аның өчен төзәлмәс яра булып калган. Соңыннан билгеле булганча, кул бирүче партия сафларыннан чыгарганда нахак бәла ягып чыгыш ясаган.

Салих абый белән соңгы тапкыр сөйләшүем Татарстан Язучылар берлеге оештырган 60 еллык юбилейдан соң булган иде. Мин аның фатирына шылтыраттым.

— Салих абый, исәнлегегез ничек? — дип, өлкән аганың хәлен белештем.

— Әлегә ярыйсы. Менә язып туктаган арада физик күнегү ясап маташам әле, — диде ул, көр тавыш белән.

— Ә нигә соң тантаналы юбилейда катнашмадыгыз?

— Кем, ни, бара алмадым шул, инде үзем дә үкенәм, — диде ул, авыр көрсенеп. — Киенеп чыккан да идем, урамда тайгак, кире борылдым. Сыңар аягымнан да коры калырмын дип курыктым. Аның каравы бер мәкалә язып ташладым, — дип өстәп куйды ул, вакытын бушка үткәрмәгәненә ишарә ясап.

Әйе, Язучылар идарәсендә ике җиңел машина да бар югыйсә. Ахыргы чиктә аңа шунда шылтыратырга да була иде. Ни әйтсәң дә, кул таягы белән генә йөри торган сугыш һәм хезмәт ветераны мондый гына игътибарга лаек иде. Ә бит Салих Баттал — әнә шул Язучылар оешмасы төзелүнең беренче съездында Максим Горький янәшәсендә утырган әдип. Татарстан язучыларының аксакаллары арасында бүтән андый шәхес юк.

Инде бинахакка беренче мәртәбә генә рәнҗетелмәгән, үтә дә түземле һәм сабыр шәхес юкка-барга үпкәләүдән узган иде булса кирәк. Һәрхәлдә, бу турыда ул үзе ләм-мим бер сүз дә әйтмәде, зарланмады. Әйе, бөркет чебен ауламый, диләр шул.

Сүземне дәвам итеп, мин аңа:

— Салих абый, хет чордашларыгыз белән очрашып бер утырып сөйләшкән булыр идегез. Мәскәү мәркәзеннән генә дә шәхсән сез белгән-күргән ничәмә-ничә әдип чакырылган иде.

Ә ул исә җавабында:

— Сөйләшербез әле, менә озакламый үземнең дә юбилеем булыр дип өмет итеп яшим. Шуңа әзерләнеп ятам да инде, язасы әйберләрем дә шактый әле, — дигән иде ул, иҗат эшеннән аерыла алмаганыннан зарланган сыман.

Анысы шулай, илһам килгәндә, язучыга сәгате түгел, минуты да кадерле. Әйе, олы әдипнең шундый зур тантанада катнаша алмавы безнең өчен дә гаять үкенечле иде. Ни әйтсәң дә, планнары зурдан иде мәшһүр әдипнең. Гомер дисбесенең туксанынчы төймәсен артка чигереп, юбилейга әзерләнеп йөргән көннәрдә кинәт кайгылы хәбәр... Кеше ышанмаслык. Күрәсең, 80 еллыгы кебек үк, бу юлы да аңа тагын олы бер юбилеен бәйрәм итү насыйп булмаган. Салих абый инде бүген бакый дөньяда, Ходай иркендә. Авыр туфрагы җиңел булсын!

Әлбәттә, бу фани дөньяга берәү дә мәңгелеккә дип килмәгән. Шулай да Салих абыйның гомере гаять үкенечле һәм фаҗигале рәвештә тәмамланды.

И язмыш, язмыш! Язмыштан узмыш юк, диләр. Күрәсең, язмышының шаяруы шундый булгандыр. Ә бит, ни әйтсәң дә, һәр кеше — үз язмышының хуҗасы, дигәннәр.

Татарстаныбызның горур бөркете, олы әдибе Салих абый Баттал хакыйкать сөюче шәхес иде. Очучылык хезмәтен бик күптән ташлаган булса да, хыялында ул гаделлек күкләрендә очып йөрүен гомере буена дәвам итте. Шул ук вакытта, үз бәһасен үзе генә белгәнгәме, ифрат горур кеше дә иде. Һәм ул безнең күңелләребездә мәңгегә шулай сакланыр да.

Минем остазым

Бу җыентыгыма тагын кем турында языйм икән дип уйланып йөргәндә, исемә кинәт Әнвәр абый Әбдрәшитов килеп төште. Әйе, ул да инде күптән гүр иясе. Бу дөньяда аңа озак яшәргә насыйп булмаган, күрәсең, фани дөньядан ул иртәрәк китеп барды. Аның кыскарак гомерле булуына фронтта алган бихисап тән яралары да сәбәп булгандыр, әлбәттә.

Мин аның үзе белән генә түгел, хәтта биографиясе белән дә якыннан таныш. Очучылар мәктәбен тәмамлап Казан аэропортына әйләнеп кайткач, сәнәгатьтә эшләгәндә, ул минем беренче остазым иде. ПО-2 самолетында Татарстанның җирле һава линияләре белән таныштырып йөрде ул мине. Кечкенә генә болын-аэродромнарның үзенчәлегенә төшендерде. Начар һава шартларында хәвеф-хәтәрсез очарга өйрәтте. Без дә үз чиратыбызда аңа бурычлы булып калмадык. 1984 елда Татарстан берләшкән авиаотрядының 60 еллык юбилеена әзерләнгәндә, аның фотоларын беренчеләр рәтенә куйдык, аңа аеруча ихтирам бирдек. Әлбәттә, остазыбыз булган өчен генә түгел, ә хезмәт һәм сугыш ветераны буларак. Хәер, аның фотолары элек тә Татарстанның Дәүләт музеенда аерым бер бүлек буларак урын алган иде, әмма алар юкка чыкты. Шушы араларда Гражданнар авиациясенә 75 ел була дип торганда, яңа аэропорттагы музейны да туздырдылар. Шулай итеп, берәүләр, вакытларын кызганмыйча, җәмгать өчен тырышалар-тырмашалар, икенчеләр ул хезмәтне юкка чыгаралар. Хәзер инде менә бөтенләй яңабаштан тотынырга кирәк.

Менә шундый ният белән мин Казан авиация ветераннарының биографияләрен өйрәнеп утырам. Шул исәптән утызынчы елларның уртасыннан беренче санитар авиациясен оештырган, соңыннан авиаотряд командиры булган шәхес Әнвәр Әбдрәшитов турында да.

Аның очучылар кенәгәсе, еллар тузаны астында калып, шактый саргаеп та өлгергән. Шулай да укырга була әле. Анда очучының һәрдаим күккә күтәрелүе сәгате-минуты белән төгәл рәвештә теркәлеп барылган. Ул елларда нинди генә очкычлар белән идарә итәргә туры килмәгән аңа. Р-5, СП-40, У-2, ПО-2, ЯК-12, АН-2 дисеңме, барысы да бар.

Тархан малае Әнвәрнең очучылык биографиясе Балашов авиаторлар мәктәбеннән башлана. Очучылык таныклыгын алгач, ул Казан аэропортына эшкә урнаша. Шулай итеп, ул туган җирләре өстеннән очып йөри башлый. Алай гына да түгел, үзе звено командиры булгач, туган авылы болынына кайтып төшә һәм санитар самолетында авылдашларына күп мәртәбәләр ярдәм дә күрсәтә. Егет өчен моннан да зуррак бәхеткә ирешү мөмкинме икән? Озакламый Әнвәр үзе белән бергә эшли торган очучы бер яшь кызга өйләнеп тә куя. Әмма, кем әйтмешли, Әнвәр өйләнгәч, төннәр генә түгел, көннәр дә кыскарып куя. Бөек Ватан сугышы башланып китә. Казан аэропорты очучылары да дәһшәтле сугышның икенче көнендә үк гаскәриләр сафына басарга боерык ала. Сугышка киткән ирләренең эшен Ксения кебек хатын-кыз очучылар үз җилкәләренә алалар.

Бер атна да үтми, Әнвәр Әбдрәшитов Төньяк-Көнбатыш фронтының Балтыйк буе авиагруппасында хәрби кием ала һәм тиздән заданиеләргә оча башлый. Һавада хезмәт итү тәҗрибәсе зур булса да, куәтле ут астында фронт линиясен үтеп чыгарга әле беренче мәртәбә җөрьәт итә. Билгеләнгән маршруттан

читкә тайпылырга ярамый. Ничек кушылган — шулай очарга тиеш. Ә аңа йөкләтелгән бурыч шуннан гыйбарәт — яңа гына билгеләнгән дивизия командирына пакет илтеп тапшырырга, ә аннан яралыларны госпитальгә алып кайтырга.

Менә ул Казаннан үзе утырып килгән очкычында фронт сызыгына якынлашып килә. ПО-2 самолеты белән идарә итәргә җиңел, моторы да тегү машинасыдай теке-теке иттереп кенә эшли. Очу гаять түбәннән. Шул сәбәпле ориентирны төгәл алып баруы кыен. Шулай да вакыт белән чамалап булса да зур урман янында урнашкан дивизия штабын Әбдрәшитов тиз эзләп таба. Пакетны штаб начальнигының үз кулына бирә, яралы сугышчыларны ике канат астында да махсус ясалган «табутларга» урнаштыргач, ул шунда ук кабинасына сикереп менә һәм очып та китә. Ашыгырга кирәк, чөнки кайдадыр ерак түгел туп тавышлары ишетелә башлаган иде инде. Югарыдан караганда аларның төтеннәре дә күренгәләп китә. Әнвәр, очкычының моторын бөтен тизлегенә куеп, тимер юлга табарак курс ала. Аның нияте: мөмкин кадәр тизрәк фронт сызыгыннан ераккарак китәргә. Ул бер приборларга, бер һавага карый. Кинәт аның күз аллары караңгыланып китә. Ике моторлы бомбардировщикка берьюлы ике «Мессершмитт» истребительләре һөҗүм итә. Ярдәмгә мохтаҗ кызыл йолдызлы бомбардировщик тимер юлга таба елыша бара, гүя аннан нидер өмет итә. Фашист козгыннары безнең самолетны утка тоттылар, бомбардировщик, үзе артыннан кап-кара төтен юлы калдырып, турыдан-туры җиргә төшеп кадалды. Шартлау бик көчле булды, хәтта кысылган һава дулкыны очкычны нык кына селкетеп алды. Бу күренеш шактый якында бара иде шул. Әбдрәшитов шунда ук үзенең хатасын аңлады, тимер юлга бик якын киләсе калмаган булган. Хәзер инде, мөгаен, аңар ташланырлар. Аларның берсе, кинәт борылып, туп-туры аңа таба килә башлады. Зур тизлектә түбәнәеп, тәмам якынлашты. Шулай ук халыкара символ-канатларына хач билгесе төшергән санитар самолетны бәреп төшерергә җөрьәт итәр микән, дип уйлап та өлгермәде, «Мессершмитт», килә-килешкә үк, аңа төбәп ут ачты. Әмма очучыга төбәлгән эре калибрлы пулялар сул як канатларның икесен дә берничә җирдән тишкәләп үтте. Фашист шул ук тизлектә санитар самолетның яныннан ук бәрелер-бәрелмәс үтеп китте. Күрәсең, беренче һөҗүмдә үк русь-фанерны бәреп төшерә алмаганына аның ачуы чыкты. Югыйсә ул үзен чебешкә ташланган карчыгадай хис иткән иде. Фашист кабат атакалау өчен хәрби борылыш маневрына күчте. Әҗәленә әллә ни ерак калмаганына тәгаен инанып бер мәлгә югалып калган Әнвәр телгәләнгән канатлы очкычын түбәнгә төшерде. Һаман да янтая барган очкычын турайта-турайта, вакытлыча кереп посарга урын күзләде. Менә ул! Фашист карчыгасы кабат әйләнеп килгәндә, санитар самолеты, юл уңаена төшеп, ялгыз үсеп утырган зур бер өянке төбенә төшеп кунаклаган иде. Янтаеп калган самолетны күргәч, фашист кабат гашеткага басып тормады — эше бетте дип уйлады булса кирәк. Очкычта ут-күз күренмәгәч, Әнвәр канат астында яралыларның хәлләрен белгәч, тиз генә эшкә кереште. Ә үзе әлеге ябь-яшь егетләр турында уйланды. Берсе аяксыз, икенчесе кулсыз, шуның өстенә башлары да марля белән уратылган. Терелеп кеше була алырлар микән бу малайлар? Хәер, аның үз язмышы да кыл өстендә, Алла кулында.

Шассиның бер ягы гына сынган. Әле ярый алдан ук хәстәрен күреп, үзе белән тимерчыбыклар алган иде, менә хәзер кирәкләре дә чыкты. Шушы тирәдән йөгерешеп килгән солдатлар ярдәмендә аны әмәлләп кую әллә ни күп вакыт алмады.

Шулай итеп, Әбдрәшитов үзе кул куеп алган яралыларны җимерек очкычта булса да алып кайтып тапшырганда инде кояш батып килә иде. Ничек кенә булмасын, һөҗүмгә дучар ителеп, заданиене төгәл үти алгач, моны инде уңышлы очу дип санарга ярый. Эскадрилья командиры капитан Васин әнә шулай дип бәяләде очучының эшен. Ә менә ике очучысыннан әлегә бернинди хәбәр дә юк...

Беренче хәрби очышлар Әбдрәшитовка зур сабак бирде. Һаваны даими күзәтеп, дошманны вакытында күреп алырга, иминлек сагында ныграк торырга, иң мөһиме әнә шул. Нинди генә задание белән барып, кайсы тарафларга гына очмасын, элеккегечә югарыдан торып түгел, ә бәлки мөмкин кадәр түбәннән кача-поса гына оча башлый Әбдрәшитов. Иминлекне фәкать шулай очканда гына тәэмин итеп булачак дигән карарга килә ул. Чөнки аның кукурузнигында дошман истребителенә каршы торырлык корал куелмаган. Шуның өстенә җәй көннәрендә яшелгә, кышын акка буялган очкычны фашистлар күп очракта югарыдан абайлап та өлгерә алмыйлар әле кайсы вакытларда.

Декабрь урталарында Калинин шәһәрен безнекеләр дошманнан азат иткәннән соң, гитлерчылар үтә дә үҗәтләнеп яңадан-яңа һөҗүмнәр ясап тордылар. Югарыда даими рәвештә туктаусыз һава сугышлары бара, түбәндә исә — артиллерия уты. Очышның теләсә кайсы мизгелендә гомерең белән саубуллашырга мөмкин. Әмма Әнвәрнең ул турыда уйлап торырга вакыты бөтенләй юк. Бик тә түбән очышта биеклекне, тизлекне төгәл тотарга кирәк, юкса берәр баганага килеп бәрелүең яки тизлегеңне югалтып штопорга мәтәлүең ихтимал. Чөнки тизлек ул канатларның тотрыклылыгы дигән сүз. Шул ук вакытта алдан картада сызылып билгеләнгән маршруттан читкә тайпылырга да ярамый. Ә инде дошманны вакытында абайлап, чарасын күреп өлгерә алмасаң, ул синең әҗәлең дигән сүз.

Совет гаскәрләре гомуми һөҗүмгә кучәр өчен һәр тарафта зур әзерлекләр алып бара. Тирән карга бата-чума солдатлар алдынгы позициягә тупларын сөйри. Кар-бураннарга карамастан, аларның күбесе

инде окопларда командирларының боерыгын көтеп ята. Ә февраль бураннары гаскәриләр өстенә җепшек кар өя. Әбдрәшитов боларның барысын да күреп тора.

Ярый әле пехотага эләкмәгәнмен, югыйсә әнә шулай тиргә батып нужа чиккән булыр идем, дип уйлап куя ул кайчакларда, үз кәсебеннән чиксез канәгать булып. Хәер, җирдәгеләрдән аның киресен дә ишеткәне бар. Янәсе, очучы булырга Алла язмасын. Шартлаган багыннан бензин чәчрәп, тере факел булып калуың ихтимал, әнә алар һавада ничек янып төшәләр...

Әйе, юраган юшка, ди. Мондый фаҗига Әбдрәшитовны да читләтеп узмады.

— Кырык икенең язы бигрәк тә кырыс булды, — дип, хикәятен башлады без яшь очучыларга Әнвәр Шакирович. — Табигатьнең кояшлы нурлары ап-ак кар өстендә җемелди, шунда ук күбәләк-күбәләк җепшек кар ява, йә булмаса бөтен җирне дә томан каплап ала. Менә шундый көннәрнең берсендә ашыгыч рәвештә мине штабка чакырып алдылар.

— Техниклар инде самолетыңны очышка әзерләп тә куйдылар, — диде штаб начальнигы, минем кулыма очу заданиесен тоттырып: — Эш бик тә ашыгыч, кар туктап торган арада син анда барып җитәргә тиешсең, — дип боерды ул миңа.

Заданиенең асылы шуннан гыйбарәт: чолганышта калган безнең гаскәриләргә өстән генә торып берничә төргәк медикамент ташлап кайтырга.

— Кара аны, уяу бул, һаваны дүрт күз белән күзәт, югыйсә әнә операторлар бүлеге хәбәр итүенчә ул төбәктә фашист козгыннары күренә башлаган инде, — дип тә кисәтте ул мине. — Моннан шуны да чамаларга була, — дип өстәп куйды ул, акрын гына, — һава торышы яхшыра булса кирәк, чөнки аларның синоптик мәгълүматлары дөрескәрәк туры килә.

Немец тупларына бәрелер-бәрелмәс биеклектә генә очып, бොжра эченә үтеп кергәч тә, кирәк урынны эзләп табар өчен беркадәр югарырак күтәрелергә кирәк иде. Һәм мин шулай эшләдем дә. Кинәт пәйда булган самолетны күреп, үзебезнекеләр пулеметтан сиптерә башламасыннармы! Бәхеткә каршы, шунда ук танып та алдылар. Мин алдан билгеләнгән тамга өстендә бер-ике мәртәбә әйләндем дә, төргәкләрне ташлап, тизрәк кайту юлын күзләдем. Әлбәттә инде, канатларны чайкалдырып сәлам тапшырырга да онытмадым. Алар бу сәламгә бик мохтаҗ иделәр бугай. Бичаралар котыла алырлармы, юкмы? Хәер, үземнең дә әле фашистлар өстеннән үтеп чыгасым бар. Тәвәккәл балдыз, йом күзең, дидем дә моторымны бар көченә куеп алга ыргылдым.

Күрәсең, Ходай үзе саклады. Инде ике йөздән артык очыш ясап та, шулай дошман окоплары өстеннән әле анда, әле монда очып йөргән юк иде. Кайтып җитәргә бары тик санаулы минутлар гына кала дип җиңел сулап куйган идем, артыма борылып карасам, анакаем! — Бу сүзне Әнвәр Шакирович үзе дә сизмәстән кычкырыбрак әйтеп куйды. — Мине «Мессершмитт» атакаларга җыена! Мин бары тик очкычымны җиргә таба юнәлдерергә генә өлгердем. Шул мизгелдә самолетыма дөрләп ут капмасынмы...

Ни рәвешле төшеп утырганын Әнвәр Шакирович үзе дә хәтерләми. Соңыннан төшенүенчә, әгәренки аңа вакытында ярдәмгә килеп үзен очкычыннан йолкып алмаган булсалар, ул тәгаен кара кисәүгә әйләнгән булыр иде.

Медсанбатта берничә тәүлек яткач, дуслары, санитар самолет «табутына» салып, Мәскәү госпиталенә илтеп куялар. Бик озак дәвалаганнан соң, ниһаять, аны табиблар аякка бастыралар. Пешкән тиреләрен әле яңа гына һәлак булган яшь солдатныкына алыштыралар, тәнендәге тимер кыйпылчыкларын да чүпләп алалар. Тагын берничә мәртәбә ул хәрби хастаханәләргә кереп чыга, шулай да үзенең яраткан хезмәтен дәвам итәрлек хәлгә килә. Әмма яңадан аны сугышка алмыйлар. Дөрес, очу хезмәтенә дә ул турыдан-туры тотына алмый әле. Башта азмы-күпме вакыт җирдә самолетлар тирәсендә кайнаша. Аннан соң шактый авырлык белән булса да медкомиссияне үтеп, ниһаять, оча башлый. Озак та үтми, фронтовик очучыны санитар звено командиры итеп билгелиләр. Җитәкче булгач та кул кушырып, боерык биреп кенә утырмый ул. Заданиеләрнең, һава торышына карап, иң җаваплыларына үзе оча торган була. Ни әйтсәң дә, бу звенодагы очучыларның күбесен хатын-кызлар тәшкил итә бит. Звенода очарга яраклы самолетлар җитәрлек булмаса да, төрле төбәкләргә һәр көнне чакырып кына торалар. Чүпрәледә бер яшүсмерне үгез сөзеп эчәкләрен чыгарган, Сарман районында бер апага көпә-көндез бүреләр һөҗүм иткәннәр. Әтнәдә бер сәрхуш каравылчыны колхоз фермасы янганда көчкә коткарып калалар. Аларның һәркайсын ашыгыч рәвештә Казан хастаханәсенә алып кайтып тапшыра ул. Фаҗигагә дучар булган авырулар арасында гадәттән тыш очраклар да була торган иде, дип искә төшерә Әнвәр Шакирович.

Шундый хәлләрнең берсе Сөндекле авылында булды. Мин санитар очкычым белән шул авылның болынына килеп төшкәч, биш яшьләр тирәсендәге бер кызчыкны йөгерә-йөгерә күтәреп алып килделәр.

— Зинһар, тизрәк була күрегез, иптәш очучы, — ди озатучы фельдшер. — Хәле бик авыр. Инде, Ходаем, барып җитә алса ярар иде...

Очучы, әлбәттә, бар тырышлыгын куя, нәтиҗәдә бала исән кала. Бераздан мәгълүм булганча, уеннан уймак чыккан булган икән. Пычак белән шаярышканнар. Нәтиҗәдә өч яшьлек малай апасының

күкрәгенә үткен пычак белән кадаган... Никадәр вакытлар үткәч, очучы бу вакыйганы инде тәмам истән чыгара. Менә көннәрдән бер көнне авиаотряд командиры Әбдрәшитовның эш бүлмәсенә бер авыл апасы белән буй җиткән кыз килеп керәләр.

— Теге вакытта сез коткарып калган кызчык менә шушы үзе инде ул. Институтка керергә килдек.

— Нинди институтка? — дип кызыксына Әбдрәшитов.

— Медицинскийга, — ди чибәр кыз.

Әмма бу елны анда керә алмый. Башка уку йортын тәкъдим итеп карый аңа Әбдрәшитов, ләкин кызның карары нык. Икенче елга очучы чибәркәйгә «ашыгыч» ярдәм күрсәтәчәген кабат үз өстенә алып кала. Әнвәр Шакировичның бертуган абыйсы шул районның райбашкарма комитетының рәисе булып эшли торган була...

Шулай да Әнвәр Шакирович бу вакыйганы бер ядкарь итеп искә төшергәли иде.

— Көл дә, ела да! Шулай да үзем ул чагында бик шүрләгән идем, — дигән иде ул. — Кайсы авылдан икәнен инде төгәл хәтерләмим. Миңа аны Чистай аэропортында утырттылар. Самолетым да санитарныкы түгел иде. Чистайга почта китергән идем. Күрәм: буй-сыны белән күркәм кеше, ир уртасы. Төскә-буйга да бар җире килгән. Карап торышка сау-сәламәт. Ничек мондый кеше сугышка бармый икән? Сугыш елларында тазарак ир заты күзгә чалынса, һәркемнең дә шундыйрак фикер йөртү инде гадәткә сеңгән иде бит. Шунда бу бәндә, үзен ничектер уңайсызрак сизеп, миңа карап бер елмаеп та алды әле. Аягында нык басып тора, әмма йөзләре агарган. Аны арткы кабинага утыртырга булышкач та, озатучысы учындагы нәни генә төргәген тегенең кесәсенә салып куйды һәм колагына нидер пышылдап та алды. Ул төшкәч, авиатехник, тиз генә сикереп менеп, минем пассажирның инструкция таләп иткәнчә ременьнәрен ныклап каптырды. Аны мин үзем дә күреп тордым. Ни әйтсәң дә, иминлек өчен шулай эшләргә кирәк. Менә без инде Кама дәрьясы өстендә очабыз. Билгеле инде, язгы ташулар вакытында аның киңлеге чакрымнарга җәелә. Очу биеклеге дә гаять югары, кәефем дә шәп. Тукай әйтмешли, язгы хатирә — җырла да җибәр! Шулай кәефләнеп кенә очып барганда, менә бервакыт очкычым, һава чокырына тап булгандай, кинәт дер селкенеп куймасынмы! Башта әле, берни аңламыйча, мин артка әйләнеп карадым. Янәсе, минем юлчым үзен ничегрәк хис итә анда? Яхшылабрак карасам, арткы кабинам буш. Пассажирымнан җилләр искән. Очкычымны янтайта төшеп, түбәнгә күз ташласам... Анакаем! Ул инде ярты юлда. Башыннан салынып төшкән бүреге, арткарак калып, хуҗасын куып бара, ә кара тунының озын чабулары парашют сыман җәелеп җилдә җилфердәп торалар.

Камада инде ташу беткән диярлек, тик бозлар гына ара-тирә күзгә чалыналар. Инде миңа ни эшләргә кала? Чистайга борылып кайтыргамы, әллә?.. Хәер тегеләй дә, болай да ашыгыч ярдәм күрсәтеп булмаячагы көн кебек ачык. Әйе, хәзерге авиация чоры булса, бу турыда аэропортка элемтә аша гына аваз салыр идең, ә ул чакта...

Җилгә каршы очып Казанга кайтып төшкәнче бер сәгатькә якын вакыт үтте. Казаннан Чистайга шылтыратканчы тагын... Әлбәттә инде, минем гаебем биредә шулкадәрле генә. Менә бит ул фронтка барырга теләмәгән ир заты үзенең әҗәлен ни рәвешле тапты. Фронт дигәннән, анда да мин үз-үзләренә кул салып, дөнья белән саубуллашырга әзер торган әрвахларны бер дә күрмәгән кеше түгел идем. Үзем ташыган яралылар арасында да алар аз булмады. Әмма аларны аңларга була иде. Аяксыз-кулсыз, шуның өстенә яралы япь-яшь егетләргә ни эшләргә кала? Бу бит әйтергә генә ансат. Госпитальдә ятканда андый фикер минем үземнең башта да шытмады түгел. Чөнки май сөртсәң маэмай яламаслык янган битем белән гүзәл бикәчемә кайтып бик күренәсем килмәгән иде. Ә очкычымнан сикереп үз-үзен үтергән пассажирымның нинди «гаебе» булган икән. Чистай табиблары белән сөйләшкәч, барысы да ачыкланды. Булган икән шул!

Инде хикәятемнең иң четерекле җиренә җиткәч, тукталып калып булмас, шулай булгач, анысын да сөйләп китим, — диде Әнвәр Шакирович, җанланып. — Кыскасы, теге озатучы аның кесәсенә бөтәрләп тыккан төргәк минем пассажирымның үз әгъзасы булып чыккан икән бит. Казан табиблары катлаулы операция ясап ялгап куярга вәгъдә иткән булганнар. Әмма хуҗасы моңа риза булмаган... Кабатлап әйтәм, андый хәл фронтта була калса бер хәл иде әле. Ә бу хәлнең сугыш вакытында булганын искәрткән идем инде. Мәгълүм ки, ирләрнең барчасы да диярлек фронтта булганда, бердәнбер чибәр ир дәртләре ташып торган хатын-кызларның һәммәсенә дә җитеп бетәмени?! Нәтиҗәдә шуларның берсе, аны исертеп йоклаткач та, беркемгә дә булмасын дип, керт иттергән дә алган...

Моны безгә Әнвәр Шакирович сер итеп кенә сөйләгән иде, әлбәттә.

1953 елның көзендә без, бер төркем яшь очучылар, кулларыбызга яңа гына дипломнар тотып, Казан аэропортына эшкә килдек. Авиаотряд командиры Әбдрәшитов безне бик җылы каршы алды. Барыбызның да һөнәри осталыгы белән якыннан танышып чыккач, безне берәм-берәм очышка билгели башлады. Башта Татарстан төбәкләре буйлап почта ташырга рөхсәт итте, аннан соң пассажирларны йөртә башладык. Шулай итеп, бер-ике ел эчендә шактый тәҗрибәле очучылар булып киттек. Җәйге айларда ярдәмгә күрше районнарга да чыккалый торган идек. Уҗымнарны тукландырдык, басуларына

төрле-төрле дарулар сиптек. Без, Казан очучылары, мондый ярдәмне хәтта Урта Азия республикаларына кадәр барып күрсәтә торган идек.

1960 елны очучылар коллективын аэропорт белән берләштерделәр. Әнвәр Шакировичны хөрмәтләп пенсиягә озаттылар. Ләкин ул кече авиация очучыларының тәҗрибәле мөгаллиме булып кала бирде. Тренажер классының мөдире итеп билгеләнде ул. Шул ук вакытта очучылар коллективының партия контроле җитәкчесе дә иде. Шулай да сугышта алган яралар үзләрен нык сиздерә башлаганнар иде инде. Әнвәр Шакирович кинәт аяктан калды.

1984 елның июнендә Казан авиапредприятиесенең 60 еллык юбилеен үткәрделәр. Шул уңай белән «Крылья Татарстана» дип исемләнгән китап та чыкты. Шул китапта үзенең фоторәсемен күргәч канәгать булып калды ветеран очучы. Әмма паралич суккач, телдән язган иде шул. Һәм ул шушы авыруыннан бу дөньядан китеп барды. Әмма аның тырышлыгы бушка китмәде, аның җимеше үзеннән соң килгән буыннарында чагыла. Шуның өчен сугыш һәм хезмәт ветераны Татарстан авиациясе тарихы битләрендә лаеклы урын да алды.

ХО БАБАЙНЫҢ ШӘХСИ ОЧУЧЫСЫ

Өлкән командирым Владимир Хөсәенов турында «Крылья Татарстана» диган китабымда язып чыккан идем инде. Әмма аның эшчәнлеге Казанда яңа аэропорт төзүдә җитәкчелек итү һәм реактив пассажир самолетларын кабул итәрлек дәрәҗәдә өр-яңа радио һәм элемтә җиһазлары кайтарту белән генә чикләнми әле. Ул күпне күргән очучы, гаять зыялы шәхес. Хөсәеновка, Совет иле вәкиле буларак чит илдә хөкүмәт заданиесен үтәгәндә, шәхси тормышын шактый куркыныч астына куеп, гаять зур тырышлык һәм батырлык күрсәтергә туры килә.

1968 елның җәй башы. Америка гаскәрләренең Һинд-Кытай почмагын утка тоткан чагы. Дошман бомбардировщиклары Вьетнам шәһәрләре өстенә туктаусыз бомбалар яудыра. Шәһәрләр генә түгел, хәтта джунгли урманнары арасында авылларның да күзгә чалынган алачыкларының астын өскә китерәләр. Шулай да Төньяк Вьетнамның башкаласы Ханой шәһәренә югарыдан һөҗүм итәргә совет ракетчиклары юл куймыйлар. Бу турыда инде бөтен дөньяга мәгълүм. СССР күп газаплар чиккән, көч-хәл белән яшәгән Вьетнам халкына күптәннән ярдәм кулын сузып килә. Совет хөкүмәте дошманга каршы торырлык хәрби авиация белән генә түгел, ЛИ-2, ИЛ-14 кебек транспорт самолетларын да җибәргәләп тора. Әлбәттә, бу очкычлар әллә ни зур булмасалар да, ике өлешкә бүленгән Вьетнам мәмләкәтенең кечкенә территориясе өстендә очар өчен менә дигән һава транспорты чарасы. Шулай да халыкара танылып, мөстәкыйльлек яулаган Төньяк Вьетнам хөкүмәтенә чит илләргә дә чыга алырлык самолет кирәк. Шундый ерак юлга йөрерлек ИЛ-18 һава корабы туган илендә инде күптән популярлык казанган. Шуның өстенә ул күп урынлы да. Менә шундый очкычны Леонид Брежнев Партия Үзәк Комитеты исеменнән ул чорда Вьетнам халкының танылган юлбашчысы Хо Ши Минга бүләк итә. Андый самолет Свердловск шәһәреннән бирелә. Инде, экипаж туплап, аның командирын гына билгелисе кала.

Владимир Хөсәенов ул чорда әнә шул шәһәрдәге аэропорт очучыларының отряд командиры булып хезмәт итә. Ул зур коллективның җитәкчесе генә түгел, ә үзе катлаулы һава шартларында очып тәҗрибә туплаган беренче класслы очучы. В.Хөсәенов ИЛ-18 самолеты белән таныш булып чыга. Гадәттә, җитәкче командирлар яхшы һава шартларында азрак кына очарга яраталар. Ә бит очучы да, үз хезмәтенең остасы булыр өчен, скрипкачы кебек үк, даими күнегүләр ясап торырга тиеш. Әле ул гына да түгел, җитәкченең шәхес буларак кешелек сыйфатлары да югарыдан куелган таләпләргә җавап бирергә тиеш... Көләч йөзле, сабыр холыклы, әдәпле сөйләшә торган Хөсәенов нәкъ үзе булып чыга.

Ниһаять, бүләк — һава корабы — Хөсәенов идарәсендә һавага күтәрелеп, көньяк-көнчыгышка таба курс ала. Инде үз якларыбызда меңләгән сәгатьләр буе очарга туры килсә дә, аңа ул кадәр ерак илләргә чыгарга насыйп булмый әле. Барасы юл шактый ерак, ә трасса гаять катлаулы — диңгезләр, океаннар, биек-биек таулар һәм кеше аягы басмаган джунгли урманнары аша үтәсе бар. Алай-болай булып мәҗбүри утырырга туры килсә, исән-имин калырга өмет юк диярлек, хәтта калдыгыңны да эзләп таба алмаячаклар. Шуның өстенә фәкать тропикта гына чиләкләп коя торган яңгырлар һәм кинәт кенә пәйда булган яшенле болытлар — бик хәтәр күренеш. Шундый тропик яңгырларны Хөсәенов экипажы Кытай чигенә җиткәндәрәк очрата. Кап-кара болытлар арасында авырлыгы сиксән тонналы һава корабын шарлавыкка эләккән йомычка кебек өскә чөеп йөрткәч, бер якка чыгарып ата. Ярый әле яңа гына ремонттан кайткан була әлеге самолет, югыйсә түзгән булыр иде микән андый сынауларга. Самолет бортында Хөсәенов экипажыннан тыш тагын очучылар бар. Аларның күбесе хәрбиләр. Аларга дигән очкычлар барачак җирдә күптән хуҗаларын көтеп тора.

Шулай шактый кыен һава шартларында ярты тәүлек буена очкач, Вьетнам башкаласы Ханойга килеп төшәләр. Инде самолетны хуҗаларга тапшырырга җыенганда, Хөсәенов яңа боерык ала. Шушы очкычның командиры буларак Вьетнам хөкүмәте карамагында калырга тәкъдим ителә аңа. Алай гына

да түгел, Хөсәенов экипажы белән бергә Вьетнам президенты Хо Ши Минның шәхси пилоты итеп билгеләнә. Әмма ИЛ-18 самолетының эче аеруча уңайлы һәм йомшак кәнәфиләр белән махсус җиһазланган булса да, ил башлыгына үзенә аз очарга туры килә анда. Сиксән яшьлек хакимгә инде һавада очу болай да чамалы исәнлегенә начар тәэсир итә. Гомумән, бу чорда юлбашчы аз хәрәкәт итеп, күп вакытын тәхетендә утырып, сәяси идеяләр белән шөгыльләнә. Ә ил белән идарә итүне сыналган шәкертләренә тапшырган була. Аның каравы президентның якын ярдәмчеләре Фам Ван Донг, Ле Зуан һәм башка җитәкчеләрне ашыгыч рәвештә әле бер шәһәргә, әле икенчесенә илтеп куялар. Якынрак төбәкләргә очканда аңа ИЛ-14, ЛИ-2 кебек кечерәк очкычлар белән идарә итәргә туры килә. Чөнки Төньяк Вьетнам биләмәләре шактый бәләкәй, шуңа күрә зур аэродромнар сирәк. Ә бу очкычлар теләсә нинди мәйданга да төшә ала.

— Ә андый урын булмаганда, Вьетнам партизаннарына якынрак төшәргә кирәк чакта, хәтта күлгә дә төшеп утыра идек, — дип искә алды ул. — Андый заданиегә без махсус эшләнгән көймәле АН-2 самолетында оча торган идек. Шуны да әйтергә кирәк, зур самолетта хөкүмәт даирәләре белән очканда безне истребительләр озата бара иде. Чөнки Америка козгыннары һавада саклап кына тора бит. Безгә Төньяк Вьетнам территориясе өстендә генә түгел, ә исә америкалылар хакимлек иткән Көньякка да очарга туры килә иде. Әлеге чик сызыгын унтугыз параллель аерып тора. Чикне ике яктан да зениткалар нык саклый. Шуңа карамастан без караңгы төннәрдә дошман ягына тау кыясыннан түбәнрәк очып булса да анда хәрәкәт иткән Вьетконгларга* корал, азык-төлек яисә десант ташлап китә идек. Кай очракларда безне дошман зениткалары гына түгел, ә исә самолетны танып бетермәгән үзебезнекеләр дә утка тота торганнар иде. Исән-имин аэродромга кайтып төшкәч, самолетта һәм аның канатларында снаряд тишеп үткән урыннарны санарга керешә идек. Хәтта шундый вакыйга да булды. Махсус заданиене уңышлы гына үтәп, кайту юлына борылгач, безне дошман истребителе утка тотты, һәм безнең очкычыбызга ут капты. Чик сызыгын көч-хәл белән үткәч, бер ачык мәйданга төшеп утырдык. Экипаж исән-имин калды, ә самолет дөрләп яна башлады.

Шунысын да искәртеп үтәргә кирәк: теләсә нинди заданиегә барганда безнең белән Вьетнам очучылары була торган иде. Без, нигездә, инструкторлык вазифаларын үтәргә тиеш. Бу вакытта да вьетнамлылардан чираттагы өйрәнчек экипаж утыра иде. Алар җирдә дошманга каршы батырлыклар күрсәтсәләр дә, кайберләре мондый очракта, күрәсең, техникага ышанып җитмичә югалып кала иделәр. Бу юлы самолетка ут капкач, Нгуен Ван (без аны Ваня дип йөртә идек) штурвалны кулыннан ычкындырып бөтенләй югалып калды. Мөстәкыйльлек өчен үзләрен аямыйча көрәшкән бу кешеләргә без кулыбыздан килгәнчә ярдәм иттек.

Зур югалтулар аркасында ахыр чиккә җитеп ярсыган дошман безгә һавада гына түгел, җирдә дә тыныч көн күрсәтми иде. Кайбер очракларда кайтып төшәсе аэродромны чокыр-чакыр ясап бомбага тотып китәләр. Кая төшеп сыенырга урын тапмыйча, соңгы тамчы бензинга кадәр бетереп, һавада әйләнгән чаклар була торган иде. Хәтта төзек аэродромнар да тиешле таләпләргә җавап бирми, аларның кайберләре ашыгыч рәвештә төзелгән бит. Хәтта якындагы текә кыялы тау, даими искән җил юнәлеше дә исәпкә алынмаган. Хәер, таулы-ташлы төбәкләрдән торган нәни мәмләкәт җирлегендә зур-зур аэродромнарга каян урын табып бетерәсең.

Кайбер вакытларда Америка агрессорлары Төньякны бомбага тотудан тукталып торалар. Чөнки дөнья җәмәгатьчелеге илбасарларны нык тәнкыйтьли, Һинд-Кытайдан тизрәк үкчә күтәрүләрен таләп итәләр. Шул ук вакытта Көньяк Вьетнамның башкаласы Сайгон тирәсендә җир астыннан хәрәкәт итә торган партизан отрядлары төннәрен кан дошманнарына һич тә тынгылык бирми. Алар әнә чирек гасыр инде җир астыннан сугыш алып баралар. Баштарак япон, аннары француз колонизаторларына каршы, хәзер менә америкалылар белән. Әгәр совет ракеталары булмаса, Төньяк Вьетнам шәһәрләрен янкилар бомбага тотып, көлен күккә очырган булырлар иде. Шулай да кайбер очракларда бик нык коралланган «Фантом» бомбардировщиклары Төньяк Вьетнамның башкаласы Ханойга кадәр үтеп керәләр. Әмма ул чорда аларны иң җитез дип саналган МиГ-21 истребительләре каршы ала.

Америкалылар үзләренең һөҗүмнәрен бигрәк тә 1969 елның икенче ярты еллыгында көчәйттеләр. Ул вакытта безнең гаскәриләр Чехословакиядә кинәт барлыкка килгән чуалышларга игътибарларын юнәлткән иделәр. Шуңа карамастан безнең зенитчылар америкалыларның дистәләрчә самолетларын бәреп төшерделәр, шул исәптән «Фантом» бомбардировщигын да. Һәлакәттән парашют белән сикереп котылган очучыларның саны гына да шактый зур бер лагерьны тәшкил итә иде. Совет очучыларын, авиация белгечләре буларак, шул әсир төшкән америкалылардан сорау алганда тыңлап торырга тәкъдим иткәннәр иде. «Фантом» бомбардировщигына куелган яңа җиһазлар безнекеләрне кызыксындыра иде. Колгадай озын буйлы, ач яңаклы очучыга мин дә берничә сорау биргән идем. Һәр сорауга да җавапны алар тартынмый-киреләнми, тулы итеп, ихлас күңелдән җавап биргәннәре хәтеремдә.

Шул ук елның ахырында Хөсәенов җитәкләгән экипажга туган илләренә кайтып китәргә насыйп була. Үзләренә йөкләнгән халыкара миссияне җиренә җиткереп үтәгәннәре өчен, безнең очучыларның һәркайсы Вьетнам орден-медальләре белән бүләкләнәләр. Шулар арасында Владимир Хөсәенов та

президент Хо Ши Минның үз кулыннан I дәрәҗәле «Хәрби батырлык» орденын ала. Ә Министрлар Советы рәисе Фам Ван Донг аны «Хәрби бердәмлек» медале белән бүләкли. Совет зениткасы тарафыннан бәреп төшерелгән «Фантом» канатыннан ясалган алюмин кашык белән таракны ул һаман да әле ядкарь итеп саклый.

— 1973 елда мин үземнең вьетнам шәкертләремне яңадан Мәскәүнең Шереметьево аэропортында очраттым, — ди Владимир Хөсәенов. — Ишетәм, радиодан диктор мондый мәгълүматлар игълан итте:

— Игътибар! Аэропортка Вьетнам ИЛ-18 самолеты килеп утырды.

Карасам, койрыгында, чыннан да, Вьетнам әләме сурәте төшерелгән. Игътибарымны тагын да арттыргач, бортындагы билгеләр дә таныш булып чыкты. «ВН-195» дип язылган анда.

Бу мин илткән безнең очкыч түгелме соң? Түзмәдем, самолетка якынрак бардым. Шунда мин самолеттан төшеп килүче шәкертләрем белән очраштым, дөресрәге, алар үзләре мине танып алдылар. Әлбәттә, кочаклашып күрештек, хәл-әхвәл сораштык. Мин башка вьетнам дусларым белән дә кызыксындым. Күбесе инде югары урыннарда хезмәт итәләр икән. Вьетнам авиаторлары хәзер үзләре дә Лаос, Таиланд кебек күрше илләргә авиация өлкәсендә актив ярдәм күрсәтәләр. Әлеге самолет белән дусларым Финляндиянең башкаласы Хельсинкига юл тоталар икән. Вьетнам дипломатларын халыкара иминлек конференциясенә алып баралар. Алар Америка агрессорларын фаш итәрлек яңа дәлилләр әзерләгәннәр. Ниятләре — шул мәгълүматларны дөнья җәмәгатьчелегенә җиткерү. Әлбәттә, мин аларга зур уңышларга ирешүләрен һәм дистәләгән еллар буена сугышып хөррият казанган Вьетнам халкына иминлек һәм мул тормышта яшәүләрен теләп калдым.

Ә самолет бортындагы билгеләргә килгәндә, ул менә нәрсәләрне аңлата. «В», «Н» хәрефләре (латинча) Ван Нои, ягъни Хо бабай дигәнне аңлата (Вьетнам халкы үзенең юлбашчысын шулай хөрмәтли), ә саннар аның туган көнен күрсәтә, ягъни 19 май. Дөрес, Вьетнам халкының батыр юлбашчысы бу вакытта инде аның өчен махсус төзелгән мәрмәр мавзолейда ята иде.

Вьетнамнан әйләнеп кайткач, В.Хөсәенов яңадан Гражданнар авиациясендә хезмәт итә башлый. Башта үзенең элеккеге урынында, аннан соң аны Литва Гражданнар авиациясе идарәсенә очу-штурман бүлеген җитәкләргә билгелиләр. Шулай шактый еллар авиациядә хезмәт итеп, Татарстанга Көнбатыштан кайтып төшә. Ул чагында Казан аэропортында реактив очкычларның тавышы көндез дә, төнлә дә туктап тормый. Ул елларда бер Казан аэропортыннан гына да елына миллион ярым пассажир һавага күтәрелә иде бит. Реактив самолетлар шулкадәр артты ки, техниклар кая куярга урын таба алмый иде. Очучылар коллективы да бермә-бер артты. Шуңа күрә яңа структура — Казан авиаберләшмәсе оештырылды. Һәрьяктан хәбәрдар, белемле яңа җитәкче кирәк иде. Күрәсең, Владимир Хөсәенов кандидатурасы бу таләпләрнең барысына да җавап биргән.

Казан аэропортында үзенең җитәкчелек эшчәнлеген Татарстан очучыларының профессиональ осталыкларын тикшерүдән башлап җибәрде һәм бу турыда ул елмаеп кына беренче очрашуда ук кисәтеп куйган иде. Мөлаем йөзле, кешеләргә гаять игътибарлы, имәндәй нык гәүдәле урта яшьләрдәге яңа командир күпләр күңеленә хуш килде бугай, югыйсә ул әлеге җитәкчелек урынында шул гомер эшли алыр идеме икән.

Ул арада илнең авиазаводлары реактив пассажир самолетларының икенче буынын чыгара башлады. Ә безнең Казан бетон полосасы кирәгеннән артык кыска булу сәбәпле, яңа очкычларның таләпләренә җавап бирми иде инде. Ул арада Татарстан җирендә гигант КамАЗ заводы калкып чыкты, нефть суырту да бермә-бер артты. Авиаторларга эш көннән-көн өстәлә торды. Шул сәбәпле яңа аэропорт төзү мәсьәләсе көн кадагына куелды. Болар барысы да өлкән командир Владимир Хөсәенов җилкәсенә өелде. Ул чорда Казан авиаберләшмәсенең Идел буе идарәсе иң алдынгы гражданнар авиапредприятиесе статусына лаек булган иде.

1974 елның башыннан Казанның яңа аэропорты гаять кызу темплар белән төзелә башлады. Киң мәйданда җәелгән бу зур төзелешнең барышын акрынайтмас өчен мең төрле сорау һәм бәхәсләрне чишәсе, төзелеш материаллары тирәсендә туган яңадан-яңа проблемаларны җайга саласы бар иде. Әлбәттә, ул заманда матди яктан шулкадәр үк кытлык юк иде, ничек планда каралган — шул көенчә барды, тоткарлыклар төзелеш материалларында гына ара-тирә очраштыргалады.

Шуңа да карамастан Казанның яңа аэропорты вакытыннан шактый алда сафка бастырылды. Бу — 1979 елның 16 сентябрь иртәсе. Әлеге көнне Татарстан авиациясе тарихында тирән эз калдырырлык вакыйга булды. Өр-яңа бетон полосадан ТУ-134 реактив очкычы, бортына шыгрым тулы пассажирлар утыртып, тәүге очышка китте. Әлбәттә, озатып калучылар — авиаторлар арасында әлеге очыш өчен иң җаваплы кеше — Татарстанның берләштерелгән авиапредприятиесе җитәкчесе В.Н.Хөсәенов та бар иде. Ул беренче пассажирларга үз кулы белән истәлекле бүләкләр дә тапшырды.

Билгеле инде, яңа аэропорт — яңа мәшәкатьләр. Хәзерге аэропортның очып китү һәм килеп утыруны тәэмин итүче радиотехника җиһазлары да заманча булырга тиеш. Ә аларның бәһаләре алтын белән бер. Илдә автоматика чоры башланды. Мәскәү аэропортлары инде күптән автоматикага җайлаштырылган. Начар һава шартларында утырырга туры килгәндә, бу очучылар хезмәтен гаять дәрәҗәдә җиңеләйтә.

Авиапредприятиедә көтмәгәндә һәлакәт булу сәбәпле, беркөнне очышлар бөтенләйгә тукталып калды. Гражданнар авиациясе министры фәрманы белән безнең аэропортка хезмәт күрсәткән 28 ТУ-124 реактив очкычы бер кул селтәүдә гамәлдән чыгарылды. Барын да яңабаштан башларга кирәк иде. Ярый ла ул арада безнең авиапромышленность ТУ-134, ЯК-42, ТУ-154 кебек икенче буын реактив самолетларын күмәкләп чыгара башлаган иде инде. Әмма алар белән идарә итәр өчен очучыларны яңабаштан укытып кайтарырга, аларга хезмәт күрсәтү өчен авиатехниклар һәм башка һөнәр осталарын әзерлисе бар. Ул һава корабларына туры килерлек запчастьлар, ә аларны саклар өчен авиабаза оештырырга кирәк иде.

Менә шундый мәшәкатьләр белән бергә Казан авиапредприятиесе хезмәткәрләре өчен бәйрәм көннәре килеп җитте. 1984 елның июнендә беренче Казан аэростанциясе төзелүгә 60 ел тулды. Шул уңайдан «Крылья Татарстана» (авторы — беренче класслы очучы Рәшит Ибраһимов) дигән китап чыгарылды. Шул документаль материаллар нигезендә аэропортта музей оештырылды. Анда Татарстан авиациясен оештыруда зур өлеш керткән, аэропорт тарихында тирән эз калдырган ветераннарның фотолары белән бергә, аэропортка шул дәвердә төшеп утырган һәр самолетның макеты да куелган иде*. Шушы юбилей уңаеннан хезмәттә батырлык күрсәткән күп кенә Татарстан авиаторлары хөкүмәт орденнары һәм медальләренә лаек булды. Шул исәптән берләшкән авиапредприятиенең баш җитәкчесе Владимир Хөсәенов та «СССРның атказанган очучысы» дигән гаять югары исемне алды.

Владимир Хөсәенов әле дә хезмәт сафында. Очуын күптән ташласа да, шул ук аэропортта үзе оештырган коллективта эшчәнлеген дәвам итә. Ул, Татарстан региональ һава идарәсенә буйсынган шәһәр агентлыгының генераль директоры буларак, гаять зур һәм файдалы эшләр башкара. Ничәмә еллар рәттән Казан шәһәр Советы һәм даими транспорт советы әгъзасы буларак та ул зур эшләр алып барган шәхес.

Бөркетләр кыядан курыкмый

Татарстан очучыларының бер ел буе Әфганстанда әсирлектә яшәүләре инде күпләргә мәгълүм. Аларны кулга төшергәч, экипажның гаебе юклыгын талиблар үзләре дә таныганнар иде. Әмма экстремистларның әсирләрне кулдан тиз генә ычкындырасылары килми. Янәсе, алар — безнең кунакларыбыз, ә әсирләр бездә тирән чокырлы зинданда яталар дип белдерәләр. Тик соңыннан әлеге «кунаклар» өчен зур йолым таләп итәләр.

Шулай да Казан егетләренең чит җирләрдә «кунак» булып яшиселәре килми. Бер карарга килеп, алар үз язмышларын үзләре хәл итәләр...

1995 елның 3 август төне. Бортына тулы йөк төягән ИЛ-76 самолеты Әфганстан чигенә якынлашып килә. Икенче пилот Газинур Хәйруллин бу турыда экипаж әгъзаларын кисәтеп куя. Штурман Александр Здор чит илләр чиген төгәлрәк билгеләп, борт журналына терки һәм һава диспетчеры төймәсенә баса. Үзе утырган самолетның координатларын һәм чикне кичү вакытын хәбәр итә.

— Ярый, эшелоныгызны төгәл саклагыз, читкә тайпылмагыз, чөнки ул тирәдә безнең хәрби очкычларның булулары мөмкин, — ди әфган диспетчеры. — Һаваны күзәтә төшегез, — дип тә өстәп куя.

Инде яктырып та килә. Бу якларда таң атканда ифрат зур булып чыккан кояшның алтын нурлары күк гөмбәзенә сибелеп тә өлгергән.

— Кабулга чаклы ике йөз дә биш чакрым кала, — ди штурман. Тагын унҗиде минуттан соң анда булачакбыз.

Таң алды — йокының иң татлы вакыты. Күз кабакларына хет шырпы сындырып кыстыр, кургаштай авыраеп, барыбер алар йомылам-йомылам дип торалар. Әмма чит җирләрдә экипаж әгъзаларына уяу булу зарур. Җитмәсә, бу турыда диспетчер да кисәтеп куйды.

Очучылар ян-якны дүрт күз белән күзәтәләр. Менә озак та үтми, югарыдарак кояш нурлары яктысында көмеш тәңкәдәй күктә нидер ялтырап та куйды. Аның артыннан тагын берәү. Экипаж командиры Владимир Шарпатов әлеге тәңкәләрнең истребительләр булуын шунда ук аңлап ала. Тавыштан да тиз хәрәкәт иткән истребительләр, секундлар эчендә якынлашып, һава корабы тирәсендә бал кортларыдай әйләнеп оча да башлыйлар. Бу җитез очкычларның совет истребительләре икәнлеген үзе кайчандыр хәрби очучы булган Газинур да раслый.

— Ни кирәк аларга бездән? — дип куя ул.

Алай гына булса икән, шунда ук радиоколакчыннарда мондый сүзләр ишетелә:

— Привет, Володя! Нам приказано встретить Вас. Следуйте за нами. Не будете слушаться, собьем! Әйе, таләп катгый, тыңламыйча кара!

Шулай итеп, Казан очучылары Кандагар аэропортына төшәргә мәҗбүр булалар һәм әсирлеккә төшәләр. Мәгълүм булганча, без бит «Аэрофлот» дигән дөньяда иң зур авиакомпанияне таркатып, аны

кәрлә хуҗалыкларга телгәләп, базар мөнәсәбәтләренә кереп киткән идек. Менә шунда инде, «яшәргә кирәк!» дигән максаттан чыгып, кем ничек акча юнәтү проблемасы алдына килеп баса.

Шулай итеп, Казанда оешкан «Аэростан» авиакомпаниясе дә үзенә эшне чит илләрдән эзли башлады. Ә моның өчен арадашчылар җитәрлек. Безнекеләр чит илләргә оча башлыйлар. Башта Британиядән Африка илләренә нефть кирәк-яраклары ташыйлар, аннан соң Кытайдан азык-төлек кайтаралар. Ә чит илләрдә авиатранспортка мохтаҗлык зур икән. Бу юлы Казан экипажы, Әфганстанның законлы хөкүмәте үтенүе буенча, Албаниягә очып, аннан хәрби йөк төяп Гарәп Әмирлегенә кайта. Шарджа аэропортында экипаж алышынырга тиеш була, ләкин хезмәттәшләре килеп җитә алмау сәбәпле Шарпатов экипажының үзенә очарга туры килә. Бу очышның ничек тәмамланганы укучыга инде мәгълүм. Безнең очучыларны әсир төшергән талиблар Әфганстанның шул законлы хөкүмәтенә каршы сугыш алып баралар бит.

Инде Казан очучыларының әсирлектә үзләрен ничек хис итүләре турында да берничә сүз әйтеп китәргә кирәктер.

...Кандагар аэропортының янәшәсендә генә отставкадагы бер полковникның шәхси утары урнашкан. Зур йорт ишегалдының киң мәйданын чолгап алган таш дивар кош очып чыкмаслык биек. Әмма «кунак» егетләргә капкага якын килергә дә тыела. Калашников автоматларын әзер килеш тотып, кап-кара сакаллы талиблар җиде әсирнең һәр хәрәкәтен күзәтеп торалар. Төрмә территориясендә кулларын артка куеп әрле-бирле йөргән очучылар үзләрен кая куярга, ни кылырга белмиләр. Мине сыекландырырлык кояш кыздыруына түзәр хәл юк. Хәтта күгәрчен дә, томшыкларын зур итеп ачып, канатларын як-якка салындырып, лапас ышыгында әлсерәп утыра.

Инде әлеге талиблар карамагында «кунак» булып ятучы егетләрнең мөшкел хәлләренә артык тукталып тормыйча шуны гына әйтәсе килә: якташлары, хезмәттәшләре, «Аэростан» компаниясе җитәкчеләре, Татарстан хөкүмәте даирәләре очучыларны ялгыз калдырмыйлар. Аларның язмышлары белән әледән-әле кызыксынып торалар. Кызыксынып кына калмыйча, аларның гаиләләренә матди ярдәм күрсәтәләр, кайгыларын уртаклашалар. Бу мәсьәлә Татарстан һәм Русия Президентының уртак проблемасына әверелә, хәтта АКШ хөкүмәте даирәләренең дә игътибарын җәлеп итә.

Беренче нәүбәттә, мондый хәвефле хәбәр алыну белән, «Трансавиа» компаниясе президенты Бут әфәнде Халыкара Кызыл Хач җәмгыяте рәисе һәм Русиянең Тышкы эшләр министрлыгының вәкаләтле вәкилләре белән бергәләшеп Кандагарга юл тота. Сөйләшүләр безнең очучыларны кулга төшергән Талибан җитәкчеләре белән алып барыла. Нәтиҗә: Талибан даирәләре Русия хөкүмәтен чит ил эшләренә тыкшынуда гаеплиләр, ә Әмирлектәге «Трансавиа» эшмәкәрләрен тыелган кәсеп — корал ташуда гаепләп дәгъва белдерәләр. Әсир очучыларны азат итүдән катгый рәвештә баш тарталар.

Бераз вакыттан соң Кандагарга Татарстан Президенты киңәшчесе Тимур Акулов җитәкчелегендә яңа делегация оча. Барып җитү белән, Татарстан вәкилләре Президент М.Ш.Шәймиевнең һәм Татар-мөселман җәмгыятенең мөрәҗәгатен тапшыралар. Нәтиҗәдә Татарстан очучыларын азат итү 4 сентябрьгә билгеләнә. Безнең делегация өсләреннән авыр ташны төшергәндәй тынычланып кайтып китә.

Әмма талиблар сүзләрендә тормыйлар.

— Татар мөселманнарына карата ихтирамыбыз зур, ләкин алдагы сөйләшүләр фәкать Русиянең вәкаләтле даирәләре белән генә булачак, — дип кырт кисеп җавап кайтара алар Татарстан вәкилләренең чираттагы баруында.

Төгәл бер ел буена сузылган әлеге сөйләшүләрдә вакытлы матбугатта кемнәр генә катнашмый: Бөтендөнья ислам конференциясе вәкилләре, Берләшкән Милләтләр Оешмасының җаваплы даирәләре, хәтта Пакыстан Премьер-министры Бхутто белән Согуд Гарәбстаны короле дә җәлеп ителә бу хәвефле вакыйгага. Әмма бозны барыбер урыныннан кузгатып булмый. Чөнки бу вакытта Татарстан очучылары Русия сәясәтенең корбаннары дип игълан ителгән була.

Инде ел буена бернинди ярдәм алмаган очучыларга ни эшләргә?

Ниһаять, бу тоткынлык газабыннан котылыр өчен алар үз язмышларын үзләре хәл итәргә дигән катгый карарга килә.

Алтын бәһасенә тиң ИЛ-76 авиапланерына талиблар инде күптән кызыгып йөри. Һәм безнең очучылардан бу самолетның үзенчәлекле кайбер җиһазлары белән таныштыруны таләп итәләр. Аннан соң бит консервацияләнмәгән очу аппаратының тора-бара тутык тимергә әйләнүен көт тә тор. Әнә шуны да исәпкә алып, экипаж әгъзаларына (ике-өч кеше генә) самолетларына якынаерга рөхсәт итәләр. Андый мөмкинлек очучыларны канатландырып җибәрә һәм күңелләрендә өмет уята. Көнен-төнен төрле планнар коралар, уйлары ничек тә исән калу турында. Хәтта әзрәк черем итеп алганда да туган илләре белән саташалар.

Көннәрнең берендә, иртән йокыдан торгач, икенче пилот Газинур Хәйруллин болай ди:

— Егетләр, борын төбендә Авиация көне, йә, үзебезнең профессиональ бәйрәмебезне ничек каршылыйбыз?

Нәкъ шул көндә экипажны тулы составы белән (беренче мәртәбә) самолетка ремонт эшләренә чакыралар. Янәсе, эшләрен тизрәк бетерсеннәр дә, аннан соң самолетны ераккарак тарттырып куярга булыр... Әмма безнең егетләр самолетларының эшләрен тарталар, сузалар. Кайбер эшләрне инструкция китабыннан караган булалар. Башта барлык приборларга күз йөртеп чыгалар. Ул чагында бортинженер Әсхәт Аббязов, тирә-якка күз салып (талиб очучысы якында түгелме?), бензомерны тикшерә. Бакларга салынган керосин җитәрлек, шөкер, аны агызып алмаганнар. (Ә ул күрсәткечне әзрәк күрсәтә торган итеп ясап куйган иде.) Талиб очучысына бармагы белән төртеп: «Үзегез күреп торасыз, бу ягулык белән без һавага да күтәрелә алмаячакбыз, качып китәрләр дип юкка шикләнәсез бездән, — дип, тегене тәмам ышандыра бу. — Шулай булгач, зинһар, комачаулап йөрмәгез, эшләргә бирегез безгә...»

Төш вакыты җитеп килә. Сигез сакчының дүртесе, бер секундка да кичекмичә, автоматларын сөйрәп әбәткә йөгерәләр. Бирим дигән колына чыгарып куяр юлына, диләр бит. Озак та үтми, самолет кабинасында утырган талиб очучысын нигәдер аэропорт тирәсенә чакырып ала. Иң усал, үткен күзле сакчы да аның белән китеп бара.

— Егетләр, моннан да кулайрак вакыт табылыр микән тагын?!

Командирның шыпырт кына әйтелгән бу сүзләре экипажга боерык булып яңгырый, һәм шунда ук һава лайнерындагы җиһазлар хәрәкәткә килә. Ишекләр ябыла, машина белән керә торган йөк күпере күтәрелә башлый, двигатель турбинасы әйләнергә тотына. Әмма экипаж хата җибәрә. Реактив «пускачның» барын да берьюлы эшкә җигәргә куәте җитмәгәнлеген истән чыгаралар. Күпер ярым күтәрелгән хәлдә эленеп кала, двигатель эшләүдән туктый. Хәзер инде бу эшне яңадан башлар өчен «пускачның» суынганын көтәргә кирәк... Ләкин Казан егетләренә Аллаһы Тәгалә үзе ярдәмгә килә. Тәҗрибәле экипаж двигательне бүтән ысул белән эшләтеп җибәрә. Әмма дүрт реактив двигательне берәм-берәм эшләтеп җибәрү өчен күпме вакыт кирәген алар үзләре генә белә. Ниһаять, командир эшләгән двигательне бар куәтенә куя, ә самолет урынынннан кузгалмый. Шунда бортинженер Аббязов, ян ишектән сикереп төшеп, көпчәк асларына кыстырылган тимер колодкаларны ян-якка алып ташлый. Ул чагында, зур куәт белән эшләгән двигатель тавышын ишетеп, талиб очучысы белән бергә сакчылар да самолетка таба йөгерешә башлыйлар. Әмма самолет борылгач, реактив соплолардан ыргылып чыккан ялкынлы өермәгә түзә алмыйча, алар кире чигенергә мәҗбүр булалар. Ә һава болай да кызу — кырык градустан да югарырак. Ник бер җил әсәре булсын. Очып китәргә бик җайсыз. Очу полосасына килеп кергәндә, шул турыда уйлый командир. Әмма тәвәккәл таш ярган, ди. Шул мизгелдә уң як штурвалда утырган Газинур Хәйруллин алда зур тизлектә полосага аркылы якынлашып килгән «Урал» машинасын күреп ала.

— Очу юлын томаламакчылар, тизрәк, тизрәк бул, командир! — дип сөрән сала ул.

Болай да кыска полосаны тулаем файдаланырга мөмкинлек булмау сәбәпле, очкычның һич тә җирдән аерыласы килми — һаман алга «йөгерә дә йөгерә». Әгәр командир канатларга тагылган җайланмалар белән оста файдаланмаган булса, Казан очучыларының сөякләрен әнә шул тирән упкыннан эзләгән булырлар иде, мөгаен.

Инде соңыннан алынган мәгълүматларга караганда, аэродромда тревога игълан ителә. Автоматлар белән бергә командный вышка башындагы зениткалар да «телгә» килә. Шунда ук МиГ истребителенә һавага күтәрелергә боерык бирелә. Әмма безнең якташларыбыз бәхетенә, старт алганда аның бер көпчәге шартлый. Янтайган истребительне бер читкә тарттырып, икенчеләре очып киткәндә, ИЛ-76 самолетыннан инде җилләр искән була.

Ә безнең очучылар курсны бөтенләй бүтән якка тота, әмма бик югарыга күтәрелмиләр. Кыяларга килеп бәрелүдән дә курыкмыйча, тау-ташлар арасыннан бөркеттәй оча бирәләр.

Инде качкыннар җирдән аерылгач, экипаж командирының исемен әйтеп тә, борт номерын атап та, Кандагар аэропорты диспетчеры экипажны элемтәгә керергә чакыра. Әмма самолеттан эндәшмиләр. Билгеле ки, әгәр җавап бирсәң, очкычның координатларын шунда ук билгеләп алачаклар һәм шул якка истребительләрен юнәлтәчәкләр.

Ниһаять, кыя-тауларны исән-имин кичеп, чүл өстендә ком бураннары уйнатып, Иран чигенә килеп җитәләр. Шунда гына очучылар иркен итеп бер сулыш алалар һәм самолет бортындагы кораллы сакчыларны искә төшерәләр. Әмма артык борчылырга урын юк, самолет белән идарә итүдән азат экипаж членнары аларны инде тынычландырган булалар. Җирдән аерылгач, бер мәлгә югалып, кыен хәлдә калган сакчыларга, ниһаять, җан керә. Өлкән сакчы автоматының затворын уйнатып, очучыларга төзи һәм аэродромга төшәргә боера. Әсхәт Аббязов, аның ураган чалмасына төртә-төртә, аңлатырга тырыша.

— Соң, чүпрәк баш, — ди ул, — әгәр син очучыларны атып үтерсәң, без бит барыбыз да аска, ягъни теге дөньяга бергәләшеп мәтәләчәкбез! Аңлыйсыңмы шуны?

Иран территориясенә чыккач, очучылар самолетны биеккәрәк күтәрәләр. Швециядә урнашкан радиостанция белән бортрадист Юрий Вшивцев элемтәгә керә һәм Иран чиген үтеп чыгарга рөхсәт алуны үтенә. Шундый авырлыклар белән ерак илләр аша элемтә алып барып, ниһаять, ИЛ-76 йөк самолеты Берләшкән Гарәп Әмирлекләренең Шарджа аэродромына килеп төшә. Аэропорт

хезмәткәрләре биредә күп мәртәбәләр булган «Аэростан» авиакомпаниясе самолетын танысалар да, командир Шарпатов сул як тәрәзәдән башын тыгып болар белән «Әссәламегаләйкем» дип исәнләшкәч шикләнеп калалар. Командирның күкрәген каплаган кара сакалын күреп: «Талибан, талибан», — дип сөрән сала башлыйлар.

Ниһаять, барысы да ачыклана, шулай да экипажны үзләре утыртып кайткан талиб сакчылары белән бергә сак астына алалар. Әмма озак та үтми, «Трансавиа» компаниясе җитәкчеләре килеп җитә һәм безнекеләрне азат итәләр. «Инде болай булгач, — ди Әмирлек даирәләре, — талибларны да үзегез белән Мәскәүгә алып китегез... Чөнки кире кайтарсак, аларны анда җәллад балтасы көтә бит».

Озак килешүләрдән соң талиб сакчыларына да урын табыла. Согуд Гарәбстаны короле бу бичара адәмнәрне үз илендә сыендырырга вәгъдә бирә.

Шулай итеп, «Аэростан» авиакомпаниясе бөркетләре, бер елдан артык әсирлектә булгач, туган җирләренә аяк басалар. Төнге сәгать бердә кайтып төшкән ЯК-40 самолетын меңләгән кеше каршы алды. Татарстан Президенты игътибарыннан тыш кыю очучыларга карата булган халык ихтирамы үзе зур бәя дип уйлап куйдым мин ул чагында. Ул көннәрдә Казан аэропорты хезмәткәрләре Һава флоты көнен бәйрәм итәләр иде.

Әмма безнең очучыларны гаиләләре белән бәхетле очрашулардан тыш тагын да шатлыклы вә тантаналы көннәр көтә иде.

Инде кыю бөркетләрне Казан һәм Мәскәү Кремльләрендә Татарстан һәм Русия Президентлары тапшырган югары исемнәр һәм орден-медальләр белән чын күңелдән котлыйсы гына кала. Шуларның иң зурысы — Россия Герое дигән алтын медаль — безнең якташыбыз очучы Газинур Хәйруллинга бирелде.

ТАУЛЫ КҮЛИ ГЕНЕРАЛЬНЫЕ

Очучы профессиясе — гаять җаваплы һәм киеренке хезмәтләрнең иң катлаулысы. Ул кешедән күп көч, энергия һәм осталык таләп итә. Шул ук вакытта очучы булырга теләгән егет түземлек, җитезлек кебек уңай сыйфатларга ия булырга тиеш. Югыйсә очучы синнән чыкмаячак. Ә инде очучылар белән якыннан торып җитәкләүче кешедә тагын да күбрәк уңай сыйфатлар булырга тиеш. Аның өчен әлеге һөнәрнең чын остасы булу гына җитми, шуңа өстәп үзеңнең кул астында хезмәт итүче белгечләргә карата миһербанлы, ихтирамлы булырга кирәк.

Татарстан авиакомпаниясе генераль директоры Мөхәммәт Зәкәрҗаев әйтүенчә, ул, кайберәүләр кебек, кечкенәдән авиация турында бөтенләй хыялланмаган.

Бахулла дәдә малайларга бай була. Барчасы да хезмәткә мәхәббәт белән тәрбияләнеп, ата-аналарына карата гаять игътибарлы, инсафлы булып үсәләр. Мәктәптә һәммәсе дә яхшы билгеләренә генә укый. Укуда кече уллары Мөхәммәт алдынгылардан була. Башлангыч классны туган авылында тәмамлап, укуын күршедәге нефтьчеләр поселогында дәвам итә ул. Ә инде урта белем турындагы таныклыкны Махачкала шәһәрендә ала. Менә шунда инде аның башына очучы булу уе килә. Чөнки бу вакытта аның ике абыйсы да очучылык таныклыгы алган булалар. Аларга карап Мөхәммәт тә үз язмышын хәл итә.

Ике ел дигәндә Мәскәүдән ерак түгел урнашкан Сасово очучылар мәктәбен ул «отлично»га тәмамлап, абыйлары кебек үк дүртенче класслы очучылык таныклыгына ия була. Чыгарылыш комиссиясе аңа Татарстанга юллама бирә. Әлбәттә, ул икеләнеп тормый, чөнки бер абыйсы инде нәкъ шунда — Казан аэропортында хезмәт итә.

М.Зәкәрҗаев Казан аэропорты каршындагы авиаотрядның командиры булып җитешә. Хезмәт баскычы аның түбәндәгедән гыйбарәт: башта экипаж командиры, аннан звено, күп тә үтми эскадрилья белән җитәкчелек итә башлый. Аннары отряд командиры итеп билгелиләр.

Ул җитәкчелек иткән махсус отряд эшчәнлегенең масштабы Татарстан күләмендә генә түгел, хәтта күрше республикаларга да сыеп бетми. Авыл хуҗалыгы авиациясе ул чорда аеруча мактауга лаек була. Татарстанда гына түгел, күрше төбәкләрдә дә Казан авиаторлары хезмәте гаять югары бәяләнә. Бу вакытта Зәкәрҗаев җитәкләгән кече авиациянең кырыклап АН-2 очкычы дистәләрчә колхоз-совхоз кыр-болыннарындагы аэродромнарда урнашкан була. Шуларның һәркайсындагы экипаж дүрт-биш белгечтән гыйбарәт. Әлбәттә, аларның күбрәге яшь кадрлар. Шуның өстенә һәр елны очучылар мәктәбен тәмамлаган 15–20 очучы өстәлеп тора. Ә отряд командиры Зәкәрҗаевка да утыз биш яшь. Ә яшь очучыларны хезмәткә өйрәтү — гаять җаваплы эш. Шуның өчен аларны даими рәвештә контрольдә тотарга кирәк. Өлкәннәр әйтмешли, кан белән язылган очу кагыйдәләрен санга сукмаган кайбер яшьләрне сүгеп-тиргәп кенә түгел, ә бәлки көлеп-елмаеп, юмор белән кисәтү зарури, аны аңлаган очучы бүтән тәртип бозмаячак, әлбәттә.

...Канатларның ныклыгы — очучының иминлеге. Монысы инде авиатехникка кагыла. Һәр пилот, очарга җыенганда, үзе утырып очачак самолетны үткен күздән үткәреп төзеклегенә инангач кына кәнәфигә менеп утырырга тиеш.

1991 елның декабрендә авиаотряд коллективы зур үзгәрешләр кичерә. Ул яңа титул ала һәм Казанның икенче авиапредприятиесе КАП-2 дип йөртелә башлый. Баштарак югарыдан аның директоры итеп бүтән кеше билгеләнә. Әмма очучылар яңа җитәкчене нишләптер кабул итә алмый иза чигәләр. Бераздан очучылар коллективы бертавыштан үзләренең инде күптәннән сыналган командирларын — Мөхәммәт Зәкәрҗаевны кайтаралар.

Әлбәттә, башта аңа кыен була. Ни әйтсәң дә, элегрәк мондый хәлләрне күрмәгән-белмәгән кичәге авыл хуҗалыгы авиаторлары кинәт эшсез калалар — хезмәт хакы ала алмый интегәләр. Чуалган чор, колхоз-совхоз җитәкчеләре, ягулыкка кинәт бәяләр күтәрелеп китү сәбәпле, авиациягә инде мөрәҗәгать итмиләр. Димәк, очучыларга башка эш табарга кирәк. Югыйсә тәҗрибәле очучылардан торган коллективның бөтенләй таркалып китүе ихтимал. Зәкәрҗаевның бу кризистан котылу планнары бар барын, әмма аны тормышка ашыру өчен төптәнрәк уйлап эш итәргә кирәк. Профсоюз активистларын, звено һәм эскадрилья командирларын җыеп киңәшләшкәч, мондый карар кабул ителә. Беренче чиратта кайбер АН-2 самолетларын башка төбәкләргә сатып, вертолетлар юнәтергә кирәк, ә аларны индеерактан эзлисе юк, иншалла, алар үзебездә чыгарыла. Ә вертолетлар нефть чыгаручыларга, газовикларга, медицинага бик кирәк. Бу турыда инде тиешле белешмәләр алынган. Чехословакиядән кайтарылып, аларның ирексездән отрядка тагылган ике моторлы Л-410 очкычларын да эшкә җигәргә вакыт җитте. Матур җиһазлы очкычларга тагын берничә йомшак кәнәфи куйсаң, аларны пассажирлар ташуда рентабельле итеп булачак.

Шулай да чишеләсе проблемалар әлеге дә баягы шул матди яктан кытлыкка барып терәлә. Ә бит туксанынчы елларның икенче яртысында авыл хуҗалыгына хезмәт күрсәткәне өчен Казан авиаторларының гаять зур суммада бурыч аласылары бар. Әлбәттә, киләчәктә бу проблемаларның уңай хәл ителәчәгенә өмет бар барын, әмма акча бүген кирәк. Ә әлеге бурычлылар бурычларын түли алмыйлар.

Шулай итеп, барлыкка килгән проблемаларны сабырлык белән бер-бер артлы хәл итә-итә, очучылар коллективы бераз иркен сулап куя. Бары тик өч-дүрт елда гына да бер МИ-8 вертолетыннан башлап аларның саны унбишкә җитә.

Менә шунда инде КАП-2 директоры Мөхәммәт Зәкәрҗаевның очучылар алдында абруе тагын да күтәрелә, чөнки ул бер генә очучыны да эштән җибәрми. Ә бит әкренләп аякка баса башлагач, очучы һәм башка белгечләрне яңадан туплыйсы булыр иде, ә аларны әзерләү өчен гаять зур сумма кирәк. КАПта дүрт йөзгә якын кеше эшли һәм хезмәт хакын вакытында ала.

1998 елның июлендә Татарстан Республикасы Министрлар Советы карары белән Мөхәммәт Зәкәрҗаев Татарстан авиакомпаниясенең генераль директоры итеп билгеләнә. (Бу вакытта инде ул, КАИны читтән торып тәмамлап, инженер-механик белгечлеге алган була.) Бу инде җиңел очу аппаратларыннан торган кече авиация генә түгел. Яңа аэропортта урнашкан авиапредприятиедә дистәгә якын һава лайнерлары тупланган. Ә очучылары тагын да югарырак класслы. Әмма матди яктан болары да бөлгенлеккә төшкәннәр, ә авиалайнерлар искереп беткәннәр. Аларны ремонтлау өчен генә дә миллионлап акча кирәк. Ә бит әле республика кассасына да зур бурыч бирәселәре бар. Ичмасам, тирә-якта көтмәгәндә пәйда булган «Аэростан», «Тулпар», «Ай-дәй» кебек ничәмә-ничә шәхси авиакомпанияләр комачауламасын иде. Формаль яктан алар барысы да «Татарстан авиалиниясе» дигән оешмада торалар. Әлеге авиалинияне җитәкләгән Михаил Розенштейнның күпләрне гаҗәпкә калдырып кинәт күздән югалуы да авиакомпанияне бик авыр хәлдә калдыра. Азмы-күпме вакыт үткәч кенә аның Америкага качып киткәнлеге ачыклана, ләкин үзе белән алып киткән 18 млрд. сум авиакомпания акчасын инде кайтара алмыйлар. Шуңа күрә авиакомпания тәмам бөлгенлеккә төшә. Очучылар инде ничәмә ай хезмәт хакы ала алмыйлар.

— Рәхмәт Татарстан хөкүмәтенә! — ди яңа генеральный. — Безнең хәлне аңлап, ул безгә зур матди ярдәм күрсәтте. Әлбәттә, киләчәктә кайтару бәрабәренә. Әмма кисәтеп тә куйдылар: «Уйлан, командир, гамәл кыл!»

Чыннан да, авиакомпаниянең тернәкләнеп китүенә бары тик өч ел гына кирәк була. Хәзер инде авиакомпаниянең карамагында 17 авиалайнер исәпләнә (ТУ-154, ТУ-134, ЯК-42, ЯК-40, АН-24). Дөрес, аларның кайберләренә әле ремонт ясыйсы бар. Шулай да 2001 елны Татарстан авиакомпаниясе инде шәһәрара гына түгел, шул исәптән чит илләргә дә 200 меңгә якын пассажир ташый. Тагын бер елдан бу сан 250 меңнән артып китә. Әмма иң мөһиме шул: көн кадагыннан инде ничә еллар буена төшмәгән проблема да хәл ителә. Авиаторлар хезмәт хакын вакытында ала башлыйлар. Бу инде җитәкчеләргә карата ышанычны тагын да арттыра. Профсоюз белән дирекция арасында да элемтә ныгый төшә.

Табигате, холкы белән Мөхәммәт Бахуллаевич шактый йомшак, ягымлы кеше булып танылса да, хезмәт дисциплинасы һәм очу кануннарына килгәндә бик таләпчән. Очучылар монысын яхшы беләләр. Мөгаен, бу шулай булырга тиештер дә. Чөнки һавада алар күпсанлы пассажирлар белән эш итә. Шуңа

күрә очу кагыйдәләрен үтәү — закон. Авиакомпаниядә соңгы елларны спорт мәсьәләсе дә шактый ук җанланып китте. Очучыга хәрәкәт кирәк. Хәрәкәттә — бәрәкәт, дигәннәр. Аны медицина таләп итә. Вакытыннан алда һавадан төшкән очучы авиапредприятиегә зур зыян китерә. Генеральный башка төбәк очучылары белән ярышта спорт сөючеләрне үзе җитәкләргә тырыша. Ярыш вакытында үзенекеләрнең юмор белән күңелләрен күтәреп, дәртләндереп җибәрергә дә оста. Бу да мактауга лаек сыйфат. Авиакомпаниянең кызыл почмагы әнә шул ярышларда яуланган призлар белән шыгрым тулы диярлек. Очучы буларак ул инде «Аэрофлот» отличнигы, күп тә үтми, «Татарстанның атказанган транспорт хезмәткәре» дигән мактаулы исемгә лаек була.

Очучы хезмәте хәрәкәткә генә бәйләнмәгән, гомумән, иҗади эшчәнлектән тора дисәк ялгыш булмас. Моның өчен һәрьяктан әзерлек таләп ителә. Югары класслы очучы булу өчен үз өстеңдә армый-талмый эшләү зарур. Хәзерге заманның гаять зур тизлектә, бик биектән оча торган һава лайнеры белән оста идарә итү белән бергә аның теориясен дә яхшы белергә кирәк. Теләсә кайсы очу аппаратының һавадагы тоткарлыгы аэродинамика фәненә нигезләнгән. Метеорология, очу кануннарын туплаган «Наставление» белән «Воздушный кодекс» та иң әһәмиятле предметлар. Чит ил һава трассаларында очканда инглиз телен белү зарур. Моны исбатлау өчен экипаж членнары елына ике мәртәбә сынау бирә. Әмма бу фәннәрнең барысын берьюлы истә үзләштереп калдыру өчен күпме вакыт кирәк. Ә генеральный директорның эшләре муеннан.

Инде әлеге зур-зур һава кораблары генеральныйның күптән үз карамагында булса да, ул аларның берсе — ТУ-154 самолетында очарга әзерләнә генә иде әле. Бөтен теоретик сынауларны биреп бетергәч, мөстәкыйль рәвештә очар өчен, һавада инструктор күзәтүе астында «йөзәргә» кирәк. Бу турыда сүз чыкканда, Мөхәммәт Бахуллаевич бераз зарланып та куя. Янәсе, авиациягә аннан соңрак килгән туганы Зәкәрҗаев та узып китте. Ул инде ТУ-154 һава лайнеры белән пилот-инструктор буларак идарә итә... Зәкәрҗаевларның токымының барысы диярлек Гражданнар һава флотында хезмәт итәләр. Аларның барын бергә җыйсаң, һавада бөтен бер эскадрилья хасил булыр иде. Тик менә шушы очучылар шәҗәрәсен башлаган Магад (очучы һәм парашютчы) хәзер үзе очмый инде, ул медицина таләпләре аркасында җиргә төшәргә мәҗбүр булса да югалып калмады, тагын да югарырак атлады. Хәзер Дагстанның иң нәтиҗәле эшмәкәрләреннән санала. Аның каравы хәзерге көндә Зәкәрҗаевлар шәҗәрәсенең икенче буыны алмашка үсеп җитте. Мөхәммәт Бахуллаевичның үз улы Мурат, туганнан туган энесе дә Гражданнар авиациясендә үз урыннарын таптылар. Моңа өстәп шуны да әйтергә кирәк: болай булгач, аларның киләчәк буыннары да авиацияне үз итәр дигән өмет бар.

ӘЛДЕРМЕШТӘН... ПРОФЕССОР ОЧУЧЫ

Очучыларның язмышлары төрле-төрле. Берәүләр, старт алгач, югары күтәрелә алмый газаплана, сәләтен югалта. Икенче берәүләр, көтмәгәндә берәр фаҗигагә дучар булып, исәнлегеннән мәхрүм калып, яңадан җиргә төшәргә мәҗбүр була. Өченчеләре исә, очучылар үзләре әйтмешли, тылсымлы һава дулкынына тап булып, хәтта стратосферага кадәр менеп җитәләр һәм бар гомерен яраткан хезмәтенә багышлыйлар — авиациягә тугрылыклы булып калалар.

Әйе, Әкрам Зиннәт углы Галиәскәров әнә шундыйларның берсе. Ул әле югары класслы очучы-сынаучы гына түгел, ә эш урыны туктаусыз һавада булып, бихисап очкычлар сынау белән бер үк вакытта электроника өлкәсендә фәнни-тикшеренү эшләре белән шөгыльләнүче академик-профессор. Докторлык диссертациясен ул 2002 елның 7 октябрендә Мәскәүдә яклаган. Шул ук вакытта академия әгъзасы итеп тә сайланган.

1967 елның көзендә 17 яшьлек Әкрам Төньяк Кавказда урнашкан Армавир шәһәренә барып чыга. Анда хәрби очучылар әзерлиләр икән. Әмма ул чорда андый «престижный» уку йортына керүе җиңел булмый. Ул елларда реактив самолетларда очучы булырга хыялланган яшьләр гаять күп була. Бер урынга дистәгә якын кандидат. Күпләре, бик күпләре кире кайтып китә. Моңа математиканы тиешле дәрәҗәдә белмәүләре сәбәп була. Ә Әкрамның ул иң яраткан фәне икән. Шуңа ул бер тоткарсыз курсант погоннарына ия була.

Дүрт ел дигәне бик тиз үтеп китә. Теоретик предметларны ул бишкә генә биреп бара. Ә очу ягына килгәндә, ул остазыннан шундый характеристика ала: *«Очучылык һөнәрен Әкрам Галиәскәров әйбәт үзләштерде. Эшен яратып һәм әзерлек белән башкара. Очыш кагыйдәләрен яхшы белә. Очкыч белән идарә итүнең нечкәлекләрен аңлап эш итә. Очу программасын «отлично»га тәмамлады... Имза: эскадрилья командиры капитан Бобров. 1971 ел».*

Училищены тәмамлагач, яшь лейтенант Әкрам Галиәскәровка төрле хәрби частьларда хезмәт итәргә туры килә. Шул исәптән Мари Эл башкаласы Йошкар-Олада да. Менә алты ел инде ул капитан һәм истребительләр эскадрилья командиры урынбасары. 1974 елның ноябрендә аңа СССР оборона министры приказы нигезендә «Беренче класслы хәрби очучы» таныклыгы тапшырыла. Бу инде очучы

һөнәренең иң югары баскычы. Андый тәҗрибәле очучыга зур хокуклар бирелгән. Теләсә нинди һавада көндез дә, төнлә дә очарга рөхсәт аңа. Ул елларда Әкрам Галиәскәров өйрәнгән һәм очкан реактив истребительләрнең саны гына да дистәгә якын: Л-29, УТИ, МиГ-15, МиГ-17, СУ-15, СУ-15 т, МиГ-21, МиГ-21 бис, МиГ-25... Шулкадәр самолетларны өйрәнеп, егермеләп имтихан тапшыруга гына да күпме вакыт һәм киеренкелек таләп ителгән. Җитмәсә әле, анда очарга да, өйрәнергә дә кирәк. Гаять катлаулы техника буларак, алар бер-берсеннән шактый аерылып тора. Әйтик, бер типтагы, әмма төрле модификациядәге МиГ истребительләрендә дә аерма шактый зур. МиГ-21 истребителенең авырлыгы җиде тонна булса, МиГ-31 нең кырык алты тонна. Очып киткәндә аларны җирдән аеру өчен төрле тизлекләр зарур, ә алар арасында аерма шактый зур. МиГ-21 нең максималь тизлеге сәгатенә бары тик ике мең километр, ә исә МиГ-31 нең өч меңнән дә артыграк һәм андый аерымлыклар һәрбер самолетта очрый. Ә бит әле очучы кабинасы калканында тезелеп торган бихисап авиаприборлар белән дә (аларны үзара бутамыйча) эш итә белергә кирәк. Алар һәрбер очкычта төрлечә урнаштырылганнар.

Әкрам Галиәскәровның шул елларда төрле самолетларда очкан гомуми сәгатьләр саны ике меңнән артык. Истребительләрнең ягулык запасы чамалы, шулай булгач, очышлар саны икеләтә күбрәк. Ә һәр очып китү һәм төшеп утыру бигрәк тә катлаулы һава шартларында иминлек белән бәйле, димәк, бу инде нерв киеренкелеге дигән сүз.

1979 елның 13 августында Әкрам Галиәскәровка «Өченче класслы хәрби очучы-сынаучы» исеме бирелә. Бу дәрәҗәгә ул иң яхшы очучылар арасында үткәрелгән конкурста җиңеп чыгуы белән ирешә. Хәзер ул гади очучы гына түгел, ә хәрби самолетлар сынаучы. Дөрес, өченче класс дигәне әле генә табадан төшкән өр-яңа очкычларны сынау хокукын бирми.

Өч ел үткәч, Әкрам Галиәскәровка шул ук командующий тарафыннан кул куелган «Икенче класслы хәрби очучы-сынаучы» таныклыгы тапшырыла. Шушы еллар эчендә генә дә ничәмә йөз сәгатьләр очылган, ничә мәртәбә кыл өстендә калып, гаять кыйммәтле техника коткарып калынган. Нәтиҗәдә Микоян очкычларының ничәмә модификациясенә очучы-сынаучылар тарафыннан тәкъдим ителгән үзгәрешләр кертелгән, камилләштерелгән. Шулай икән, димәк, өченче класстан икенчегә күчү, чираттагы бер баскычка өскә күтәрелү дигән сүз генә түгел, бәлки нәтиҗәле хезмәт казанышы да. 1985 елның башында МиГ-31 истребитель-бомбардировщигын сынаганда, һавада очкычның бер двигателе туктап кала. Галиәскәров очкычны тиз арада аэродромга юнәлтә. Җиргә утырганда шассиларның чыкканына гарантия бирүче билге — яшел лампочкалар кабынмый. Канатлар эчендә 20 тоннага якын керосин. Самолетны бетон полосага утыртсаң, янгын чыгуын көт тә тор. Димәк, самолетны фәкать грунтка утыртырга гына ярый. Әмма керосинны агызып очкычны җиңеләйтер өчен шактый вакыт кирәк. Бер двигательне бар көченә куеп озак очу да ярамый. Шулай да тәҗрибәле очучы бу гаять хәвефле хәлдән котылу җаен таба. Алтын бәясенә торган самолетны да коткара, үзе дә исән-имин кала. Шул вакыйгадан соң озак та үтми, аңа тантаналы рәвештә «Беренче класслы хәрби очучы-сынаучы» таныклыгы тапшырыла һәм чираттагы хәрби звание бирелә. Ул хәзер хәрби авиация подполковнигы.

Әкрам Галиәскәров сиксәненче елларның уртасыннан даими рәвештә МиГ-31 истребительләрен сынауга күп көч куя. Сериялэп чыгарылган очкычларның һәркайсында да сынаучылар дистәләрчә сәгатьләр һавада очып, күзгә чалынган дефектны тикшерәләр һәм аны төзәтеп яңадан һавага күтәреләләр. 2002 елда Нижгар самолетлар төзү заводы тарафыннан дөнья күргән «От И-5 до МиГ-31» (авторы — Н.Д.Леводний) дигән китапта безнең якташыбыз бу көенчә искә алына: «МиГ-31 истребитель-бомбардировщигын сынауда һәм аны камилләштерүдә заводның өлкән очучы-сынаучысы подполковник А.З.Галиәскәров иң төпле белгечләрнең берсе иде. Ике югары белемле булуы өстенә инженер очучы-сынаучының бигрәк тә Горький шәһәрендә Н.Лобачевский исемендәге университетның радиофизика бүлегендә алган белеме уңай нәтиҗәләр бирде. Очышлар белән бер үк вакытта ул электроника буенча гыйльми тикшеренүләр белән шөгыльләнә иде... Соңыннан аның шәхси казанышлары Кызыл Йолдыз ордены белән билгеләнде...»

Академик А.И.Микоян исемендәге авиаконструктор бюросында ясалган МиГ-31 истребитель-бомбардировщик искиткеч самолет була. Үзенең зур авырлыгына карамый, санаулы секундлар арасында бик югарыга кадәр күтәрелеп, сәгатенә өч мең километр тизлек белән оча ала. Бу хәтта тавыш тизлегеннән өч мәртәбә тизрәк хәрәкәт дигән сүз. Үзем очучы булгач, миңа шунысы сәеррәк тоелды: үзенең кыска гына канатларына бомбалар таккач, аның очу авырлыгы кырык тоннага тарта, ә конструкция авырлыгы тик аның яртысы гына. Димәк, бу истребитель үзенең авырлыгы кадәр йөкне күтәрә ала. Бу ифрат киң колачлы Гражданнар авиациясенең һава лайнерларында да күренгәне юк. Шунысы да игътибарга лаек, әлеге истребитель-бомбардировщик гади җир өстенә дә утыра ала икән. Аның шасси-көпчәкләре шуңа җайланган. Монысы да сәер. Ә менә бу истребительдән берьюлы дүрт мишеньгә тидереп була дигәне әкияттән дә уздыра. Әмма ул реаль. Ул гына да түгел, истребительдән җибәргән ракеталар объектны үзләре эзләп табалар.

1986 елда Әкрам Галиәскәров МиГ-31 самолетында очуның 204 сәгатен һавада үткәрә. Очучы-сынаучыга бу бик зур йөкләмә.

1990 елны аңа «СССРның атказанган очучы-сынаучы» исеме бирелә. Бу инде очучы профессиясенең иң югары һәм мактаулы дәрәҗәсе.

1995 елның җәендә Әкрам Галиәскәров Казанның С.П.Горбунов исемендәге самолет төзү заводының конструкторлар бюросы каршындагы очучы-сынаучыларның отряд командиры итеп билгеләнә. Җитәкче булгач та ул кул кушырып утырмый. Стратегик реактив бомбардировщик ТУ-22 нең модификациясен һавада сыный. Аннан соң Гражданнар авиациясе лайнеры ИЛ-62 һәм зур йөк самолеты ИЛ-76 га кабат-кабат сынаулар үткәрә.

Ул арада шул ук завод яңа буын реактив пассажир самолетларын чыгара башлый. 1996 елның 25 декабрендә әле яңа самолет — ТУ-214 не һавада 4 сәгать 45 минут сыный. Аның очучылар кенәгәсендә мондый язмалар шактый. 210 пассажирга исәпләнгән әлеге очкыч инде искерә барган ТУ-134 самолетына алмашка килергә тиеш. Чөнки ул аңардан һәрьяктан да өстенрәк. Иң мөһиме — ягулыкны да азрак ашый, өстәвенә аңа йөкне күбрәк төяп еракларак очып була. Ә бизнес-класста ул очуын хәтта ун мең чакрым ераклыкка да дәвам итәргә мөмкин. Ә коммерция өчен бу бигрәк тә актуаль. Аның очу тизлеге дә элеккеләренә караганда зуррак һәм сәгатенә 860 километр тәшкил итә.

1996 елны авиация полковнигы Әкрам Галиәскәров Татарстан хөкүмәте тәкъдиме белән Россия Гражданнар авиациясенең региональ идарә начальнигы итеп билгеләнә. Шуңа да карамастан ул ТУ-214 самолетында сынауларын дәвам итә. Бу турыда аның очу кенәгәсендә иң соңгы теркәлгән сынаулар 1998 елның 16–17 гыйнварында була.

Әмма Татарстан Гражданнар авиациясенең начальнигы булу аны бик шатландырмый. Ул вакытта инде идарә карамагындагы мөлкәтне элеккеге җитәкчеләр үзара бүлгәләп, үзләштереп тә өлгергән булалар. Хуҗалыкта «разделяй и властвуй» принцибы хөкем сөрә. Кайчан гына әле аэропорт тулы төрле-төрле типтагы самолет паркыннан бу вакытта инде искеләре генә «моңаеп» басып калганнар. Очучыларга эш юк, авиаторларның хезмәт хаклары гаять түбән, аны да вакытында ала алмыйлар. Табигате белән миһербанлы, гадел, өстәвенә хәрбиләрчә таләпчән яңа начальникны идарә, бүлек башлыклары аның ниятләрен хуплап бетермиләр, һәрьяктан ярдәм итәсе урынга аңа аяк чалырга тырышалар. Идарәгә буйсынган авиапредприятиеләрне ныгытырга, җайга салырга, элекке хәленә кайтарырга күп мәртәбәләр омтылышлар ясап карый яңа начальник, әмма югарыдан ярдәмгә килергә ашкынып тормыйлар. Чөнки бөтен проблема акчага бәйләнгән. Акча эшләргә исә самолетлар юк. Ә булган очкычлар шәхси авиакомпания хуҗалары кулында. Шулай итеп, Әкрам Галиәскәров, таркалган зур хуҗалыкның олы җитәкчесе буларак азмы-күпме бәргәләнгәч, әлеге постыннан азат итүләрен сорый.

Ләкин андый тырыш һәм белемле шәхес беркайчан да югалып калмый. Югыйсә атказанган очучыга шактый зур хәрби пенсия алып ялга туктарга мөмкин булыр иде. Ул кул кушырып утыра торганнардан түгел шул. Аннан да зуррак һәм җаваплырак эшкә алына. Дүрт-биш телне белгән шәхес Мәскәү академиясе каршында иминлек һәм оборона проблемаларын өйрәнә һәм диссертацияләр яклый. Нәтиҗәдә Әкрам Галиәскәровка 2002 елның 7 апрелендә «Академия профессоры» дигән гаять югары һәм мактаулы исем бирелә. Әле иллесен дә тутырмаган ир уртасы кешегә шулкадәр дәрәҗә! Әмма, кызганычка каршы, 2005 елда вафат була. Язмыш дигәнең кеше гомерен үзенчә билгели шул.

Андыйлар турында яшьнәп яшәде, гөрләтеп иҗат итте» диләр. Әкрам Галиәскәров Ленин һәм Кызыл Йолдыз орденнарына лаек булган шәхес.

ҖИР БЕЛӘН КҮК АРАСЫ, НИЧЕК ҮТЕП БАРАСЫ

Б*У ТУРЫДА БЕЗ БЕЛМИ ИДЕК ӘЛЕ*

Өстә кара болыт, безне күреп,
Ачуланып күкрәп карады.
Ә мин, штурвалны ныграк тотып,
Чамалыймын безнең араны...

Бөекбританиядә бер төркем авторлар тарафыннан 1994 елда шактый зур күләмле «Soviet Transports» дигән журнал дөнья күрде. Шома кәгазьдә басылган әлеге журнал (китап дисәң дә була) сәхифәләре яхшы иллюстрацияләре белән укучыны үзенә җәлеп итә. Анда сүз СССР Гражданнар

авиациясендә иминлек торышы турында бара. Бу журналда сугыштан соң эшләнгән барлык пассажир самолетларының сурәтләрен төшереп кенә калмый, һәр очкычның кайда һәм кайчан ясалганыннан алып аның нинди ситуациядә һәлакәткә дучар булуы турында тәфсилләп бәян ителә. Укыганда әлеге журналдагы мәгълүматларның хакыйкатьлегенә шик калмый, чөнки һавада булган фаҗиганең кайтавазы бик еракларга тарала, димәк, халык ул турыда әледән-әле ишетеп-белеп тора. Тик торгынлык елларында матбугат битләрендә язып бару түгел, бу турыда сөйләү дә катгый рәвештә тыела иде. Әмма андагы мәгълүматларны укып чыккач, кабат уйга каласың. Чыннан да совет халкының тормышы сукыр бер тиен дә тормадымы икән?

Менә, мәсәлән, Казан аэропортында 1965–1979 елларга кадәр пассажирлар ташыган ТУ-124 реактив самолетын гына алыйк. Бу очкыч турында анда менә нинди мәгълүматлар бирелгән. Аны укысаң, колакларың үрә торырлык.

1964–1965 елларда Харьков шәһәре авиазаводында чыгарылган 112 данә ТУ-124 самолетының унөче төрле елларда төрле ситуацияләрдә һәлакәткә дучар була. Димәк, бу инде әлеге тип самолетларның һәр унысының берсе пассажирлары белән чәлпәрәмә килгән дигән сүз.

Әлеге самолетта миңа очучы буларак Казан аэропортына килеп төшкәннең беренче көннәреннән алып гамәлдән чыгарылганга кадәр очарга туры килде. Күрәсең, иншалла, фәрештәләр миңа карата гаять мәрхәмәтле булган. Әмма һәр очышым да шома гына үтте дигән сүз түгел бу, чөнки һавада ниләр генә булмый...

Катлаулы хәлләр һавада гел була торган иде, һәм алар һәрчакны көтмәгәндә кинәт пәйда булды. Әмма, очучыларның өстәл китабы «Наставление»дә әйтелгәнчә, очучы һавада һәрвакыт уяу булырга тиеш һәм әгәр инструкция таләпләрен җиренә җиткереп төгәл үтәсә, ул теләсә нинди катлаулы ситуациядән дә җиңүче булып чыга ала.

Шулаен шулай, әмма кайбер экипажларга пассажирлары белән бакый дөньяга күчәргә насыйп булган.

Әйе, андый хәвефле очраклар минем үзем белән дә һавада еш кына булгалап тора иде. Кечерәк очкычларда очканда моторы туктап калу дисеңме, идарә органы сафтан чыгумы, сынган шассилар белән утырумы — барысы да булды. Зуррак самолетларга күчеп, болытларга күмелеп очканда, андый хәлләр тагын да куркынычрак һәм хәвефлерәк рәвештә кабатлана торганнар иде. Самолетка боз катулар, яшенле болытлар арасында калып, менә беттек, менә киттек, дип, гомер белән хушлашкан мизгелләр әле дә күз алдында тора. Инде реактив самолетта болытлар өстеннән очып, ниһаять, ни дәрәҗәдәдер котылдык дигәндә дә безне хәвефле хәлләрнең яңа төрләре гел сагалап кына торды. Тугыз мең метр биеклектә очып барганда, кинәт кабинабызның алгы тәрәзәсе шартлап ярылмасынмы... Төнлә Ленинградтан Казанга кайтып барганда, очкычыбызны ялкын чолгап алды. Шул вакыт самолетыбыз белән һава чокырына төшеп чумдык! Ә бит теге дөньяга барып җитәргә фәкать санаулы секундлар гына калган иде. Андый хәлләрне язып кына бетерерлек түгел. Ни әйтсәң дә, һавада утыз елга якын очу дәверендә ниләр генә булып бетмәде. Ә бит мин үзем генә очмадым. Экипаж әгъзаларын да исәпләсәң, самолет бортында һәрдаим 60–70 кеше була торган иде.

Мөстәкыйль очыш

Инде һавада чирек гасырдан артык хезмәт итеп тә, бу гаять җаваплы эштән киткәнемә дә шактый гомер узды. Шулай да тәүге мәртәбә үзем генә күккә күтәрелүемне беркайчан да онытасым юк. Ул чагында мин җирдәге җиләс һаваның югарыда дуамал җилгә әверелүен тойгандай булдым. Очкычымның ачык кабинасыннан кулымны сузуга, учка гаять дәрәҗәдә тыгыз һава килеп бәрелде. Ә мин моңа чаклы һавада гел бушлык кына дип уйлый идем. Тиешле биеклеккә менеп җиткәч, тирә-якка күз төшереп алдым. Казан аэропортының ул чагында әле баракта урнашкан аэровокзалы югарыдан караганда шырпы тартмасыдай күренә, ә офыкта бөтен бер җиһан, баш очымда исә иксез-чиксез күк. Күк гөмбәзе әле моннан берничә минут элек аэродромнан күзәткәндә аксыл-зәңгәр кебек иде, хәзер әнә карасу-зәңгәр төскә кергән. Рульне үземә таба тартам. Итәкләрен еракларга җәйгән күк гөмбәзе тибрәнеп-чайкалып куйды. Аска юнәлдергән идем — минем өскә офык авып төште сыман...

Очучылар мәктәбен тәмамлап, хезмәт юлына озатканда, очучы-инструкторыбыз: «Һәр очучының үз канат колачы, үз биеклеге, үз офыгы була», — дигән иде. Минем дә менә фанер очкычта колач җәеп һавага тәүге тапкыр мөстәкыйль талпыныш ясарга маташуым. Бу минем тарафтан Татарстан күгендә салынган һава юлларының беренче чакрымнары гына иде әле. Ә аның дәвамы ничек булыр, кайларга алып барыр ул юллар, миңа әле бөтенләй билгесез.

Мөстәкыйль очыш! Яңа канат чыгарган яшь очучы өчен моннан да истәлеклерәк, моннан да куанычлырак вакыйганың булуы мөмкинме икән? Әйе, һәр очучының үз биеклеге, үз офыгы, үз колачы. Шулай да беләсе иде: алда мине нинди язмыш көтә икән? Нинди генә булмасын, очучылык кебек зур хезмәткә алынгансың икән, димәк, барыннан да элек үзеңдә сабырлык, түземлелек, тәвәккәллек сыйфатларын булдыру зарур. Мөстәкыйль очыш алдыннан остазымның: «Ярый, канатлыга

— зәңгәр биеклек!» — дип кулымны кыскач, мин, аның фатихасын алып, менә шундый зур һәм җаваплы юлга тәвәккәлләп чыктым. Ә тәвәккәл таш ярган, ди. Юлның иң ерагы да беренче адымнан башлана бит. Әнә шундый уйлар ул чагында минем башка еш килә иде.

Ялгыз бөркеттәй калып очуны дәвам итәм. Күктә бер болыт әсәре дә юк. Салмак кына һава агымы җанга зур рәхәтлек бирә. Очучылар мәктәбендәге кебек арттагы кабинадан торып сиңа беркем күрсәтмәләр дә бирми, сине кисәтүләр ясап та бимазаламый. Очкычыңны теләсәң кайсы якка бор, теләсәң нинди биеклеккә менгер, барысы да синең ихтыярда, үзеңә-үзең хуҗа.

Көтә торгач, куанычлы көннәр безгә дә килеп җитте. Шушы урында үземнең яраткан милли шагыйрем Шәехзадә Бабичның «Бәхетем» дип исемләнгән гаҗәеп хисле шигыреннән түбәндәге юлларны китерәсем килә:

Зәңгәр күк таҗым, чуар җир тәхетем,
Үзем азат хан, ак кояш — бәхетем...
...Гөлләр елмайган, кырлар нурланган,
Бөтен җир күге нурга чорналган...
Шашам, ашкынам! Шатланам чиксез!
Азат мин, азат! Бәхтем офыксыз...

Шулай хисләнеп оча торгач, Кама елгасына җитәрәк күрәм — маршрутымда бер болыт пәйда булды. Мамык мендәр кебек күпереп тора. Үзе әллә ни зур түгел кебек. Безне инде инструкторыбыз ПО-2 самолетының ачык кабинасы өстенә торыпша ябып, приборларга карап кына «сукыр очышка» өйрәткәннәре бар иде. Ә менә чынлыкта болытка күмелеп очканым юк әле... Ничегрәк була икән ул? Инструкция буенча тыелса да, беркем дә күрми ич! Арттагы кабинада йөз килограмм почтадан гайре берни дә юк. Күп уйлап тормыйча очкычымны тоттым да шул болытка юнәлттем. Болыт эченә килеп керү белән, башта самолетым нык кына селкенеп алды. Ярый әле куркынычсызлык каешларын эләктереп утырдым, юкса кабинадан очып төшә идем. Кинәт кенә караңгы болыт эчендә калгач, мин калкандагы җиһазларны инде шәйли алмый калдым. Очкычымның җиргә карата торышын, кая ничек баруымны һич чамалый алмыйм. Ярый әле очу биеклеге шактый югары иде. Шулай алпан-тилпән болытларга күмелеп очкач, ниһаять, караңгылыктан котылып, шактый янтаеп өлгергән очкычым белән болыт арасыннан яктыга килеп чыгам. Приборлар калканына беркетелгән җиһазларның төрле якка таралган укларын урыннарына «җыеп», тиешле юнәлеш алам һәм җиңел сулап куям. Чистай аэродромына төшеп утырганчыга кадәр бу гамәлемнән тәүбә кыла-кыла, бүтән алай эшләмәскә үз-үземә сүз бирәм.

Әмма очкычлар да еллар үтү белән камилләшә барды, без инде ЛИ-2, ИЛ-14 самолетларында сәгатьләр буена болытларга күмелеп очуларны гамәли күренеш дип йөртә башладык. Тәүге очышларда алган күнегүләрем дә ярап куйды бугай. Шушы очкычларның очучысы һәм командиры буларак, минем үземә маршрутта гына түгел, ә исә приборларга гына карап томан белән капланган аэродромны эзләп табып исән-имин төшеп утырырга насыйп булды.

Боз каткан самолетта

Әнә шул ИЛ-14 самолеты белән булган бер хәвефле вакыйга һаман да истән чыкмый әле. Казаннан Свердловск шәһәренә курс тотабыз. Әле визуаль, әле куе болытларга күмелеп, җилгә каршы инде ике сәгать буена очуыбызны дәвам итәбез. Вакыт буенча без нәкъ Урал тавы сыртлары өстендә булырга тиеш. Кабинаның алгы тәрәзәсенә ара-тирә генә кунган ак бәс шунда ук күзгә күренеп үсә башлады һәм, озак та үтми, анда ялтырап яткан боз кисәкләре барлыкка килде. Кинәт кенә моторларның егәрлекләре кимеде, ә мин моны пропеллерларның әйләнешен күрсәтеп баручы тахометрга карап беләм. Карбюраторлар бозланды, ахры. Моны белү өчен моторга газны әле өстәп, әле киметеп, пропеллерларны зырылдатып алам. Бу ысул пропеллерга боз ката-нитә калса да зарур. Самолетта йокымсырап барган пассажирлар ни уйлый торганнардыр, анысы безгә мәгълүм түгел. Хәер, алар инде пропеллердан ычкынып очкан боз кисәкләренең фюзеляжга шап-шоп килеп бәрелгәннәрен бераз шәйлиләр бугай. Әмма безнең хәл катлауланганнан-катлаулана бара. Боз катламнары тәрәзәләрдә шактый калынайды. Сизелеп тора: очкычыбыз авырайды, димәк, канатлар да бозланды. Мин бу турыда янымда утыручы бортмеханикка ым кагам. Пассажирлар кабинасына чыгып, иллюминатор аша кул фонаре белән яктыртып караганнан соң ул да моны раслый.

Мин, Свердловск аэропорты диспетчеры белән элемтәгә кереп, үз хәлебезне аңлатам һәм өскәрәк күтәрелергә сорыйм.

— Әлегә андый мөмкинлек юк, каршыгызга самолет килә, — дип кырт кисте ул.

Түбән төшәргә ярамый, анда Урал таулары, без болай да иң аскы эшелонда барабыз.

Ниһаять, диспетчер безгә өске эшелонга күтәрелергә рөхсәт бирә. Әмма соң инде. Очкычыбыз шулкадәр авырайды ки, моторларның егәрлеге бер метрга күтәрелергә дә җитәрлек түгел. Боз каткан

очкычыбыз, иң акрын тизлектә очып, һавада көчкә асылынып тора. Менә ул инде калтыранып та куйды. Ул ирексездән штопор ясар алдыннан гына шулай итә. Шулай сират күперен кичкәндәй, менә ычкынабыз, менә киттек бугай, дип тагын азмы-күпме очкач та, ниһаять, безгә түбәнәергә мөмкинлек туа. Иң башта, моторларның тизлеген киметеп тормыйча, очкычыбызны түбәнәю юнәлешенә куябыз. Ниһаять, очу тизлегебез инде тиешле дәрәҗәдә, һәм самолет һавада тотрыклы булып кала. Аэродромга якынайгач, бортмеханикка шассиларны чыгарырга кушам. Көпчәкләрнең ояларыннан килеп чыкканын инде ишетеп-сизеп торабыз, әмма ни хәл? Шассилар чыгып йозакка бикләнсә, яшел ут кабынырга тиеш. Ләкин әле һаман кызылы яна. Көпчәкләрне яңадан ояларына җыябыз һәм тагын чыгарабыз. Ләкин тиешле нәтиҗәгә ирешә алмыйбыз. Аэродром өстендә тагын бер мәртәбә әйләнәбез. Инде ягулык та чамалы, без бит каршы җилдә очкан идек. Мин, экипаж командиры буларак, бөтен җаваплылыкны үз өстемә алып, утырырга карар кылам, чөнки башка бернинди чара юк, бары тик бичарадан соңгы чара — тизрәк төшеп утыру. Югыйсә хәл тагын да катлауланачак. Безгә беркем дә ярдәм итә алмый, шулай да мин бу турыда диспетчерга белгертергә тиешмен. Алай-болай була калса, янгын сүндерүче машиналар якынрак торсыннар иде. Шул исәптән диспетчердан янгын сүндерүче машиналарны стартка чакыруны таләп итәм.

Аэродромга утыру схемасының туры юлына чыгабыз. Биеклек — 80 метр. Диспетчерның кисәтүе буенча без инде 100 метр биеклектә үк болытлардан ычкынырга тиеш идек, әмма җир һаман күренми әле.

— Полосаны күрәсезме? — ди диспетчер.

Мин самолет белән идарә иткән килеш аңа шунда ук җавап бирә алмадым. Беркадәр паузадан соң минем ярдәмчем — икенче пилот:

— Күрәбез, күрәбез, — дип җавап бирде.

Ә миңа исә утыру полосасы күренми. Өстәге кабызгыч төймәгә күз төшереп алам, тәрәзәгә җылыткыч тоташтырылган. Димәк, ул сафтан чыккан булса кирәк.

Ниһаять, ничек кирәк алай ярдәмчем белән икәүләшеп очкычны полосага китереп утыртабыз. Хәзер инде бар кайгы шассиларда: йозакка нык итеп бикләнгәннәрме алар, юкмы? Тормозларга басарга да куркам, әгәренки шассилар чыгып урынына утырмаган булсалар, ул безнең хәлне тагын да катлауландырачак. Дүрт-биш йөз метр үткәч, гадәттә туктап кала торган очкычыбыз бетон полоса буйлап элдертепме-элдертә. Тормозларга аяк терәп бар көчкә баскач та бернинди файдасы булмады. Чөнки бетон полоса да бозланып каткан булып чыкты. Ярый әле утыру полосасы бередә гаять озын иде, югыйсә хәлебез мөшкел буласы икән. Ә шассиларга килгәндә, алар йозакка нык бикләнгән булып чыкты, тик сигнал лампочкасының тоташтыргычы гына бозланып кату сәбәпле, электр контакты булмаган булып чыкты.

Перронга туктап, самолеттан төшкәч кенә, барысы да аңлашыла. Кырпак кына итеп салкын яңгыр сибәли, мондый вакытта, салкын бетонга төшү белән, ул бозлавыкка әйләнә. Ә бу турыда безгә вакытында тиешле мәгълүматларны җиткермәгәннәр булып чыкты.

Безне каршы алган техниклар белән бергәләшеп самолет тирәсендә әйләнәбез. Кая гына боз катмаган! Канатларда, койрыкта дисеңме, бар җирдә дә диярлек боз катламы. Хәтта яңа гына аэродром өстенә чыгарылган шассиларга да боз ябышкан. Свердловск аэропортының перроны төн булса да яп-якты. Пассажирлар төшеп беткәч, боз тун кигән самолетны тамаша кылырга аэродром хезмәткәрләре җыела башладылар.

Котып аэродромында

Инде бер башлагач әйтеп калыйм: шушындыйрак хәл төньякның иң чигендә урнашкан Норильск шәһәрендә булды.

Без — Казан очучылары — ул чагында инде ил күләмендә танылып өлгергән идек. Әле Кырымга барып кайтабыз, әле Урта Азия якларына китеп барабыз. Йә булмаса, Мәскәүдән ашыгыч йөк төяп, Хабаровскига юл тотабыз. Шулай итеп, илебезнең челтәрле һава юллары безгә инде һәр тарафта да таныш иде.

Бәлки, шуларны да истә тотып булса кирәк, шактый тәҗрибә туплаган экипажга хөкүмәт заданиесе тапшырылды. Һәрхәлдә, өлкән командирыбыз безне ерак сәфәргә озатканда әнә шулай диде. Бу 60 нчы елларның башы иде.

Төньяк котыпның биләмәсенә җәелеп утырган Норильск шәһәренең зур аэродромы сафтан чыгып, анда ремонт эшләре башлана. Шул сәбәпле күп урынлы самолетлар анда төшә алмый. Ә җәй көне әнә шул салкын шәһәрдән җылы якларга кайтырга теләүче гаиләләрнең исәбе-хисабы юк. Берләнбер мөмкинлек — авиация.

Менә без Красноярск шәһәренә килеп төшәбез һәм эшне башлап та җибәрәбез. Безнең экипажга бирелгән йөкләмә: әнә шул халыкны «олы юл»га илтеп кую, аннан соң алар ул чордагы иң популяр

булган күп урынлы ИЛ-18 һәм АН-10 һава лайнерларында комфорт белән үзләре теләгән якларга очачак.

Әйтергә кирәк, таулы-ташлы урыннарда урнашкан аэродромнарда утыра-утыра очулар бик җиңелдән булмады. Югыйсә Красноярск аэропортының үзенең дә ИЛ-14 самолетлары бар, ә нишләптер ярдәмгә чит җирдән чакырып алдылар. Биредәге аэродромнар әле берсе дә таныш түгел, без алар белән махсус бюро аркылы гына таныша алдык. Баксаң, Енисей аэродромы ифрат тар булып чыкты, ул дүрт яктан да очларын күк гөмбәзенә кадәр сузган карт нарат урманы уртасында урнашкан. Туруханск аэродромы ачык, әмма анда вак ташлар күп — пропеллерларыңны эштән чыгару өчен менә дигән шарт. Тунгуска исә биек ярга урнашкан. Утырырга уйласаң, шактый көчле турбулент җил очкычыңны менә-менә ярга китереп сыларга гына тора. Инде Норильскиның шәһәргә елышып торган элеккеге аэродромы гына кала. Өч мең метрлы болыт катламын тишеп чыкканда, очкычыбыз шактый бозланып өлгергән иде.

Аэродром диспетчеры безне кисәтә:

— Сак булыгыз, исегезгә төшерәм, безнең утыру полосасы кыска, шуның өстенә урыны-урыны белән бозлы да.

Бу инде чөй өстенә тукмак. Шулай да бүтән чара юк. Бөтен игътибарны туплап утырырга уйлыйбыз. Гадәттә, бу очракта җилгә каршы гына утырырга тиешбез. Ә биредә андый мөмкинлек юк. Алда бары тик бер юнәлештәге полоса. Ә яннан искән көчле җил ягулыктан тәмам җиңеләеп бушап калган очкычыбызны әнә шул стенага этәрепме-этәрә. Шуның өстенә полоса да тотрыклы түгел. Көч-хәл белән килеп утыргач, самолетыбызны коймадан да биек кар өемнәре уртасында калган ындыр табагы кадәр генә перронга китереп туктатабыз. Анда инде без килгәнне атналар буена түземсезлек белән көтеп утырган пассажирлар бала-чагалары белән бергәләшеп кул чабып, елмаеп каршы алдылар. Кинәт башланган буран безнең очышны тагын шактый вакытка тоткарлады. Әнә шулай Казан очучылары өчен бу гаять җәфалы командировка булса да, пассажирларны шатландыра-шатландыра өч ай буена үтә тырышлык куеп хезмәт итә-итә Красноярск Гражданнар авиациясе идарәсенә зур булышлык күрсәттек.

Шунысы да хәтергә сеңеп калган: кайбер пассажирлар Норильскидан пальто киеп очсалар, Красноярскига килеп төшкәч, алар инде утыз градуслы эсселектә нишләргә белми аптырап калдылар. Ә боларның барысын да без кабина тәрәзәсеннән күзәтеп утырабыз, һәм ул бераз көлке кебегрәк тә тоела иде.

Каф таулары арасында

1957 елның 15 маенда булган иде бу хәл. Җәйге навигацияне тантаналы рәвештә ачып җибәргәч, өлкән командирыбыз безнең алда бу җәйдә нинди маршрутларда очасыбыз турында мәгълүматлар бирде, аннары Кара диңгезгә даими очышлар башланачагын белдерде. Көньякка ачылган беренче рейсны үтәргә безнең экипажга ышанып тапшырды.

Сочига җиткәнче утыз ике урынлы ИЛ-14 самолетында 4–5 шәһәрдә тукталып очарга шактый вакыт кирәк иде. Һава трассасы гаять бормалы, пассажирлар өчен шактый ялыктыргыч озын юл. Менә соңгы тукталыш — Краснодар аэропортыннан күтәрелеп, Кара диңгезгә таба курс тоттык. Болытларга күмелеп очуыбызны дәвам итәбез. Инде диңгезгә чыгарга ерак та калмаган иде, без кинәт яшенле болытка тап булдык. Башта эре яңгыр тамчылары очкычыбызны төрле яктан дөмбәсләде, аннары боз кисәкләре тукмаклый башлады. Тагын берничә минут очкач, бөтенләй битараф булып, яшен чыбыклары арасында калдык. Ялт та йолт, ялт та йолт! Тотынды селкетергә, тибрәтергә, әйтерсең лә аэродром буйлап җирдә чокыр-чакыр аша чабабыз. Бер күтәрә, бер аска чөя, ә түбәндә — ерак та түгел — текә кыялы Кавказ таулары ята. Яшенле болыт белән көрәшә-көрәшә, без тау сыртларын хәвеф-хәтәрсез үтеп, диңгез эченәрәк китеп барганбыз. Инде өер болытлар артта калды дип куанып түбәнгә күз салсак, безнең аста диңгез. Аның ак күбекле тау-тау дулкыннары, бар тарафта да шаулап-гөжләп, очкычыбыз-ниебез белән менә-менә йотып алырдай тора кебек тоелды. Ичмасам, яр күренсен иде. Ә бит без еллар буе фәкать коры җир өстеннән генә очарга күнеккәнбез. Ай-һай, ул вакытта куркыныч булып күренде безгә Кара диңгез. Кыскасы, диңгез өстеннән ничек кирәк алай үтеп, көч-хәлгә тау-кыялар арасында урнашкан Сочи (Адлер) аэропортын эзләп таптык һәм исән-имин тәүге мәртәбә төшеп утырдык. Аэродром ул чагында бетоны булмаган, бары тик бөтен тарафлардан да текә кыялы вак таш җәелгән машина юлы гына иде. Шунысын да әйтеп үтәргә кирәк: мондый бәхеткә казанлылар Мәскәү, Ленинградтан кала өченче булып ирештеләр.

Гаять сикәлтәле булып тоелды ул вакытта һава юлы. Дөрес, беренче пассажирлар үтә чыдам тау халыклары иде. Алар үзләренең тырышып-тырышып иртә өлгерткән кыяр-помидорларын, кадерләп-өреп үстергән чәчәкләрен ташыйлар иде безнең якларга. Әфлисун, мандарин, көлтә-көлтә мимоза, роза чәчәкләрен безнең базарларда сатып китә торганнар иде.

Шуннан бирле Кара диңгезгә шактый сулар акты. Җитмешенче елларның уртасында пропеллерлы самолетларны реактив очкычлар алыштыра башлады. Бу Казан очкычлары өчен тагын бер мигъраҗ иде. Күк гөмбәзенең болытлардан югары катламында һава юллары турайды, «такырайды», очу вакыты берничә мәртәбәләргә кими төште, аның каравы билет юнәтүләре гаять кыенлашты. Казанлылар Кара диңгезгә ял итәргә ашкына башладылар.

Тиз очучы очкычларда күз ачып йомганчы шыгрым тулы пассажирларны Каф таулары артындагы җылы диңгез кочагына алып бару очучыларга да зур горурлык хисе бирә торган иде.

Без Казан аэропортында пәйда булган реактив самолетларда күк капусының югары катламында колачны тагын да җәебрәк, тавыш тизлегендә диярлек оча башладык. Шулай да җирдән күтәрелеп киткәндә яки түбәнәеп утырырга туры килгәндә яшенле өер болытлар безгә шактый комачаулый иде. Менә шундый очышларның берсендә пассажирлар белән тулы самолетыбызда төпсез һава «упкынына» чумдык. Ул бөтен «Аэрофлот»ны аякка бастырган гаять фаҗигале вакыйга булып чыкты.

Июнь аеның 24 нче көне. Күмәк ял вакыты. Самолетыбызга пассажирлар утыртып, чираттагы рейс белән Казаннан Кара диңгезгә таба юл тотабыз. Әмма Харьков аэропортында тукталыш ясыйсы бар. Җәйге навигация расписаниесендә шулай каралган. Канатларга өчәр тонна ягулык салгач, яңадан һавага күтәреләбез. Болытларга күмелеп очкан самолетыбызга кинәт туп ядрәсе килеп эләккәндәй булды. Чү! Нәрсә бу?

Очкычыбыз бизгәк тоткандай калтыранып куйды. Аннан соң, зур дулкынга тап булган диңгез корабыдай, борынын өскә чөеп янтая башлады. Самолет белән минем ярдәмчем — икенче пилот идарә итә иде. Көтмәгәндә мондый хәлдән сискәнеп китеп, үзем дә сизмәстән, ике куллап рульгә ябыштым. Хәзер инде без самолет белән ике штурвалда дүрт куллап идарә итәбез, «чыгымлаган» очкычыбызны нормаль очышка кайтарырга тырышабыз. Бар көчкә тартышабыз, ләкин самолет безне тыңларга теләми. Дулап, тезгеннән ычкынган айгыр сыман, кире якка өстери. Кинәт «бәрелүдән» тибрәнеп калган күпсанлы приборларның күрсәткечләрен дә танырлык түгел. «Сукыр» очышта самолетның җиргә карата торышын күрсәтүче төп җиһаз — авиагоризонтның торышы да аңлаешсыз. Әгәр ул дөрес күрсәтә икән, димәк, безнең очкычыбыз менә-менә штопорга егылачак. Болай да хәлебез мөшкел. Сизеп торам — тизлек тиешеннән артык кимеде. Ә бит самолетның һавадагы тотрыклыгы тизлеккә бәйле. Бу инде безне тагын да кыенрак хәлгә куя. Менә очкычны кабат югарыга чөйде. Мин бөтен гәүдәм белән утыргычыма сыландым. Ул да булмады, ниндидер сихри көч самолетны түбәнгә таба тартты, күрсәткечтә кызыл сигнал кабынды. Ул очу тизлегенең кирәгеннән артык булуын күрсәтә иде. Бу да куркыныч. Самолетның конструкциясе түзмәскә мөмкин. Бу юлы инде, утырган җиремнән аерылып, түшәмгә килеп бәрелдем. Ярый әле каеш белән каптырылып утырган идем, юкса... Хәер, болай да җитә калды — күземнән аллы-гөлле утлар чәчелде. Кабинаны гүр караңгылыгы басты. Ул арада очкычыбызны боз ядрәләре тукмаклый башлады. Гүя калай түбәгә эре яңгыр тамчылары төшеп дөбердәтә. Тирә-як караңгылыгын ярып, якында гына бер-бер артлы яшен яшьнәргә тотынды. Тизлекне тагын да зурайтмас өчен штурвалны, гадәттәгечә, үземә таба тартмакчы булам, әмма ул бөтенләй бушап калган...

— Атың дуласа, дилбегәңне бераз бушатып ал, югыйсә чыгымчы ат тезгенен өзүе мөмкин, — ди торган иде безнең әти.

Ике штурвал белән тартыша торгач, идарә органнарын тоташтыручы корыч тросны өзмәдек микән дигән шикле уй башка килеп китте. Шулай да өметне бөтенләйгә өзмим әле...

Димәк, көтмәгәндә яшенле болытка тап булганбыз.

Харьков аэропорты синоптигы:

— Маршрутыгызда яшен-фәлән булмаска тиеш, әле аңа иртәрәк, — дигән иде.

Үзебезнең штурман да:

— Алда андый-мондый нәрсә күренми, — дип әйткән иде, ичмасам.

Әмма бу турыда махсус комиссия соңыннан төпченәчәк. Әлегә безнең бурыч — табигать афәтеннән котылу. Чөнки җаваплылык очучылар өстенә йөкләнгән.

Сихри көч, үрмәкүч ятьмәсенә килеп эләккән бөҗәктәй, безнең утыз сигез тонналы очкычыбызны, көтмәгәндә үз кочагына алып азмы-күпме «шаяртканнан» соң, искәрмәстән чыгарып та атты. Кабина яктырып китте. Караңгылыктан котылгач, мин визуаль очышка күчәм. Янтаеп егылып төшеп баручы самолетыбызны, офыкка карап турайтып, горизонталь очышка җайлап куям. Двигательләрнең эшчәнлеген кабат-кабат тикшереп карыйм. Ни әйтсәң дә, иминлек дигәнең беренче чиратта шуларга бәйле бит. Шөкер, аларга зыян килмәгән. Самолетның торышы белән мавыгып, әлеге биеклекне күрсәтүче приборга күз атарга да вакыт тимәгән. Баксам, үз күзләремә үзем ышанмый торам. Без бит алты мең сигез йөз метр биеклеккә күтәрелгән идек инде. Хәзер приборда исә бары тик ике мең сигез йөз метрны гына күрсәтә. Бу ничек булды соң әле? Бары тик санаулы секундларда шулкадәр түбәнгә төштек микәнни? Әллә инде прибор дөрес күрсәтмиме? Әмма чагыштырып карасак, икенче очучының да, самолетта баручы штурманның да күрсәткечләре шуңа тәңгәл килә.

Әле кайчан гына экипаж әгъзалары белән бергә резервта утырганда «Огонек» журналыннан америкалы «Боинг» самолетының шушындый хәлдә калып чәлпәрәмә килүе турында укыган идек. Һәлакәт булган урынны югарыдан торып төшереп алганнар. Аның калдыклары шактый киң мәйданда җәелеп ята...

Мин моны ихтыярсыздан исемә төшерәм. Безнең дә бит аэродромга исән-имин килеш утырасыбыз бар. Утлы давылда нык йолыккаланган очкычыбызның идарә органнарына зыян килүе ихтимал. Шуны күздә тотып саклык белән генә идарә итәргә тырышам.

Очышка контроль ясап утыручы Харьков аэропорт диспетчеры аша элемтәгә кереп, безнең очкыч белән һавада булган хәл турында мәгълүмат бирергә кирәк. Ишетәм, ул үзе дә безне чакыра:

— 45038! Нигә җавап бирмисез? Мин сезне баядан бирле чакырам. Йә, сезгә бирелгән эшелон 7200 метрга менеп җиттеме инде?

— Харьков! Безне...

Диспетчер, минем әйтеп бетергәнне дә көтеп тормыйча, бүлдереп:

— Нишләп алай? Нигә инструкцияне бозасыз...

Аннары, фәлән-төгән дип, безне шелтәләргә үк тотынды. Күрәсең, безнең белән булган хәлне аңлап бетерми әле ул. Шулчак элемтәне очулар белән җитәкчелек итүче өлкән диспетчер үзе алды булса кирәк, ниһаять, ул безне аңлый һәм, барысын да ачыклагач, безгә яңадан үз эшелоныбызга күтәрелергә рөхсәт итә.

— Шулай да, бәлки, Днепропетровск аэропортына төшеп утырырсыз, — дип киңәшен дә бирде.

Әмма мин, экипаж командиры буларак, бөтен җаваплылыкны үз өстемә алып, очышны дәвам иттерүне кулай күрәм!

Санаулы минутларда без шул ук тоташ болытларны яңадан үтәли тишеп, өскә килеп чыктык. Күңелне чиксез шатлык били — кояшны кабат күрергә насыйп булды. Үземне яңадан дөньяга килгәндәй хис итә башладым.

Җиде мең ике йөз метр биеклеккә күтәрелгәч, самолетны горизонталь очышка җайлыйм. Эшелонда барганда, гадәттә, без очкычыбызны автопилотка ышанып тапшырабыз. Нормаль очышка турыдан-туры әһәмияте булган идарә органнарының төзек булуына инангач, штурвалны ярдәмчем кулына тапшырам. Иллюминатор аша каерылып-каерылып койрыкка карыйм. Яшенле болытлар инде артта калган. Бераз сулыш алгач, экипаж әгъзаларына күз йөртеп чыгам. Күрәм: алар да ярыйсы ук шүрләгән. Карашым үз янымда басып торучы озын буйлы бортмеханикның йөзендә тукталып кала. Аның чәчсез баш түбәсеннән аккан кан ак күлмәгенә төшкән. Ә йөзенә хәтта карарга да куркыныч. Күрәсең, ул шул канны (соңыннан үзе әйтүе буенча) тир дип белеп җиңе белән бөтен йөзенә сылаган... Мин бит аңа салонга чыгып пассажирларның хәлен белеп керергә кушмакчы идем. Ярый әле ул үзенең кыяфәтен күрми.

— Володя! Әнә тәрәзәне кояштан каплый торган пыялага карап ал әле, үзеңне-үзең танырсыңмы икән?

Пассажирлар янына үзем юнәләм. Алгы якка чыгып басу белән хәйранга калам. Биредәге бар әйберләрнең да асты өскә килгән. Стюардессабыз Неля пассажирларга өләшергә дип әзерләп куйган кәнфитләр, татлы су шешәләре — барчасы да идәндә ята. Әмма чәчләрне үрә торырга мәҗбүр иткән хәл алдарак булган. Стюардесса утыргычы кырында — идән астында — генераторлар, ягъни, икенче төрле әйткәндә, самолет электростанциясе урнашкан. Әнә шуның ике катлы идән капкачы икесе ике якка атылган. Бар көченә эшләп тора торган генераторлар шәрә килеш калган. Ә шуларга тоташтырылган ифрат зур токүткәргеч ике бармак киңлек җиз шиннарның урта берсендә әнә шул «Шифалы су» шешәсенең калай пробкасы ята. Өскә бер чиләк салкын су сиптеләрмени!!! Моның ни белән бетәчәген әйтеп торасы да юк. Очкычыбыз кабат янтая-нитә калса, ул фазаларны тоташтырачак. Ә кыска ялганышның бер көлтә ут чәчәсен көт тә тор. Ягулык баклары янәшәдә генә беркетелгәннәр...

Кулъяулыгымны дүрткә бөкләп, мин иң башта әнә шул пробканы алып ташлыйм. Аннан соң, идән капкачларын эзләп табып, «баз»ны томалап куям. Шешә ватыкларын аягым белән бер якка этәреп, пассажирлар ягына юнәләм. Шул секундта стюардесса үзе килеп чыга. Ишек чаршавын япкач та, уң кулын тотып үз урынына лапылдап утыра. Каядыр бәрелеп кулы күгәргән, аяклары ике-өч җирдән сыдырылган. Уч табаны пыяла кыйпылчыгы белән җәрәхәтләнгән булса кирәк, шулай ук кызыл таплар күренеп тора. Аягында бары тик бер тапочкасы гына, әмма икенчесен ул эзләргә уйламый. Неляның үз хәле хәл. Күрәм, самолет хуҗабикәсе буларак, шул хәлендә булса да пассажирларга ашыгыч ярдәм күрсәтеп керергә өлгергән. Инде хәзер кызыбыз күзен дә ача алмый утыра...

Пассажирлар салонына үтәм. Яңа гына булып узган хәлләрдән соң әле арынып та өлгермәгән барлык пассажирларның сораулы карашлары туп-туры миңа текәлә.

Кыска гына аңлатма бирәм:

— Кинәт кенә яшенле болытка эләктек. Тагын ярты сәгатьтән Симферопольдә булачакбыз...

Мондый игъланнан соң пассажирларның күбесе тынычланып калды.

Салондагы күренеш сөенерлек түгел иде. Бу рейста бала-чагалар күп икән. Әниләре итәгендә чытырдап ябышкан килеш утыралар. Хатын-кызларның күбесе куркышып агарынганнар. Гаилә башлыклары исә үзләренең җәмәгатьләрен көтелмәгән хәлдән тынычландырырга тырышалар. Ара-тирә ыңгырашып алучылар да бар. Күренеп тора, билбауларын буш кына бәйләп утырганнарын шактый нык селкеткән, ә бөтенләй бәйләнмәгәннәре урыннарыннан очкан. Нәтиҗәдә кайсының кулы каймыккан, кайсысы башын тотып утыра...

Салон буйлап җәеп куелган яшел палас өстендә бихисап пыяла ватыклары. Болары кайдан килгән тагын? Йа Ходай, түшәмдәге яктырткыч плафоннарның ник берсе исән калсын! Барысы да ярылып-ватылып, чәлпәрәмә килеп беткән. Икенче салонга үтәм, анда да шундый ук күренеш.

Пассажирларның хәл-әхвәлләре белән өстән-өстән генә танышкач, тизрәк эш урыныма кайтам. Чөнки соңгы утырыш — Симферополь аэропорты белән элемтәгә керергә вакыт җитеп барадыр, мөгаен. Чыннан да, без инде Сиваш култыгына якынлашып киләбез, ә калган юл реактив очкыч өчен кул сузымында гына. Тик шулай да ул араны гадәттәгедән беразга озаграк очарга туры киләчәк, чөнки мин двигательләрнең куәтен беркадәр киметкән идем. Өзлексез контроль ясап приборларны күзлим, двигательләрнең эшләвенә колак салам. Әлегә барысы да ярыйсы диярлек. Шулай да һәлакәткә дучар булган очкычыбызга бик ышанып та җитеп булмый.

Иркенләп бер сулыш алгач, әле генә булган хәлне яңадан күз алдыма китерәм. Илаһи көчкә ия булган табигать туфаныннан көч-хәл белән генә котыла алсак та, миңа әле, экипаж командиры буларак, югарыда торган түрәләрем алдында җавап тотарга туры киләчәк. Хәер, анысы инде соңыннанрак. Һавада төрле шартларда ничә мең сәгать очып та болай ук булганы юк иде әле. Гаепле булмаган очракта да экипажның очышка әзерлеген энәсеннән алып җебенә кадәр тикшерәчәкләр. Һавага күтәрелер алдыннан җирдә без унлаган имза калдырабыз. Старт докторы, рекламбюро, дежур штурман, авиадиспетчер, авиатехниклар, синоптиклар һәркайсы да безнең имзага мохтаҗлар. Әнә шулай бар җаваплылыкны алар безнең өскә аударалар. Менә бүген дә, әлеге очыш алдыннан гына, соңгы имзамны мин синоптикта калдырган идем. Барачак маршрутыбыздагы һава торышы белән таныштырып, ул болай дигән иде:

— Сез очасы һава трассасы аша төнлә белән җылы фронт узды. Днепропетровск, Павлоград, Краснодар шәһәрләре метеобелешмә мәгълүматларына караганда, анда яңгырлар бик каты яуды...

Синоптикның «фронт» дигәне ничектер минем өчен кечкенәдән үк яман төшенчә булып, гүя ул гел канлы вакыйга белән бәйле сыман. Кышын ул нормаль очышка комачаулый торган кар-бураннар, бозлавыклар алып килсә, җәен исә яшенле яңгырлар, көчле җил-давыллар белән бәйле. Кайчакларда тропосферадан да өскәрәк урнашкан яшенле болытлар күтәрелгәндә яки түбәнәйгәндә генә түгел, хәтта реактив самолетларга да эшелонда очканда да комачаулыйлар, ә кайбер очракларда үтә алмаслык киртә булып торалар.

— Фронт Ростов ягына күчте. Хәзерге сәгатьләрдә менә бу төбәктә, — дип, синоптик безнең игътибарыбызны картага юнәлтә.

Мин махсус картага кызыл карандаш белән күрсәтелгән калын сызыкка күз төшерәм. Әлеге көянтә сызык әнә шул җылы фронт дигәннәре инде.

— Сезнең маршрутта һава торышы инде начар булмаска тиеш. Тик шулай да сак-уяу булыгыз, һавада ниләр булмас, — дип өстәп куйган иде синоптик, гүя җаваплылыкны үз өстеннән төшергәндәй.

— Без бит сезгә бары тик прогноз буенча көтелгән һава турында гына мәгълүматлар бирдек, — дип тәмамлый ул гадәттә үзенең сүзен.

Әлбәттә, синоптиклар биргән мәгълүматлар һәрвакыт дөрес булмый. Кайбер очракларда күрәзәчелек хәлендә калырга туры килә аларга.

Гадәттә шушы фронт нигезендә хасил булган яшенле болытларның иң куәтле чагы төн уртасына туры килгәнен без инде үзебез дә беләбез. Мондый фронт сызыгы күп очракта бигрәк тә Сиваш сазлыклары өстендә үтә дә еш кабатлана торган иде.

Югарыдан торып ерактанрак күзәткәндә гаять күркәм күренеш. Ләкин күрергә күркәм, әмма тотарга куркам. Мин әле генә безнең тирәбездә ялт-йолт итеп торган яшенле болытның табигатен яңадан күз алдыма китерәм. Хәзер инде бу турыда уйланырга да мөмкин. Һәр елны диярлек җәйге навигация башланыр алдыннан синоптиклар безгә — очучыларга лекция укыйлар. Менә алар шунда яшенле болытның илаһи көчкә ия булуы турында кабат-кабат безнең исебезгә төшерәләр:

— Бары тик бер яшен чыбыгының электр энергиясе меңләгән вольт белән исәпләнә, ә аның температурасы исә ун мең градуска кадәр күтәрелә. Мондый температура хәтта домна мичендә дә булмый. Бөтен бер болытның потенциаль энергиясен бергә тупласаң, атом бомбасына тәңгәл килер иде, — дигәне бигрәк тә хәтергә сеңеп калган.

Бу очракта мин шуны искә төшерәм. Инде әйтеп үткәнемчә, тоташ болытларга күмелеп очкан самолетыбызны кинәт боз кисәкләре дөмбәсләргә тотынды. Гомумән, бозлавык авиация өчен куркыныч. Кайбер очракларда мондый боз кисәкләренең авырлыгы зенит снарядларына тәңгәл килә. Берсендә Воронежда яуган бозлар арасыннан дүртәр йөз граммлысын табып алалар. Аэропорт

перронында торган бар самолетларны да яньчеп-тишеп бетерә ул. Ә шул авырлыктагы бозны һавада уйнатып йөри алырлык җил-давылның куәте нинди булырга тиеш диген син. Күрәсең, без әнә шунысына юлыкканбыз да инде.

Ниһаять, Симферополь аэропортына исән-имин төшеп утырабыз. Безне, гадәттәгечә, аэровокзал каршындагы перронга түгел, ә ремонт мастерскойлары ягында торган самолетлар рәтенә барып тукталырга кушалар. Самолеттан пассажирлар төшеп беткәч, аэропорт хакимият вәкилләре белән бергә иминлек инспекциясе безнең янга күтәрелә. Алар һавада ниләр булганын төпченә башлый.

Ул арада ашыгыч ярдәм докторы кәнәфидә утырып калган пассажирны тикшергәч болай ди:

— Хәзер инде аңа берничек тә ярдәм итеп булмый. Күрәсең, ул һавада ук җан тәслим кылган...

Бу минем өчен дә яңалык иде.

Иминлек инспекторы аның кесәсеннән таныклык катыргысын тартып чыгара һәм кычкырып укый:

— Харьков шәһәре прокуратурасының өлкән киңәшчесе...

— Әйе, — ди аэропорт начальнигы, миңа таба борылып, — сезнең өскә тагын бер эш өстәлде.

Инде болай да сизәм, бу минем өчен чөй өстенә тукмак булачак.

Самолет салонына юл хәрәкәте диспетчеры килеп керде:

— 5515 нче рейсның экипаж командирын Мәскәү телефонга чакыра. Ашыгыч рәвештә! — дип өстәп куйды ул һәм шунда ук мине машинага утыртып туп-туры авиация диспетчерлыгына алып китте. — Аппаратта гражданнар авиация министрының беренче урынбасары, сезнең вакыйга белән кызыксына, — диде ул, керә-керешкә миңа телефон трубкасын сузып.

Трубканы колагыма куйгач, мин әле дәшмичә торам. Нәрсәдән башларга? Ичмасам, бу бүлмәдә халык күп. Барысының да карашы миңа текәлгән.

Трубкада, бераз шытыр-шытыр итеп алганнан соң, көр тавыш ишетелде:

— Симферополь, Симферополь, тыңлыйм сезне.

Башта югалыбрак калсам да, урынбасарның ягымлы итеп, игътибар белән әйтелгән беренче сүзләре мине бераз кыюландырып җибәрде булса кирәк. Һавада чакта ук уйлап куйган җавабымны искә төшереп, вакыйганы кыскача гына сөйләп аңлатырга тырыштым. Әмма ул кайбер җирләрен яңадан сораштырды.

— Әйе, әйе, иптәш министр урынбасары, өч мең дә сигез йөз метрга чумдык.

Ул, һаман да әле моңа ышанып җитмәгәндәй, бераз эндәшми торды да, очышыбызның шул моментында булган кайбер детальләре белән кызыксынып, янәдән берничә сорау бирде. Аннан соң:

— Ярый, бүген-иртәгә министрлыктан махсус комиссия килеп җитәр. Барысын да ачыкларлар, — диде ул, кырт кисеп, һәм трубканы аэропорт начальнигына бирергә боерды.

— Тыңлыйм сезне, иптәш генерал, элемтәдә аэропорт начальнигы Фед... — дип, күрәсең, ул үзенең фамилиясен атамакчы булгандыр, әмма тотлыгып калды. Урынбасарның вакыты тар булды булса кирәк, ул, бу якны тыңлап та бетермичә, аңа сораулар яудыра башлады. Аэропорт начальнигы исә аңа бары тик: — Әле белмәдем, иптәш генерал, әле ачыкламадым, иптәш генерал... — дип кыска җаваплар гына бирә алды. — Пассажирлар турында кайгыртабыз, әлбәттә, кайгыртабыз, иптәш генерал...

Соңыннан ул җавапларын «әйе», «ярар», «эшләрбез» кебек сүзләр белән генә кайтарды.

Телефон трубкасын куйгач, миңа ачулы караш белән:

— Экипажыгызны җыегыз да һавада булган хәл турында аңлатмалар язып тапшырыгыз! Хәзер үк!!! — диде.

Әйе, Симферополь аэропортына без артык мәшәкать тудырдык бугай, күренә ки, хуҗа шуның өчен канәгатьсезлеген сиздерә.

Безгә — экипаж әгъзаларына — аңлатмаларны һәркайсыбызга аерым бүлмәләргә кертеп яздырдылар. Нинди хәлдә калуыбыз, нәрсә кичерүебез турында һәммәбез дә үз фикерен кәгазьгә беркетергә тиеш. Андый аңлатмаларны бездән икенче көнне кабат яздырдылар. Янәсе, аңлатмалар арасында каршылыклар юкмы, дөрес сөйлибезме...

Ниһаять, өченче көн дигәндә комиссия үзенең эшен башлап җибәрде. Барлыгы утыздан артык кеше. Арада гади кешеләрдән алып Авиация министрлыгының җаваплы хезмәткәрләре, иминлек инспекциясе вәкилләре, тикшерүчеләр һәм авиациянең төрле тармакларыннан күренекле белгечләр, хәтта без очучыларның өстәл китабы («ТУ-124 самолетының аэродинамикасы») авторы да килгән иде. Күрәсең, һәр белгеч тә үз фәне буенча яңа мәгълүматлар алмакчы булгандыр. Ни әйтсәң дә, бу хәл кеше тормышы белән бәйле. Ә самолет бортында инде исән-имин калганнары да теге дөньяга бары тик ике мең метр чамасы гына барып җитми калдылар...

Безнең «эш» бер атнага диярлек сузылды. Башта экипаж әгъзаларының һәркайсын аерым-аерым чакырып энәсеннән алып җебенә кадәр төпченделәр. Аннан соң, аерым секцияләргә бүленеп, кайбер белгечләр үзләренә кагылышлы сораулар бирде, шул уңайда экипаж әгъзаларының профессиональ әзерлеген тикшерде. «Аэрофлот»ның баш метеорологы исә, минем алга төрле төстәге сызымнар, тамгалар белән чуалып беткән синоптик картасы җәеп куеп, башта шартлы билгеләрне укытты, аннан соң яшенле болытларның күктә ничек һәм нинди шартларда ялганын тәфсилләп сорашты, соңыннан

ничек итеп саклана белү кагыйдәләрен әйттерде. Мин ак кәгазьгә болыт рәсемен төшереп, аның уртасында кызыл сызыклар — яшен укларын күрсәтеп ясадым. Бу яшенле болытның кайсы өлешендә вертикаль һава агымы барлыкка килгәнен, ә кайсы төбәктә андый дуамал агымның түбәнгә юнәлгәнен белгәнемчә сөйләп бирдем.

Иминлек инспекторы хәтта шундый сорау да бирде:

— Нигә һәлакәт сигналын — SOSны тоташтырмадың? Бөтенләй һәлакәткә дучар булуыгыз ихтимал иде.

— Вакыт секундлар белән исәпләгәндә, без бу хәбәрне биреп өлгерә алмаган булыр идек, — дидем мин. — Шуның өстенә һава корабында мәтәлгән мизгелләр эчендә безгә кем һәм ничек ярдәм итә алган булыр иде икән?

Комиссия утырышының соңгы көннәре иде. Миңа аэропорт табибы шылтыратты.

— Санчастька килегез әле, — диде ул.

Килеп кергәч, табиб мине өлкән яшьтәге бер ханым белән таныштырды.

— Сезнең рейста һавада вафат булган кешенең хәләл җефете...

Ул, ирен җирләгәч, улы янына бару уңаенда безнең тарафларга сугылып чыгасы булган. Вакыйганың ничек булганын шаһитларның үз авызларыннан ишетәсе килгән булса кирәк.

Менә шунда ул яшь аралаш хатыннарда гына булган самимилек белән әйтеп тә куйды:

— Мин үзем табиб кеше. Ирем инфаркт кичерде. Больницадан чыгып бераз вакыт үткәч, улыбыз янына барырга уйлады. Мин каршы килдем. Ләкин ул мине тыңламады. Җитмәсә, билетны да, үҗәтләнеп, самолетка алды. Янәсе, поездда ярты тәүлек селкенеп барганчы, бер сәгать дигәндә барып җитәчәк...

Комиссия җитәкчесе, әлбәттә, бу сүзләрне исәпкә алды. Димәк, бу очракта инде кеше язмышы өчен җаваплылыкны «Аэрофлот» үз өстеннән төшерә. Шулай булганда авиапассажир үзе өчен үзе җаваплы була.

Ниһаять, комиссия, үз эшен тәмамлап, экипажны бүтән тоткарламавы турында белдерде. Безне вакытлыча азат итте...

Комиссия рәисе:

— Экипажга ике көн ял бирелә. Ялтага барып диңгездә су коеныгыз. Комиссия нәтиҗәсе соңыннан булыр. Ә сезнең киләчәк карьерагызны, иптәш командир, министрлыкта хәл итәчәкләр, — диде.

Без инде диңгез күрмәгән кеше түгел, шулай булгач, экипаж әгъзаларының кайберләре Казан рейсы белән шул ук көнне өйләренә кайтып киттеләр. Мин бортмеханик белән үзебезнең самолетка юнәлдем. Анда авиатехниклар, Мәскәүдәге Туполев конструкторлык бюросыннан килгән инженерлар самолетыбызны яртылаш сүтеп ташлаганнар һәм аны җентекләп тикшерергә дә керешкәннәр. Приборларның сынган-ярылган җирләрен эзлиләр. Янәсе, бу самолет яңадан һавага күтәрелә аламы, юкмы? Самолетыбыз өчен авиамастерской начальнигыннан кул куйдырып, икенче көнне без дә Казанга кайтып киттек.

Өйгә кайтып, ике-өч көн ял иткәч тә, безне, ягъни штурман белән мине, Мәскәүгә чакырттылар. Берничә сәгатьтән соң, билгеләнгән вакытта, министрлыкның тугызынчы катында урнашкан иминлек инспекциясе кабул итү бүлмәсендә утыра идек. Сәркатип кызга килеп җитүебез турында хәбәр иткәч, ул безгә ерак китеп йөрмәскә киңәш итте.

— Сәгать унбердә коллегия утырышы башлана. Анда министрның беренче урынбасары да катнашачак, — диде. — Әнә коридор башында әсбаплар белән җиһазландырылган зур бүлмә бар, шунда кереп бераз әзерләнә торсагыз да ярый. Министр урынбасары профессиягезгә карата сораулар бирергә ярата, — диде ул, безнең хәлебезгә теләктәшлек белдереп.

Әйе, безне гел сыныйлар, тикшерәләр. Болай да елына ике тапкыр — җәйге һәм кышкы навигацияләргә әзерләнгәндә дистәгә якын әле зачет, әле имтихан бирәбез. Шулай да яшенле кара болытлар эченә килеп эләккәч, аэродинамика законнары бөтенләй онытыла, искә дә төшми, ә штурвал артында утыручы шул чыгырыннан чыгып дулаган табигать белән бергә-бер кала бирә.

Коллегия утырышы инде башланды, әмма безне чакырырга уйламыйлар да. Коридорда эссе. Бүген иртән үк температура 25 градус иде. Төш вакыты узып бара. Хәзер инде утыздан да югарырактыр. Ачык тәрәзә янына килеп баскач, күкрәккә йомшак кына җиләс һава килеп бәрелгәндәй була. Минем алда Мәскәүнең үзәк аэровокзал бинасы. Кайчандыр «Ходынка кыры» дип аталган Мәскәүнең беренче аэродромыннан аллы-артлы вертолетлар һавага күтәрелеп тора. Алар үзәк аэровокзалдан Домодедово, Шереметьево аэропортларына пассажирлар ташыйлар. Шушы «Ходынка кыры»ннан 1923 елның 15 июлендә Нижний Новгородка беренче пассажир самолеты күтәрелгән. Хәзерге көндә Мәскәү тирәсендә генә дә җитмешкә якын аэродром бар. Әлбәттә, аларның туксан проценты хәрби аэродромнар. Җиде миллион халкы булган Мәскәүгә бары тик өч-дүрт аэропорт хезмәт күрсәтә. Шулай да башкалада Гражданнар авиациясе ерак юлларга йөрүдә төп транспорт чарасы булып исәпләнә.

Шулай авиация тарихын искә төшереп, үзәк аэровокзал белән горурланып, Мәскәү панорамасы белән хозурланып торганда күрәм: Шереметьево аэропорты ягында инде күк гөмбәзенә кадәр сузылып

барган кара болыт пәйда булды. Гаять зур болыт офыкта берничә минут эчендә тагын да кабарынып, күперенеп Мәскәү өстенә авышты. Без аны штурман белән бергә хәзер инде якыннан торып күзәтәбез. Пәһлеван болыт тирәсендә тагын да бихисап кечкенә болытлар хасил булды. Кояш ягындагыларының гөмбәзләре — «ак калфаклы», кире яктагылары исә «кара бүрекле». Кояшны каплар өчен бер болыт та җитә, диләр. Нәкъ шулай булды да. Тирә-як кинәт караңгыланып калды. Шул минутларда безне дә чакырып алдылар. Күрәсең, коллегия әгъзалары утырышларын инде тәмамларга җыенганнар. Сизелә ки, алар төшке ашка ашыгалар. Керә-керешкә безгә сораулар яудыра башладылар. Вакыйганың ничегрәк булганын миннән кабат-кабат сөйләттеләр.

Шул вакыт гаять зур җитәкче минем штурманга:

— Нигә соң алдыгызга куелган локаторыгыздан тирә-яктагы яшенле болытны яхшырак күзәтмәдегез, — диде.

— Мин ул вакытта сафтан чыккан локаторыбызның предохранителен алмаштырып маташа идем, — диде Геннадий.

«Аэрофлот»ның баш метеорологы:

— Метеорология фәнен сез, һавада хезмәт итүчеләр, биш бармагыгыз кебек белергә тиешсез, — дип кисәтеп куйды.

Шул чакны Мәскәү өстендә зур давыл купты, кемдер форточканы барып япты. Эре яңгыр тамчылары тәрәзә пыялаларын шакый башлады, кара болыт эчендә калган тугыз катлы бина тирәсендә аллы-артлы яшен ялтырап куйды, бинаны дер селкетеп күк күкрәде.

Табигатьнең әлеге күренеше кыска арада шул дәрәҗәдә үзгәреп, көчле җил чыкты, синоптикларның баш белгече бер мәлгә тынып тәрәзәгә карап торды. Аннары, нидер исенә төшергәндәй, кинәт сикереп торды һәм чыгып та китте.

Безнең белән булган әңгәмәне бик кыска тоттылар.

Сорау алуны бетерер алдыннан рәислекне алып баручы министр урынбасары безгә текәлеп карап торды һәм бары тик бер сорау гына бирде:

— Сезнең белән булган вакыйгадан чыгып «Аэрофлот» идарәсенә нинди тәкъдимнәр кертә аласыз? — диде ул, ихлас күңелдән.

— Мөмкин булса, бары тик бер тәкъдим, — дидем мин. — Андый очракларда без җирдәге диспетчерлар ярдәменә мохтаҗ. Ә алар исә нәкъ шул вакытта ишетмәмешкә, күрмәмешкә салыналар. Җаваплылыкны үз өсләренә аласылары килми, күрәсең. Ә аларның локаторлары безнекенә караганда яхшырак, берсе сафтан чыкса, эшләп торучы икенчесе бар. Безнең бердәнбер локаторыбыз болытлар арасында сафтан чыккан очракта элемтәсез калабыз. Ә якында яшен яшьнәгәндә электрон аппаратының төгәл эшләвенә бернинди гарантия юк. Яшендәге электр көче йогынтысында еш кына сафтан чыга торган «гадәте» бар аның, — дидем мин. — Әнә үзегез күреп торасыз яшенле болытларның нинди хәрәкәтчән булуларын. Ул болытлар бер урында гына торсалар икән...

«Аэрофлот» коллегиясендә шундый карар чыгардылар: экипаж әгъзаларының язмышын безнең авиаотряд командирыбыз үзе хәл итәргә тиеш. (Хәтта гаебебезне исбатлый алмасалар да.) Әмма Владимир Павлович Жулква кешелекле, мәрхәмәтле җитәкче иде. Ул безнең хәлгә керә белде. Мәскәүдән кайткач өч көн ял бирде, һәм без яңадан шул ук экипаж составында бергәләшеп яраткан хезмәтебезне һавада дәвам иттек. Иң беренче задание — Симферополь аэропортында калдырып кайткан самолетыбызны Минск аэропортында урнашкан рембазага илтеп тапшырырга. Ә бит деформация кичергән 45038 номерлы самолетны гамәлдән чыгарырга дигән әмер килгән иде. Инде алгарак китеп әйтим, ремонт ясагач, без аны Казанга алып кайттык.

Үзебезнең самолетыбызны Минскига илтеп кайткач, безнең экипажны кабат Симферопольгә җибәрделәр. Емельяновка дигән җирне үткәч тә безгә түбәнәергә рөхсәт иттеләр. Хәзер инде өер болытларга бер күмелеп очабыз, бер чыгабыз. Нәкъ шул чакны безнең сул канат астыннан тияр-тимәс диярлек бер истребитель очып узмасынмы! Мин бу турыда тиз генә Симферопольгә хәбәр итәм. Ул да булмый, безнең арттан биш-алты минутка соңрак килүче ИЛ-18 самолетының командиры шул ук каналда гауга күтәрә:

— Симферопольдә безгә нидер килеп бәрелде. Болытларга күмелеп очабыз, нәрсә икәнен абайламый калдык...

Самолетыбызны перронга туктаткач, тиз генә урыннарыбыздан төшеп, ИЛ–18 самолетын каршыларга йөгерәбез. Ниһаять, ул да җиргә исән-имин төшеп утыра. Әмма аны перронга түгел, ә исә сафтан чыккан очкычлар рәтенә китереп туктаталар. Якынрак барып тамаша кылсак, ике күзебез дүрт булды. ИЛ-18 самолетының сул канат очы әйтерсең лә ярты метр чамасы балта белән чабып алынган...

— Ярый әле ягулык салган өлешенә туры килмәгән, — диешәләр техниклар, — югыйсә һавада янгын чыгасы көн кебек ачык.

Авиадиспетчер янына кергәч, барысы да аңлашылды. Тихорецк шәһәре янында урнашкан хәрби аэродромнан МиГ-17 истребительләрендә курсантлар очарга өйрәнәләр икән...

Безнең рейсны тоткарлап, экипажны аэропорт инспекциясенә чакыралар. Бу юлы инде фәкать шаһит буларак кына...

Җәйге навигациянең иң кызу чагы. Аэровокзаллар пассажирлар белән шыгрым тулы. Нәкъ бер айлап хәвеф-хәтәрсез очкач, тагын бер гадәттән тыш очрак.

Чираттагы рейс белән Волгоградка җыенабыз. Мин, тормозларга басып, бар куәтенә газ өстим. Двигательләрнең ничек эшләүләренә колак салгач та, очкычны үз ихтыярына куям. Ул шунда ук ыргылып алга чаба башлый. Бу курс белән очып киткәндә полоса тауга түбәнрәк урнашкан, шул сәбәпле самолетның тизлеге дә сизелерлек арта.

Инде менә-менә җирдән аерылып китәбез дигәндә генә кабинага стюардесса йөгереп керә:

— Командир! Пассажирлар салонында янгын, — дип сөрән сала ул.

Әлбәттә, тикшереп торырга вакыт юк. Полоса инде бетеп бара, әмма күрә торып самолетка ут капкан килеш очып китәргә дә ярамый. Һавадагы янгын — иң куркыныч фаҗига. Әнә шундый уй-фикер минем башка яшен тизлегендә килеп керә. Мин, озак уйлап тормыйча, двигательләргә өстәлгән газны тулысынча алам да авария тормозларына ике аякны да терәп басам. Самолетның сигез көпчәге дә чыелдап ала, һәм бар көпчәкләрдән берьюлы төтен чыга башлый. Полоса беткәч тә без әле тагын ике йөз метр чамасы кара җирдән шуышып барабыз. Ниһаять, ничәмә тонналы бетон плитәләрдән* өелгән корылмага ун-унбиш метр барып җитмичә туктап калабыз. Мин салонга йөгереп чыгам. Ул төтен белән тулган. Тышкы ишекне ачып җибәрү белән, салоннан, кышын мунчадан чыккан пар кебек, югарыга төтен күтәрелә башлады. Озакламый бу тамашаны күреп, старттагы янгын сүндерү машиналары да килеп җитте. Ярый ла барысы да хәвеф-хәтәрсез тәмамланды. Тик көпчәкләрне генә алыштырырга туры килде.

Шунысын да искәртеп үтәргә кирәк, Арча кырында урнашкан иске аэродромдагы бетон полоса кыскарак иде шул. Шуның өстенә, инде әйтеп үткәнемчә, авиация заводына таба очып киткән курста тауга түбәнрәк тә иде. Шуларны күреп булса кирәк, инде җәйге расписание буенча рейсларын башлап җибәргән Мәскәү һәм Тбилиси очучылары баш тарттылар. Ә казанлылар шул полосадан ТУ-124 реактив самолетында унбиш ел буена очтылар. Чөнки яңа аэропорт төзибез дип, әлеге полосаны озынайтырга югарыдан рөхсәт бирмәделәр.

Болытлар арасында без салган юл

Ут капкан очкычта

Безнең ТУ-124 самолетында булган тагын бер вакыйга турында язып үтәм. Монысы да һавада чакта булган хәл. Самолетыбызга капкан ут экипаж әгъзаларының гына түгел, ә барлык пассажирларның да котын алды, һәм һәркайсыбызның язмышы ул минутларда Ходай Тәгалә кулында иде.

Ленинградтан Казанга кайтып барабыз. Вакыт төнге унберләр чамасы. Безнең самолет өчен билгеләнгән эшелон — 10 мең метр биеклеккә менеп җитәргә әле шактый бар. Берничә сәгатькә тоткарланган рейс пассажирлары җир мәшәкатьләреннән бераз ял итсеннәр дип, мин бортмеханикка салондагы кайбер утларны сүндереп куярга киңәш иткән идем. Ул чыгып китеп бер-ике минут вакыт үткәндер, кинәт сул яктагы двигательдә нидер шартлагандай булды. Шул ук мизгелдә әлеге двигательгә контроль ясап торучы приборлар да, берсе артыннан берсе нормаль күрсәтмәләреннән читләшеп, реактив двигательнең сафтан чыгуын расладылар. Андый вакытта инде инструкция буенча бары тик бер чара — газны кысып ягулык керүне туктатырга гына кала, һәм мин шулай иттем дә.

Шул чагында кабинага бортмеханик йөгереп керде:

— Командир, сул двигательдән койрыкка кадәр ялкын сузылып бара, — ди.

— Ә ни эшләп алай булгач янгын сүндерү системасының сигнал лампочкасы кабынмады икән соң?

Мин, SOS сигналын тиз генә ялгап, шул ук вакытта җир белән элемтәгә керәм һәм хәлне аңлатам. Командир буларак миңа билгеләнгән хокуктан чыгып үземнең ниятем — Ленинградка курс алганыбыз турында да әйтәм.

Ул арада бортмеханик янгын сүндерүнең беренче чарасын күреп тә өлгергән. Ләкин аның файдасы ташка үлчим генә. Янгын бераз сүнеп торды да, төнге караңгылыкны ярып, кабат пассажир тәрәзәләренә үрелә башлады. Икенче чараны да кулланырга туры килде. Ләкин анысы да тиешле нәтиҗәне бирмәде. Бәхеткә каршы, ул чагында утыру полосасына якынлашып килә идек. Диспетчер рөхсәте белән без, аэродром өстеннән әйләнеп тормыйча, турыдан гына (гадәттән тыш шартларда) җил уңаенда бер двигательдә төшеп утырабыз. Янгын сүндерүчеләр инде машиналары янында көпшәләрен тоткан килеш әзер торалар.

Без бортмеханик белән шунда ук самолеттан сикереп төшеп, реактив соплога күз төшердек. Эчтәрәк урнашкан реактив турбина, күчәреннән ычкынып китеп, башкаларын да сафтан чыгарган.

Акрын җил искәндә дә зырылдап әйләнә торган «калаклы» компрессорны ике куллап та әйләндереп булмый.

Казаннан төзек двигатель китереп җиткергәнче бу вакыйга безгә ул көннәрне Падишаһ галиҗәнапларының Кышкы сарае* белән якыннанрак танышып экскурсиядә йөрергә мөмкинлек бирде.

Күгәрченнән күргән зыян

Безнең «корыч» очкычларыбыз хәтта йодрык кадәрле кошлардан да шактый зур зыян күрәләр иде. Мәскәүнең Шереметьево аэропортына төшеп җитәргә бары тик санаулы метрлар гына калды. Шул мизгелдә, полосага җитәрәк, җирдә җим чүпләп йөргән күгәрченнәр төркеме дәррәү күтәрелеп китмәсенме. Безгә инде моңарчы күзгә чалынмаган һәм кинәт кенә көтмәгәндә каршыга килеп чыккан кошчыклардан читкә тайпылу мөмкин түгел иде. Чөнки авырлыгы утыз тоннадан да артык булган һава лайнерын җәһәт кенә борып алганда да, ул барыбер инерция буенча күпмедер араны элеккеге юнәлешендә барачак. Төшү тизлегебез бары тик 280 км гына булса да, кабина тәрәзәсенә берничә күгәрченнең канлы таплары гына сыланып калды. Әмма шул ук вакытта двигательнең эшләвендә ниндидер ят тавыш пәйда булды. Мин моны баштарак, идарә итү белән мавыгып, ишетми калганмын. Шулай да, бортмеханик киңәшен колакка салып, двигательне сүндерергә мәҗбүр булдым. Бер двигательдә самолетны аэровокзалның перронына китереп туктаткач, безне каршы алган авиатехник, канатларның берничә җирдән яньчелгәнен күреп, башын чайкап куйды — ни булганын ул болай да чамалап алган иде инде. Сул як двигательнең һава туплагыч каналын кесә фонаре белән яктыртуга, анда күгәрчен кереп кысылганын абайлап алабыз.

— Ярый әле двигательне вакытында сүндереп өлгергәнсез, — диде ул. — Югыйсә сигез мең әйләнештә эшләүче реактив компрессор калаклары чәлпәрәмә килгән булырлар иде. Шулай да бу двигательнең язмышын, яхшылап тикшергәннән соң, махсус комиссия генә хәл итәчәк әле. Шулай булгач, экипажга кунак йортында торып көтәргә туры килер.

Рейсны киек казлар тоткарлады

Бу инде киек казлар белән булган хәл. Без Кишинев шәһәреннән кайту уңаенда Запорожье аэропортына тукталыш ясарга тиешбез. Эңгер-меңгер вакыт. Ерак офыкта таң инде сызылып кына атып килсә дә, аста җир өсте әле караңгылык кочагында. Днепр елгасы сазлыклары өстендә без соңгы борылыш ясыйбыз. Турыга чыккач, полосага төшеп утырырга гына кала. Шассиларны чыгарырга команда бирәм. Нәкъ шул чакны безнең очкычка таба киек казлар якынайганы күземә чалына. Биеклек тә шактый бит әле. Самолетны аска ыргылдырам, һәм аллы-артлы тезелеп очкан казлар безнең баш түбәбездән үтеп китәләр. Ул да булмый, шап та шоп безгә нәрсәләрдер килеп бәреләләр. Сизелә ки, болары да шул казлар кавеменнән булырга кирәк. Инде җиргә төшеп утыргач күренә: бу чыннан да шулай булган. Шул казларның берсе шасси рамына кысылып калган. Ул да безгә шактый мәшәкать тудырды. Рейсны ярты тәүлеккә диярлек тоткарлап, самолетны махсус кузлаларга «элеп», шассиларны бер җыеп, бер чыгарып шактый азапландык Запорожье авиатехниклары белән бергәләп.

Бөркет һөҗүме

Ә менә бу вакыйга Төньяк Кавказның Минеральные воды аэропортында булган иде. Полосадан күтәрелеп барганда безнең очкычыбыз кинәт бөркет һөҗүменә дучар булды. Ай-һай гайрәтле кош икән ул Кавказ бөркете. Күрәсең, ул нәкъ шул турыда, очыш курсының уң ягында, «Кинжал» дип исемләнгән гаять очлы тау кыясыннан күтәрелде булса кирәк. Йә күкәй салып утырганда тынычлыгын бозган, ә бәлки, нәниләрен бимазалаганнары өчен самолетларга ачуы чыгып, үч алырга теләгәндер.

Ярый ла без әле күтәрелеп кенә бара идек. Шул сәбәпле тизлек зур түгел иде. Юкса самолетны тишеп кергән булыр иде. Шулай да каты бәрелде. Әлбәттә инде, кыю бөркет бәләкәчләре хакына үзе һәлак булды, әмма безне дә аэродромга кире кайтып утырырга мәҗбүр итте. Чөнки без кинәт җир белән элемтәне югалттык. Инде җирдә ачыкланганча, ул безнең антеннабызга килеп бәрелгән икән.

Авариядә черки гаепле

Мин әле ул чагында яшь очучы идем. Безнең экипажны Урта Азиягә ерак командировкага җибәрделәр. Башта Үзбәкстанның Фирганә далаларында мамык басуына ашлама сиптердек. Аннан соң сазлыкларны бизгәк авыруын таратучы черки-озынборыннардан чистартырга куштылар. Менә шунда озынлыгы ничәмә чакрымга сузылган камышлы күлгә түбәннән генә очып дару сиптергәндә, очкычыбызның моторы кинәт туктап калмасынмы. Ярый әле ярдан ерак түгел идек. Әлбәттә инде, мәҗбүри рәвештә җиргә утыра алдык. Югыйсә самолет кадәр самолетны шунда калдырып, үзебез Татарстанга «җәяү» кайтып киткән булыр идек. Чөнки суга утырган самолет очарга ярамый.

Фирганәдән комиссия килеп тикшерергә тотынгач, ни күзләре белән күрсеннәр, карбюраторга черки үтеп кергән һәм ул моторга бензин килешен туктаткан. Менә син аны корткыч димә инде. Шулай итеп, бу авариянең (чокыр-чакырлы җиргә утырганда күчәргә зыян килгән иде) гаебен әлеге комиссия черкигә сылтап калдырды.

Иминлек сагында торучылар гаебе белән

Югарыда бәян ителгән хәвефле хәлләр авиациядә сирәк була. Шулай да күп очракларда кешеләр үзләре гаепле. Әйтик, җирдә утыручы авиадиспетчерлар. Һавадагы самолетларның хәрәкәтен локатордан күреп, һава пассажирлары иминлеген тәэмин итәргә тиешләр. Әмма бу очракта киресенчә килеп чыкты. Ә бит очучылар аларга тулысынча ышана, чөнки алар боерыгы безнең өчен закон.

1973 елның җәендә Сочидан кайтып килә идек. Безнең самолетка бирелгән 10 мең метр биеклектә Куйбышевтан ерак түгел Жигули тауларына якынлаштык. Анда радиостанция куелган, без төгәл шуның аша үтәргә тиеш. Кайчан һәм нинди биеклектә үтәчәгебез турында инде югары биеклекне контрольдә тотучы диспетчер белән элемтәгә кереп аңа хәбәр иткән идек. Озак та үтми, минем алдагы радиокомпасның угы уйный башлады. Димәк, радиостанция безнең алдыбызда гына диярлек. Бу төбәктә һава болытлы, әмма тоташтан түгел. Шул чакны сул яктан безгә икенче бер самолет килеп чыкмасынмы! Мөгаен, ул безне күрми калган.

Югыйсә:

— Борт такой-то (номеры истә калмаган) проходим Жигули, высота 10 тысяч, — дип, гадәттәгечә генә искәртер иде микән диспетчерга...

Шулай итеп, ТУ-134 самолеты безнең борын төбебездән выжылдатып узып та китте. Ул шулкадәр якын иде ки: безнең очкычыбыз исә аның реактив двигательләреннән ыргылып чыккан дуамал дулкынында берничә мәртәбә тирбәлеп-сикергәләп тә алды. Безнең кара-каршы килеп бәрелү һәлакәтеннән бары тик секундлар гына коткарды. Шулай ук санаулы метрлар да зур фаҗигане булдырмый калды. Мин Куйбышев диспетчерын йолып калыр өчен тавыш күтәрмәдем, радиостанцияне үтеп китү вакытын бераз соңрак бирдем. Куйбышев диспетчеры безгә түбәнәергә рөхсәт итте һәм шул уңайда хатасын үзе дә аңлап гафу үтенде. Әмма бу тавыш инде элеккегесенә охшамаган иде. Күрәсең, өйрәнчек (икенче) яшь диспетчер безне шул хәлдә калдырган.

Нәкъ шушыңа охшаш вакыйга моннан бер ел элек Днепропетровск аэропортында булды. Ташкенттан Мәскәүгә «Пахтакор» футбол командасын утыртып барган ТУ-134 самолеты шул ук биеклектә каршыга килгән икенче һава лайнеры белән маңгайга-маңгай бәрелешәләр. Нәтиҗәдә ике самолет ватыклары белән бергә Днепр пляжларында кызынып ятучы кешеләр өстенә бихисап кеше кисәкләре дә төшә. Без ул фаҗигале көннең икенче яртысында Днепропетровск аша Киевка очкан идек. Кайту юлында кабат шул ук аэропортка төшкәч, шундый хәбәрне дә ишеттек. Бу фаҗига өчен җавап бирергә тиешле булган диспетчер үз гомерен үзе чикләгән. Аны сак астына алгач та, ябып куйган бүлмәсендә муенына элмәк салган. Шулай итеп, һавада башланган һәлакәт җирдә дә фаҗига белән тәмамлана.

Кайчакларда шулай да була иде

Инде һавада булган хәлләрне сөйләгәндә шуны да әйтеп китәргә кирәк: кайчагында безгә, гади очучыларга, авиация кануннары белән исәпләшмәскә үзебезнең җитәкчеләребез дә булыша торганнар иде.

Шундый вакыйга әле дә истә: безнең экипажга 265 нче рейс белән Мәскәүгә барып кайтырга йөкләнелгән иде. Аэропортта мине үзебезнең авиаотрядның иң өлкән командиры каршы алды.

— Кара аны, уяу бул. Очышыгыз махсус контроль астында торачак. Сезнең рейс белән обком хуҗасы очарга тиеш, — диде Өлфәт Мостафин, югарыга таба карашын чөеп.

Дежур синоптик ярдәмендә башта экипаж белән, аннары барачак Шереметьево аэропортының һава торышы белән җентекләп танышабыз. Аннан соң Мәскәү төбәгендәге бүтән аэропортларны да тикшерәбез, әмма берсе дә бик үк ышанычлы түгел.

Һәрчакны көр күңелле штурман такмаклап та куйды:

— Иртә томан, кич тә томан, бу Мәскәүгә ни булган?

Чыннан да, шул томан аркасында алдагы көнне дә кичке рейска таба бара алмый калганнар икән. Мин дә задание биргән җитәкчегә Мәскәүгә расписание буенча барып җитә алуыбызны шик астына куйдым. Чөнки миңа, командир буларак, очышны үз өстемә алу өчен инструкциядә күрсәтелгән гарантия юк.

Әмма бу икеләнүем, күрәсең, командирыма ошап җитмәде.

— Алай-болай Мәскәү ябылса, Горькийда запас аэропортка утырырсыз, һава ярыйсы бит, — диде ул. — Әгәр үзеңә ышанып җитмисең икән, башка экипаж чакырам, — дип тә өстәп куйды остазым, миңа кырын карап.

Ул арада Шереметьево аэропорты синоптигы аэродромдагы томанның күз күремен тагын ике йөз метрга арттырып куя. Әмма бу вакытлы күренеш, һавада эшләвемнең күпьеллык тәҗрибәсе шуны сиздерә. Ләкин шулай да пассажирлар төялгән очкычта һавага күтәрелергә эчке сиземлегем «рөхсәт» бирә.

Пассажирларны утыртып бетергәч тә, самолетка обкомның беренче секретаре күтәрелде. (Ул чагында әле Татарстандагы иң зур җитәкчеләрнең дә, партиянең күренекле әһелләре булуларына да карамастан, үз самолетлары юк иде.) Нәкъ шул чакны хуҗаны озатырга килгән иптәш, муенына кул аркасы белән сызып:

— Урынына илтеп җиткерергә тырышыгыз, командир, югыйсә...

Түрә самолетка кереп киткәч, ярдәмче тагын шул ук хәрәкәтен кабатлады. Аннары сәгатенә күз төшереп алды да, минем колакка якынрак килеп:

— Тагын дүрт сәгатьтән соң ул Брежнев янында булырга тиеш, — дип кисәтте.

Менә без инде һавада. Тагын берничә минуттан соң Горькийны узып китәчәкбез. Кнопкага басып, кыска дулкынлы радиостанция ярдәмендә һава хәрәкәте диспетчеры белән элемтәгә кереп, һава торышының соңгы мәгълүматлары белән танышам.

— Ләкин безнең аэропорт ябык, — ди диспетчер. — Сәбәбе — самолетларны урнаштырырга урын юк!

— Менә сиңа кәлҗемә, — дип үчекләп куя аны минем штурман. — Аэродромда урын юк, имеш.

Һавада чакта диспетчерлар белән гәпләшергә катгый рәвештә тыела. Без, аның белән элемтәне өзеп, Мәскәүгә күчәбез. Элемтәгә Шереметьево аэропортын чакырабыз.

— Ярый, әлегә безгә таба курс тотыгыз, — ди өске һава зонасы диспетчеры.

Әмма Мәскәү һава зонасында түбәнәеп утырырга килгәндә, аэродромда күз күреме кинәт начарланып китә. Инде безгә ни эшләргә?! Запас аэродром безне кабул итүдән баш тартты, ә Мәскәүнекеләр барысы да томан эчендә калган. Хәзер инде пассажирлар иминлеге өчен экипаж командирыннан тыш берәү дә җаваплы түгел. Ә самолет салонында әле бит дистәләгән пассажир белән бергә беренче секретарь үзе дә утыра. Аның өчен икеләтә җавап тотарга туры киләчәк...

Мин, һич тә икеләнмичә, Шереметьево аэропорты диспетчерына:

— Сезнең аэродромга утырабыз, — дим һәм утырышка ярдәм итәрлек барча радиоҗиһазларны да эшкә җигүне таләп итәм.

Мин ышанам: биредәге полосаның озынлыгы Казанныкына караганда өч мәртәбә озынрак, ә киңлеге исә ике мәртәбә киңрәк. Радиоҗиһазлар һәрчакны яхшы эшли иде биредә. Бу инде самолетны «сукыр» килеш утырту өчен гарантия дигән сүз.

Төшеп утырганда иминлектә контрольдә торган соңгы звонок шылтырады.

— Полосага җитәргә бер чакрым калды, — диде штурман.

Аны мин үзем дә беләм. Звонок нәкъ шуны аңлата да инде. Әмма полоса күренми...

Ниһаять, җирне бөтенләй күрмичә, бары тик приборлар ярдәмендә генә бетон полосага төшеп кунаклыйбыз. Инде очкычыбызның полосада йөгереп барганын сизәм, шулай да тормозларга басарга ашыкмыйм... Әгәр полосаның бер кырыена эләккән булсак, тигезсез тормозлау нәтиҗәсендә самолетны бетоннан чыгарып атарга мөмкин. Әйдә, йөгерә бирсен. Әйткәнемчә, полоса биредә чамасыз озын. Менә без бөтенләй тукталып калабыз. Әмма кайсы якка тартылып 180 градуска борылыш ясарга? Арбада утырганда дугасы күренми торган томан. Сиксән метр киңлектәге полосаның бер ягы да күзгә чалынмый. Шулай да мин, уң якка ярым борылыш ясап, очкычны акрын гына кырыйга табарак юнәлдерәм. Бераз баргач, минем ярдәмчем — икенче пилот тәрәзә форточкасына башын тыккан килеш:

— Сигнал утларын күрәм, командир, сулга борыла башла, — ди.

Җәяүледән дә акрынрак барып, ниһаять, перронга килеп туктыйбыз.

Безгә утырырга ярдәм иткән диспетчерга рәхмәтләр яудыргач та, аңа соңгы үтенечемне җиткерәм:

— Зинһар өчен, пассажирларны төшерергә безгә трап бирсеннәр әле, шул турыда перрон хезмәткәрләренә җиткерегез, — дим.

Очыш тәмам. Барча экипаж әгъзалары әлеге очыштан соң бер мәлгә һушка килгәч, мин, беренчене искә төшереп, тизрәк аның янына йөгереп чыгам. Ул пәһлеван гәүдәсе белән коридорны каплап кабина янында басып тора. Безне күргәч тә, дәшми-тынмый гына башын чайкап куйды.

Перронда безне каршы алучы ник бер адәм заты пәйда булсын. Менә сиңа махсус контроль. Трапның безнең тарафларга әле тиз килеп җитмәячәгенә тәмам ышангач та, без беренчене ничек җиргә төшереп бастырырга дигән ният белән баш вата башлыйбыз. Безнең бортта алюмин баскыч бар барын, әмма ул бик әйбәт түгел. Аңа карап исән-имин төшеп җитәргә бернинди ышаныч та юк. Ә җирдән самолет баскычына кадәр шактый биек. Ул арада беренчебез, сәгатенә күз сала-сала, арлы-бирле

йөрергә тотынды. Күрәсең, ул үзе дә борчыла. Шулай да мин бөтен җаваплылыкны үз өстемә алырга булдым. Шулай итеп, үзебезнең шалтырап торган баскычны төшерәбез. Экипаж әгъзалары өчәүләп астан баскычны терәп тотып торабыз, беребез аңа өстән булыша. Шулай да баскычыбыз чыдады. Ниһаять, беренчебез каты җирдә нык басып тора, Ходай ярдәме белән аның иминлеге өчен миңа җавап бирергә туры килмәде.

Ул арада миңа өстән бортмеханик аваз сала:

— Командир, ә калган пассажирларны ни эшләтәбез? Күпме ягулык салырга?

Тагын төрле сораулар яудырып, беркадәр вакыт минем игътибарымны үзенә җәлеп итеп торды. Инде әйләнеп карасам, безнең Беренчебездән җилләр искән.

— Кая таба китте соң ул? — дип сорыйм янымда басып торган штурманнан.

— Мин күрми калдым, — дип җавап бирде ул.

Икенче пилотның җавабы да шул ук.

Менә сиңа пәрәмәч! Каян эзләргә инде аны хәзер? Ә бу вакытта томан шул дәрәҗәдә куерды ки, кая аңа аэровокзалны күреп танырга, яныбыздагы очкычыбыз канатының яртысы гына күзгә чалына.

Тотындык кычкырырга. Өчәүләшеп, төрле тарафларга борыла-борыла, беравыздан сөрән салабыз:

— Иптәш Т... Фикрәт Әхмәтҗ...

Әмма җавап юк. Тагын кабатлыйбыз. Ниһаять, ул томан эченнән дәшми-нитми үзе килеп чыкты. Инде бүтән югалтмас өчен, мин беренченең җиңеннән эләктереп алам һәм аны, кулдан ычкындырмый, үзебез генә белгән ориентирлар ярдәмендә аэровокзалга таба алып барам. Шактый эзли торгач, ниһаять, без ул соры бина стенасына чүт кенә маңгаебыз белән килеп төртелми калабыз.

Беренчебезне депутат бүлмәсендәге черем итеп утырган кызның кулына тапшыргач, җиңел сулап куям.

Диспетчер бүлмәсенә юл тотканда минем штурман әйтә куйды:

— Әгәренки ул үзе табылмаган булса, Мәскәү аэродромы буйлап Татарстанның беренче сәркатибен эзләп йөрүче махсус группаны күз алдына китерә аласыңмы? — диде ул, миңа карап.

Пассажирлар үз урыннарында калып шактый вакыт трап көтеп тилмереп утырсалар да, араларыннан берсе безнең борт кенәгәсендә шундый сүзләр язып калдыра:

«Казан аэропорты очучыларының осталыгына сокланып туя алмыйбыз. Күзгә төртсәң күренмәслек томанда да аэродромга төшеп утыра алдылар алар...»

Бу юлларны укыгач, минем ярдәмчем болай ди:

— Әгәр бу рәхмәтне Казанга кайткач иминлек инспекторы укый-нитә калса, ну эләгә безгә, командир...

Әмма отряд командиры исеменә Мәскәүдән килгән хат авторының фикере башка төрле иде. Аны шул вакытта безнең белән килгән хәрби очучы язган. Ул экипаж командирын, ягъни мине, һава торышына карата булган инструкцияне бозуда гаепли һәм андый очышның ничек тәмамлану ихтималын сурәтли.

Әмма командирыбыз ул эшне зурга җибәрмәде. Күрәсең, бу очыш Татарстанның зур кешесе белән бәйләнешле булуын да истә тоткандыр. Барысын да яңадан тикшереп тормыйча, үткән эшкә салават, дип, кулын гына селтәде. Ә без шул ук экипаж составында очуыбызны дәвам иттек һәм яңадан-яңа могҗизаларга тап булдык.

Чөнки без иске самолетларда очтык

Һавада гел була торган хәвефле хәлләрнең байтак өлеше самолетларга куелган җиһазларның сафтан чыгуы белән бәйле була торган иде, чөнки без бит нигездә иске самолетларда очтык.

Казан очучыларына куркынычсызлыкны тәэмин итү таләпләре катгый иде. Без исә казанлыларны иске самолетларда очыртабыз.

Әлбәттә, төрле хәвефле хәлләр бездә шактый еш була иде. Һавада двигатель туктап калу, янгын чыгу дисеңме — барысы да булды. Шул ук вакытта безнең Казан аэропорты бөтен Идел буе идарәсе китергән кадәр акча, ягъни табыш китерә иде. Әмма без эшләп алган акчалар Куйбышев белән Мәскәүгә китеп бара. Аннан исә иске самолет булып кайта.

«Аэрофлот»та яңа реактив ТУ-124 самолетлары кертелә башлаганда, әлеге тигезсезлек бигрәк тә ачык күренде. Аэропортны, бигрәк тә күтәрелү-төшү полосасын үзгәртеп төзү турында күптән сүзләр йөри иде. Югары тизлекле самолетта очу өчен берничә экипаж да әзерләнде. Һәм көтмәгәндә Куйбышевтан күрсәтмә: ТУ-124 ләр Казанда очмаячак. Полосабыз кыскарак икән. Полосаны төзәтүне юри суздылар. Акча бирмәделәр. Реактив техникада очарга теләгән экипажлар башка шәһәргә күчсен — тәкъдимнәре әнә шундый иде.

Бу юлы инде очучыларның сабыры төкәнде. Башта төрле инстанцияләргә аерым-аерым шикаятьләр язылса, аннары йөзләгән имзаны бергә җыйдык. Рәхмәт анысына, партиянең Татарстан өлкә

комитетында якладылар үзебезне. Алар өчен республиканың башкалар алдында абруен төшермәү кыйммәт иде, күрәсең...

Ул чакта ук инде яхшы, уңайлы пассажир лайнерлары алып булыр иде. Алар үзебезнең Казанда ясала бит әле! Һаман да бер үк сүз: полосагыз ярамый. Шул ук ТУ-124 белән дә ике-өч тапкыр килеп карагач, мәскәүлеләр, тбилисилылар, куйбышевлылар үзләре дә безгә очудан баш тарттылар. Чөнки алар утырыр алдыннан берәр ЧП була иде.

Без исә шул аэродромнан ТУ-124 ләрдә 15 ел буена очтык. Проектлаштырылган яңа аэропортны төзергә һаман акча таба алмадылар.

Финанс яктан гына түгел, кадрлар ягыннан да кыерсыттылар. Экипажга командир сайлауны Куйбышев кына хәл итә, анысы да әле Мәскәү ризалыгы белән. Гражданнар авиациясенең бөтен эшләү дәверендә (1920 еллардан кала) аэропорт начальнигы, шул исәптән авиаотряд командиры булып Мәскәүдән яки башка җирдән китерелгән кешеләр генә эшләде. Казанлыларга ышаныч юк иде.

Ә бит Казан аэропорты Идел буенда иң нәтиҗәлеләреннән исәпләнә. Аэропорт музеендагы документлар Татарстан Гражданнар авиациясенең тарихы турында сөйли. ТССР Халык Комиссарлары Советы тарафыннан (аның рәисе Мохтаров инициативасы белән) 1918 елның көзендә үк халык хуҗалыгы ихтыяҗлары өчен беренче авиабаза оештырыла. Тагын да артка күз төшерсәк, 1917 елның 13 февралендә язылган шундый документ бар:

«Его превосходительству Господину Главноначальствующему Казанской губернии

Покорнейше прошу Ваше Превосходительство принять: 500 рублей на имеющуюся быть открытой в гор. Казани Авиационную школу и 500 рублей на подарки воинам к Пасхе.

Вашего Превосходительства покорнейший слуга А.Афанасьев».

Ул елларда бөтен илдә Казан белән Тифлис аэродромнары гына беренче класслылар исәбенә кертелгән. Гражданнар авиациясе барлыкка килгән елларда Казанда бөтен СССР Һава флоты өчен кадрлар әзерләгәннәр.

Шуңа да карамастан Казанда очучылар коллективы белән күпме еллар читтән килгән кешеләр җитәкчелек итте. Башта булган мөстәкыйльлекне дәүләт структуралары әнә шулай бетерде. Шуңа да без иске самолетларда очтык та.

Казан аэропорты музеенда тупланган архив документларга караганда, башкалабыз авиация өлкәсендә Мәскәү белән Петроградтан бер дә калышмаган. Казанны ак чехлар яулап алгач, Совет хөкүмәте карары нигезендә Свияжскида беренче авиагруппа оештырыла. Сугыш еллары үткәч, җимерек самолетлардан Татарстан хөкүмәте аларның кайберләрен сафка бастырып, халык хуҗалыгында файдалана башлый. Ул турыда рәсми документта болай дип язылган:

«Татреспубликасы башкаласы Казанда төзелгән беренче класслы аэродром зур әһәмияткә лаек. Кызганычка каршы, Республикада әлегә андыйлар бары тик икәү генә (Казанда һәм Тифлиста). Шул уңайдан Гражданнар авиациясе советы һәм Хәрби һава флоты идарәсе Татарстан хөкүмәтенә рәхмәт белдерәләр... 1924 ел, 18 май, Мәскәү».

Татарстан географик яктан авиациягә бигрәк тә мохтаҗ. Чөнки аның территориясен зур-зур елгалар кисеп үтә. Ә күперләр бармак белән генә санарлык. Шул сәбәпле авиаторларга эш күп, шулай да Казан аэропорт җитәкчеләре аны оештыра да белде. Алтмышынчы елларның азагында Казанның иске аэропортыннан гына да елына ике миллионга якын пассажир һавага күтәрелә иде. Бу башка Идел буе шәһәрләре белән чагыштырганда шактыйга артык.

Менә шуңа да карамастан, инде әйтеп үткәнемчә, Казан очучыларын һавага иске самолетларда күтәрелергә мәҗбүр итәләр иде. Ә бит Татарстан авиапассажирлары Куйбышевныкыннан бер дә ким түгел.

Шуны да әйтеп китәргә була: без упкынга чумган 45038 номерлы ТУ-124 самолетының язмышы тагын да фаҗигалерәк булды. Аның белән әнә шул соңгы очышта минем сабакташым, беренче класслы очучы Геннадий Воробьев идарә иткән иде. Иң аянычлысы шул: әлеге рейска Геннадий үз теләге белән очты. Айлык график буенча бу рейска аның экипажы билгеләнмәсә дә, ул аңа бик кирәк иде, чөнки хәләл җефетен Киевтан алып кайтасы бар. Ә җәйге айларда билет юнәтүләр җиңел түгел. Киевтан кайтканда, ун мең метр биеклектә, Пенза шәһәренә җиткәндә, самолет һавада чәлпәрәмә килә. Һәлакәт булган урында Геннадийның олы улы атасын бармагындагы (дөресрәге, сөягендәге) киң алтын балдагыннан танып ала. Ә әнисен — чибәр украиналы ханымны — күпереп торган кап-кара толымнарыннан чамалый.

1979 елның 30 августында бу фаҗига турында инглиз журналында мәкалә басылып чыга. «Катастрофаның сәбәбе — усталость материальной части», — дип язылган анда. Ул көн минем хәтергә дә аеруча сеңеп калган. Чөнки әлеге график буенча ул рейс белән нәкъ шул көнне безнең экипаж барырга тиеш иде, ә безне Воробьев урынына Ленинградка җибәрделәр.

Менә без инде ул рейсны үтәп әйләнеп тә кайттык. Иртәнге сәгать дүртләр чамасы. Казан аэровокзалы перронында нәни флаглар белән һәрчактагы кебек каршы алучылардан берәү дә күренми.

Мин диспетчер белән яңадан элемтәгә керәм:

— Самолетны кая туктатабыз?

Ул дәшми. Перрон, гадәттәгечә самолетларны калдыра торган урыннар ТУ-124 ләр белән шыгрым тулы. Диспетчерга кабат мөрәҗәгать итәм.

— Аптырагансыз икән, соң калдырыгыз шунда берәр җирдә, — диде ул, йокы аралаш тавышы белән.

Ниһаять, диспетчер янына кергәч, безгә шундый мәгълүмат бирәләр: Геннадий Воробьев идарәчелегендә 45038 номерлы самолет һәлакәткә дучар булган. Иртәгәдән бер генә ТУ-124 самолеты да һавага инде бүтән күтәрелмәячәк.

Шулай итеп, гражданнар авиациясе министры имзасы белән Казан аэропортындагы 28 реактив очкыч һәммәсе дә гамәлдән чыгарылды. Икенче көнне алар аэродромның иң аргы чатында өелеп яткан тимер-томырлар рәтенә эттереп куелды. Аннан соң берничә көн үткәч тә, хәрби училище шәкертләре, үзләренең танкларында аэродромга «һөҗүм» итеп, әлеге бичара очкычларны изеп-ватып, пыран-заран китерделәр. Шулай итеп, Татарстан күгендә унбиш ел буена бертоташтан хезмәт күрсәткән кыйгач канатлы очкычларның язмышы әнә шулай төгәлләнде.

ҖИҺАН БУЙЛАП СӘЯХӘТ

ИСТАНБУЛГА БАРДЫК БЕЗ...

Ниһаять, күптәнге теләгемне тормышка ашырып, көннәрнең берендә билет юнәтеп, Истанбул рейсына килдем. Чит ил паспорты алган идем инде. Таможняда декларация тутырганда алып чыгасы суммаң белән бергә нинди йомыш белән йөрүеңне дә күрсәтәсе. «Максатым шул: исән чакта йөреп кал, бар дөньяны күреп кал» дип язып куйдым.

Тикшерүләр беткәч, безне аэровокзалның бер почмагындагы бүлмәгә кертеп урнаштырдылар. Бер сәгать чамасы көтеп утыргач, сак астында автобуска төялешеп, самолетка юнәләбез. Салонда сиксәнгә якын пассажир. Алгы һәм арткы рәтләр буш. Бу рейска әле кайчан гына билет алулар шактый кыен булган.

Ишекләрне шапылдатып ябуга, динамиклардан стюардессаның ягымлы тавышы ишетелә:

— Мөхтәрәм пассажирлар! ТУ-154 һава корабы бортында сезне экипаж командиры Рәшит Ясәви улы Гыйльманов сәламли...

Монысы инде минем өчен бөтенләй көтелмәгән хәл. Без аның белән күптән таныш. Ул «Яшь ленинчы» гәҗитенә җибәргән хатында мондый сорау биргән: Казан очучыларыннан татарлар бармы? Алар кемнәр? Аның хатын редакция миңа тапшырды. Шулай итеп, без, элемтәгә кереп, дуслашып киттек. Ул да очучы булырга хыялланган иде, аның хыялы күптән тормышка ашты. Әйе, шагыйрь әйтмешли, хыял — кыя бит ул, бөркетләрне сөя...

Рәшит — югары класслы очучы, читтән торып Гражданнар авиациясе академиясен дә уңышлы тәмамлап, очучы-инженер дипломы алды. Хәзер әнә, күрәсең, чит илләргә оча. Ә моңа ирешү җиңел түгел. Казан аэропортында югары класслы очучылар җитәрлек. Шулай да Рәшит, бөркеттәй ихтыярлы булмаса, андый кыяга күтәрелә алыр иде микән?!

Тиешле биеклеккә менеп җиткәч, стюардесса, билбауларыбызны бушатырга кушып, җиңелчә генә тамак ялгап алырга тәкъдим итә. Шул форсаттан файдаланып, мин чибәр кызның колагына гына пышылдап, үзем турында экипаж командирына хәбәр итүен үтенәм. Ул да булмый, кабина ишеге ачыла. Аннан таныш бортмеханик килеп чыга һәм мине үзе белән алып кереп тә китә.

Хәл-әхвәл сорашкач, алар курс тоткан очу маршруты белән кызыксынам. Картада сызылган һава юлы Харьков, Одесса шәһәрләреннән уза. Аннан, Румыниягә чыгып, Дунай тамагы аша үтә. Болгариянең алтын комлы диңгез ярлары буйлап Истанбулга барып тоташа. Ара-тирә радиоколакчыннарда шытыр-шытыр иткән тавышлар ишетелгәләп куя. Димәк, кайдадыр якын-тирәдә яшенле болытлар. Ә без алардан гаять югары, әлеге яшенле болытларга әһәмият бирмичә, күкнең җиденче катында очуыбызны дәвам итәбез.

Мин әлеге ТУ-154 һава лайнерының кабинасын әле үзем кайчан гына очкан ТУ-124 самолетыныкы белән чагыштырып карыйм. Нинди үзгәрешләр! Бирейдә иркен, якты, калкандай тезелеп торган яңа конструкциядәге бихисап җиһазлар. Кайберләрен тиз генә аңлап та булмый. Безнең замандагы приборлардан ваз кичкәннәр. Без Гражданнар авиациясе тарихының иң кискен борылышын тәшкил иткәнбез. Кукурузник ПО-2 очкычыннан башлап реактив самолетларга күчкәнбез. Болытлар арасыннан әлеге юлларны кайчандыр беренче булып үзең ярганың да искә төшә, һәм нииндидер горурлык тойгысы кичерәсең.

Мин шул елларда пропеллерлы очкычларда күргән хәвефле чакларны әле дә хәтерлим. Биредә ник бер селкетеп карасын! Яшенле болытлар арасында очканда ай хәтәр була торган иде хәлләребез.

Бүгенгедәй күз алдымда: 1957 елның 15 маенда булган иде бу хәл. Җәйге навигацияне тантаналы рәвештә ачып җибәргәч, командирыбыз бу җәйдә нинди маршрутларда очасыбыз турында төшендерде. Аннары безнең экипажга көньякка ачылган беренче рейсны үтәргә задание бирде.

Утыз ике урынлы ИЛ-14 самолетында Сочига җиткәнче дүрт-биш шәһәрдә тукталып очтык. Трасса гаять бормалы, пассажирлар өчен шактый ялыктыргыч һәм хәвефле иде. Краснодардан күтәрелеп Кара диңгезгә чыгып җитәбез дигәндә кинәт яшенле болытларга тап булдык. Башта боз «ядрәләре» очкычыбызны төрле яктан тукмаклады, аннан соң яшен чыбыклары арасында «чәбәләнеп» калдык. Бераздан тотынды селкетергә, әйтерсең лә аэродром буйлап чокыр-чакыр аркылы чабабыз. Бер күтәрә, бер аска чөя, ә түбәндә Кавказ таулары... Их, ул вакытта локатор булса икән!

Бу тәмугтан котылдык дигәндә, яшенле өер болытлар белән көрәшә-көрәшә, диңгез эченәрәк китеп барганбыз. Ниһаять, болытлар таралды, ә түбәндә менә йотам-йотам дип торган тау-тау дулкыннар. Ичмасам, яр күренсә иде. Ә без еллар буе фәкать җир өстеннән генә очарга өйрәнгән.

Кыскасы, ничек кирәк алай тау-кыялар арасында урнашкан Сочи (Адлер) аэропортына исән-имин барып төштек. Гаять сикәлтәле иде ул һава юллары. Элеккеге пассажирлар үтә чыдам тау халыклары иде. Алар тырышып-тырышып үстергән һәм иртә өлгергән кыяр-помидор кебек яшелчәләрен безнең якларга ташыдылар.

Безнең экипаж ясаган беренче рейстан соң Кара диңгезгә күпме сулар акты. Җитмешенче елларның уртасында пропеллерлы очкычларны тиз йөрешле реактив самолетлар алыштырды. Күк гөмбәзенең югары катламында һава юллары турайды, такырайды, очу вакыты берничә мәртәбә кимеде, шулай да әлеге рейсларга билет алулар кыенлашты. Кара диңгезнең ярларындагы йомры вак ташлар җылына башлау белән, казанлылар шунда ашкына торган иде. Хәзер инде андый мөмкинлекләр юкка чыкты диярлек. СССР дигән империя белән бергә дөньяда иң мәшһүр саналган «Аэрофлот» авиакомпаниясе дә таркалды. Аның шактый өлешен тәшкил иткән Идел буе Гражданнар авиациясе идарәсе калҗаның майлырагын эләктереп калды. Яңа самолетлар Самара аэропортларында тупланды, искеләрен, гадәттәгечә, Казанга озаттылар. Ул очкычларга тиешле запчастьларны үзләрендә калдырды. Шул сәбәпле рейслар кимеде, бер мәлгә аэровокзаллар бушап калды. Әгәр Татарстан хөкүмәте ярдәмгә килмәсә (шактый соңга калып булса да), хәлебез мөшкел буласы иде. Әйтергә кирәк, Казан аэропортының җаваплы хезмәткәрләре дә югалып калмады. Заманга җайлашып, чит илләр белән элемтәгә керделәр, чартер рейслар оештырып, долларлар кайтара башладылар. Румыния, Венгрия, Алмания кебек илләргә чыктылар, Шәрык ягына юл салдылар. Шуларның берсе, әлбәттә, һәр елны Согуд Гарәбстаны башкаласы Әр-Рияд шәһәренә очулар. Андый җиргә, билгеле, самолетлар буш йөрми. Хаҗ кылып кайту — һәр мөселманның изге бурычы. Ата-бабаларыбызның гомер буе хыялланган уй-теләкләрен хәзер авиация ярдәмендә ансат кына тормышка ашырырга мөмкинлек туды. Калынрак кесәлеләр мөэмин-мөселман дөньясының мәркәзе булган Мәккәгә йөри башлады. Шул ук якта урнашкан Гарәп Әмирлегенең берләшкән штатлар башкаласы Җиддә аэропортына да Татарстан эмблемасы төшерелгән очкычлар утыра башлады. Самолет яллап, анда эшкуарлар оча. Казанга Шәрык иленнән арзанлы телерадиоаппаратуралар ташыйлар. Аннан шактый якын урнашкан төрек иленә дә очышлар даими рәвештә дәвам итә.

Штурманның белдерүе кинәт минем уйларымны бүлде.

— Одессаны үтеп барабыз, — дип игълан итте ул. — Тизлек — 950 километр...

Шул мизгелдә секундомер төймәсенә басып вакыт билгеләде.

Кискен борылыш ясап тагын берничә минут очканнан соң, кабинада инглиз телендә тавышлар ишетелә башлады. Әле яңа гына көлеп-шаярып, әңгәмә корып барган экипаж әгъзаларының йөзләренә җитди кыяфәт кайтты.

Командир, радио төймәсенә басып:

— «Аерофлет». СУ-821. Рекжест кетренс иозоун... — диде.

Ягъни «сезнең зонага керергә рөхсәт итегез!». Нинди биеклектә һәм тизлектә барганын метрлар һәм километрлар белән түгел, футлар, милялар белән белдерде.

Мине гаҗәпләндергәне шул: без мөстәкыйль Татарстан авиакомпаниясен тәшкил итсәк тә, чит илләргә чыкканда һаман да әле «Аэрофлот» флагы астында йөрибез икән...

Экипажның эше бик кызу. Мин, дәшми-тынмый гына чыгып, үз урыныма барып утырдым.

Очкычыбызның түбәнәя башлавы турында игълан ителде. Иллюминаторга күз төшерәм. Без инде Төркиянең элеккеге башкаласын ике өлешкә бүлеп торган Босфор бугазына якынлашып киләбез. Самолет Истанбулның Азия ягында урнашкан Ататөрк исемендәге халыкара аэропортына төшеп утыра. Утыра дияргә иртәрәк икән әле. Төрек авиадиспетчеры безнең ТУ-154 не, кечкенә самолет дип белеп, кыска полосага гына утыртырга ниятләгән, әмма уяу экипаж, моңа вакытында төшенеп, аның ялгышын икенче полосага кабат керү белән төзәтә.

Соңыннан төрек гәҗитеннән укып белүемчә, әле моннан берничә көн элек төрек һава юлларының Трабзон — Истанбул рейсын үтәүче «Боинг-737» һава лайнеры, шушы ук полосага төшкәч, яңгыр аркасында янәшәдә узган тимер юлга кадәр йөгереп бара.

Шул рәвешле санаулы сәгатьләрдә елгалар, дәрья-диңгезләр, таулар кичеп, төрек җиренә аяк басабыз. Очкычыбыздан баскычка атлау белән биткә кайнар һава бөркелә.

Әмма бу илдә кунак булыр өчен акча түләргә кирәк икән. Нейтраль зонада урнашкан кассадан ун долларга марка сатып алабыз һәм аны чит ил паспортына ябыштырып куябыз. Шуннан соң гына төрек чиген саклаучы нәкъ шул турыга шап иттереп мөһер сугып куя.

Шәһәр ягына үткәч, такси күзлим. Ә мине инде әллә каян күреп алганнар. Таксистка кулымдагы адресны күрсәтәм. Ул ун бармагын күрсәтә һәм: «Он доллар», — дип өстәп куя.

Таксист белән бик тиз уртак тел табабыз, һәрхәлдә, бер-беребезне аңлыйбыз. Без Казанда Төркиядән китерелгән гаять җайлы «Татурос» фирмасы автобусларында йөрергә гадәтләнгәнбез. Биредә җилдән җитез йөргән «КамАЗ»ларны күрәм.

Мин шул турыда таксист Али Гүнҗәлгә сүз кушам:

— О, менә дигән машина сезнең «КамАЗ», — диде ул.

— Сез аңар бары 15 тонна төяп ташыйсыз, ә без, яңа кузовлар ясап, икеләтә артык төйибез. Зур төзелешләр өчен Алла биргән йөк машинасы...

Ататөрк аэропортының вокзалында эленеп торган шәһәр планын җентекләп карап чыккач, инде шактый мәгълүматлар тупладым кебек.

Шулай да фатир хуҗам миңа әйтерсең канат куйды:

— Бутала-адаша калсаң, Сөләймания мәчетен сора. Ә безнең фатирыбыз аның янәшәсендә генә!

Без инде аның белән кичә, бу мәчеткә кереп, ахшам намазын укып чыккан идек. Әйтергә кирәк, Төркестанда иманлы халык яши. Төрек инсаннары биш намазның берсен дә калдырмый. Намаз вакыты җиттеме, хәтта урамда баручы мосафирлар да, мәчет манарасыннан яңгырап торган азанга кушылып, сәҗдәгә тезләнә. Бу инде диндар госманлыларның ихтыяҗына әйләнгән.

Иртәгесен, тәвәккәлләп, шәһәр белән танышырга үзем генә чыгып киттем. Инде октябрь ае. Ә кояш иртәдән үк кыздыра. Сөләйманиянең биек таш диварларыннан эссе һава бөркелеп тора. Ә таш тротуар аяк табаннарын пешерә. Җәй айларында җирле халык моңа ничек түзә торгандыр? Субтропик климатның саф һавасын сулагач, күкрәк киңәя, сулыш алу җиңеләйгән кебек була.

Бер алга, бер артка карый-карый, Сөләйманияне күздән югалтмаска тырышып, якын-тирәдә генә әйләнәм.

Төшкә таба кояш тагын да кыздыра башлады. Температура, шәт, утыздан да югарырак күтәрелгәндер. Мин дә чинар ышыгына ашыктым.

Көн сүрәнәя төшкәч, шәһәр белән танышуымны дәвам итәм. Биредән үк ялтырап күренеп торган дәрьяга таба юл тотам. Ләкин кәкре-бөкре тар урамнар әле бер якка кереп китә, әле икенче якка алып чыга. Шулай да төп юнәлешне югалтмаска тырышам. Тар урамнарда (урам димәсәң хәтере калыр) ниндидер шомлы ярым караңгылык хөкем сөрә. Баксаң, икенче, өченче каттагы фатирлары тротуар өстендә үк эленеп тора икән. Бу инде җир кытлыгы, мәйданның үтә кыйммәт булуыннандыр, мөгаен.

Ниһаять, мин Мәрмәр диңгезенең яр кырыена килеп чыгам. Ул шәһәрне икегә аерып тора. Диңгездә хәрәкәт зур — төрле кораблар, баржалар, бихисап катерлар белән өсте шыгрым тулы. Суда коенып, диңгез һавасын сулап туйгач, сәяхәтемне дәвам итәм. Кайсы җиргә килеп чыкма, анда тарихи вакыйгаларга караган һәйкәлләр. Биредә дөньяны дер калтыратып торган Осман патша сыны да, бөек Ататөрк һәм башка һәйкәлләр дә заманында ничек куелса, шул килеш тора.

1964 елны, Урта диңгез буйлап сәяхәттә йөргәндә, без Солтан сараена кереп тамаша кылган идек. Хөкем залына куелган алтын тәхет — үзе бер тарих. Кыйммәтле музей әсбаплары белән берлектә калын пыяла артына яшерелгән дөньядагы иң зур бриллиант та игътибарга лаек. Бөек галиҗәнапның йөздән артык никахлы җарияләренең ясалма күл тирәсендәге бихисап йокы бүлмәләрен карап йөрдек. Ул чагында мәйдан чатындагы биек таш диварга зур кара хәрефләр белән инглиз телендә бер язма игътибарыбызны җәлеп иткән иде. «Коммунизм» дигән сүзенә төшенсәк тә, җөмләнең мәгънәсен аңлап җиткерә алмадык. Гидыбызга мөрәҗәгать иттек, ләкин ул ләм-мим. Туристлар бик төпченүчән халык. Ниһаять, ул, колакка гына пышылдап: «Коммунизм — акылдан ычкынганнарның хыялы», — дип тәрҗемә итте.

Истанбул — үзенең борынгы архитектура үрнәкләре белән дан казанган шәһәр. Әнә шул үрнәкләрнең берсенә — Айасофия мәчетенә юлыгам. Бу һәрьяктан камил итеп эшләнгән алты манаралы мәчет мөселман дөньясының иң мәшһүр гыйбадәтханәләренең берсе булып санала. Ул да, Солтан сарае кебек, биек таш диварлар белән чолгап алынган. Күкләргә омтылган манараларындагы алтын айлар кояш яктысында тирә-якка иман нурлары сирпеп тора. Ишегалдында гаять зур бакча. Һәр тарафта җимеш агачлары, йөзем чатырлары, аллы-кызыллы чәчәк түтәлләре. Урамдагы эссе һавадан килеп керүгә, биредәге хозур почмагында җан рәхәтләнеп китә. Мәчет эче биниһая иркен, ә гөмбәзе кош очып менә алмаслык биек. Идәнгә мең төрле йомшак келәмнәр җәелгән. Стеналарына чүкеп

алтын-көмеш йөгертеп язылган Коръән сүрәләре, догалар. Төсле пыялалар белән бизәлеп ясалган түшәме күз явын алырлык. Бу атаклы мәчетнең эче музей. Биредә төрек, фарсы, гарәп мөэмин-мөселманнарының гыйбадәт әсбаплары да куелган. Шулай ук тамашачылар игътибарын аеруча җәлеп иткән бик кечкенә догалыклар, төрле чорда басылган алтын тышлы Коръән Кәримнәр, каллиграфия үрнәкләре, борынгы язмалар бар.

Айасофия мәчете музей буларак чит ил туристларына да хезмәт күрсәтә.

Истанбулның тагын бер иркен мәйданына килеп чыгам. Бу шәһәр Тәксыйм дип исемләнгән. Биредә көтмәгәндә чиркәүләр, синагогалар күзгә чалына. Кая карама күңел ачу ханәләренең реклама язмалары күзгә төртелеп тора. Бу мәйданнан шактый читтәрәк, шул рекламалар артында, томаланып калган кечкенә генә мәчет тә бар. Соңыннан белүемчә, бу вилаятьтә яшәүче халыкның бары тик йөздән бер өлешен генә мөэмин булмаган башка милләт вәкилләре тәшкил итсәләр дә, алар карамагында иң зур һәм атаклы мәйдан. Ә бу төбәктә яшәүче төрек мөселманнары гыйбадәт кылырга күрше мәхәлләләргә йөрергә мәҗбүр.

Сөләймания мәчетеннән кайсы гына якка юнәлмә, гөрләп-шаулап торган базарга юлыгасың. Чадралы базар, Вакыйф базар, Турист базар, хәтта Урыс базар да бар биредә. Базарларның иң зурысы Шәрык базары икән. Ул стадион кадәр мәйданны биләп тора. Бармак калынлыгындагы пыяла стеналардан торган үтә күренмәле тоташ киоск кибетләрдә фәкать алтын-көмеш, гәүһәр-якут, энҗе-мәрҗән кебек кыйммәтле асылташлар белән бизәлгән ювелир товарлары гына сатыла. Җем-җем ташлы алкалар, якут кашлы балдаклар, бриллиантлы муенсалар, җаның ни тели — барысы да бар. Сатучылар күп, алучылар гына күренми.

Соңгы көнне Чадралы базарга киттем. Анда күн тужуркалар арзанрак дигәннәр иде. Биредә ярым караңгылык — керә-керешкә кинәт тукталып, бер мәлгә артка чигенеп куясың. Аркылы-торкылы сузылган аралыкларның очы-кырые юк.

Русчаны ярыйсы гына сукалаган кибетче егеткә тап булдым.

— Сезгә күн базары дип түгел, ә тире базары дип сорарга кирәк иде, — ди. — Минә ул якында гына, — дип, мине озатып та куя.

Күн курткалар биредә дистәләгән. Товар күп, алучылары да шактый. Украинадан, Казакъстаннан килгән алыпсатарлар кызып-кызып сатулашып ята. Биредә самолетта янәшә утырып килгән якташларымны да очратам. Бер-беребезнең хәл-әхвәлен сорашабыз.

Иртәгесен казанлылар яңадан Ататөрк аэропортына җыела. Истанбулдагы вакытны истән чыгарып, мин аэропортка шактый соңарып килгәнмен, Казанга юл тотучы пассажирларны теркәү инде беткән. Шул сәбәпле минем белән сөйләшергә дә теләмиләр. Ярый әле җәй түгел.

— Соңардыгыз! Тәмам! Бетте-китте.

— Әнә бит, — дим, — тегеякта безнекеләр. Димәк, тәмам түгел әле.

Ялына-ялвара торгач, төрек егете, сумкамны кулымнан тартып алып, үлчәми-нитми транспортерга ташлый һәм миңа талон тоттыра.

Сәгать ярымнар чамасы көтеп утыргач, пыяла стена аркылы, ниһаять, койрыгына Татарстан флагы төшерелгән ТУ-154 самолетын күреп алам. Ул перрон аша зыңлап үтә һәм тагын каядыр китеп югала. Тагын бер сәгатьтән соң утырту башлана. Радиодан ник бер игълан ишетелсен, хәтта төрек телендә дә ләм-мим.

Өч сәгатькә соңарып, Татарстан җиренә кайтырга әзерләнәбез. Казан очучылары эшне тиз тота, тагын берничә минуттан соң без һавада. Госманлыларның элеккеге мәркәзе Истанбул белән иллюминатор аша саубуллашабыз.

Араларда таулар, диңгезләр ятса да, Татарстан белән Төркия халкын хәзер дуслык һәм хезмәттәшлек бәйли. Тугандаш халыкларның бер-берсенә тартылуы күптән сизелә. Динебез бер, телләребез охшаш. Госманлылар безгә шуның өчен дә якын, алар төрле елларда безнең Гаяз Исхакый, Зәки Вәлиди кебек бөек шәхесләребезне үзләренә сыендырганнар.

Ыргылып эшләгән өч мотор гөрелтесен ишетмәгәндәй, пассажирларның күпчелеге йокыга талган. Өч көн буена Истанбул базарларында йөреп, сәүдә мәшәкатьләреннән вакытлыча арынган юлчылар, күрәсең, бик арыганнар. Алыпсатарларның күбесе яшь хатын-кызлар.

Тамак ялгап алгач, Робертның кәефе күтәрелә. Шунда ул акрын гына яраткан җырын сузып җибәрә:

> Каз канаты кат-кат була, ир канаты ат була.
> Чит илләрдән малсыз кайтсаң, сөйгән ярың ят була.

Безнең рәттә сабыр гына утырган әфәнделәр татар моңына колак сала. Танышып китәбез. Алар төрек илендә туып үскән татарлар булып чыга. Ата-бабалары кайчандыр безнең җирләрдән күченеп киткән мөһаҗирләр икән. Шулай итеп, төрек җирендә урнашып калганнар. Алар безнең якларга вакытлыча муллалык вазифасын башкарырга махсус чакырылган миссионерлар. Әле беренче мәртәбә килүләре. Казан һәм Чаллы турында бик кызыксыналар. Бабалары да шул яклардан икән. Бер уңайдан бабаларының бабаларына зиярәт кылып кайтырга исәпләре.

Әйе, нинди генә язмыш алып киткән
Чит җирләргә сине, татарым.
Күпме уллар гомер кичерәләр
Сагына-сагына газиз Ватанын.

Ниһаять, Истанбул белән Казан арасындагы өч мең чакрымнан да артык араны үтеп, исән-имин туган җиребезгә кайтып төшәбез. Ә аннан соң, бездәге гадәт буенча, шуның кадәр үк вакытны Казан аэровокзалы бинасында чик сакчылары сагында үткәрәбез. Кайберәүләр инде төрек базарында булган хатирәләрен төшләрендә күрә-күрә кабат йоклап та алдылар. Икенчеләре, кулларын артка салып, арлы-бирле йөри-йөри арып беттеләр, ә багажларыбыз юк та юк. Тышта кар төшкәли.

Ниһаять, багаж килә!

...Ике диңгез арасында урнашкан хозур почмагына тагын барасы килә. Исән чакта йөреп кал, бар дөньяны күреп кал, дигәннәр бит.

Пирамидалар илендә

Миңа гарәп илләрендә — Ливанда, Берләшкән Гарәп Әмирлегендә һәм Алжирда сәяхәттә булырга туры килде.

Хәтердә нык уелып калган ил Берләшкән Гарәп Әмирлеге булды. Мисыр үзенең табигате, тарихи истәлекләре белән дөньядагы иң матур ил булып тора. Атаклы Хеопс пирамидалары турында ишетеп беләсездер.

Без сәяхәтне Александрия шәһәреннән башладык. Гарәпләр безне, совет кешеләрен, колач җәеп, шатланып каршы алды. Менә автобуска яшь кенә бер кыз керде. Аның исеме Сәгъдәт, үзе Каир университетында укый икән. Сәгъдәт инглиз, француз һәм рус телләрен белә. Ул һәр барган җиребездә туган иле белән таныштырып йөрде:

— Безнең борынгы бабайлар бу җирләргә VII гасырда килеп утырганнар. Кояш һәм җылылык бездә теләгән кадәр, бары тик су гына җитеп бетми. Советлар Союзы булышлыгы белән төзелгән Асуан плотинасы ярдәмендә эссе ком чүлләрен кысрыклап, Мисыр халкы озакламый йөз меңнәрчә акр чәчүлек җирен арттыра алачак.

...Автобус шәһәр урамнары буйлап алга чаба. Менә без элекке король паркында. Нинди генә агачлар юк монда: лимон, мандарин, әфлисун...

— 1952 елгы революциядән соң парк дәүләт кулына күчте, бөтенхалык милкенә әйләнде. Ә элек биредә король Фарук II үзе генә яшәгән...

Александриядән Каһирәгә кадәр ике сәгатьлек юл. Безнең автобус Нил елгасы буендагы магистральдән алга оча. Юлның бер ягында — елга буенда — яшеллек, ә икенче ягында еракларга сузылып киткән ком чүлләре күренеп тора.

Каир татар телендә «җиңелмәс» дигәнне аңлата. 4 миллион халкы булган зур шәһәр. Биредә дәүләт учреждениеләре урнашкан. Каһирә университеты бөтен гарәп көнчыгышында дан тота.

— Безнең илдә халыкның культура дәрәҗәсе хәзер елдан-ел күтәрелә. Моңа, билгеле, югары уку йортларында укыган өчен элеккечә акча түләүне бетерү һәм башка чаралар ярдәм итте.

Хәзер илебез икенче бишьеллык планны үти. Аны тормышка ашыруда Советлар Союзы зур ярдәм күрсәтә. Корыч кою һәм вагон төзү заводларын сафка бастыруда безгә совет кешеләре булыштылар...

Сәгъдәт туган иленең бүгенгесе, киләчәк планнары турында күп сөйләде. Хезмәт яратучан гарәп халкының үз илендәге артталыкны, җансыз ком чүлләрен җиңеп чыгачагына без нык ышандык.

Ләкин гарәп халыкларының тыныч тормышын Израиль агрессорлары бозды. АКШ, Англия, Көнбатыш Германия дәүләтләре яклавыннан файдаланып, Израиль гаскәрләре Берләшкән Гарәп Әмирлеге, Сурия һәм Иордания җирләрен басып алдылар. Хәзер аны кире бирүдән, гаскәрләрен чигендерүдән баш тарталар.

Агрессорларның бу планнары барып чыкмас! Чөнки Гарәп илләрен Советлар Союзы һәм башка социалистик илләр яклый. Совет хөкүмәте үзенең берничә тапкыр ясаган белдерүендә гарәп халыкларының гадел таләбен нык яклавын, һәртөрле ярдәм күрсәтәчәген ачык белдерде.

Азатлык утравына сәяхәт

Океан аша. Дөньяда иң матур шәһәр.
Аллигаторлар арасында. Кыргый сөтбикәләр.
Бәхетле балалар.

Кояш чыгышы илләрен гизеп кайткач, юлъязмаларымны тәмамлап нәшриятка тапшырырга дип дәртләнеп йөргән көннәрдә миңа кабат ерак сәфәргә чыгарга туры килде. Бу юл инде бөтенләй бүтән якка, ягъни кояш баешы ягына таба алып китте. Әйтергә кирәк, монысы тегесеннән дә озынрак булып, диңгезләр генә түгел, хәтта дөньяда иң мәшһүр океан — Атлантика аша үтә иде.

Инде, искәртеп үткәнемчә, миңа Көньяк илләрдә — Кара диңгез аша Төркиягә, Урта диңгез буйлап Ливанга, атаклы Хеопс пирамидалары иле — Мисырга да аяк басарга туры килде. Әмма аеруча тәэсир калдырганы менә шушы соңгы сәяхәтем булды. Инде ул турыда да бераз сөйләп китмәкче булам.

Башкалабыз Мәскәүдә утызар катлы йортлардан торган Олимпия авылында бер кич кунганнан соң, чит ил паспортларыбызны куен кесәләребезгә салып, Шереметьево аэропортына юнәлдек. Корычтан һәм пыяладан эшләнгән әлеге аэрокомплекс дөньядагы иң зур авиагаваньнарның берсе булып санала. Аның гаять иркен залларында халык шыгрым тулы. Әмма һәр җирдә дә тәртип. Искиткеч җайлы һәм пөхтә итеп урнаштырылган йомшак диваннарда сәяхәтчеләр, ашыкмый-кабаланмый гына, үз чиратларын көтеп утыралар. Без дә шулар белән беррәттән урнашып, төрле эш, йомыш белән чит илләрдән килгән кешеләрне күзәтәбез. Ниһаять, радиоалгыч аша Татарстаннан килгән туристларны да чакырып алдылар. Тышлыгына алтын хәрефләр йөгертеп төшерелгән өр-яңа паспортларыбызны контроль пунктта хезмәт итүче чик сакчыларына күрсәтәбез. Башына яшел фуражкасын бераз кырын салып кигән яшь егет паспортымны кулына алгач та игътибар белән бер миңа, бер фотома кат-кат күз сала. Тәмам инангач кына ул махсус кәгазьгә шап иттереп герблы пичәт суга һәм миңа, нейтраль зонага үтәргә ишарә ясап, ишек ача.

Без, шактый озын коридор буйлап җепкә тезелгәндәй бер-бер артлы йөгерә-атлый барып, перрондагы мәһабәт самолетка кереп урнашабыз. Минем янәшәмдә безнең группа җитәкчесе, «Казан утлары»ның баш мөхәррир урынбасары Ринат Мөхәммәдиев утыра. Аның белән янындагы кәнәфиләрдә КамАЗ егетләре Хәким Гарипов һәм Вячеслав Скрынников. Һөнәрләре буенча берсе — электрик, икенчесе — радиоҗиһазлау буенча белгеч. Без Татарстаннан барысы 18 кеше. Кубага юл тотабыз. Унике мең метр биеклеккә күтәрелеп, Балтыйк диңгезен, аннан Скандинавия илләрен очып узабыз.

Мәскәүдән күтәрелеп китүгә инде сигезенче сәгать китте. Түбәндә — су, иксез-чиксез океан. Атлантик океан өстеннән тагын 5 сәгать очканнан соң, ниһаять, Ньюфаундленд утравына килеп төшәбез. Биредән Канада шәһәре Монреальга ерак та түгел икән, Гандер аэропортында ягулык салабыз, һәм шул арада самолетның экипажы да алышынып өлгерә. Чөнки әле тагын шуның кадәр диярлек һава юлы үтәсебез бар. Хәзер инде без курсны көньяк-көнбатышка таба тотабыз. Уң якта — Америка континенты. Төн бик аяз. Кушма Штатларның яр буенда диярлек урнашкан Бостон, Нью-Йорк, Маями шәһәрләренең утларын шактый ачык чамалап була. Ә сул якта очсыз-кырыйсыз океан җәйрәп ята. Чама белән исәпләгәндә, без хәзер шушы Атлант киңлегендәге серле өчпочмакка килеп җитәбез бугай. Бихисап вак утрауларны да үз эченә алган гаять киң бу акватория Бермуд өчпочмагы дип атала. Аның даны дөньяга бик хәтәр ягы белән таралган. Ул бигрәк тә диңгезчеләрне өркетә. Гап-гади дулкыннар арасында йөзеп барганда гигант корабль кинәт юкка чыксын әле. Хәер, диңгез кораблары гына түгел, самолетлар белән һавада да шундый ук хәвефле хәлләр булгалап тора. Сугыш вакытында хәтта бөтен бер эскадрилья белән нәкъ шушы почмакта кинәт элемтә өзелә. Соңыннан күпме генә эзләп карамасыннар, файдасыз, алар суга төшеп баткандай юкка чыгалар.

Шулай оча торгач, һавада бер көн һәм бер төн уздырып, ниһаять, серле өчпочмакны да хәвефхәтәрсез үтеп, таң алдыннан Хосе Марти исемен йөрткән халыкара аэропортка килеп төшәбез. Һәм менә без Америка Кушма Штатларыннан бары тик 140 миль ераклыкта гына урнашкан Азатлык утравы — Кубада.

Биш көн буе Кубаның башкаласы Гаванада яшәп, башкала белән танышып йөрибез. Кубалылар бу каланы дөньяның иң гүзәл шәһәре дип йөртәләр, һәм моның белән килешмичә дә мөмкин түгел. 2 миллионнан артык халкы булган шәһәр урамнарыннан йөргәндә, архитектура, мәдәният, сәнгать белән бәйле тарихи урыннар белән танышканда, Гаванага чынлап та сокланып туя алмыйсың. Аның киң проспектларында банан һәм лавр агачлары, хуш исле миндальләр һәм ананаслар үсеп утыра. Ә инде урам исемнәренә игътибар итсәң, алардан Куба халкының азатлык өчен көрәш елъязмасын укыган кебек буласың. Сьенфуэго районы, Масео мәйданы, Сальвадор Альенде проспекты, Симон Боливар урамы... Һәр исем аерым мәгънәгә ия, һәркайсының үз тарихы бар. Һәм бу аның бизәлешендә дә чагыла. Мәсәлән, танылган революционер, фикер иясе һәм шагыйрь Хосе Мартиның туган көне 28 гыйнварда булганга, аның һәйкәл әйләнәсенә 28 пальма утыртылган. Менә Максимо Гомес һәйкәле. Әйтерсең лә ул, үзенең атына атланып, ил сагында басып тора.

Куба революциясе белән безнең Бөек Октябрь революциясе тарихында шактый охшашлыклар бар. Шуларның берсе, мәсәлән, бездә «Аврора» крейсеры булса, Кубада — легендар «Гранма» яхтасы. Ул Хосе Марти бульвары бакчасында калын пыяладан ясалган махсус бинага урнаштырылган. Без менә шуны карарга килдек. Шушы яхтада Фидель Кастро һәм аның көралдашлары 1959 елның 2 гыйнварында Кубага килеп төшәләр һәм җирле халыкны кырык мең гаскәре булган диктатор Батиста режимына каршы күтәрәләр. Революция җиңеп чыга!

Кубага килеп төшүебезнең алтынчы көнендә безне, автобусларга утыртып, Варадера курортына алып киттеләр.

Океан яры буйлап, мәһабәт пальма агачлары белән аралашып, нефть вышкалары тезелеп киткән. Без беләбез: монда совет белгечләре ярдәмендә кыска гына вакыт эчендә ярты миллион тонна нефть суыртып алынган. Әле бусы өске катлаулардан гына, ә киләчәктә исә 5–6 чакрым тирәнлеккә җитү күздә тотыла.

Биредә без мөгезле эре терлек көтүлекләрен дә бик еш очратабыз. Алар ярым кыргый хәлдә, мәңге яшел үлән өстендә, ачык һавада тукланып яши бирә. Бу малкайларны асрар өчен абзар һәм киртәләрнең бөтенләй кирәге юк, шулай ук кышка азык та әзерлисе юк. Шуңа күрә терлек асрау алай зур хезмәт сорамый. Гид сөйләвенчә, биредә революциягә кадәр ит-май кебек ризыкларны күрше илләрдән керткәннәр. Ә хәзерге көндә Куба халкы сөт продуктлары белән тулысынча тәэмин ителгән. Шунысы игътибарга лаек, биредә бары тик күп итеп сөт бирә торган сыерлар гына асрала. Тәүлегенә 50–60 килограмм сөт биргән сыерларның саны көннән-көн арта бара.

Варадерага килеп җитеп кунак йортына кереп урнашкач та пляжга йөгерәбез. Аяк астында шыгырдап торган сап-сары ком. Ком өсте шулкадәр кайнар, бер урында басып торып булмый, тизрәк океан дулкынына кереп чумабыз. Шунда туган якларыбыз искә килеп төшә. Хәзер анда кар-буран уйный, ә биредә чал кояш, яшел табигать кочагында җәннәт хозурлыгы. Кубалыларга рәхәт. Аларга җылы кием дә, озын кыш буена җитәрлек утын да кирәк түгел. Ләкин тормыш итү, көн күрүләре безнекенә караганда гаять җиңел булса да, кубалыларның үз мәшәкатьләре җитәрлек. Алар үз илләренең җир байлыгын арттыру, югары уңыш алу өчен тырышалар. Сазлык җирләрне каналлар казып киптерәләр, чирәм җирләрне таштан, чыбыктан чистартып, анда дөге һәм башка иген культуралары чәчәләр. Куба халкы, икътисад өлкәсендә әле үзенең бик күп хәл итәсе проблемалары булуга карамастан, 30 дан артык үсеп килүче кечкенә дәүләткә дә ярдәм итә.

Менә без, автобусларга утырып, крокодиллар фермасы урнашкан җирләргә барып туктыйбыз.

— Биредә барысы 25 меңгә якын крокодил яши, — ди гид безгә.

Чыннан да алар биредә бихисап. Әле без зур крокодиллар фермасын гына карыйбыз. Кайберләре күл уртасында йөзеп йөриләр, нәрсәдер эзләнәләр. Кайсыберләре судан ике борын тишеген генә күрсәтеп тора. Өченчеләре исә камыш арасында. Үзара талашалар бугай, әллә инде нидер аулыйлар. Яр буенда тезелеп ятканнары бигрәк тә чирканыч. Без Нил елгасында күргән крокодилларга бөтенләй охшамаганнар. Алары аксыл-сары төстә, гаять юаннар һәм кыскараклар. Болары исә бүрәнәдәй озын һәм саз ләмедәй кара-кучкыллар. Менә безнең алдыбызда биниһая зур гәүдәле аллигатор сузылып яткан. Аның авызы ярты гәүдәсенә җитәрлек дәрәҗәдә каерылып ачылган. Әмма шунысы кызык: шул ачык авызындагы тырпаеп торган тешләре арасыннан безнең песнәккә охшаганрак ике кошчык нидер чүпләнеп йөри. Әгәр крокодил авызын шап итеп япса, шунда калалар бит инде. Әмма аллигатор ник бер селкенеп карасын. Ул хәтта күзләрен дә йомган. Күрәсең, ул моңа бик канәгать, хәтта ниндидер ләззәт кичерә. Озак уйлап тормый, безнең арадан Хәким камыш сабагын сындырып ала да крокодилның борынына төрткәли башлый. Әмма аның моңа исе дә китми, бераз вакыттан соң тамагын кытыклый башлагач кына авызын шап иттереп ябып куйды. Шул ук вакытта алга таба хәрәкәт тә ясап алды. Без барыбыз да берничә адымга артка чигенергә мәҗбүр булдык. Күрәсең, аның тынычлыгын бозып ачуын китердек.

Арабыздан берәү гидка сорау бирә:

— Бу хәшәрәтләргә кайдан азык җиткереп бетерергә кирәк?

— Беркадәр дәрәҗәдә алар үзләрен-үзләре туйдыралар, — ди гид. — Тиресен салдырып алынган крокодиллар яңадан бирегә кайтарыла бит.

Крокодил тиресеннән матур итеп тегелгән сумкалар, пирчәткәләр һәм башка күптөрле көн товарлары халыкара ярминкәләрдә кыйммәт бәягә сатыла.

Без кайту ягына таба борылдык. Сапата сазлыклары арасында салынган борылмалы тар юлдан акрын гына бара торгач, кинәт олы юлга килеп чыктык. Бу автомагистраль совет белгечләре ярдәмендә төзелгән. Әлеге өр-яңа автострада, Азатлык утравын буйдан-буйга кисеп чыгып, Кубаның башкаласы Гавананы Сантьяго-де-Куба шәһәре белән тоташтыра.

Олы юлның ике ягында да иксез-чиксез булып җәелеп яткан әфлисун плантацияләре. Шофер автобусны туктата. Без автобустан төшеп җитүгә үк, әллә кайдан, куаклар арасыннан, яныбызга кызлар һәм егетләр килеп басты. Сап-сары әфлисуннар тутырган кәрзиннәрен алга куеп, безне сыйларга керештеләр. Бу җәннәт җимешен җыеп йөрүче яшүсмерләр югары классларда укучы мәктәп балалары һәм студентлар булып чыкты.

Дусларча саубуллашып, юлыбызны дәвам итәбез. Юлның ике ягында кара урман булып шикәр камышы үсеп утыра. Ленин исемендәге кооперативның плантацияләре икән ул. Басуда куәтле комбайннар уңыш җыеп йөри. Әле кайчан гына бу авыр һәм катлаулы эш кул көче белән генә башкарылган булган. Ә хәзер әнә Советлар Союзында эшләнгән комбайннар, КамАЗ машиналары бу эшне башкаралар. Машиналар комбайннан төшкән шикәр камышын заводка ташыйлар. Безнең арадагы

КамАЗ егетләре шул машиналарны күргәч сөенеп куялар. Димәк, кубалыларның икътисадын үстерүгә безнең Татарстан халкы да үз өлешен кертә.

Революциядән соң Америка Кушма Штатлары Куба дәүләтен икътисади блокадага алырга тели, кубалылар ачлыктан һәм ялангачлыктан интегерләр һәм үзләре үк АКШтан ярдәм сорарга мәҗбүр булырлар дип өметләнә. Әмма азатлык сөюче халык америкалылар алдында баш ими, аңа тугандаш социалистик илләр һәм барыннан да элек Советлар Союзы ярдәм итә.

Әйе, аларга без ярдәм итәбез. Хәер, алар үзләре дә эшчән халык. Шулай да эшләүгә караганда ял итүне өстенрәк күрәләр. Моның өчен аларда алшартлар тудырылган. Чат саен кабаре. Даны дөньяга таралган «Тропиканка» рестораны үзе генә дә ни тора! Ачык һавада, пальма куаклары арасында берьюлы йөзләгән халык ашап-эчеп, агач башларында барган төсле музыкалы гала-концертны тамаша кылып утыралар. Биредә яше-карты һәммәсе дә бергә. Кубалылар — темпераментлы халык, әнә шул дәртле һәм тактлы музыкага алар хәтта утырган җирләрендә мөкиббән булып торалар.

Берничә көн үткәч, без якындагы мәктәпнең пионер лагеренда да булдык. Аның ишегалдында сафларга тезелешкән пионерлар безне көтәләр иде инде. Совет туристларын алар русча җыр җырлап каршылады. Биредә ак тәнлеләр белән беррәттән кызгылт, мулат, метис, негр балалары да бар. Бу илдә төрле раса балаларының шулай туганнарча тату яшәгәннәрен без инде беләидек. Әмма балаларның муеннарына тагылган галстукларның төрле төстә булуы безне бераз гаҗәпкә калдырды.

Бу сорауга мәктәп директоры Санта Мария җавап бирде:

— Кубада пионерлар оешмасы халык революциясе җиңеп чыкканнан соң төзелде, — дип сөйләп бирде ул. — 1977 елда Кубаның яшь коммунистлары үзләренең III съездында пионерлар союзына күренекле революционерыбыз Хосе Марти исемен бирергә карар итте. Менә шуннан бирле бездә I—IV класс пионерлары монкадистлар дип аталалар, алар зәңгәрсу төстәге галстук тагып йөриләр. Ә V—IX класслар — Хосе Марти исемен йөртүчеләр — муеннарына кызыл галстук бәйлиләр. Пионер формасына кызыл берет та керә. Һәр елны 26 июльдә пионерлар бөтен Куба халкы белән бергә, Монкада казармасын батырларча штурмлап, илебезне социализмга алып чыккан көнне — революция бәйрәмен билгеләп үтәләр. Һәр отрядта шул тарихыбызны иң яхшы белүчеләр олимпиадасы үткәрелә, пионерлар батырларга салынган һәйкәлләргә чәчәкләр куялар.

Санта Мария сөйләгәннәрдән без тагын шуны да белдек: пионер лагере биредә ел буена эшләп килә икән. Тырышып укыган балаларны уку дәверендә дә әнә шулай пионер лагерена путевка белән бүләклиләр, ди.

Балаларның күбесе русчаны ярыйсы аңлый, сөйләшә. Аларның чит ил телләреннән иң яратып укыган фәннәре рус теле икән.

Шулай якыннан танышып алгач, бөдрә чәчле, көләч йөзле бер кыз балага мондый сорау бирәм:

— Нинди билгеләргә укыйсың, сеңлем?

Ул, ниһаять, минем сорауны аңлап алгач, авызын ерып болай ди:

— Мин йөз процентка гына укыйм.

Бернәрсә аңламыйм. Минем аптырабрак карап торганымны күреп, безгә ярдәмгә тәрҗемәче килеп җитә.

— Бездә, — ди ул, — укучыларның ничек укуларын йөз баллы система белән билгелиләр.

Димәк, йөз процентка гына укучылар безнеңчә отличниклар булып чыга инде.

* * *

Азатлык утравы белән саубуллашу вакыты да килеп җитте. Менә тагын берничә сәгатьтән яңадан туган илебезгә кайтып җитәрбез. Үзенең гүзәл табигате белән дан тоткан Кубага яңадан килергә туры килмәсә дә, аның җыр-биюгә гашыйк, музыка сөюче кешеләре, аларның яңа тормыш төзү өчен ничек тырышып эшләүләре һәрвакыт минем күз алдымда булыр. Куба кешеләрен мин әле Мәскәүдә дә, Казанда да очратырмын. Чөнки Советлар Союзында Кубадан килеп белем алучы студентлар, белгечләр күп. Бу безнең ил белән Куба арасындагы чын дуслык, тугандашлык мөнәсәбәтләренең бер чагылышы.

Африка буйлап

Гизәр идем күкне юллар салып,
Айкар идем галәм чикләрен.

Безнең экипажга ышанып тапшырылган йөкләмә гаять җаваплы һәм катлаулы, шул ук вакытта кызыклы да. Насыйп булса, бер очуда ярты җиһанны гизеп кайтачакбыз бит. Әмма аның өчен әле экипаж әгъзаларының һәркайсы бу гадәттән тыш очуга нык итеп әзерләнергә тиеш, барачак маршрутны күздән генә түгел, күңелдән уздырырга кирәк.

Менә без Казан аэропортының халыкара һава юлларына караган штурманнар бүлмәсенә җыелдык. Дежур штурман өстәлгә бер кочак очу карталарын китереп салды. Аларның кайдандыр махсус

кайтарылганы күренеп үк тора, өр-яңа, хәтта буяулары да кибәргә өлгермәгән. Карталар инглиз телендә, әмма ул инде безнең өчен яңалык түгел, әзерлегебез җитәрлек. Чөнки без Мәскәүдә махсус курслар тәмамлап кайткан экипаж. Безнең чит илләргә чыгуыбыз да беренче мәртәбә генә түгел. Әмма Кара диңгез артындагы Төркия, Персия култыгындагы Берләшкән Гарәп Әмирлекләре кебек якын илләргә очулар без барачак маршрут белән чагыштырганда чүп кенә. Ун меңнән артык чакрымга сузылган һава юлы һәм шул трассага кагылышлы калын-калын томнарны тәшкил иткән навигация мәгълүматлары.

Шулай карталарны, мәгълүматларны ике көн буе өйрәнеп утыргач, ниһаять, җиңел сулап куябыз. Әзерлек тәмам. Иртәгә сәгать иртәнге дүрттән һавага күтәреләчәкбез. Шулай булгач, без, кунак йортында калып, ял итәргә тиеш. Экипаж әгъзалары бер-беребезгә тыныч йокы теләп, ял итәргә ашыгабыз. Әмма йоклап киткәнче, барачак маршрутыбызны яңадан бер кат күңелдән үткәрәм.

Иртәгесен күтәрелеп китәргә ике сәгать кала яңадан навигация бүлмәсендә соңгы әзерлекләр алып барабыз. Барачак маршрутта безне инде хәзер һава торышы кызыксындыра. Иң мөһиме: үзебезнең аэродромнан күтәрелеп китәрлек булсын иде. Очыш бит көньякка таба, димәк, ул тарафларга ераграк киткән саен, һава торышы да уңай якка үзгәрә барачак. Бу чартер рейсын оештыручы һәм аның өчен җавап бирүче иптәшләр инде безне көтеп утыралар.

Казан аэропортында һава торышы начарлана бара, тизрәк күтәрелеп китәсе иде... Нәкъ билгеләнгән вакытка пассажирларыбыз да килеп җитте. Алар гади кешеләр түгел — ил башлыгы һәм аны озатып йөрүче иптәшләр. Без аларны самолет баскычы янында каршы алабыз. Мин, экипаж командиры буларак, очышка әзер булуыбыз турында Татарстан Президентына рапорт бирәм. Минтимер Шәрипович, минем белән исәнләшкәч, маршрутыбыздагы һава торышы белән кызыксына.

Ниһаять, барлык пассажирларыбыз да үз урыннарында. Алар арасында Татарстан премьер-министрының беренче урынбасары Равил Моратов та бар. КамАЗ генераль директоры Николай Бех, вертолет һәм Чистай сәгать заводлары җитәкчеләре, эшкуарлар. Тәрҗемәчеләрне һәм сакчыларны да исәпкә алганда, салонда пассажирлар саны шактый ук диярлек. Алар ерак сәфәргә җыенганнар. Экипаж әгъзалары гына да унбишләп кеше. Минем экипаж составында исә ярдәмчем икенче пилот Олег Павлинский, штурман Евгений Курагин, борт инженер Фәрит Гыйльманов, бортрадист Рәсим Хафизов, шуңа өстәп резервтагы экипаж һәм стюардессалар бригадасы.

Инде әлеге ерак сәфәребезнең максатына — Татарстанны Африка илләренә таныту, ягъни дуслык визиты. Безнең яктан КамАЗ һәм вертолет заводлары вәкилләре дә катнашкач, билгеле инде, Татарстанда җитештерелгән техниканы да тәкъдим итү күздә тотыла. Төп максат — өченче илләргә безнең белән базар мөнәсәбәтләре урнаштыру.

Менә без ерак сәфәргә старт алабыз, әйтергә кирәк, самолет бортына салынган йөк шактый саллы булып чыкты. Канатларга тутырылган ягулык, багаж, азык-төлек, атна-ун көнгә җитәрлек су запасы гына да ни тора. Мин боларның барын да, һава корабын җирдән каерып алганда, штурвал аша сизәм. Шул сәбәпле бетон полосадан шактый озак йөгергәч, очкычыбыз теләр-теләмәс кенә җирдән аерылып һавада эленеп кала. Җаваплы этапны имин генә үтеп, очкычыбыз, санаулы минутларда биш-алты каттан торган яңгырлы-карлы болытларны үтәли тишеп чыгып, билгеләнгән эшелонга менеп җитә. Казанда пыскак һава иде, биредә күзләрне чагылдырырлык болыт. Шуның өстендә мәгърибтән сибелгән яп-якты ай нурлары җемелди. Акрынлап Кара диңгез ярында урнашкан Ялта шәһәренә юл алабыз. Һава корабы белән идарә итүне автопилотка тоташтырып, без инде штурман аша чит ил һава диспетчеры белән элемтәгә керергә әзерләнәбез. Башта әле, секундомерга басып, очу тизлеген чамалыйм. Бер минут дигәндә унбиш километр юл артта кала. Димәк, безнең очкычыбыз тугыз йөз километр белән элдертә. Эш кызу булгач, вакыт та тиз уза. Штурман Курагин, Төркия һава диспетчеры белән элемтәгә кереп, аның мәмләкәте аша очып үтәргә рөхсәт сорый. Элемтә халыкара килешү нигезендә фәкать инглиз телендә генә алып барыла.

Мәрмәр диңгезе өстенә килеп чыгабыз. Караңгы төн пәрдәсе кинәт ертылып киткәндәй булды. Кабинага яктылык үтеп керде. Бөек Тукаебыз әйтмешли, галибанә яктырып, әкрен генә ал таң атып килә... Әле моңа кадәр тоташ караңгылыктан торган офык хәзер инде ачыграк һәм ерактанрак күренә башлады. Шунысы кызык: офык сызыгына кайчан гына күз төшермә, ул һәрчак җиһанның чиге булып күренә. Нинди генә тизлек белән алга барма, ул һаман да шул ук ераклыкта синең алда чигенә бара. Менә безнең алда Кара диңгезне Мәрмәр диңгезеннән аерып торган Босфор бугазы. Яктырып килгән мәлдә ул инде яхшы ук күренә. Аның аша Кече Азияне Европа белән тоташтырган ничәмә чакрымга сузылган чуен күпер дә күзгә чалына. Сул якта, Алтын Мөгез култыгында, элеккеге төрек мәркәзе Истанбул җәйрәп ята. Биредән Кипр утравына да инде ерак калмый. Бу якларда көн аяз, күз күреме яхшы. Синоптиклар әйтүе буенча, ул шулай булырга тиеш. Димәк, алар ялгышмаган. Минем кулда барлык Европа илләренең дә прогнозлары аерым бер папка тәшкил итә. Алай-болай булып запас аэродромга төшәргә кирәк була икән, без теләсә кайсы ил мәркәзенең аэропортына барып төшәргә хокуклы, тик моның өчен кесәңдә долларың гына җитәрлек булсын! Менә ул безгә урта классларда укыганда борынгы тарих битләреннән беркадәр таныш булган тылсымлы Кипр утравы. Ул Урта

диңгезнең көнчыгыш ягында урнашкан һәм Ауропа белән Азия арасында икътисади яктан иң табышлы диңгез портын тәшкил итә. Шул сәбәпле бу утрау кемнәр кулында гына булмаган. Безнең эрага кадәр аны Искәндәр, Птолемей, аннан соң римлылар, византиялеләр яулаган. Соңыннанрак күп гасырлар буе госманлылар кул астында торган. Киприлы греклар үзләренең мөстәкыйльлеген XX гасыр урталарында гына ала алды. Хәер, хәзер дә әле аның көнчыгыш өлешендә төрек гаскәриләре хакимлек итә. Кипр иле нигездә аграр төзелешле булып саналса да, аның казнасының байтак өлешен чит илләрдән килгән туристлардан кергән матди табыш хасил итә. Бакчачылыктан алынган цитрус һәм зәйтүн мае безнең илдә дә бик үтемле ризыклардан санала.

Кипр мәмләкәтенең башкаласы Никозиядән ерак та түгел урнашкан халыкара аэропорт — Ларнака — безне кабул итәргә әзер. Полоса биредә әллә ни озын түгел. Шуңа күрә экипажга уяу булырга кирәк. Хәер, без ягулык запасының күп өлешен һавага очыртып өлгердек, шул сәбәпле озын бетонның кирәге дә шуның кадәр. Шулай да җиргә якынлашу текә кыялы яр өстенә туры киләчәк. Бу инде күпмедер дәрәҗәдә хәтәррәк, чөнки биек яр белән бәйләнгән тотрыксыз җил очкычны нык кына тибрәтеп алырга мөмкин.

Җирле хөкүмәт даирәләре Татарстан Президентын үз кешедәй дустанә каршы алды. Әмма визит бик кыска булды. Самолет канатларына ягулык салуга, ул инде яңадан очарга әзер иде. Күрәсең, алдан ук әзерләп куелган килешүләргә кул куярга вакыт алай ук күп кирәкми иде. Без барачак әлеге маршрут Азия һәм Көнчыгыш Африка илләре аша үтәчәк. Алдан сөйләшеп куелганча, бу илләрнең һава диспетчерлары безне инде көтеп тора. Чөнки аларга һәр очыштан радионавигация хезмәте күрсәткәннәре өчен валюта керәчәк. Озак та үтми, Мисыр башкаласы Каһирәгә килеп чыгабыз. Дөньяның җиде могҗизаларыннан берсе булган Хеопс пирамидалары безнең канат астында кала. Совет халкы ярдәме белән төзелгән гигант Асуан электр станциясе дә аермачык күренеп кала. Шарлавыкның биеклеге йөз метрдан да артыграк, ә озынлыгы исә дүрт чакрымга сузылган. Вакыты-вакыты белән очкычыбызны нык кына селкеткәләп ала. Бу дөньяда иң кызу төбәк — Гарәп чүле өстендә барлыкка килгән һава чокырларының эше. Хәер, төбәк дигәч тә хәтере калыр, ул үзенең эченә Кызыл диңгез белән Нил елгасы арасында мең чакрымга сузылган. Кызыл диңгез ярлары нефтькә ифрат бай. Әнә түбәндә, ком чүлләре өстендә дөрләп утырган бихисап факеллар шуны раслый.

Мәшрикъ Африка өстеннән очып узгач та курсны Йәмән Халык Республикасы башкаласы Гадәнгә таба алабыз. Ул Гарәбстан ярымутравының көнчыгыш ярында урнашкан. Кайчандыр бәдәви халкының фәкыйрь каласы Сүәеш каналын гамәлгә керткәннән соң, халыкара диңгез портына әверелә. Гадән аэропорты да диңгезгә бик якын урнашкан. Алай гына да түгел, аның утыру полосасының бер очыннан караганда, ул суга тияр-тимәс ята төсле. Менә без әкренләп утырырга җыенабыз. Җирле инструкция буенча, безнең биеклек бетон полосадан җиде чакрым. Монда санаулы метрлар да әһәмияткә ия, югыйсә бетонның җитеп бетмәве мөмкин. Шуның өчен полосага бик түбәннән якынаябыз. Әмма Гарәп диңгезендә шаулаган дулкыннарның күбекле кикрикләре безнең очкычны чылатып алырга сузылыпмы-сузыла. Әлбәттә, мондый күренеш күпне күргән очучылар өчен дә хәтәр. Шушы вакыйгадан файдаланып, Президент иминлеге өчен җавап бирүче бер иптәш, очып барган һава корабыннан да биегрәк булып (аңа шулай тоелган) ярсыган дулкыннарны күреп, түзмәгән, кабинага йөгереп кереп: «Суга төшәбезмени?» — дип сөрән салган! Ул гына булса икән әле! Гадән аэропортыннан әллә ни ерак түгел, ак калфаклы күпереп торган өер болытларны күзли-күзли без инде шикләнебрәк түбәнәя башлаган идек. Янәсе, өлгерә алабызмы, юкмы? Тропикта яңгыр яшенсез булмый. Менә без, полосага кунаклап, аэропорт перронына таба юнәлеш кенә алган идек, тотынды яңгыр коярга. Җылы яңгыр, туктаусыз ташкын булып, фюзеляжга, канатларга, иллюминаторларга коя. Җиргә укларын ата-ата яшен уйный. Күк күкрәгәндәге шартлаулар двигательләр тавышы аша ишетелеп куя.

Чиләкләп яуган яңгыр ничек башланса, шулай тәмамланды. Әмма перронда су җыелып хасил булган ак күбекләр һаман сикерешеп уйнаша бирә. Ярый ла аэропортның мәйданы бер якка авышрак икән, безнең самолетка трап куйган арада сулыктан инде җилләр искән иде.

Самолеттан чыккач та, мин югарыга текәләм. Күк гөмбәзе ялт итеп тора. Һавада ник бер болыт әсәре булсын. Кай арада пәйда булып, кай арада юкка чыкты соң әле бу болытлар? Бары тик су океаны белән һава океаннары тоташкан киңлектә генә миләүшә болытлар тирбәлешеп торалар.

Татарстан Президентын Гадәндә чигелгән кәләпүшләр кигән мөхтәрәм әфәнделәр зур хөрмәт белән каршы алды һәм аны шунда ук автомобильләр эскорты шәһәргә алып китте. Татарстан кунакларына кырык минутлап шәһәр күрсәтеп йөрткәч, аларны яңадан аэропортка китереп куйдылар.

Йәмән дәүләте — ярлы ил. Моны халкының иске һәм ямаулы киемнәрдән йөрүләреннән үк чамалап аласың. Ни әйтсәң дә, социалистик юлдан атлыйлар бит. Гарәп телендә сөйләшәләр. Гарәп токымыннан булсалар да, күрәсең, негрлар йогынтысында яшәп, кара-кучкыл йөзле инсаннарны тәшкил итәләр. Кара тәнле хатын-кызлары әлеге эсседә озын итәкле кара күлмәк киеп, кап-кара пәрәнҗә бөркәнеп йөриләр.

Утырырга килгәндә, полосаның ике ягында да үлән утлап йөргән кәҗә көтүе күзгә чалынган иде, инде аларның перрон буйлап чабышып йөрүләрен һич тә көтмәгән идек. Бер катлы аэропорт бинасыннан читтәрәк, коры сөякле бер төркем ак сакаллы гарәп картлары шушы малның хуҗалары булса кирәк, озын мөштекле «хур-хур» аппаратыннан, куе төтен чыгара-чыгара, бер мөштектән күмәкләшеп тәмәке тартып утыралар.

Гадән аэропортында да озак тукталып тормадык. Ягулыкны җитәрлек күләмдә салгач та юлыбызны дәвам итәбез. Алда бик озын маршрутыбызның соңгы этабы. Гадәннән күтәрелеп киткәч тә, Бабель бугазы аша сикереш ясап, Африка мөгезен тәшкил иткән Сомали мәмләкәте өстендә очабыз. Эфиопия башкаласы Аддис-Абеба да үз территориясе аша очып узарга рөхсәт бирә. Әлегә кадәр без очып килгән эшелон 10 мең метр биеклектә, температура 40–45 градус чамасы салкынлыкта булган булса, биредә хәзер 10 градуска эссерәк. Күрәсең, моңа дөньяда иң кайнар урын — Сахара комлыклары да тәэсир итәдер.

Мәскәү вакыты белән 14 сәгать 20 минутта экватор сызыгын очып узабыз. Кояш нәкъ баш түрендә. Ул бик зур булып күренә. Мин экваторны кичүебез турында салонда утырып баручыларга игълан итәм. Шулай итеп, без инде хәзер җирнең көньяк ярымшары өстеннән очып барабыз. Озак та үтми, безнең кабинага Равил Моратов үзе килеп керә. Вице-премьер буш кул белән түгел, ә зур тәлинкә тотып кергән. Ә анда тәмле-тәмле ризыклар һәм бәллүр бокалларда ширбәтле эчемлекләр.

— Авыз итегез, егетләр! Имеш, экватор сызыгын үткәндә бирелә торган сый бу. — Ә Нептун йоласын без соңыннан уздырырбыз, — дип өстәп тә куя ул.

Без аның тәкъдимен рәхәтләнеп кабул итәбез, вакыт бар, түбәнәя башларга әле шактый юл кала.

Инде җәннәт ризыкларын татып, кәефебез күтәрелгәч, безгә шатлыклы зур хәбәр ирештерәләр.

Монысы инде КамАЗның генераль директоры Николай Бехның тәкъдиме белән: «Кемгә «Ока» автомобиле кирәк булса, рәхим итеп минем исемгә гариза язсыннар...»

Әлбәттә инде, без беребез дә югалып калмыйбыз, хәтта стюардессаларыбыз да. Форсаттан файдаланып, шунда ук гаризалар белән бергә исемлек тә төзеп бирәбез. Николай Ивановичның мондый сәяхәттән (күренеп үк тора) кәефе югары, имзасын да шунда ук салып куя. Ул, гаять энергияле кеше буларак, бер урында гына һич тә утырып тора белмәс, кәнәфи-утыргычлар арасында җәеп куелган палас буйлап гел хәрәкәттә.

Ходай Тәгалә биргәненә бирер, ди. Экипажга карата булган игътибарны Чистай сәгать заводы вәкиле дә шунда ук белдерде. Ул һәркайсыбызга да әлеге сәяхәт истәлеге итеп «Командир» сәгатьләре бүләк итте.

Картадан караганда экватор сызыгы Кения территориясен ике тигез өлешкә бүлә диярлек. Бу тирәләрне экваториаль Африка дип тә йөртәләр. Кения мәйданы Африка дәүләтенең көньяк өлешен тәшкил итә. Исеме дөньяга мәгълүм булган ифрат зур күл Виктория әнә кул сузымында гына. Аның көнчыгыш өлеше Кения хакимияте карамагында һәм милли-икътисади яктан ул шактый зур роль уйный. Чөнки ул, Ак Нил елгасы аша Судан, Мисыр дәүләтләрен дә үз эченә алып, Урта диңгез белән тоташа. Кения территориясе тауларга бай һәм ташлы кыялар белән бизәкләнгән. Биектән торып караганда ул үзенең таулары, кратерлары белән ай ландшафтын хәтерләтә. Сукалаган җирләре янгыннан калган мәйданга охшаса да, аның марганецлы кызыл туфрагы исә гаять уңдырышлылардан санала. Шикәр камышы, кукуруз кебек югары культуралы үсемлекләр гигант булып үсеп утыралар. Кениянең төньягында урнашкан Рудольф күле дә әһәмияткә ия. Меридиан буйлап сузылган шактый озын күлнең көньяк-көнчыгыш ярларыннан моннан ике миллион еллар элек яшәгән кешеләрнекенә охшаган баш сөяген табып алалар. Кениялеләр моның белән үзләре бик горурлана. Янәсе, беренче кеше алар җирлегендә барлыкка килгән бит. Безнең маршрутта бозлы түбәләре белән болытларга терәлгән Кения дип аталган тау ята. Кения сүзе үзе дә «Ак Тау» төшенчәсен аңлата икән. Без инде Кавказдагы ике үркәчле Эльбрусны, биш үркәчле Биштауны яхшы беләбез. Ә биредәге Кения тавының үркәчләре тагын да күбрәк бугай. Күрәсең, шуның өчендер күршеләре Кения мәмләкәтен Таулар Иле дип атыйлар икән. Аны сүнгән Тау Иле дип тә йөртәләр. Шуңа карамастан әлеге тау итәкләрендә әле анда, әле монда хәрәкәттә торган вулкан төтеннәре күренгәләп куя. Тау түбәләрен очып узгач та, ниһаять, безгә түбәнәергә рөхсәт итәләр. Без төшеп утырасы аэропорт Эмбакасига инде ерак калмады, ә безнең очу биеклегебез шактый югары әле. Шуның өчен текәрәк төшәргә туры киләчәк.

Түбәндә Кения мәмләкәтенең мәркәзе Найроби шәһәре җәелеп ята. Ул нигездә ике-өч катлы ташпулатлардан гыйбарәт. Күп катлы йортлар сирәк күренә. Кайчандыр инглиз колонизаторлары төзегән биек диварлы йортлар да шактый биләмәләр алып утыра бирә. Әмма башкала тирәсендәге шәһәрчекләргә әллә ни искитәрлек түгел. Күбесе саман кирпечләрдән балчык сылап төзелгән.

Биредә аэропорт тау итәгендә урнашкан. Полосага килеп утыргач, биеклекне үлчәгеч приборның угы әле һаман да мең дә биш йөз метр биеклекне күрсәтеп тора. Шул сәбәпле, тропикның нәкъ үзәгендә булса да, көн уртасы булуына карамастан, температура бары тик 20 градус кына, ә төнлә белән сырган юрган да чак кына икән.

Мәскәү вакыты белән хәзер 14 сәгать 40 минут. Шул көенчә без — казанлылар — Татарстаннан иртәнге сәгать дүрттән күтәрелеп китеп, җиһанның яртысын диярлек санаулы сәгатьләрдә гизеп, ниһаять, тукталып калабыз. Ярты тәүлектә безнең очкычыбыз үткән һава юлы ун мең чакрымнан да артыграк булып чыкты.

Аэропорт перронында Татарстан вәкилләрен рәсми рәвештә Кения дипломатлары каршы алды. Самолетыбызны ышанычлы сак астында калдырып, микроавтобусларга төялеп, шәһәргә таба юнәләбез. Транспорт биредә сул хәрәкәт белән йөри икән, әмма безне алып баручы шофер моннан бернинди кыенлык та сизми кебек, тик без генә кайбер мизгелләрдә сискәнеп китәбез. Асфальт юл буйлап тропик үсемлекләр карурман булып утыра. Шунысы кызык тоелды: багана кебек озын муенлы жирафлар куаклар артыннан безне күзлиләр. Алар шул көенчә иректә йөриләр. Бераз баргач, юл уртасында нидер эзләнеп йөрүче маймылларның куак башларына сикереп менүләрен күреп калабыз. Зур тизлек белән барган машина хуҗалары аларга игътибар итмиләр, шуңа күрә, күргәч, тормозга да басып тормыйлар, әмма җитез җәнлекләр көпчәк астыннан атылып диярлек чыгып өлгерәләр. Күрәсең, дөнья күләмендә танылган Кения милли паркы биредә шушыннан ук башлана.Ерткыч җәнлекләр артык явызланмасын өчен төрле ысуллар кулланалар икән. Шулар арасында иң нәтиҗәлесе — юл буена кеше исе сеңдерелгән карачкылар бастырып кую. Күрәсең, арыслан, каплан кебек ерткычларга мылтыклы кешедән гайре куркыныч янамый.

Ара-тирә безгә каршы килүче тәрәзәсез автобуслар очрый. Аның эче гел зәнҗиләр белән тулган, ак тәнлеләр исә бөтенләй күренми. Кап-кара тәнле халык ап-ак күлмәк киеп йөрергә ярата.

Милимани кунакханәсендә безне тагын да карарак йөзле хезмәткәрләр каршы алды. Бүлмәләргә урнашып беткәч тә, без ишегалдындагы бассейн тирәсенә җыелышабыз. Менә шунда Равил Фатыйхович диңгезчеләр йоласын искә ала, һәм без бер-беребезне суга төртеп төшерә башлыйбыз. Чумып чыккан һәр казанлыга кунакханә хуҗасы, ап-ак тешләрен ялтыратып, таныклык тапшыра.

Шулай кәеф-сафа кылып, шаярыша-көлешә торгач, төш җиткәнен дә сизми калганбыз. Кемдер шунда: «Ә вакыт биредә ничек?» — дип сорый. Җир шарының икенче яртысында да вакыт аермасы бары тик бер сәгать кенә. Чөнки без бер меридианда диярлек яшибез икән бит. Ә менә күк гөмбәзендә хәл башкачарак. Кояш безнең баш очыбызда булганлыктан, җирдә бернинди шәүлә күренми. Кояш бездәгечә сулдан уң якка түгел, ә киресенчә, уңнан сулга таба хәрәкәт итә. Ай да икенче төрле: очлы башларын югарыга таба чөеп тора. Дөньяның төрле почмакларыннан Мәккәгә җыелган хаҗилар да мәчет манарасында аны нәкъ шул көенчә күрәләр. Безнең бабайлар мондый хәлне (ай чалкан туса) мул уңышка юраганнар. Ә менә бездәге иң якты йолдыз — Чулпанны зәңгәр күк гөмбәзеннән күпме генә күзләсәк тә таба алмадык. Күрәсең, вакыты ул булмагандыр. Биредән, тау итәгеннән күзәткәндә, күктәге эреле-ваклы бар йолдызлар да ничектер энҗе бөртекләре сыман ялтырабрак күренәләр кебек.

Безне озатып йөрүче гид Кения халкы тормышы белән таныштыра. Кения нигездә мөселман дәүләте диярлек. Архитектурасы үзенчәлекле шәрык стилендә төзелгән йортларны, биналарны тәшкил итә. Шәһәр префектурасын күпсанлы мәчетләр бизәп тора. Дәүләт төзелеше шәхси милеккә бәйле. Әмма транспорт, электр җитештерү, элемтә кебек монополь предприятиеләр хөкүмәт карамагында. Экспортка чәй, кофе, мамык, шикәр камышы кебек чимал күпләп җитештерелә. Әле кайчан гына бу байлыклар инглиз колонизаторлары кулында иде, хәзер исә аларны халыкка кайтару процессы дәвам итә. Кениянең төп халкы африкалылар. Элек Британия колониясе булу сәбәпле, шәһәр халкының күпчелеге инглиз телен яхшы ук белә. Бу халык төрле телдә сөйләшүче кабиләләрне тәшкил итә. Шулар арасында ике иң борынгы халыкны күрсәтергә мөмкин. Нилот халкы таулы төбәкләрдә терлекчелек белән шөгыльләнеп яши. Алар озын буйлы һәм чандыр гәүдәле, Бант халыклары киресенчә кыска буйлы. Болары, диңгез буенда яшәп, игенчелек белән шөгыльләнәләр.

Менә Найроби мәркәзе белән аерылышу сәгатьләре дә килеп җитте. Без янәдән һавага күтәреләбез. Маршрутыбыз Кения мәмләкәте буйлап барачак. Ара ерак түгел, әмма шактый авыр бу һава трассасы дөнья күләмендә танылган Килиманджаро янар таулары белән бәйле. Ул Кения яки Ак Таудан да биегрәк. Шуның өстенә ул — янар тау. Һәр тарафтан ут чәчеп һәм кара корым бөркеп тора. Без курс тоткан Момбаса шәһәре Найробидан кала икътисади яктан гаять зур әһәмияткә ия. Анда халыкара диңгез порты урнашкан. Кения башкаласында аэропорт тау итәгендә урнашкан булса, Момбасада ул диңгез биеклегендә генә диярлек. Шул сәбәпле биредә экваториаль климат. Температура шактый югары, шуның өстенә дымлы да. Самолетыбызның ишеген ачып җибәрүгә, без моны яхшы сиздек.

Момбаса аэропорты радиоҗайланмалар белән тәэмин ителмәгән. Шуның өстенә утыру полосасы таулар арасында кысынкы үзәндә урнашкан. Һава торышы да бик үк әйбәттән түгел. Күз күреме чамалы. Шулай да, ниһаять, полосаны күреп алып, утыруга юнәләбез. Килеп төшкәч тә әле, шушы казанлыкка җыелган төтен сыман, начар һавада аэровокзалның кайсы яктан икәнлеген чамалый торабыз. Акрын гына барып, перронга килеп туктыйбыз. Аэропорт бинасы да биредә әллә ни искитәрлек түгел. Гади баракка охшаган, тәрәзәләре дә кечерәк кенә. Хәер, көйдереп алырлык экватор эсселегендә пыяла бинаның кирәге бармы икән? Әмма безнең игътибарыбызны җәлеп иткәне ул түгел. Безнең арттан ук «Боинг» самолеты утырган иде. Минут та үтмәде, алгы ишектән экипаж әгъзалары

берәм-берәм төшә башлады. Алты егет һәм дүрт кыз. Араларында ник бер ак тәнле булсын. Барысы кап-кара. Үзләре бәдәвиләр кебек озын буйлы. Өсләрендә ак күлмәк һәм кыйммәтле кара костюм. Озын аяклы стюардессалары кызылдан киенгәннәр. Егетләр баш киемнәрен кулларына алганнар. Кавынга охшаганрак очлы башларын гаять тәкәббер тоталар.

Ул да булмый, хезмәттәшләребез безнең якка таба кырын гына караш ташлап алдылар да, ашыкмый-кабаланмый гына, перронның бу ягында калдырып киткән машиналарына кереп утырдылар, һәм шунда ук төрле төстәге ялтырап торган «Вольво», «Тайота», «Шкода»лар бер-бер артлы шәһәр ягына элдерделәр. «Киң вәкаләтле илчеләр», — дип кала алар артыннан безнең штурман. Бортинженер шунда өстәп куя: «Кайчан без дә шушы зәнҗиләр кебек яшәрбез икән?» Әйе, америкалылар кебек милли байлыкны туплыйсы урынга, без аны шушы африкалыларга өләшә бардык. Соңыннан ачыклавыбызча, биредә очучыларның айлык хезмәт хаклары өч меңнән биш меңгә кадәр доллар.

Барыбызны да күп йолдызлы кунакханәгә алып килгәннәр иде, әмма биредәге кануннар нигезендә безгә үз Президентыбыз белән бергә торырга катгый рәвештә тыела икән. Шуңа күрә безне шунда ук бүтән җиргә алып киттеләр. Шулай да икенче көнне океан кадәр океан дулкыннары шаулап торган яр кырыендагы экзотик ресторанда үзебезнең Президентыбыз янәшәсендә океан деликатесларыннан авыз итү безнең өчен бер истәлек булып калды. Инде яр кырыенда ашап-эчеп тә су коенмыйча калу безнең халыкка бөтенләй килешми. Без Африканың көнчыгыш ярында, татар авазы гомердә дә ишетелмәгән җирдә, үзебезчә сөрән сала-сала, колач җәеп океан суында йөзә башлыйбыз. Су эчендә. Тәнне генә түгел, җанны да эретерлек рәхәтлек. Чумгач, океан шаулавы бөтенләй ишетелми. Һинд океанының суы үтә күренмәле һәм чиста. Көтмәгәндә тирә-юньдә акула-фәлән пәйда булса, аны еракта ук күреп була. Өстән туп-туры төшеп торган кояш нурлары океан суын төбенә кадәр яктыртып тора. Океан төбеннән үсеп чыккан су үсентеләре, төркем-төркем тезелеп утырган мәрҗән куаклары, тылсымлы су чәчәкләре, актинияләр — барчасы да ап-ачык күренеп тора. Вакыты-вакыты белән алтын балыклар да ялтырап китә. Ә менә биредәге бихисап медузаларның берсенә дә кагылырга ярамый, дип кисәттеләр безне, юкса хәзер тәнеңне өтеп алыр. Океанның куәтен менә якыннан күрәбез. Шунысы кызык: Гадән аэропортына утырырга килгәндә, океан суы безгә зөбәрҗәттәй яшел төсле булып күренгән иде, ә биредә исә ул фирәзәдәй ачык зәңгәр төстә. Гаҗәп, бер үк океан, шул ук мохит, ә төсе төрле җирдә төрлечә. Без, океан дулкыннарында чайкала-чайкала, бары тик бер сәгать чамасы су кердек, әмма йодалы һәм тозлы океан суы һәм дә турыдан сыйпаган кояш нурлары инде безнең тәндә нык ук сизелә башлады. Шулай да судан чыгарга ашыкмыйбыз. Тик безнең киемнәр тирәсендә чуалган малайларны күреп кенә, алар янына йөгерешәбез. Игътибарыбызны тагын шунысы җәлеп итә: әлеге малайларның ник берсе шушы җылы суга кереп чумсын! Соңыннан төшенүебезчә, җирле халык монда аякларын да юмый икән. Киенгәч, әле кайтырга ашыкмыйча гына, яр буйлап атлыйбыз. Экзотик ресторан яр буенда урын алса да, пляжы кыргый. Бернинди корылма да юк. Яр кырыен Анталиядәгедәй сары ком да, Сочидагы кебек йомры вак ташлар да бизәп тормый. Аяк астында бары тик соры төстәге янар тау көле генә кыштырдый. Без өскә авардай булып торган яр буйлап атлый бирәбез. Әлеге ак кыялар мәр-җәннәрдән хасил булганнар икән бит. Өскәрәк күтәрелгәч тә, яр өстендә тезелеп үсеп утырган мәңге яшел агачларга күз төшерәбез. Финик, пальма куаклары үсеп утыра, ә менә баобаб агачы үзе генә үзәнлектә аерым бер урман булып утыра. Һавага глициния чәчәкләре үзләренең хуш исләрен таратып тора, сулап туймассың. Биредә, гомумән, һәр агач, һәр куак та ел буе чәчәктә утыра. Тау битендә үсеп утырган кофе, миндаль, әфлисун куаклары да үзләренең пешеп җиткән җимешләрен көчкә тотып торалар.

Найробидагы кебек, Момбасада да ике тәүлеккә якын торып, без инде кайтыр юлга җыена башлыйбыз. Маршрутыбыз шул ук, әллә ни әзерләнәсе түгел. Шул ук Африка буйлап, таулар, диңгезләр аша, әле без ничә көн генә алдан кунаклаган Гадән, Ларнака аэропортларына төшеп, җитәрлек ягулык салгач та, ниһаять, яңадан Урта диңгезне кичеп, Аурупа территориясенә килеп чыгабыз. Очуыбыз көчле җил уңаенда бара. Синоптиклар аны «струйное течение» диләр. Әлеге һава елгасы бик биектә тропопауза катламы астында хасил була. Шул форсаттан файдаланып, ягулыкны янга калдырып һавада очабыз. Инде Әдрән диңгезе дә артта калды. Греция, Албания, Югославия илләрен аралаш болыт каплап тора. Экипажның эше тыгыз, шул арада трасса буендагы һәр илнең дә һава диспетчеры белән элемтәгә кереп, һәрьякны кызыктырган мәгълүматлар алышырга тиешбез. Ниһаять, Франция өстендә болыт өерләре сирәгәя төште, һәм Париж үзенең яп-якты утлары белән безне каршы алырга җыена. Җемелдәп торган ут безне диңгез ярларына кадәр озата бара. Бу — Ла-Манш бугазы. Шушы җирләргә бәйле булган тарихи вакыйга искә килеп төшә. Моннан туксан еллар элек, очкычларның әле канат ярып маташкан чорында, француз авиаторы Луи Блерио үзенең монопланында утыз бер миль киңлегендәге шушы бугазны утыз җиде минут вакыт эчендә очып үтә һәм шуның белән ул заманында искитмәле бөтендөнья рекордын куя. Ә без ул араны санаулы секундларда үтәбез.

Алда кабат утлар җемелди башлый. Бу инде без төшәчәк Англия башкаласы Лондон. Штурман Курагин Лондон һава диспетчеры белән элемтәгә керә. Хитроу аэропорты безгә түбәнәергә рөхсәт

бирә. Беренче чиратта фактик һава торышына игътибар итәбез. Ярый әле томан юк. Югыйсә Лондон бу чорда даими рәвештә очучыларны тоташ томаннары белән аптырата. Без исә алай интекмәдек. Схемадан күренгәнчә, биредә аркылы-торкылы сузылып киткән унлап полоса ята. Утыргач та әле кая барырга аптырап калуың бар. Ләкин инглизләр аны чишү юлын тапканнар. Полосага төшеп утыргач та самолет борыны төбендә яшел утлар кабына. Һәм ул безне перронга җитәкләп бара. Кинәт кызыл ут кабынды, димәк, килеп җиткәнбез. Без инде туктап калдык, двигательләрне сүндерсәң дә була.

Безне биредә иң кыйммәтле (кайчандыр Горбачев экипажы тукталган) кунак йортына урнаштырдылар. Урамга кадәр паласлар җәелгән, һәр кешегә аерым бүлмә (фатир дисәң дә була). Ишеге пластик карточка ярдәмендә, фәкать сиңа гына ачыла. Аппартаментларында нинди генә җиһазлар юк! Бүлмә аудио-видео аппаратлары белән шыгрым тулы. Хәтта ванна бүлмәсендәге массаж аппараты да автоматка җайлаштырылган. Биредәге ресторанда да швед өстәле — теләгәнеңне һәм күпме кирәк кадәрлесен сайлап ал. Монда сиңа негрлар хезмәт күрсәтә.

Икенче көнне без, «Нафта» фирмасының микроавтобусларына утырып, Лондон шәһәреннән төньяк-көнбатыштарак урнашкан студентлар шәһәре Оксфордка юл тотабыз. Тап-такыр асфальт буйлап бер селкетми элдертәбез генә. Юлының ике ягында да фермер хуҗалыклары җәйрәп ята. Тимерчыбык белән уратып алынган чалуларда бихисап һәм симез эре мөгезле терлекләр көтүлектә йөриләр. Бар яктан да уңайлы автобусыбыз инде ике сәгатькә якын бара.

Шунда мин Президентыбызга сорау бирәм:

— Минтимер Шәрипович, әгәренки әлеге безнең самолетыбыз ТУ-154 модификацияле булса, без Казаннан турыдан-туры Найробига чаклы очып никадәр вакыт һәм ягулыкны янга калдырган булыр идек, — дим. — Ә бит аның өчен әллә ни кирәк тә түгел, бары тик шушы очкычка ИЛ-62 һава лайнерының өч двигателен генә күчереп куясы. Ә андый мөмкинлек үзебездә бар.

Президент әлеге тәкъдим белән килешә һәм бу турыда белгечләр белән киңәш итәргә вәгъдә бирә.

Менә без Оксфорд шәһәренә килеп җитәбез. Бу калада барлыгы утыз өч уку йорты икән. Ямь-яшелгә күмелгән университет капкасы янында тукталып калабыз. Зур-зур уку йорты бианалары белән танышып чыккач та, шәрык ресторанына тамак ялгарга керәбез. Кытайлы хуҗа әфәнде безне ишек төбенә үк килеп каршы ала. Барыбызны да бергә зур түгәрәк өстәл тирәсенә тезеп утырта. Әмма инглиз телендә язылган менюда 150 төр ашамлыкның асылына төшенергә безгә җиңел түгел. Ниһаять, гид ярдәмгә килә. Бары тик санаулы минутлар үтә, һәм без теләгән ризык хуш исләрен бөркеп инде өстәлгә менеп кунаклый. Шунысы кызык: өстәлнең урта өлеше акрын гына әйләнеп тора. Шул арада ризыгыңны эләктереп өлгерә алсаң, ул — синеке, инде авыз ачып каласың икән, бөҗрада икенче кат әйләнеп килгәнен көтеп утырасың. Тик менә кытай кашыклары ярдәмендә ашарга эләктереп капмакчы булып күпме генә азаплансак та, беребез дә булдыра алмый.

Официантка кашык-чәнечке сорап мөрәҗәгать итәргә туры килде. Лондонга әйләнеп кайткач, кунак йортында безне бер яшь кенә әфәнде көтеп тора иде. Сөйләшә торгач, Халик әфәнденең якташыбыз икәне дә беленде. Аның биредә бизнес белән шөгыльләнүе дә ачыкланды. Япониядән видеоаппаратуралар ташый.

Кайсы мәмләкәткә генә килеп төшмик, без — Татарстаннан дигәч, кызганычка каршы, кайда соң андый ил, дип сорап куялар. Ә татар милләтен исә бөтенләй белмиләр, хәтта әнә без төшкән мөселман илләрендә дә. Шулай булгач, мондый сәяхәтнамә бик урынлы иде. Чөнки без үзебез дә бит әле экваторның теге ягын фәкать глобустан карап кына белә идек. Бу вакыйгага инде шактый еллар үтте. Безнең эшебез чыннан да бик үк җиңелдән түгел, шул ук вакытта ул гаять катлаулы һәм җаваплы.

P.S. Бу хикәямне кайчандыр шәкертем булган, ә хәзер әнә үзе Президентыбыз Минтимер Шәймиев утырып очкан самолетның экипаж командиры, беренче класслы очучы Рәшит Гыйльманов бәян иткәннәрдән чыгып яздым.

Н*И ХАУ, КЫТАЙ!*

Чит илгә очышлар белән Казан очучылары 1987 еллардан ук таныш. Татарстаннан чартер рейслар белән Германиягә, Польшага, Төньяк Кореяга һ.б. илләргә дә чыккалыйлар иде. Ә 1992 елда Казан аэропорты халыкара статус алгач, Татарстан авиакомпаниясе Төркиянең элеккеге мәркәзе Истанбулга регуляр рейс ачты. Шуннан Италия, Франция, Испания, Бөекбритания, хәтта Канада җирләренә барып төшәләр. Әлбәттә, чартер рейслар белән генә әле. Кытайга йөк ташучы ИЛ-76 һава лайнеры оча иде.

Ниһаять, 2002 елның 28 сентябрендә Казан аэропортыннан Кытайга беренче пассажир рейс ачарга әзерлекләр бара. Инде иртәнге якта һавага күтәрелергә тиеш булган рейс нииндидер сәбәпләр белән шактый ук тоткарланды. Пассажирларны теркәү кичке якта гына башланды. Пассажирларның күбесе Казан аэропортының урындагы җитәкчеләре, менеджерлар һәм Татарстан хөкүмәте даирәләре. Самолетка беренче чиратта күренекле кешеләрне үткәрәләр. Алар беренче класслы салонга кереп

урнашкач, калган пассажирлар күтәрелә башлый. Безнең арада артистлар да шактый гына икән. Татарстанның халык артисты Рөстәм Абязов үзенең зур коллективын урнаштыра алмый иза чигә. Ифрат күп музыка коралларын кая куярга белмиләр. Кая карама чехолларга төргән быргылар, саксафоннар һәм тагын күптөрле инструментлар өелеп ята.

Трапны алдылар бугай. Салонда микрофон ялганганы ишетелеп китте. Ягымлы тавышлы стюардесса пассажирларны барачак маршрут белән таныштыра һәм азмы-күпме Кытай мәмләкәте турында кайбер белешмәләрне бирә.

— Очкычның шеф пилоты беренче класслы очучы Зәкәрҗәев Мөхәммәт Бахуллаевич, — ди ул.

Димәк, штурвал артында Татарстан авиакомпаниясенең генераль директоры үзе утыра.

Ниһаять, без һавада. Көзге көндә җиһанда күзгә төртсәң күренмәслек караңгылык хөкем сөрә. Иллюминаторлардан күпме текәлеп карасаң да, җир өсте бөтенләй күренми. Очышны көтеп арыган пассажирлар, реактив двигательләр гөрелтесенә карамый, йомшак кәнәфиләрдә тирән йокыга талганнар. Берзаман, кинәт чоңгылга чумгандай, түбәнгә мәтәләбез. Нәрсә булды? Бар пассажир да кинәт уянып китә. Аннан соң тагын берничә мәртәбә нык кына селкетеп алды. Минем янда утырган юлдашым кәнәфигә чытырдап ябышкан. Сәгатькә карыйм. Әйе, вакыт чамасы белән без Урал таулары өстеннән очабыз бугай. Мин инде, очучы буларак, мондый кичерешләрне таулар өстеннән үткәндә күп мәртәбәләр сынаган кеше. Бу «турбулентлык» дип атала.

Ике сәгать дигәндә, җил уңаена очып, без инде Омск аэропортына төшеп кунаклыйбыз. Яктырып килә. Биредә аэровокзал түбәләрендә ап-ак кар ята, күрәсең, беренче кар. Кыш бабайның якынлашып килүен искән салкын җил дә сиздерә.

Очкычыбызга ягулык салган арада, безне аэровокзалга алып китәләр. Бер сәгать дигәндә без яңадан һавага күтәреләбез. Беренче класслы урында яңа кешеләр пәйда булды. Баксаң, Омскидагы мэрия даирәләре безнең белән беренче рейс ачу тантанасына Кытайга презентациягә баралар икән. Озак вакыт та үтми, без шактый зур шәһәрне үтеп китәбез. Күз күреме яхшы. Зур елга ярында урнашкан кала Павлодар булса кирәк. Тагын күпмедер сәгать очсак та, алда күзгә бүтән шәһәрләр чалынмый, тирә-якта очсыз-кырыйсыз дала. Тагын азмы-күпме вакыт очканнан соң, Кытай чиген үтеп керәбез. Бу турыда стюардессабыз түбәндәге мәгълүматларны бирә:

— Тагын бер сәгатьтән соң без Кытай Халык Республикасының Синьцзян-Уйгур автономияле өлкәсенең башкаласы Урумчи шәһәренә барып төшәчәкбез. Бу өлкәдә барлыгы 22 млн. га якын кеше яши. Төп халкы уйгур, аннан кала казакълар, кыргызлар, үзбәкләр һәм татарлар. Ә соңгы елларда кытайлар күпләп күчеп утыра башлаганнар.

Әйе, барып кунак буласы җирең турында мондый мәгълүматларны белеп тору зыян итмәс.

Бераздан стюардессабыз сөйләвен дәвам итә:

— Менә без хәзер таулы җирләрдән очабыз, Тянь-Шань тауларының биеклеге 4–5 мең метрга сузылган.

Без иллюминаторларга текәләбез. Чыннан да, бик еракта аерым ак түбәләр күзгә ярыйсы ук чалынып тора.

Стюардесса микрофонын сүндергәч тә, күршем миңа мөрәҗәгать итә:

— Карагыз әле, Бөек Кытай стенасы күренмиме анда?

— Юк, ул еракта! (Мин бу турыда укыган идем.) Ул Уйгурстанның күршесе Ганьсу провинциясеннән башланып китә һәм, Кытайны икегә бүлеп, Пекинга кадәр (4 мең чакрымга) сузылган, хәтта аннан да арырак. Тау сыртлары буйлап салынган стеналарның киңлеге тройкада чабарлык (6 метр) итеп эшләнгән, ә биеклеге хәтта 10 метрга җитә. Кыскасы, дөньядагы җиде могҗизаның иң могҗизалысы диләр Кытай диварларын. Мисырда фиргавеннәр төзегән пирамидаларың бер якта торсын.

Уйгурстан җирләре нефтькә бай, күмер шахталары да җитәрлек, ә таулы җирләрдә тимер рудалары, төсле металл һәм гранит чыгаралар.

Омскидан күтәрелеп дүрт сәгать ярым очканнан соң, һава лайнерыбыз Урумчи (кытайча Ди Хуа) шәһәренең Синьцзян аэропортына килеп төшә. Аэропорт калкулыкта урнашкан. Аэродромда ике бетон полоса булуы шәһәрнең әһәмиятле үзәк икәненә ишарә. Тирә-якта нефть вышкалары, зур-зур завод-фабрикалар һәм башка төрле промышленность биналары булуы да моны раслый. Утырган вакытта үзәнлекләрдә дөге басулары, мамык кырлары, бакчачылык хуҗалыклары да күзгә чалынган иде.

Без, таможняны узгач, ашханәгә җыелабыз. Менә шунда гид кытайлыларга кагылышлы кыскача гына мәгълүмат бирә.

— Тамак ялгагач, автобусларга утырып, калага юл тотачакбыз, — ди ул. — Ул моннан 40 минутлар чамасы. Кичкә кадәр шәһәр белән танышырсыз. — Шул уңай белән кытай халкының гореф-гадәтләре, холкы, тормышы белән дә бераз таныштырып китә. — Хәер, тормышлары белән үзегез дә таныша аласыз, барысы да ачык, үзегез күрерсез.

Әмма шуны истән чыгармаска кирәк: бу регуляр рейсны ачып җибәрү безнең өчен кыенрак булды. Озак сөйләшүләрдән соң Президентыбыз Минтимер Шәрипович ярдәме белән генә хәл ителде бу

мәсьәлә. Шулай булгач, гади генә кагыйдәләрне истә калдыру зыян итмәс. Ни хау! Бил бөгеп, ирексездән елмаеп торган кытайлыга мөрәҗәгать иткәндә әнә шуннан башларга зарур. Бу «Исәнмесез» дигән сүз. (Безнеңчә «нихәл» кебегрәк.) Шулай да тәртипле, тыйнак булырга кирәк. Чөнки полиция ят кешеләрне күздән югалтмый, даими күзәтергә күнеккән. Дөрес, русиялеләргә карата алар уңай фикердә. Иң яратмаганнары сәрхушләр, андый кешеләрне очратсалар, шунда ук участокка илтеп ябалар. Урлаш-талаш белән бөтенләй шөгыльләнмиләр. Хатын-кызга да игътибар зур. Товар сатып алганда хәтта кибетләрдә дә сатулашырга була. Русиядән дигәч, әле бәһане дә шактый төшерергә мөмкиннәр. Долларны, нигездә, хөкүмәт банкында алыштыралар, болай да алып була.

Менә без инде Уйгурстанның башкаласы Урумчига да якынлашып киләбез. Әмма беренче күргән йортлар безгә әллә ни тәэсир итмәде, шулай да гаҗәпкә калдырды. Әйтерсең лә без Рәсәйнең үзендә. Урам буйлап нәкъ бездәге кебек «хрущевка»лар тезелеп киткән. Шундый ук блоклардан, панельләрдән төзелгән биш катлы түбәсез «коробкалар». Шулай да, шәһәр эченә кергәндә, башка төрлерәк архитектура да күзгә чалына, шулар арасында сирәк-мирәк булса да сыгылма кыеклы гыйбадәтханәләр дә бар.

Автобусыбыз шәһәр уртасына килеп туктагач та, без төрлебез төрле якка таба таралыша башлыйбыз. Шәһәр биредә без телевизордан күргән тәбәнәк йортлы бормалы-сырмалы кытай кварталларына бер дә охшамаган. Үзәк базар юнәлешенә юл күрсәтсәләр дә, без бу тирәдә генә чуалырга булдык, биредә дә тамаша җитәрлек. Без халык күбрәк чуалган урам буйлап атлыйбыз. «Менә ич базар биредән үк башланып киткән», — ди Гомәр Салихович. Чыннан да, тротуарда аяк басарлык урын юк. Сәүдәгәрләрнең барысы да диярлек кытайлар. Урам башыннан ук тезелеп киткән дүрт көпчәкле кул арбалары, велосипедка тагылган җыелма лареклар. Монда киң куллану товарларыннан алып тотылган автомобильләрне очратырга була, алары урамның икенче башында. Биредәгеләре, нигездә, тротуарда җәелеп утырган кырыктартмачылар. Әйе, мондый «восточный базар»ларны мин инде Истанбулда, Каирда, Бомбейда, Сайгонда да күргәнем булды. Барысы да бер чамадарак сәүдә мәйданнары. Тик биредә үз товарларын мактап сатучы сәүдәгәрләр генә төрле телләрдә аваз сала. Бейрүттә терлек чалып, аны шунда ук пешереп, кешеләрне ит белән сыйланырга чакыралар. Билгеле инде, ачык канализацияләрдән аккан кан исләнми калмый, әмма алар үзләре моңа күнегеп беткән. Ә без аннан тизрәк чыгып китәргә ашыктык. Истанбул базарында мондый хәл күзәтелми, җил уңаенда әллә кайларга таралган кыздырган шаурманың тәмле исе борынны кытыклап үзе чакырып тора. Бомбей базарында чикерткә, эре-эре кортларны һәм тагын әллә нинди бөҗәкләрне кукуруз маенда кыздырып тәкъдим итәләр. Вьетнамның Сайгон шәһәрендә куырылган бака ботларын яки елан итен мактап утыралар. Янәсе, кабып кына карагыз, моңардан тәмле ризык таба алырсызмы икән. Япония базарларында, нигездә, шул үсемлек маенда кыздырылган сигезаяк белән сыйланырга чакыралар.

Биредә Кытай Урумчиена якын диңгез дә, зур сулыклар да күренми, шулай булгач, әллә нинди, безнекеләргә бөтенләй охшамаган чеби тәпиләрен хуш исле кайнар соусларга манып тәкъдим итәләр. Ләкин безнең бөтенләй ашыйсыбыз килми, үзебезне самолетта да, аэропорт ресторанында да бик шәпләп сыйлаганнар иде. Шулай да, йөри торгач, бер килограмм кытай виноградын сатып алып авыз итми булдыра алмыйбыз. Баш бармактай эре, үтә күренмәле җимеш үзе авызга керәм дип тора. Ә менә киң кулланылыштагы товарларга бөтенләй әһәмият бирмибез, алары безнең үзебездәге Вьетнам базарында да җитәрлек.

Шулай карап-танышып йөри торгач, караңгы төшкәнен сизмичә дә калганбыз. Урам буйлап фонарьлар кабына башлагач кына кайту турында уйлыйбыз. Ул арада көндезге сәүдәгәрләр дә кинәт юкка чыкты. Бер мәлгә бушап калган урамны чистартып та өлгермиләр, көндезгеләре урынына, үз җиһазларын урнаштырып, икенчеләре килеп басты. Әзерләп килгән ярымфабрикатларын шунда ук тирән табаларга салып кыздыра башладылар. Хәзер инде сатып алучыларда яңа контингент. Көндезге базарда күбесе өлкәннәр булса, болары яшьләр. Шунда ук янәшәдәге йортлар тәрәзәләрендә бер-бер артлы утлар кабына. Монда яшьләргә уен заллары хезмәт күрсәтә. Төнге шәһәр тәмам яктырганчы күңел ачу әнә шулай дәвам итәчәк.

Кичке шәһәр белән азмы-күпме танышкач, без йөгерә-атлый автобус тукталышына ашыгабыз. Кайтып бераз тамак ялгаганнан соң, аэропорт кунакханәсе залына концерт карарга чакыралар. Башта уйгур кызлары биеде, җырлады. Аннары безнекеләргә дә чират җитте. Шул исәптән Рөстәм Маликов матур итеп татар җырларын башкарды, милли көйләрне моңлы итеп кураенда сызгыртты. Аннан соң танылган дирижерыбыз Рөстәм Абязов үзенең мактаулы оркестры белән «Тукай моңнары» циклыннан берничә әсәр башкарды. Тукайны, күрәсең, бөтен дөнья белә, уйгур тамашачылары гөрләтеп кул чапты.

Икенче көнне безне шәһәргә алып киттеләр. Зур универмагта йөргәндә шунысына игътибар иттек. Киштәләрдә товарлар бездәге кебек өелеп ятмый, монда аларның үрнәкләре генә куелган.

Кибеттән чыгып автобусларга утыргач та, үзебезне тагын каядыр алып киттеләр. Зур ресторанда безне уйгур культура үзәгенең вәкилләре каршы ала. Зур-зур әйләнмә өстәлләр андагы ризыклардан

сыгылып тора. Уйгур дуслар белән аралашып концерт карыйбыз, сакэ эчеп күптөрле кабымлыклардан авыз итәбез. Уйгур теле безнең телгә якын икән ләбаса. Барысын да диярлек аңлап була, тик сүзләрнең әйтелеше генә башкача. Азмы-күпме дигәндәй алар да безнең мәдәният белән таныш. Тукайны яхшы беләләр, Салих Сәйдәшев көйләрен бик яратып тыңлыйлар икән. Муса Җәлил турында да ишеткәннәре бар. «Ул бит сезнең сугыш каһарманы гына түгел, шагыйрь дә», — дип җавап бирде минем янда утыручы Дилшат исемле егет.

Без дә үз чиратыбызда (уйгур халкы турында бик аз белсәк тә) Уйгурстанның Кашгар шәһәрендә туып үскән тюрколог галим Мәхмүд Кашгари турында мәгълүматлы булуыбызны әйтәбез.

«Без Кашгариның хикмәтле сүзләр тупланган «Диване лөгатет-төрк» дигән дөньяви китабы белән якыннан таныш», — дип хуплый минем җөмләне Гомәр Салихович.

Без еракта яшәп ятучы төрки дусларыбыз белән туганнарча саубуллашабыз. Хәтта адреслар, визиткаларыбыз белән алмашабыз.

Шулай итеп, Бөек Кытай иленең Уйгурстан җирендә ике тәүлек кунак булганнан соң, инде туган якларга кайтырга җыена башлыйбыз.

Таможняны үткәндә, мине Кытайның чик сакчысы тоткарлады. Портфелемнән пәке тапканнар. «Сувенир, сувенир», — дип акланырга тырышам. Ләкин барыбер алып калдылар. Дөрес, стюардессабыз Казанга кайтып җиткәндә аны миңа кайтарып та бирде бирүен. Шулай да Кытай чик сакчыларының үз законнары. Чит илгә үз уставың белән чыкмыйлар.

Рейс тәмам. Самолеттан төшкәндә без шундый тарихи очышлар өчен экипажга һәм бу рейсны оештыручыларга зур канәгатьлек белдереп, рәхмәтләр әйтә-әйтә саубуллашабыз.

КӨЧ КУЙГАН КҮККӘ АШКАН

Кошларга канат биргән,
Кешегә акыл биргән.
Булдыра алсаң, акылың илә
Күкләргә атыл, дигән.

Ф.Яруллин

Мәктәптә, башлангыч класста укыганда ук: «Безнең авыл өстендә һавада ак юллар хасил була. Ул бик югарыдан очып барган реактив самолет эзе», — дия иде укытучы апабыз. «Ул нидән барлыкка килә икән? Казанда нинди самолетлар бар һәм анда кемнәр оча?» — дигән сораулар куеп, «Яшь ленинчы» газетасы редакциясенә мондыйрак эчтәлекле хат юллаган иде Рәшит. Ул хатны редакция миңа җибәргәне хәтеремдә. Чөнки мин нәкъ шул елларны әлеге газетада «Көмеш канатлар» дигән махсус рубрика алып бара идем. Шуннан бирле адаш белән хатлар алыша башладык. Ул елларда яшьләр техника, бигрәк тә авиация белән якыннан кызыксыналар иде. Һәр чорның үз йоласы, диләр бит. Газетада мин даими рәвештә гражданнар һәм хәрби очучылар мәктәбе турындагы игъланнарны да урнаштырып бара идем. Ниһаять, очучы булырга ихлас күңелдән хыялланган дустым да очучылар мәктәбенә барып гариза бирә. Бу чорда инде ул авиация турында шактый күп мәгълүматлар туплап өлгергән була. Яхшы билгеләренә генә укыган егеткә имтиханнар бирү алай ук авыр булмый, әлбәттә. Ә исә яшьтән үк хезмәт белән тәрбияләнгән авыл малаена медкомиссия бернинди авырлык тудырмый.

— Урта мәктәпне ана телендә тәмамлагач, училищеда укуы авыр булмадымы соң? — дигән сорауга Рәшит көлеп кенә болай дип җавап биргән иде:

— Иң кыены — ялыктыргыч теорияне тизрәк тәмамлап, һавага күтәреләсе килгәне иде.

Ниһаять, ул көннәр дә килеп җитә. Училищены тәмамлап, чыгарылыш комиссиясендә Рәшит юлламаны Казанга бирүләрен сорап караса да, вакансия булмау сәбәпле, туган якларына кайта алмый. Иң якыны — Чабаксарга барып урнаша ул һәм АН-2 самолетында авыл хуҗалыгына хезмәт күрсәтә башлый.

Бәхетеңне каян эзләсәң, шуннан табарсың, ди. АН-2 самолетында ул инде командир. Аңа ярдәмче пилот итеп әле яңа гына аэроклубны тәмамлаган яшь-яшь кызны бирәләр. Гадәттә, янәшә утырган хезмәттәшкә әллә ни игътибар бирмиләр. Әмма чибәр кыз үзенең серле карашы белән командирын шунда ук гашыйк итә дә куя. Йөз күрке күз, диләр бит. Тиздән Казанга кайтам дип өметләнеп йөргән егеткә инде нишләргә? Шулай итеп, Рәшит шактый еллар Чабаксарда «әсирлектә» кала. Колхоз аэродромнарында дүрт ел буе очкач, аны АН-24 самолетына укырга җибәрәләр. Бу инде кукурузник кына түгел. АН-24 тә болытларга күмелеп, ерак шәһәрләргә оча башлый ул. Катлаулы һава шартларында самолет бортына дистәләгән пассажир утыртып очу гаять җаваплы эш. Ләкин авиация таләпләрен җиренә җиткереп, очу кагыйдәләрен төгәл үтәгәндә иминлекне тәэмин итеп була. Ул арада Чабаксар авиапредприятиесенә тагын да югарыданрак һәм тизрәк очучы ТУ-134 реактив самолеты кайтарыла. Тәҗрибәле очучы буларак, Рәшит Гыйльмановны беренче чиратта укырга җибәрәләр. Ульяновск шәһәренең Югары очучылар мәктәбендә өч ай укып кайтканнан соң, 76 урынлы пассажир

самолетында икенче пилот булып оча башлый. Хәзер инде ул АН-24 сәгатьләп очкан араларны минутлар эчендә кичә. ТУ-134 самолетының мөмкинлеге тагын да зуррак. Аңа ерак ара кирәк. Элегрәк Казан аша очкан Чувашстан авиапассажирлары Кара диңгезгә турыдан-туры барып төшәләр, Ленинград, Киев, Одесса дисеңме һәм ерак Себер шәһәрләренә дә бернинди тукталышсыз очалар. Аэровокзал пассажирлар белән шыгрым тулы, ташып кына өлгер. Авиабилетлар бәһасе һәркемнең дә хәленнән килерлек. Гап-гади кешеләр дә ял вакытларында гаиләләре белән диңгездә коенып кайта торган булдылар, һәм мондый мөмкинлекләр шактый еллар буена дәвам итте. Ләкин, кызганычка каршы, туксанынчы елларның башында «перестройка» дигәннәре гади халык өчен көтелмәгән зур бәлагә әверелде. Илдә инфляция башлану авиацияне дә таркатты. Әле кайчан гына дөньяда иң зур авиакомпания булган «Аэрофлот»ны кисәкләргә аерды, һәм теләсә кем теләсә ничек эш итә башлады. Әмма барысыннан да бигрәк борылыш шаукымы беренче чиратта гади халыкка китереп сукты. Җитмешенче елларда яңа гына сафка баскан аэровокзал терминаллары кинәт бушап калды.

Борылыш шаукымы Рәшит Гыйльманов гаиләсен дә читләтеп үтмәде. Хәләл җефете пенсиягә китәргә мәҗбүр булды. Чабаксар авиапредприятиесендә авиаотряд таркалу сәбәпле, Рәшитнең үзенә дә яраткан һөнәре буенча эш эзләргә туры килде. Ярый ла Казан аэропортында очкычларны саклап кала алдылар. Хәер, ул да ничәмә шәхси авиакомпанияләргә бүленде, шулай да Татарстан авиалинияләрендә Рәшит Гыйльмановка эш табылды. Табылды гына түгел, тәҗрибәле очучыга тагын да югарырак класслы самолетка укырга тәкъдим иттеләр. Хәзер ул оча торган ТУ-154 реактив самолеты тагын да колачлырак, һәм ул магистраль маршрутларда иң ерак шәһәрләргә очарга да сәләтле. Ерак Себер һава трассаларында Казан очкычлары да пәйда булды — Новосибирск, Чита, Хабаровск дисеңме, сәгатенә 900 километр тизлек белән оча алган самолетта андый ерак аралар якынайдылар гына. Озак та үтми, беренче класска экзаменнар тапшыргач та, Рәшит Ясәвиевич мондый зур һава лайнеры белән сул як штурвалдан идарә итүгә ирешә. Ул инде беренче класслы очучы гына түгел, экипаж командиры да. Өс бөтен, тамак тук дигәндәй, самолет бортында чибәр-чибәр стюардессалар, экипажга мөрәҗәгать итеп:

— Ашыйсыгыз килмиме? — дип кенә торалар.

Әмма Казан аэропортының кунак йортында аерым яшәп яту күңелгә ничектер тынычлык бирми. Гаиләсе Чабаксарда яши бит. Хәләл җефетенең Казанга күченәсе килмәде — үз фатирында яшәп калды. Ярый ла Чабаксар белән Казан арасы ерак түгел. Транспорт яхшы гына йөреп тора. Әмма мондый тормыш ике як өчен дә мәшәкатьле. Нинасы үзе дә заманында очучы булган кеше, ире өчен бик борчылып яши. Бәхетле шул — кемнең күңеле тыныч.

— Шулай аерым яшәсәк тә, бер мәхәббәт икебезгә дә җитә кала, — ди Рәшит Ясәвиевич, сер бирмәскә тырышып. — Аның каравы хатын мине яңа күргәндәй каршы ала, озатып кала... Иң мөһиме шул.

Яшүсмер чагыннан ук очучы булырга хыялланган Рәшит, үзенең теләгенә генә ирешеп калмыйча, хәләл җефетен, улын да үзе яраткан һөнәрне сайларга күндергән. Өстәвенә олы уллары Рөстәм дә бит очучы, хәрби авиация капитаны, ул тагын да зуррак һава корабле «Антей» белән идарә итә. Әтисенә караганда сирәгрәк очса да, өч катлы йорт кадәрле самолетта бер мәртәбә күтәрелүе үзе ни тора!

Икенче уллары Ринат, укуда алдынгылардан саналса да, гаилә традициясен дәвам итмәде. Ул компьютерлар белән эш итә. Чуваш дәүләт университетының радиоэлектроника һәм информация факультетын тәмамларга да өлгерми, аны инде «Чуваш энергосбыт» идарәсенә генераль директор итеп чакырып алалар.

— Башлы малай, — ди әтисе. — Мәктәптә укыганда ук компьютерлар белән мавыгып китте. Фанатик дисәң дә була. Үзен аш өстәленә чакырып алып булмый иде. Аның бер минут вакыты юк. Ул акча эшли, нәкъ хәзерге эшмәкәрләр кебек яши. Университетны тәмамлагач ук башлы-күзле булды. Әйе, яраткан эшең, кайгырткан кешең булмаса, ят та үл, дигән борынгылар. Димәк, бу очракта ата-анага кайгырырга урын юк. Ярый, акчасын да тапсын, мин каршы түгел, — ди Рәшит Ясәвиевич. — Табалмаганның югалтырга да бер әйбере юк аның. Үзе теләгәнчә яши бирсен. Хәзер бит яшьләр матур яшәргә телиләр. Һәрхәлдә, күктән күкәй, таудан тавык очып төшкәнне көтеп ята торганнардан түгел минем малайлар. Замананың ялына ябышып өлгерә алмасаң, койрыгыннан тота алмыйсың син аның. Бөтен бозыклык ялкаулыктан, тик торганнан килә бит...

— Алай булгач, адаш, оныкларың да бардыр инде, — дим.

— Булмаган кая. Ринатныкын әйтәм. Бик тә җитез малай. Мөгаен, әтисен дә уздырыр әле. Анысы да компьютер белән саташа.

Рәшит Ясәвиевич экипажына хәзер күбрәк чит илләргә очарга туры килә. Татарстан авиакомпаниясе күп кенә чит илләр белән тыгыз элемтәдә тора. Төркия, Мисыр, Гарәбстан дисеңме, рейсларның ел буе тукталганы юк.

— Ул гына да түгел... Пассажирларны илтеп төшергәч тә, атна-ун көн эчендә янә дә чартер рейслар ясарга туры килә әле, — ди Рәшит Ясәвиевич. — Татарстан авиакомпаниясе 2006 елны Кытайдан 300 урынлы ике ИЛ-86 аэробусы сатып алды. Шуңа очучылар җитмәү сәбәпле миңа да тәкъдим итеп караганнар иде. Әмма мине инде хәзер «тушкы»дан аерып алуы кыен. Мин аның кәнәфиенә береккән,

зур самолет дип, улым артыннан куып җитеп булмастыр, мөгаен. Андый пәһлеван аэробуска мин әле ышанып та җитмим. Аллам сакласын... Ә ТУ-154 не мин бөтен җирем белән ачык тоям, ул минем дәвамым кебек. Мин аңарда инде ике дистә ел очам. Нинди генә хәлләрдә калырга туры килмәде миңа яшен яшәгән, әмма сыналган очкычта, — ди Рәшит Ясәвиевич, үзенең самолетын мактап.

Әйе, чыныккан канатлар сынмас, диләр. Хәер, аэробусы да яңалардан түгел бит. Безнең илдә күпмедер очкач, аны кире Кытайга сатканнар, аннан, күрәсең, безгә кайтардылар. Аның бит күпме очканын да, ресурсы бармы, юкмы икәнен дә төгәл генә белүче юк. Әнә үзебезнең заводта чыгарылган өр-яңа ТУ-214 самолеты белән дә шулайрак булырга охшаган.

Рәшит Гыйльманов — Татарстан авиакомпаниясендә мәртәбәле очучыларның берсе. Очучы-инструктор буларак, аңа очучыларны өйрәтергә ышанып тапшыралар. Хәтта Татарстан авиакомпаниясе генераль директоры да аның шәкерте. Кечкенә авиациядән килеп зур һава лайнерында очарга теләгән генеральныйны яхшылап өйрәтү өчен шактый көч куярга туры килә аңар. Зур самолетлар белән идарә итәргә теләгән очучыларга югары таләпләр дә куела. Барыннан да элек югары белемле булырга кирәк. Ә Рәшит Ясәвиевичның исә ике югары белеме бар. АН-2 очкычында колхоз кырларына ашлама сиптереп йөргән елларда ук, Чуваш авыл хуҗалыгы институтын тәмамлап, инженер-механик дипломына ия була. Ләкин укырга сәләте-дәрте булган тиктормас, башлы кеше, булдырдым, җитәр, дип тукталып каламы соң? Белемгә сусаган затка син юл гына бир, җаен үзе таба ул. Казанда оча башлагач ук, Ленин орденлы Ленинград Гражданнар авиациясе академиясенә укырга керергә гариза бирә ул. Андый абруйлы академиядә укулар бик үк җиңелдән булмаса да, ниһаять, аны да уңышлы гына тәмамлый. Хәзер инде Рәшит Ясәвиевич инженер да, пилот та. Урыста «Образование — гость, ум — хозяин» дигән гыйбарә дә гамәлдә йөри. Шуңа да карамастан безнең борынгы бабаларыбыздан ук килгән мәкаль бар: «Батыр берне егар, белемле — бишне». Рәшит Гыйльманов белеменә карап кына түгел, акыл белән дә эш итә торган зат.

Шуның өчен чит илләргә очканда да аның экипажына иң катлаулы рейсларны ышанып тапшыралар. Зәңгәр күк бер урында басып карап торганда гына матур күренә ул. Ә инде минутына 15 чакрым тизлек белән болытларга күмелеп очканда, яшенле дуамал дулкынга килеп юлыкканыңны сизмичә дә калырга мөмкин. Ул чагында язмышыңны минутлар түгел, секундлар хәл итәчәк. Андый очракта экипаж әгъзаларының карашы командирга төбәлә бит. Самолетыңны дер селкеткәндә, яшен чыбыклары арасында чәбәләнеп калсаң, бердәнбер коткаручы — син. Штурвал синең кулда бит. Ситуацияне дөрес чамалап, мизгелләр арасында дөрес карар кабул итү фәкать синнән генә тора. Менә шундый вакытта сынала да инде кыюлык.

ТУ-154 һава корабләндә экипаж командиры буларак кайларга гына очмаган Рәшит Ясәвиевич. Ауропа, Азия, Ерак Көнчыгыш, Кавказ, Кырым, Рим... Самолет бортына әллә никадәр пассажирлар утыртып кая гына төшеп кунакламаган. Ул бармаган, аяк басмаган урыннар Җир шарында аз калгандыр, мөгаен. Әйе, көч куйган күккә ашкан, диләр бит. Ә менә көтмәгәндә Африка илләреннән әйләнеп кайту — монысы инде очучылык дәверендә яңа үрләрне яулау иде.

Бер елның көзендә чартер рейс белән Татарстан Президенты Минтимер Шәймиев һәм дә хөкүмәт әгъзаларын утыртып, Африка буйлап очу йөкләтелә аңа. Аның өчен бит әле югары класслы очучы булуың гына җитми, монда инглиз телен белү дә таләп ителә. Чит илдә очканда авиадиспетчерлар белән алып барыла торган элемтә фәкать инглиз телендә генә.

— ...Казанда ТУ-154 самолетына ягулык тутырып, курсны Одессага таба тотабыз, — дип искә төшерә ул очышны Рәшит Ясәвиевич. — Аннан Кара диңгез өстеннән очып, Босфор бугазы аша Мәрмәр диңгезенә килеп чыгабыз. Озак та үтми, Африка ярларына килеп җитәбез. Биредә кояшлы көн бездәге язларны хәтерләтә. Очышыбызның максаты — Татарстан белән Африкадагы мөселман илләре арасында мөнәсәбәтләр урнаштыру. Һәрхәлдә, безгә шулай дип аңлаттылар. Йәмән, Кения шәһәрләренә төшеп кунак булдык. Килиманджаро янар таулары өстеннән очып уздык. Шул көенчә җиһан буйлап озын сәяхәттән соң, атна-ун көн дигәндә, кайту юлында Урта диңгез аша үтеп, Греция, Италия, Франция мәмләкәтләрен дә кичеп, Бөекбритания башкаласы Лондонга килеп төштек. Анда ике тәүлек кунак булганнан соң Казанга элдерттек. Менә бу ичмасам сәяхәт иде! Африканың аяз көннәре, кояшның бу тарафларда илаһи зурлыгы, дөм караңгы төннәрендә җем-җем итеп торган якты йолдызлары дисеңме — болар барысы да истә калырлык иде. Экваторның теге ягында яңа туган ай да бездәгечә түгел, ә чалкан ятып тора.

Шуннан соң тагын шактый вакыт очты Рәшит Гыйльманов. Шулай итеп аның дөнья гизеп очкан сәгатьләрен санасаң, 15 меңгә тула икән ләбаса. Әлбәттә, аның күбесе Татарстан күгендә очкан сәгатьләр. Димәк, үз милләтенә хезмәт күрсәткән шәхес. Хәер, Татарстанда аны болай да яхшы беләләр. Эшмәкәрләр арасында да күбесе аның белән очарга тырыша. Әмма очучы үзе исә болай ди: «Мин танытырга түгел, үземне таныр өчен яшим дөньяда».

Ул сәгатьләрне бергә җыеп туплар өчен, күк гөмбәзенә 30 елдан артык гомерен багышларга кирәк булган. Авиациядә гамәлдә булган бер елны икегә тапкырласаң, аның хезмәт стажы үзенең яшеннән дә артыграк булып чыга. Үзе әйтмешли, андый куәт һәм энергия булсын өчен бер генә көнне бушка

уздырмыйча, ялкауланмыйча, күп хәрәкәтләнү кирәк. Әйе, хәрәкәттә — бәрәкәт, диләр. Тормышыңда хезмәт белән юргасаң, картлык сине куып тоталмый икән бит. Бу яктан Рәшит Ясәвиевичның хәләл җефете дә үзенә тиң килгән.

Безнең моннан 40 еллар элек башланган дуслык адашым белән әле һаман да дәвам итә. Аның белән бергә утырып яшьлек хатирәләрен яңартып алабыз.

Ә аның туган җире — Түбән Кама районындагы Шәңгәлче авылы.

Җилкәннәрдән канат җәеп

Казан яхтсменнары Татарстан тарихында
беренче мәртәбә Аурупа буйлап диңгез
сәяхәтендә булып кайттылар.

Кичектерелгән рейс белән төнге бердә Сочи аэропортыннан кузгалып киттек. Кара диңгез өстендә бер әйләнгәч, курсны Минводыга таба алдык. Шунда ук болытлар эченә кереп күмелдек. Яр буйлап тезелеп киткән шәһәр утлары, чик сакчыларының прожекторы — барысы берьюлы күздән югалды. Безгә бирелгән эшелон 10 мең метр. Азмы-күпме бераз очкач, күзгә төртсәң күренмәслек караңгылыкта кинәт яшен утлары уйный башлады. Каф тавының күккә тиеп торган кыялары өстендә яшенле болыт эчендә калу үзе бер куркыныч. Әмма менә-менә болытлардан арынырбыз һәм өстә ай калкыр дигән өмет белән биеклекне яулый бирәбез. Ниһаять, тиешле эшелонга да менеп җиттек, әмма ай да күренми, яшенле болытлардан да котылып булмый. Утыз алты тонналы очкычыбызны йомычка урынына уйната.

— Алмаз, кара әле локатордан яхшырак, юкмы берәр ара бу тәмугтан чыгып котылырга, — дим.

— Локатор сафтан чыкты, шуны җайлап маташам, командир! — ди штурман.

Ниһаять, күпмедер вакыт шул килеш бәрелеп-сугылып очкач, штурман курс бирә. Ун градус сулга! Тагын берничә минут үткәч, якты нур күренгәндәй булып китә. Күп тә үтми, инде болытлар өстеннән оча башлыйбыз. Мөгаен, йөрәкләрен курку алган пассажирлар да иркенрәк сулап куйгандыр. Ул гына булса икән. Болытлар өстеннән күтәрелеп күккә ашкан Эльбрус тавына җитәрәк курс системасы сафтан чыкты. Бу да шул яшен бәласе белән бәйле. Минводыга төшеп утырып булмый, болай эшләр өчен яңадан болытлар арасына керергә кирәк, ә компассыз бу эшне башкарып булмый. Әмма тәҗрибәле штурман бу очракта да ярдәменнән ташламады. Локатордан карап курсны билгеләде. Шулай ике сәгать артык очкач та, Куйбышевка җитәрәк болытлар тарала башлады. Без визуаль очышка күчтек. Идел буйлап Казанга кайтып җиттек, төнге старт әллә кайдан күренеп тора. Шулай итеп, тәҗрибәле штурман Алмаз Алиев ярдәмендә очышны исән-имин башкарып чыктык. Тагын күпмедер рейс ясагач, штурманыбыз кинәт ялга китеп барды. Безнең экипажга башка штурман килде. Бүтән Алмаз Алиев аэропортта күренмәде. Ә ул исә зәңгәр күкләрдән суга төшкән, диңгезче булган. Алмаз Алиев, җилкәннәрдән канат куеп, Иделдә йөзә башлаган, аннан Япон диңгезендә үз яхтасында бәйгеләрдә катнашып, СССРның спорт мастеры дәрәҗәсенә ирешкән. Алай гына да түгел, җилкәнле яхтада диңгезләрне гизеп ерак сәяхәтләрдә дә булган. Инде ничә еллар яшь-җилкенчәкләрне ерак сәяхәтләргә әзерли, табигый стихияләр белән көрәшергә өйрәтә. Татарстан милли спорт клубы иҗтимагый оешмасының президент урынбасары буларак, чит ил сәяхәтчеләре оешмасы белән элемтәгә кереп, дөньяви эш алып бара.

Ниһаять, инде без аның үзе белән очрашабыз. Аны күргәч беренче соравым:

— Алмаз, әйт әле, кайда куркынычрак: һавадамы, әллә диңгездәме? — Бергә очкан мизгелләрне искә төшерәм: — Диңгез дулкыннары арасына кысылып, кыл өстендә калган минутларда Аллаһы Тәгаләгә мөрәҗәгать иткән очраклар булдымы?

Ул исә миңа җавабында:

— Әйе, ничек кенә әле! Кинәт давыл чыгып көймәңне батыра башласа, Ходайдан гайре кем ярдәмгә килеп өлгерә алыр икән?! — диде күпне күргән сәяхәтче. — Ул очышны мин бик яхшы хәтерлим, — диде Алмаз, үткәннәр турында искә төшереп. — Бик тә хәвефле минутлар кичердек без ул чагында. Кояшлы көн, тирә-якта күз карашы җитмәслек киң офык. Дулкыннар да әллә ни зурдан түгел. Бары тик санаулы минутлар гына уза, әллә кайдан кинәт пәйда булган «үрмәкүч» син утырып барган яхтаңны бөтереп ала һәм, шулай итеп, җилкәнеңне дулкыннарга сылаганын сизми дә каласың.

Мальта утравыннан кузгалып, Тиррен диңгезе буйлап сәгатенә сигез чакрым тизлек белән уңай җилдә барабыз. Кинәт көтелмәгәндә давыл эчендә калдык. Безнең «Энҗе»безне (яхта исеме), әле бер якка, әле икенче якка аударып, җил боргалый башлады. Мондый вакытта курсны тотып булмый. Берсеннән-берсе көчлерәк булып күккә таба ярсыган дулкыннар безнең өскә ава башлады. Вакыт-вакыт яхтабыз борыны белән диңгезгә чумып ала. Трюмны ничек кенә итеп томаласак та, су керә башлады. Давыл шактый вакыт безнең яхтаны сынады. Ә шушындый вакытта самолетта давылга тап булсаң, синең язмышың минутлар арасында хәл ителә, ә диңгездә энә ничек — сәгатьләр буена җәфаланасың.

Ә шул вакытта без, давылдан соң исән калганыбыз өчен Тәңрегә рәхмәтләр укый-укый, трюмнан чиләк белән өскә су сибеп, гәүдәгә ябышкан тозны пычак белән кырдык. Инде үзебез тәмам кеше хәленә кергәч, «Энҗе»безне мактый башладык. Мондый давылга чыдагач, димәк, аңа ышаныч бар, юлыбызны шикләнми дәвам итәргә була, дип шатланып та куйдык. Давылдан соң диңгез тына, диләр бит. Җил дә безгә ярдәмгә килде, тыныч кына үз юлыбызны дәвам итәбез. Андый вакытта вахтада бер кеше дә җитә. Каютага кереп яткан гына идек, менә берзаман яхтага астан нидер килеп бәрелде. Әллә ташка килеп эләктек инде? Тиз арада сикерешеп торып палубага йөгереп чыксак, вахтада сакта торучы Әхнәф яхта дулкынында йөзеп барган ташбакага төртеп күрсәтә. Безнең күзебез шунда бик зур әкәм-төкәмгә төште. Әлбәттә, алда тагын вак-төяк маҗаралар булгалады, әмма без бу юлы әллә ни ерак китә алмадык. Франциянең Марсель диңгез портында безне тартарлар дип каршы алдылар. Французлар маҗара ярата торган, аралашучан һәм ачык йөзле халык. Татарстан флагына ымлап, без — татарлар, дип аңлатырга тырышсак та, саубуллашканда алар безгә кул болгап, хушыгыз, тартарлар, дип калдылар.

— Гибралтар бугазыннан мин шушы ук «Энҗе»дә берүзем дөнья тирәли сәяхәткә китәргә тиеш идем, — диде Алмаз. — Ләкин яхтага куярга «автопилот» һәм диңгез суын тоздан арындыру өчен кирәкле җиһазларны алырлык вәгъдә ителгән акчаның килмәве планлаштырылган сәяхәтемне дәвам иттерергә мөмкинлек бирмәде. Моның сәбәбе 1998 елда илдә кинәт давыл чыккандай шаулап узган дефолт кризисы булып чыкты.

Урта диңгездә без инде беренче мәртәбә генә йөзмибез. Моңа кадәр «Спутник» дигән яхтада безгә, нәкъ теге очыштагы кебек, яшенле давыл белән очрашырга туры килде. Мачтага беркетелгән антенна өстендә яшен чаткылары ут уйнатып кына тора. Карарга куркыныч: менә-менә җилкәннәребезгә ут кабар төсле. Өстән чиләкләп яңгыр явып торуга карамастан, әлеге утлы давыл сәгатьләр буена дәвам итте. Аның каравы без су запасы туплап калдык. Бу юлы яхтаны Италиядә калдырып, өйгә поезд белән кайтып киттек, шулай сөйләшенгән иде.

Ә менә «Багира» яхтасында 1993 елның 12 июненнән алып 16 сентябренә кадәр барган сәяхәт турында тәфсилләбрәк сөйләргә дә була, — диде Алмаз, сөйләвен дәвам итеп. — Чөнки ул безнең тагын да ерагракка китеп, Аурупа тирәли әйләнеп уңышлы гына тәмамланган сәяхәтебез иде.

Инде, югарыда әйтеп узганымча, андый хыял минем башта күптән өлгергән иде. Әлеге дә баягы шул финанс проблемасы гына тоткарлап торды. Мондый ерак сәфәргә без Казан самолет төзү заводы каршындагы «Рубин» спорт клубы белән килешеп, озынлыгы 9 метр булган «Багира» яхтасында барырга тәвәккәлләдек.

Экипаж биш кешедән тора: яхта капитаны Александр Онегин, аның ярдәмчесе Ирек Исмәгыйлев, матрослар — Юрий Плаксейчук һәм Евгений Ляндо. Ә мин, бу экспедицияне оештыручы буларак, аның җитәкчесе итеп билгеләнгән. Бу формаль яктан. Әмма һәрберебезнең үзенең җаваплы вазифасы бар. Ләкин бөтен җаваплылык минем өстә, — дип сөйли Алмаз. — Чөнки мин бит әле штурман да. Дөрес, диңгез күк гөмбәзе түгел, адашу алай ук куркыныч түгел, ләкин төнлә дөм караңгыда йөзгәндә су астыннан күренер-күренмәс чыгып торган таш кыяга килеп бәрелүеңне көт тә тор. Шуның өчен картада күрсәтелгән маршруттан һич тә тайпылырга ярамый. Мин башта, самолет бортындагы кебек, экипажга дүртәү дә җитәр дип уйлаган идем, чөнки яхтабыз кечкенә бит, әмма бу юлда тәрҗемәче дә бик кирәк шул. Ә Юрий Плаксейчук Алжирда табиб булып эшләгән, француз телен яхшы белә, шул ук вакытта аның табиблык һөнәренең ярап кую ихтималы ук бар.

Җәйнең кояшлы матур иртәсендә без Казан белән вакытлыча саубуллашабыз. Причалдан арканнарны ычкындыру белән, җилкәннәребез шунда ук җил белән тула. «Багира»быз бер урында басып тора алмаган тулпар кебек алга ыргыла.

— Самое важное — красивый отход, — дип бармак шартлатып куя безнең капитаныбыз Александр Онегин.

Күп кенә озатучылар безне алкышлап калалар, ярган дулкыннарга чәчәкләр сибелә. «Хәерле юл сезгә, кыю егетләр!» дигән сүзләрне җил уңаенда гына ишетеп калабыз.

Инде Идел буйлап ничек барганыбыз турында сөйләп тормыйм, чөнки без берничә тәүлек буена, җирдәге бихисап мәшәкатьләрдән арынып, чиратлап йокы туйдырдык. Шуның өстенә Иделдә йөзү беренче мәртәбә генә түгел иде бит.

Ниһаять, ун көн дигәндә без Азов диңгезенә килеп чыктык. Безнең «Багира»быз диңгез суында беренче мәртәбә, әмма бусы әле тозлысы түгел. Шулай да каршыдан искән көчле җилдә, күкрәк киереп, үзен нык тота. Тик мачталар гына, ифрат ямьсез тавышлар чыгарып, тагын да катырак шыгырдый башладылар — түзәр чама юк. Безнең табибыбызга шул җитә кала: яхтаның тирбәлүе аны шунда ук укшыта башлый. Шул көенчә еш очраган дулкыннарда сикерә-төшә караңгы төндә Керчен бугазын үтеп барабыз. Кинәт радиодан «Стоп! Кто такие? Откуда, куда?» дигән катгый приказ яңгырый. «Без бит әле яңа гына Таганрогта таможня үттек, сез ул турыда хәбәрдар түгелмени?» — дибез. Шулай ярты сәгатьләр чамасы безне тоткарлагач, ниһаять, безгә «добро» бирелә. Әйе, һәрвакыт шулай, иң кыены безнең яклардан чыгып китү...

Дүрт тәүлек дигәндә инде без Босфор бугазы аша үтеп барабыз. Бигрәк тар канал. Бу бугазны зур диңгез корабында үткәндә, мөгаен, әнә ике якта да гранит кыяларга салынган ике-өч катлы йортларның верандасына палубадан сикереп чыгарга да мөмкиндер. Төнге бер булуга карамастан, тирә-якта төрек музыкасы яңгырап тора. Зур-зур тәрәзәләрдә яп-якты утлар балкып яна. Ярдан эчтәрәк урнашкан мәчет манараларыннан сибелеп торган көмеш яктылык төнге серлелеккә ниндидер ямь өсти. Таң алдыннан Истанбулның «Атакай» порты каршында тукталып калабыз. Безне каршы алучы төрек Татарстан флагы буенча безне танып ала. Бирелгән причал бик тә җайлы. Шунда ук ягулык алырга да, су салырга да, краннарны борырга да мөмкин. Монда электр тогы да бар, хәтта турыдан-туры телекабельгә дә тоташырга була. Дөрес, мондый «сервиз» шактый кыйммәткә төшә. Әмма безгә үткән ел, хәлебезгә кереп, төрек дусларыбыз ярдәмгә килгән иде. Ата-бабаларының чыгышы белән Арчадан булган сәүдәгәр Вәли Меңгер безнең хөрмәткә хәтта махсус сый әзерләткән иде. Бу юлы да ватандашларыбыз, Төркиядәге татар диаспорасы рәисе Фәрид Бикчури һәм аның дуслары белән «Багира» каютасында туганнарча фикер уртаклашып, сөйләшеп утырдык. Бу очрашуга алар үзләре дә бик шат иде. Ни әйтсәң дә, җәннәт булса да торган җир, сагындыра туган ил, дигәннәр. Истанбулда берничә тәүлек ял иткәч, төрек дусларыбыз белән туганнарча саубуллашып, сәяхәтебезне дәвам иттерәбез. Мәрмәр диңгезен үтеп, курсны Дарданелл бугазына таба тотабыз. Бу инде Босфор гына түгел. Иделдән дә киңрәк дәрьяны хәтерләтә. Төрек чик сакчылары бинокльдән күзәтеп кул болгап калдылар. Әлеге Чанаккале (төрекчә) бугазы шактый озын булып чыкты. Шулай да Мәрмәр диңгезеннән башланган агым яхтабызның тизлеген шактый арттырды. Эгей диңгезенә графиктан ике сәгатькә алданрак килеп чыктык. Әмма ачык диңгезгә чыккач, яхтабыз комга утыргандай кинәт тизлеген киметте. Сәбәбе — агым юк, җил каршыга исә, аннан соң Эгей суы бик тозлы булганга, күрәсең, каршылык та көчлерәк. Әбәт әзерләргә җыенабыз. Гадәттә, солы боткасын диңгез суында пешерсәк тә, монысына запасыбыздан төчесен дә кушмый булмый. Тагын бер тәүлек дигәндә Греция суларына керәбез. Керәбез, дип әйтүе генә җиңел. Аның өчен шактый мәгълүматлар биреп, радиоэлемтәдә көтеп утырырга кирәк. Бу минем вазифам — Казан аэропортында мин радист булып та хезмәт иткән идем бит.

Греция башкаласы причалында торганда, янәшәдә генә Россия һәм Украина флаглары астында ватандашларыбыз белән әңгәмә оештырабыз. Кайбер киңәшләрне дә тыңлыйбыз, әмма якташлар, безнең «йомырка кабыгыдай» яхтабызга ымлап, үзебезне жәлләп тә куялар. Ә аларныкы исә 20 метр-лап озынлыкта һәм хәзерге навигациянең иң соңгы җиһазлары белән тулы. Барысы да автопилотка көйләнгән. Бортларына куелган локаторлары да ике комплекттан тора. Шуларның һәрберсе белән якыннанрак танышкач, безгә ямансу булып китә, арадан кайберләребезнең хәтта кәефе кырыла. Әмма бернишләп тә булмый, юрганыңа карап аягыңны сузарга гына кала.

Сәяхәтебез башлануга төгәл бер ай. Иона диңгезендә «Багира»быз дулкыннарга бата-чума йөзеп көч-хәл белән алга бара. Кинәт алга дельфин көтүе килеп чыкмасынмы! Без инде үткән сәяхәтләрдән аларның давыл хәбәрчеләре икәненә төшенгән идек. Һава торышының кинәт бозылуыннан алар шулай качалар. Биек-биек кыялы утраулар арасыннан үткәндә шактый тынычрак булыр әле дип уйлаган идек. Ә бит киресенчә килеп чыкты. Әллә кайдан кинәт кенә барлыкка килгән давыл яхтабызны як-якка чайкый башлады. Курсны ничек кенә турырак тотарга теләсәк тә, көймә белән идарә итү авырлашканнан-авырлаша башлады. Вак утраулар арасында йөзәбез. Ичмасам, кыяга якыная калсак дип әзерләп куйган багорыбызны да дулкын диңгезгә юып төшерде. Ә гидрокартага караганда аста дүрт ярым километр тирәнлек. Бар, шуннан чумып алып кара син аны. Бу коточкыч вакыйга безне ике тәүлек буена җәфалады. Җеп өзәрлек тә хәлебез калмады. Соңыннан, ярый әле исән калдык, дип шатланыша-шатланыша, киемнәребезне киптердек.

15 июльнең кояшлы иртәсендә Италия ярларында үсеп утырган пальмалар, кипарислар пәйда булды. Шуларга соклана-соклана тагын күпмедер баргач, Сицилия утравында Этна янар тавы күренә башлады. Ә аннан әллә ни ерак түгел Страмболи дигәне «тәмәкесен көйрәтеп утыра». Аларга якынрак килер өчен әле тагын бер тәүлек йөзәсе бар. Менә без ул янар тауның чаткылар сибеп, төтенләп утырганын якыннан ук күзәтәбез. Әмма бу урында җыелган яхталар, катерлар һәм нәни пароходларны безгә әйләнеп үтәргә туры килде. Баксаң, алар әнә шул янар тауны күзәтергә килгән туристлар төркеме икән. Озак та үтми, алда Капри утравы күренә башлады. Биредә диңгез ачык яшел төстә булуы белән кыйммәтле йөзек кашы — зөбәрҗәтне хәтерләтә. «Әйе, безнең бөек кешеләребез кай җирләргә барып ял итәсен белгәннәр, күрәсең», — ди капитаныбыз.

Юл уңаенда без шулай ук Христофор Колумбның туган шәһәре Генуяга да кереп чыктык. Бөек сәяхәтченең музеен карагач, ярый әле безнең «Багира»быз ул кадәр үк четерекле судно түгел икән дигән фикергә килдек. Графиктан шактый артта калабыз. Шул сәбәпле без тизлекне дә арттырдык, әмма мотор озакка чыдамады. Ярый ла яшь инженерыбыз Ирек Исмәгыйлев, яхшы һава торышыннан файдаланып, аны сафка бастыра алды. Чираттагы давылдан котылгач, 26 июльдә без Франциянең Марсель шәһәренә килеп җиттек. Без биредә бер булган идек инде. Аның причалларында бихисап яхталар дулкында чайкалып торалар. Безнең флагны күргәч, аларның хуҗалары безне камап алдылар.

Татарстан турында ишеткәннәре дә юк икән. Күрше яхтаның хуҗасы Тома, хәлебезне аңлап, Гибралтарга чыгып тормыйча Франциянең эчке каналлары буйлап Атлантикага чыгарга була, дип, үзенең киңәшен бирде һәм каналлар картасын бүләк итте. Бу юл да шактый озын — 600 чакрым, ләкин Гибралтарга караганда ике-өч мәртәбәгә кыскарак, диде ул. Тар каналлар гүя шәһәр уртасыннан сузылган. Ике якта да зур-зур биналар. Инде диңгездәге давыллардан туеп беткән идек, әмма җил-давыл безне биредә дә озата барды. Барысы 117 шлюз үтеп, тугыз көн дигәндә без, океаннан канал-елгага тулган су чигенешеннән файдаланып, Бордо шәһәренә кадәр йөзеп бардык. Анда безне корреспондентлар көтеп тора иде. Иртәгесен фоторәсемнәребезне төшергән гәҗитләрне үзебезгә дә бүләк иттеләр. Мәкалә «Тартарлар сәяхәттә» дип атала. Күрәсең, Көнбатыш тарихчылары хезмәтләрендә язылган әлеге сүз ауропалылар телендә нык сеңеп калган. Без аларны тагын төзәттек.

Каналлар буйлап йөзгәндә, мачтаны алып торган идек, аны яңадан урынына утырту шактый вакытыбызны алды, шул сәбәпле чираттагы агымга өлгерә алмадык. Океаннан тулган су (прилив) елганы 5 метрга күтәрә. Шуның тулганын көтеп алып, уңай агымда шактый юл үтеп, Бискай култыгына килеп җиттек.

«Бөтен сәяхәтебез дә шушындый агымда барса икән», — дип шаярта тәрҗемәче-табиб. Биредә давыл да, туфан да юк, әмма океан дулкыннары һәр тарафта шаулап тора, гранит ярларны ярсып штурмлый. Шул сәбәпле без көймәбезне ярдан ераграк тотарга тырышабыз. Ярый әле җил уңаена барабыз, югыйсә мондый пәһлеван дулкыннар белән көрәшеп булыр идеме икән?! Өстән коеп яуган яңгыр күз күремен гаять начарайта. Ә Ла-Манш бугазында тиз йөрешле теплоходлар, баржалар үтеп кенә тора. Бу очракта «Спутник» системасы элемтәсеннән файдаланабыз. Төгәл навигация өчен ул бик тә җайлы аппаратура булып чыкты.

Ниһаять, безнең «Багира» Бөекбритания ярларына якынлашып килә. Дувр портында яхтабызны калдырып, 80 чакрым ераклыктагы Лондон шәһәренә минутлар арасында барып җитәбез. Темза елгасы буенда йөреп, Англия мәркәзе белән дә азмы-күпме таныштык.

15 август төнендә Дувр портыннан чыкканда иминлек катеры озата барды. Без сәяхәтебезне инде кайту юлында дәвам итәбез. Ике тәүлек йөзгәч Төньяк диңгезгә килеп чыгабыз. Тыныч кына йөзеп барганда күз карашыбыз суга төшә. Тирә-якта диңгез суы җемелдәп тора. Диңгез тынып калгач, микроорганизмнар өскә күтәрелә икән. Төнге караңгылыкта алар әнә шулай җемелдәп күренәләр. Бу сулык диңгез дип аталса да, Атлантик океан белән тоташкан.

20 августта Киль каналына керәбез. Ул Төньяк диңгезне Балтика белән тоташтыра. Ниһаять, Балтыйк диңгезендә йөзәбез. Биредә, бигрәк тә төнлә белән, суык һәм чиркандыргыч юеш һава. «Багира»быз, гүя арыгандай, ташбакадан да акрынрак хәрәкәт итә. Графиктан күпкә артка калып барганга күрә, планлаштырылган Стокгольм һәм Хельсинки шәһәрләренә тукталып тормаска дигән уртак фикергә киләбез һәм курсны турыдан-туры төньяк башкалабызга тотабыз.

30 август — Республикабыз көне, ә без туган илдән мең чакрым ераклыкта. Элемтәбез аша Татарстан халкын бәйрәм белән котлыйбыз. Җавапны бер тәүлектән соң хөкүмәтебез исеменнән алабыз. Эчкә җылы кереп китте. Димәк, безне онытып бетермәгәннәр икән әле.

Ниһаять, без үзебезнең нейтраль суларга килеп керәбез. Озак та үтми, безне вертолет һәм зур катер белән каршылыйлар. Әлеге дә баягы шул ук сорау: «Кто такие? Откуда? Куда?»

Шулай Балтикада туңып-өшеп тугыз тәүлек йөзгәннән соң, Кронштадтка килеп тукталабыз. Биредә өч сәгать буена маэмайлар ияртксән чик сакчылары тарафыннан тентү, тикшерү...

Вокзал буфетына сыра эчәргә кергәч, куелган бәһаләргә күз төшеп, илдә акча реформасы булганына төшенәбез. Питердан Евгений Ляндоны Казанга поезд белән озаттык. Инде Идел буйлап үткән сәяхәтебезне тасвирлап тормыйча, өч ай дигәндә 14 мең чакрым су юлы үтеп, исән-имин килеш туган якларыбыз Казанга кайтып җиттек. Тозлы сулы диңгез дулкыннарында, давылларда шактый какшаган «Багира»бызга рәхмәтләр укып, туганнар, кардәшләр, дуслар кочагына елыштык.

КАНАТЛАР ТАЛМАСЫН ИДЕ...

ОЧТЫ-ОЧТЫ... АРБАЛАР ОЧТЫ!

Очты-очты... арбалар очты!

Нәни чакта без әнә шундыйрак әйтешле сүз уеннары уйнарга ярата идек. Әлбәттә, бу уен гына. Ә менә әбиебезнең «замана ахырында һавада шайтан арбалары очып йөрер» дигән тәкъбиренә чын күңелдән ышана торган идек. Һәм ул шулай булып чыкты да. Юраган юш килә, диләр бит. Тик менә ахырзаман дигәне генә...

Ә менә Бишбалта бистәсендә алачык-мастерскойларда эшләгән осталар үзләренең арбаларын кайчан да булса һавада очачакларын күз алдына китерде микән? Мин, вертолет төзү берләшмәсенең үткән юлы белән танышкач, әнә шундый фикергә килдем.

Менә шул арба мастерскоеннан башланган оешмада бүгенгесе көнне дөньяда иң макталган очу аппаратлары — МИ вертолетларын ясап чыгаралар. Чын мәгънәсендә иң камилләштерелгән һава кораблары алар. Хәтта борынгы әби-бабаларыбызның хыялында гына туган шайтан арбалары да андый булмагандыр. Хәзергесе көндә әнә шул вертолетлар һава юлларында самолетларга караганда да ишәя төште. Хәер, һава юллары дип әйтүем болай гына. Бернинди юл кирәк түгел бу вертолетларга. Теләсә кайдан күтәрелеп китеп, теләсә кайсы урынга төшеп утырырга сәләтле алар. Әмма, транспорт чарасы буларак, йөкне самолетка караганда ким алмыйлар. Йөк ташу белән генә чикләнеп калмыйлар алар. Бүгенге көндә вертолетлар мең төрле эш башкара ала. Теләсә нинди эшне башкара алганы өчен вертолетны хәрбиләр, геологлар, нефть чыгаручылар, төзүчеләр, иген игүчеләр, хәтта сунарчылар да ярата. Илнең җиде йөз миллион гектар урманы вертолетлар карамагында. Янгын чыга калса яки куакларны кинәт корт басса, урманчылар вертолет ярдәменнән башка бүтән техниканы күз алдына да китерә алмый. Ә күпме иген басулары алар карамагында! Авыл хуҗалыгында вертолетны кайберәүләр, бәлки, кырга ашлама сиптерер өчен генә яраклы дип уйлыйлардыр. Ә бит вертолет орлык чәчкәндә, утауда, хәтта урып-җыюда да катнаша. Краснодар өлкәсендә дөгене фәкать вертолет ярдәмендә генә чәчәләр. Ә Үзбәкстанда, шулай ук башка республикаларда бихисап гектарга җәелгән басуларда үсеп утырган мамык куакларына химикатлар сиптереп башта яфракларын койдыралар, аннан соң гына комбайн кертәләр. Төньяк океанда йөзүче бозваткыч атом кораблары, балык промыселына җыенган флотилия дә хәзерге көндә океан кадәр океанга вертолетсыз чыкмый.

Инде шушы халык хуҗалыгының теләсә нинди тармакларында гаять дәрәҗәдә кирәк булган әлеге очу аппаратларын җитештерүче Казан вертолет берләшмәсенең тарихына күз салсак, ифрат кызыклы вакыйгаларга тап булабыз.

1930 ел. Арба ясау мастерское ачылган чор. Ләкин озак та үтми, анда арба гына түгел, ат җигүгә кирәк булган барлык кирәк-яракларны да ясый башлыйлар. Әйтергә кирәк, аның даны тиз арада бик еракларга тарала. Бишбалтада ясалган тарантаслар белән бергә көмеш тәңкәләр тезеп, чуклап ясаган дирбияләрне бөтен Идел буеннан, хәтта Мәскәү кадәр Мәскәүдән килеп алып китә торган булганнар.

Көннәрдән бер көнне инде шактый дан алган мастерскойга хәрбиләр килеп керә. Әнә шул көннән башлап махсус цех оештырыла. Оборона наркомы Ворошилов тәкъдиме белән, анда иң яхшы осталарны чакырып, Чапаев заманындагы тачанкаларны ясый башлыйлар. Бу инде хәрби заказ була, һәм арба мастерское кинәт номерлы заводка әйләнә. Аның тирә-ягында биек-биек диварлар торгызылып, чәнечкеле тимерчыбыклар белән уратып алына һәм хәрби сакчылар куела. (Ә ул чорда Германия хәрби промышленносте массакүләм танклар чыгаруга керешкән була.)

1939 ел. Совет хакимнәренең башында Ленинград чикләрен киңәйтү хыялы тугач та, Бишбалтаның 169 нчы номерлы заводы дәүләткә кирәкле тагын бер хәрби заказ ала. Нәтиҗәдә Кызыл Армия өчен яхшы сыйфатлы чаңгылар ясау цехы ачыла. Инде киноларда күргәнебезчә, меңләгән совет гаскәрләре, ак чапаннар ябынып, әнә шул цехта әзерләнгән чаңгыларда күрше дәүләтнең мәйданын яуларга походка чыгалар. (Ә безнең колакка СССРга фин илбасарлары һөҗүм итте дип тукып тордылар.) Ул чаңгыларны бер ел алдан әзерләп куйганны исәпкә алсаң, хәзер инде барысы да көн кебек ачык.

Ниһаять, фин кампаниясе дә артта кала. Әмма безнекеләргә бу бик яхшы сабак була. Әнә шул сугышның һава бәрелешләрендә катнашкан Германия «Люфтваффе» хәрби самолетларының һавада өстенлек итүләре ачык сизелә. Шушы вакыйгадан соң бездә ил күләмендә тагын да зуррак темплар белән самолет төзү заводлары аякка бастырыла. Казанда инде болай да авиакомплекс төзелеп ята. Әмма ул гына җитәрлек булмый. Ниһаять, Ворошилов тачанкаларының да кирәк булмаячагына тәмам төшенеп җитәләр. Әнә шулар урынына У-2 самолетларын ясарга боерык алына. Бишбалта мастерскойларына Ленинградтан күчеп килгән 387 нче номерлы завод та килеп кушыла. Берләштерелгән заводның директоры итеп Ленинград кешесе И.В.Федин билгеләнә. Бу фанердан ясала башлаган У-2 самолетларына заказлар шулкадәр күп була ки, яңадан-яңа цехлар Казаннан ерак түгел Зеленодолда, Шәмерледә, Козловкада оештырыла. Инде бу очкычларга артык тукталып тормыйча (ул үзе бер тарих) шуны гына әйтеп китәргә була: У-2 самолетларын фронт сорап кына тора, чөнки ул хәрби авиациядә иң арзан һәм сугыш өчен иң кулай очкыч. Ул төнге бомбардировщик вазифасын да үти, аның белән аланга төшеп утырырга да була, яралыларны ташып торучы санитар самолет ролен дә башкара. Шуның өстенә яшь очучыларны әзерләүдә төп өйрәнчек самолет булып тора.

Ниһаять, Бөек Ватан сугышы тәмамланып дөнья тынычланып калгач та әле У-2 самолетын чыгару дәвам ителә. Район үзәкләренә почта ташу, санитар задание белән очулар аңа йөкләнә. Бу очкычның гөрелтесе колхоз басулары өстендә дә еш кына ишетелә башлый. Шулай да бу очкычлар заманы да үтеп китә.

1947 елны әлеге 387 нче заводта комбайн ясауны башлап җибәрәләр. Бу эш тә бик кирәкле һәм әһәмиятле була. Ләкин комбайнны бары тик дүрт ел гына чыгарып калалар.

1951 елны завод яңадан авиапромга кайтарыла, цехларга реконструкция ясала. Авиация өлкәсендә инде шактый тәҗрибә туплаган комбайн заводы осталарына вертолет белән шөгыльләнергә йөкләнә. Моны оештырырга һәм аңа Мәскәүдән торып җитәкчелек итәргә әле яшь, әмма гаять талантлы авиаконструктор М.Л.Мильгә тапшырыла. Вертолет заводының беренче директоры итеп тәҗрибәле авиаинженер Ф.С.Аристов билгеләнә.

Бары тик бер ел гына үтә, Казанда төзелгән вертолет инде Мәскәүдә үткәрелгән һава парадында катнаша. Биш йөз җитмеш биш ат егәрлекле мотор куелган МИ-1 вертолеты сәгатенә 130 километр тизлек белән 600 километр ераклыкка ике тонна йөк төяп очарга сәләтле була. Аны тагын да камилләштерү нәтиҗәсендә совет очучылары әлеге МИ-1 вертолетында 17 дөнья рекорды куя. МИ-1 вертолетларын даими рәвештә һавада сынаучы югары классны очучы М.Л.Галлай әлеге вертолетны мактап бетерә алмый. Әнә шул рекордлар МИ-1 вертолетына реклама ясый да инде. Совет вертолетлары белән чит илләрдә дә кызыксына башлыйлар һәм шактый данәдә сатып та алалар.

«Казан вертолеты дөнья гизә, якын киләчәктә вертолет автотранспортны күпмедер дәрәҗәдә кысып чыгарачак», — дип фаразлый үзенең бер чыгышында генерал-конструктор М.Л.Миль.

1957 елны Казан вертолетларының икенче буыны — МИ-4 — сынауларга әзер була. Монысы инде очу аппаратының тагын да камилләштерелгән варианты. Брюссельдә үткәрелгән халыкара күргәзмәдә, төрле яктан сынау-тикшеренүләрдән соң, бу вертолет куркынычсызлык ягыннан дөньяда иң ышанычлысы дип игълан ителә. Авыр йөк күтәрү, тизлеге һәм еракка очу мөмкинлекләре белән ул Америка Кушма Штатларында ясалган С-55 маркалы (ул чорда иң макталган) вертолетыннан да өстенрәк булып чыга. МИ-4 вертолетларын бигрәк тә Көнчыгышта — Кытай, Һиндстан, Пакыстан, Ирак, Сурия кебек илләр күпләп сатып алалар, хәтта американыларны да кызыксындыра ул.

Казан вертолет заводы хезмәткәрләренең горурлыгы булган тагын бер вакыйга 1971 елда була. Татарстан каласына АКШтан дөнья күләмендә танылган авиаконструктор Сергей Сикорский (аның әтисе революция алдыннан Көнбатышка китә) килеп төшә. Казан вертолет заводы эшчеләрен иң яхшы конструкцияле МИ-6 вертолеты өчен мактый һәм аның баш конструкторы М.Л.Мильгә халыкара әһәмиятле приз тапшыра...

Мин берләшмәнең баш инженеры Вәлишев әфәнде бүлмәсендә утырам. Каядыр ашыга торган җиреннән ул, күрәсең, гәҗит хәбәрчесенә хөрмәт йөзеннән булса кирәк, ашыгыч эшен кичектереп, минем сорауларыма җавап бирергә риза булды.

— Булат Мөхәммәтович, бүгенге көндә сез нинди продукция чыгарасыз һәм сезне иң борчыган проблемаларыгыз турында кыскача гына булса да сөйләп үтмәссезме икән?

— 1979 елның октябрендә безнең вертолет заводыбыз Казан вертолет берләшмәсе статусын алды, — дип сөйләп китте баш инженер. — Чөнки оешмаларыбыз төрле төбәктә урнашкан булу сәбәпле, үзләренчәрәк эш итәләр иде. Шулай итеп без, артык бюрократ аппаратын кыскартып, җитәкчелек функциясен бер урынга тупладык. Матди яктан шактый экономия ясалды, һәм шул акчаны без вертолет төзү осталарының квалификациясен күтәрүгә тоттык. Ә вертолет төзү җиңел эш түгел. Ул самолетка караганда да гаять катлаулырак очу аппараты. Самолетның ике канатын ике яктан беркетеп куясың, аннан инде ул беркая да китми, очкычны гамәлдән чыгарганчы хезмәт итә. Ә вертолет исә, очу аппараты буларак, башка принципта эшли. Вертолет «канатлары» (калаклары) турыдан-туры моторга тоташкан һәм кызу әйләнештә бик зур йөкләнеш кичерә, шулай ук гаять катлаулы шартларда эшли. Иң зур көчәнеш әнә шул канат-калакларның умыртка сөяге — лонжеронга туры килә. Элегрәк без җиңелрәк вертолетларда әнә шул лонжеронны югары маркалы корыч торбалардан җыя торган идек. Хәзерге заманда вертолетлар, транспорт чарасы буларак, тагын да авыррак йөк ташырга тиеш. Шул сәбәпле элеккеге торбалар чыдамый башлады. Бу безнең төп проблема һәм ул, мөгаен, шулай булып калачак та. Хәзер без корычка алюмин кушып ясалган профильле торба кулланабыз. Нәтиҗәдә вертолетның тагын да камилрәк вариантын — МИ-8 моделен күпләп чыгара башладык. Аның да инде хәзер 20 дән артык төре дөнья күрде. Шулар арасында аеруча мактауга лаек булган МИ-14, МИ-17 кебек очу аппаратлары да бар. Бу инде МИ вертолетларының өченче буыны. Моңарчы чыгарылганнары бер генә моторлы булса, боларына һәркайсы меңәр ярым ат егәрлекле ике турбореактив кушылган двигатель куелды. Бу, әлбәттә, вертолетның куәтен бермә-бер арттыру белән бергә, куркынычсызлык ягыннан да зур казаныш. Чөнки аның бер двигателе кинәт сафтан чыкса, икенчесе бар. Иң мөһиме шул: электроавтомат ярдәмендә эшләүче двигательгә вакытында газ өстәп, аның куәтен арттыра, вертолет исә, аны-моны сизмичә, шул ук биеклектә очуын дәвам итә. Бу вертолетта кулланган тагын бер яңалык — ул автопилот белән тәэмин ителгән. Бу инде очучыларның

беренче ярдәмчесе. Аның белән теләсәң нинди ерак юлга да чыгарга мөмкин. Кабина пыялаларына һәм калак-канатларына боз эреткеч җайланмалар куелган. Монысы болытларга күмелеп очарга мөмкинлек бирә. Очучы алдына, яшенле болытны читләтеп очу өчен, радиолокатор да куелган.

МИ-17 вертолетларының төрле варианты чыгарыла, — дип сүзен дәвам итә Булат Мөхәммәтович. — Пассажирлар йөртү, йөк ташу, янгынга каршы көрәшү, аэрофото эшендә куллану өчен санитар варианты дисеңме... Шул ук вертолетларда йомшак карга, ком чүленә яки суга төшеп утыру өчен махсус җайланмалар да эшләнә. Хәзерге көн вертолетлары — универсаль һава аппаратлары. МИ вертолетлары дөньяның төрле почмакларында, төрле климат шартларында 50 гә якын илдә хезмәт күрсәтә.

1980 елның октябрендә МИ-8 маркалы вертолетның югары күрсәткечләре өчен Казан вертолет берләшмәсе «Алтын Меркурий» дигән халыкара призга лаек булды.

Бүгенге көн вертолеты МИ-172 исә тагын да куәтле. Аның тарту егәрлеген һәркайсы 2250 ат көчле ике турбина хасил итә. Бу инде вертолетларга куела башлаган турбореактив двигательләрнең икенче буыны. Чит ил эшмәкәрләре МИ-172 нең бигрәк тә пассажирлар ташый торган варианты белән кызыксыналар. Без аны заказ ясаучының ихтыяҗына җавап бирерлек итеп, аның барлык таләпләрен искә алып ясарга тырышабыз. Теләсәләр, 26 урынлы турист варианты, телиләр икән, салон, офис итеп җиһазлый алабыз. Әнә шундыйларның икесен инде Һиндстанга озаттык...

Менә бүген дә Һиндстанның үзеннән вәкилләр килеп төште, тагын җиде МИ-172 вертолетына контракт төзеп йөриләр, — диде Булат Мөхәммәтович. — Инде көн кадагына килсәк, 1986 елда вертолет берләшмәсе хезмәткәрләре тарафыннан кабул ителгән унъеллык программа әле дә искермәгән. Анда вертолет төзүдә яңа ысуллар нигезендә бүгенге полимер материаллар куллану күздә тотылган иде. Эластик материал тирбәнешкә гаять чыдам, ул теләсә нинди корычтан да өстенрәк, нәтиҗәдә очу аппаратының эксплуатация вакытын шактый озынайтырга мөмкинлек туа. Шул ук вакытта үз авырлыгын киметеп, аның урынына йөкне күбрәк төяргә була. Әмма аның әле игътибарга лаек тагын бер әһәмияте шунда: полимер материалларны куллану, технологик яктан эш процессын автоматлаштырып, конвейерга көйләргә мөмкинлек бирә. Бу инде җитештерүне тагын да арттырачак.

Конверсия мәсьәләсендә баш инженердан берләшмәдә ниләр эшләнүләр турында да кызыксынам. Күрәсең, бу сүз аңа бик үк ошап җитмәде. Ул урыныннан ук сикереп торды һәм болай диде:

— Кем әйтмешли, пешекче читекче була алмаган кебек, һәр оста үз һөнәре белән шөгыльләнсен иде дә бит. Без иң беренче чиратта вертолет ясау осталары. Ә вертолет ул сугыш коралы гына түгел, бүгенгесе көндә халык хуҗалыгына иң кирәкле һәм кулай транспорт чарасы да. Якын киләчәктә аның әһәмияте тагын да булачак әле. Генераль конструктор М.Л.Миль сүзләре белән әйтсәк, вертолет хәтта автотранспортны да күпмедер дәрәҗәдә кысып чыгарачак. Димәк, без бүгенге буталчык чорда да кирәкле продукция җитештерәбез. Ә инде стратегик материал алюминнан кәстрүлләр ясый башласак, ни чарадан бичара гына булып калыр иде. Без чит илгә бер вертолет сатсак, бөтен Казан кибетләрен тутырырлык менә дигән кәстрүлләр кайтарта алабыз.

Әлбәттә, борылыш, үзгәртеп кору, базар мөнәсәбәтләренә керү зәхмәтләре безнең берләшмә хезмәткәрләре кесәсенә дә нык сукты. Безнең продукцияне элегрәк бик теләп алган чит ил клиентларын без дә югалттык. Әлбәттә, бу безнең вертолетларның начар сыйфатлы икәненә бәйләнмәгән. Төп сәбәп — чималның бәһаләре арту һәм безнең илгә ышаныч кимүдә. Шулай да хезмәт хакын вакытында түләргә тырышабыз.

Берләшмәнең өлкән инженеры конверсияне бик хуплап бетермәсә дә, вертолет заводында киң куллану товарлары цехлары да гөрләп эшләп ята. Бирелә халыкка бик кирәк булган югары сыйфатлы газ колонкалары, телевизор өстәлләре, офис кирәк-яраклары һәм башка товарлар җитештерелә.

Чишеләсе проблемалар безнең алда әле тау кадәрле, — ди Булат Мөхәммәтович. — Әмма, ничек кенә булмасын, берләшмә үз коллективын, вертолет ясау осталарын тулысынча саклап кала алды. Бу инде теләсә нинди проблеманы да чишеп була дигән сүз...

Әңгәмәнең ахырында Булат Мөхәммәтович яңадан канат-калакларга (вертолетның төп детале) әйләнеп кайтты:

— Авиациядә тавыш тизлеге дигән бер төшенчә бар. Реактив двигательләр гамәлгә керә башлагач, очучы-сынаучылар бер-бер артлы һәлак булды. Дөнья авиаконструкторлары бу проблеманы чишәр өчен күпме баш ватты. Ниһаять, самолет канатларын ук сыман итеп артка каерып куйгач, эшләр җайга салынды бит. Безнең канат-калаклар белән дә шундыйрак проблема. Элегрәк канат-калаклар кыскарак ясала иде, аның каравы күтәрү көче кимрәк. Хәзерге материаллар аларны озынайтырга да мөмкинлек бирә, әмма максималь әйләнештә әнә шул канат-калаклар очында тавыш тизлеге хасил була, ә бу нормаль һава агымын кинәт өздерә, нәтиҗәдә вибрация башлана. Шулай да без инде кайбер нәтиҗәләргә ирештек. Шуңа күрә бер урында гына таптанып тормыйча гел эзләнәбез, табабыз, тагын югалтабыз, тагын табабыз, һаман да алга омтылабыз, — дип тәмамлады әңгәмәне Булат Мөхәммәтович.

Ә мин, Казан вертолет берләшмәсе осталарының фидакарь хезмәтләрендә тагын да зуррак уңышларга ирешүләрен теләп, аның белән кул бирешеп саубуллашам.

«Үлем элмәге» чүп кенә!

Бүген якшәмбе көн, авиация бәйрәме. Иске аэропорт халык белән шыгрым тулы. Тантана мәйданына үтәр өчен билет бәһасе балалар өчен — 10, ә зурлар өчен 20 сум. Шулай да кассалар алдында озын-озын чират. Аэропортның самолетлар тукталышы ягына — тамаша мәйданына үтәм. Анда инде перрон гына түгел, хәтта очу полосасы тирәләре дә халык белән тулган. Әйтерсең лә кешеләр дөньяда иң зур авиакомпания — «Аэрофлот» тәмам таркалып беткәнче соңгы самолетларны күреп калырга дип килгән. Кайберләре гаиләләре белән җыелышып утырганнар һәм үзләре белән алып килгән чәйләреннән авыз итәләр, икенчеләре, яшел чирәм өстенә чалкан ятып, зәңгәр күкне күзәтәләр. Программада язылганча, тамаша сәгать унбердә башланырга тиеш. Ә дельтопланнар күптән һавада. Мәгълүм булганча, алар белән идарә итүчеләрнең күбесе яшьләр, әмма арада өлкәнрәкләре дә бар. Болары инструкторлар икән. Шуларның берсе белән әңгәмәне башлап җибәрәм.

— Самолетка караганда планерда очу шактый куркынычрак булса кирәк?

— Куркынычсызлыкка килгәндә, йөз процент гарантия бирәбез, — диләр беравыздан шушы планерларның хуҗалары аталы-уллы Равил һәм Марат Ибраһимовлар. — Чөнки без инде хәзер махсус парашют та кулланабыз. Мотор белән һавада алай-болай була калса, аңар ышаныч бар, ул планерга җиргә салмак кына төшеп утырырга ярдәм итәчәк.

Дельтопланнар спорт сөючеләр өчен генә дә түгел икән әле.

— Хәзерге көндә аның практик әһәмияте бик зур, — дип кушыла безнең әңгәмәгә Равил Габдрахманов, шушы дельтопланнар мәктәбе җитәкчесе. — Без инде дельтопланны авыл хуҗалыгында күп мәртәбәләр сынап карадык. Әйтик, кәбестә, чөгендер яки башка шундый яшелчә бакчаларына корт төште ди. Трихограмма кебек экологик яктан чиста биопрепаратлар сиптерү өчен менә дигән очу аппараты — самолетың бер якта торсын. Шуның өстенә самолет, ай-һай, кыйммәткә төшәр иде. Чөнки ягулык үзе зур проблемага әйләнде бит. Ә безнең аппарат ягулыкны песигә салган кадәре генә таләп итә. Аннан соң дельтопланның самолетка караганда тагын бер өстенлеге шунда мәйданга ул даруны төгәлрәк итеп сиптерә ала. Димәк, авыл хуҗалыгы белгечләренә безнең белән хезмәттәшлек итү арзангаракка төшә һәм шул ук вакытта нәтиҗәлерәк тә була. Инде кайбер колхозлар белән килешүләр дә төзедек, — дип тәмамлый ул сүзен.

Дельтопланнар барчасы да җиргә төшеп утыргач, аэропорт бер мәлгә тынып калгандай булды. Тирә-якка күз атам. Аэродром мәйданы шактый кечерәеп калган, һәрьяктан диярлек аңа күп катлы торак йортлар «һөҗүм» итә. Димәк, шәһәр эчендә үк калган аэропортның киләчәге кысалар белән чикләнгән. Зур самолетларга гына түгел, хәтта кечкенә генә очкычларга да биредә җайсыз хәзер.

Әйе, минем үземә утызынчы елларның башында төзелгән Арча кыры аэропортында чирек гасырдан артык хезмәт итәргә туры килде. Легендар кукурузниктан башлап ТУ-124 реактив пассажир самолетында Татарстан күк гөмбәзенең югары катламында тәүге һава юлын салуда катнаштым. Шуннан инде китте... Ул чагында Кара диңгезнең кояшлы ярларын кырмыскадай сырып алган халык арасында казанлылар да күп иде. Гомумән, ул чорда Казан аэропорты самолетлардан бал кортларыдай мыжлап тора иде. Самолетлар гөрелтесе көне-төне тукталып тормады. Дөрес, куркынычсызлык ягыннан ышаныч бик зур булмаса да, аның каравы үзебезнең пассажирларга бик җайлы иде. Җитмешенче елларда Казан аэропортыннан озатылган пассажирларның саны миллионнан да артып китте. Идел буе шәһәрләре белән чагыштырганда Казан аэропорты ифрат дәрәҗәдә табышлылардан саналды. «Аэрофлот» кассасына биредән акча агылып кына торды. Шуңа карамастан яңа аэропортның сафка басуын һаман да кичектереп килделәр. Ә бу аэропорт Казан халкына җитмеш ел буена инде хезмәт итә. Заманында аны Шәрык Капкасы дип тә йөрткәннәр. Бу аэропорт күпне күргән. Илебезнең иң атаклы очучылары Каманин, Байдуков, Беляковлар Төньяк котыпка очканда шушы аэропортта тукталып тамак ялгаганнар, ял иткәннәр, очкычларына ягулык салганнар. Ә легендар Михаил Водопьянов — Мәскәүдән Казанга көне-төне авиапочта ташып, шушы һава трассасында канат ярган мәшһүр очучы. Үзенең «Полярный летчик» дигән китабында атаклы очучы Казан аэропортын һәм Казанны еш телгә алган.

1933 елның 18 августында нәкъ шушы аэродромда хөкүмәт карары нигезендә беренче мәртәбә авиация бәйрәме үткәрелә. Шул ук көнне киләчәктә булачак маршал А.Е.Голованов җитәкчелегендә Казан карамагына өч ПО-2 аэропланы кайтып төшә. Татарстан авиалинияләрендә регуляр очышлар әнә шул көннән башлана да инде. Ул очучыларның берсе якташыбыз Зәкәрия Нохов икәнен дә искә төшереп үтсәк, урынлы булыр. Бу еллар Казан каласында авиазаводлар төзелеше башланган чор да. Гаять киң мәйданда берничә заводка берьюлы таш нигез салына.

Кызганычка каршы, ул көнне шушы аэродромда барган авиация бәйрәме зур фаҗига белән тәмамлана. Аэродром тулы тамашачылар барысы да берьюлы «аһ» итеп бер мәлгә тынып кала. Аэроклуб очучысы, мавыгып китеп, Мәскәүдән килүче пассажир самолетына барып бәрелә. Нәтиҗәдә һәлакәт! Әмма ләкин фаҗигале хәлләр әлеге Арча кырында һаман кабатлана торган. Күрәсең, әле канатын нык җәеп өлгермәгән авиация күп корбаннар таләп иткән. Шулай да казанлылар самолетлардан курыкмады. Әнә шул көннәрдән башлап республикабызның төрле почмакларында яңа гына оештырылган җирле очу мәйданнарында Татарстан халкы беренче очучыларны — Зәкәрия Нохов, Геннадий Белов һәм Вера Тихомированы каршылыйлар. Алар районнарга почта ташу белән бергә Актаныш, Бөгелмә, Минзәлә, Чаллы, Чистай шәһәрләре белән Казан арасында тәүге пассажирларны да йөртә башлыйлар.

1935 елда Казан авиаторлары берничә очкычны саранчага һәм бизгәк авыруын таратучы озынборыннарга каршы көрәшкә җайлыйлар, халыкны гасырлар буена интектергән әлеге йогышлы авырулар таратучы бөҗәкләрне юк итәләр. Очучылар бу хезмәттә зур уңышларга ирешәләр. Елга, күл буенда үсеп утырган камышлыклар өстеннән сәгатьләр буена бик тә түбәннән очып йөрүләр гаять куркыныч булса да, алар нәтиҗәгә ирешми калмый. Шушы авыр хезмәттә аеруча тырышлык күрсәткән очучы Фатыйх Җәмлиханов Татарстан Хезмәт Батыры исеменә лаек була.

Еллар үтү белән, Казан аэропорты техник яктан шактый нык җиһазландырыла. Биредә озын дулкынлы маякларның беренче төрләре һәм телефон станциясе урнаштырыла. 1938 елда Германиядән кайтарылган шактый зур габаритлы ангар эксплуатациягә тапшырыла. Ә 1940 елдан башлап самолетлар бетон полосага утыра башлыйлар. 1941–1945 елларда Казан аэропорты очучыларның барлык ир-атлары диярлек Бөек Ватан сугышында катнаша, ә биредәге очучылык хезмәте Ксения Әбдрәшитова, Вера Маштакова кебек очучы ханымнар җилкәсендә кала. Алар фронтка киткән ирләре өчен дә армый-талмый оча.

Сугыштан Феофан Григорьевич Радугин, Владимир Степанович Палагин, Михаил Васильевич Родных кебек очучылар Советлар Союзы Герое исеменә лаек була. Күпләр орден-медальләр белән бүләкләнә. Очучы Әнвәр Әбдрәшитов һавада самолеты белән янып төшә, шактый вакыт госпитальдә дәваланганнан соң, туган якларына кайтып, яраткан хезмәтенә яңадан керешә. Ул, отряд командиры буларак, яңадан-яңа буын очучыларны тәрбияләүгә күп көч сарыф итә.

Сугыштан соңгы елларда Татарстан Гражданнар авиациясе, халык хуҗалыгының әһәмиятле тармагына әверелеп, гаять зур сикерешләр ясый. Аэропортта яңа аэровокзал салына, пассажирлар ташырга ясалган самолетлар кайтарыла. Икешәр моторлы ЛИ-2, ИЛ-14 самолетларында Татарстан халкы теләсә кайсы шәһәргә оча ала. Мәскәү һәм Ленинградтан кала Казан очучылары Кара диңгезгә һава юлы ача. Бу чорда очучылар коллективы инде тагын да зураеп, берничә авиаэскадрилья хасил итә.

1960 еллар башында СССР Һава флоты зур уңышларга ирешә. «Аэрофлот» авиакомпаниясе ТУ-104, ИЛ-18, АН-10 кебек өр-яңа тип реактив пассажир самолетларыннан файдалана башлый. Әлеге күп урынлы һава лайнерларының кайберләре өчен Казан аэропорты транзит ролен уйный. Бу чорда биредә хезмәт күрсәтелгән пассажирларның саны инде бер миллион ярымнан да артып китә.

1964 елда Казан авиация ширкәте реактив пассажир самолетларының икенче буынын тәшкил иткән ТУ-124 тиз очышлы самолетларны үзләштерә. Казан очучылары Әстерхан, Баку, Симферополь, Ташкент, Алма-Ата шәһәрләренә кадәр оча башлый. Мондый катлаулы мәсьәләләрне чишүдә һәм беренче реактив авиаэскадрильяны оештыруда әйдәп йөргән отряд командиры Владимир Павлович Жулкваны Казан очучылары әле дә зур хөрмәт белән искә ала.

Озак та үтми, пассажирлар ташкыны инде Казанның иске аэропортына сыймый башлый. Реактив лайнерларны кабул итәр өчен асфальт перрон «тарая», бетон полоса «кыскара». Ә авиаконструкторлар инде ул арада ТУ-134 һәм ЯК-42 кебек тагын да сыйфатлы яңа һава корабларын трассаларга әзерлиләр. Яңа зур аэропорт төзү мәсьәләсе көн кадагына килеп баса.

Ниһаять, ул 1979 елның 16 сентябрендә файдалануга тапшырылды. Хәзерге техниканың соңгы казанышлары нигезендә корылган бу аэрокомплекс шактый зур суммага төште. Эче-тышы мәрмәр ташка төрелгән мәһабәт аэровокзал сәгатенә 1200 пассажирга хезмәт күрсәтергә әзер. Шуның өстенә җирле авиалинияләрдә оча торган самолетлар гөрелтесе иске аэропортта да тукталып тормый. Яңа аэропортка ТУ-154 һава корабы кайтып төшә. Безнең очучылар Алмания һәм Төркия илләренә кадәр оча башлый. Яңа аэрокомплекс файдалануга тапшырылганнан соң әллә ни күп вакыт та үтмәде, инде тагын яңа хәбәр алынды.

...Татарстан Республикасы Министрлар Кабинетыннан 1994 ел, 21 майда 297 нче номер белән кабул ителгән карар нигезендә Казан аэропортын халыкара таләпләргә туры китереп үзгәртеп төзү буенча тендер, ягъни халыкара конкурс игълан ителә, «Финанслау турыдан-туры АКШ долларлары белән. Эшләрнең заказчысы — Казан шәһәре хакимияте. Аэропортны сафка бастыру 1994–1997 елларда ике чиратта үтәлергә тиеш». Бу «Боинг-747» һәм ИЛ-96 кебек киң фюзеляжлы һава корабларын кабул итәргә мөмкинлек бирәчәк. Моннан 70 еллар элек Казанның беренче аэростанциясен төзеткән Николай Михайловичның хыялы тулысынча тормышка ашачак. Әмма ул чагында ук инде Татарстан һава

капкасын тәүге ачкан легендар якташыбызның хезмәте югары дәрәҗәдә бәяләнә. Үзәк «Добролет» җәмгыяте тарафыннан Татарстан хөкүмәтенә адресланган телеграммасында «Казан аэростанциясе «Главвоздух» тарафыннан беренче класслы дип кабул ителде... Андыйлардан бары тик икәү генә — Тифлис һәм Казан» диелә.

Бу мәгълүматларны мин авиация тантанасы барышында, әле төп программа башланганчы тамашачыларга микрофон алдында укыган идем.

Менә сәгать унберләр тирәсендә диктор тамашаның тагын да кызыклырак булуы турында игълан итә. Ул да түгел, мизгел арасында күтәрелеп китеп, күкнең нәкъ уртасында Л-29 реактив истребительләре ут уйнатып гаять катлаулы пилотаж күрсәтә башлыйлар. Кайчандыр тәҗрибәле очучылар өчен дә гаять катлаулы фигура — «үлем элмәге» болар өчен чүп кенә. Аларга әлеге очкычларында орчыктай бөтерелеп, туп-туры күк гөмбәзенә күтәрелү яисә баштүбән мәтәлү берни тормый. Вакыты-вакыты белән моторларын сүндереп, егылып төшкәндәй булалар. Йә булмаса, җиргә төшеп җитәрәк, менә-менә бәрелеп чәлпәрәмә килә дигәндә генә яңадан югарыга күтәрелә башлый. Һәр катлаулы яңа фигура ясаган саен, тамашачыларның йөрәге жу итеп китә. Ә бер истребитель халыкның тагын да котын алып баш түбәсеннән үк очып узгач, тамашачыларның карашлары янәдән күкләргә төбәлә. Шатыр-шотыр килгән шартлаулар бөтен тирә-якны яңгырата. Шул ук вакытта зәңгәр күктә кинәт парашютчылар төркеме пәйда була. Алар, ракеталардан һавага ата-ата, артларыннан салават күпередәй төсле эзләр калдырып, әйләнә-тулгана салмак кына җиргә якынлашып киләләр.

Казан вертолетлар берләшмәсеннән килгән МИ-2, МИ-8 очу аппаратлары да үзләренең осталыкларын күрсәтеп алдылар. Әле җирдән күтәрелер-күтәрелмәс үк кискен борылышлар ясадылар. Алар югары сыйфатлы, җиренә җиткереп эшләнгән. Шуңа күрәдер дә, мөгаен, Казанда ясалган вертолетларны чит илләрдә дә бик хуплыйлар.

Л-29 реактив истребительләре югары пилотажларны күк гөмбәзенең җиденче катында ясаган булсалар, шул ук аэроклубның пропеллерлы ЯК-52 очкычлары, җиргә якынлашканда ук тамаша күрсәтеп, халыкны гаҗәпкә калдырдылар. Баксаң, очучылары да шул ук икән. Инде төш вакыты авышкан, кояшның нурлары, баш очына ук менеп җитеп, колакларны кыздыра башлады. Үтә кызу сәгатьләр. Эссегә чыдый алмыйча гәҗитләр белән капланып утырсалар да, тамашачыларның өйләренә таралышырга исләрендә дә юк. Хәзер тагын да кызыграгы булачак. АН-2 самолетында һәм вертолетта теләгән кешеләрне шәһәр өстеннән очырту башланачак. Теләүчеләр күп.

Шулай итеп, транспорт самолетларында пассажирлар саны елдан-ел кими баруына карамастан, Авиация көннәре бәйрәм ителми калмый. Әлбәттә, Казан авиаторлары киләчәккә зур өмет баглап яши һәм элеккечә үк тырышып хезмәт итә бирә. Президентыбыз М.Ш.Шәймиев әле кайчан гына үзенең Татарстан эшмәкәрләре алдында ясаган чыгышында болай дигән иде: «Татарстан теләсә кайсы ерак илләр белән тыгыз элемтәдә торырга тиеш». Димәк, якын киләчәктә Казан аэропорты халыкара әһәмиятле титул да алыр әле дигән өмет тә көн үзәгендә тора.

Ю*ГАРЫДАН ТОРЫП КАРА*

Моннан күп еллар элек язның җитүен без басулар өстендә пәйда булган самолет гөрелтесен ишетеп белә торган идек. Ә менә быел, инде апрель җитүгә карамастан, һәр елны авыл игенчеләренә ярдәмгә килә торган очкычларның берсе генә дә һавага күтәрелгәне юк. Һәр заманның үз ямьны, диләр. Эш шунда ки, авиаторлар бушка эшләргә теләми. Әле өченче ел тырышып эшләгән хезмәтләре өчен дә акчаларын алып бетермәгәннәр. Бурыч — иман. Ул үз вакытында кайтарылмаса, сиңа ышаныч бетә. Татарстан авиаторлары белән җирле авыл хуҗалыгы җитәкчеләре арасында да хәл әнә шундыйрак. Югыйсә рекордлы уңышка ирешкән хуҗалык башлыкларының күбесе, зур бүләкләр алып, Президентыбыз рәхмәтен алдылар. Татарстанда ирешелгән уңышлар турында хәтта чит ил матбугатларында язып чыктылар. Ә бит мондый нәтиҗәләргә ирешүдә авиаторлар ярдәме дә гаять зур иде.

Үткән елны Татарстан җирлегендә 93 АН-2 самолеты һәм шул исәптән берничә вертолет эшләде. Барысын бергә кушып санаганда җәмгысы 700 меңгә якын гектар басу һәм кырларны эшкәрттеләр. Шул исәптән ашлама кертү, чүп үләннәрен бетерү өчен гербицидлар сиптерү, бөҗәкләргә, авыруларга каршы көрәш. Әмма шулар арасында иң мөһиме — ашлама кертү. Моны басуларда кар китү белән үк, уҗымнар куәт алсын өчен, дымлы җиргә сиптерү зарур. Югыйсә аның файдасы бермә-бер кими. Бу эшне башкарып чыгу тәҗрибәле агрономнарның, акыл белән эш итүче һәр хуҗалык җитәкчесенең төп хыялы. Әмма шунысы кызык: Татарстан басулары өстендә гөрләп торган очкычларның өчтән ике өлеше күрше республикалардан чакырылган булганнар икән. Димәк, югары уңышка ирешүдә Татарстанга күрше республикалар да булышканнар. Ә алар үзләре башкарган эшләр турында килешүне безнең колхозлар белән турыдан-туры түгел, ә арадашчы аша, ягъни икенче Казан авиапредприятиесе

аша төзегән булганнар. Шулай итеп, Казан авиаторлары үзләре дә бурычлы булып калганнар. Шулай булгач, Татарстанның рекордлы уңышлары бурыч өстенә бурыч бәрабәренә ирешелгән булып чыга. Бу инде сугыш елларын хәтерләтә. Ул чагында да бит авыл хуҗалыгындагы эшне бер таяк исәбенә алып бардылар. Шулай итеп, хөкүмәт даирәләрен хәзергесе көндә дә фәкать югары уңыш кына кызыксындыра булып чыга.

Ничәмә миллиард сум аласылары булса да, авиаторлар үзләренә тиешле хезмәт хакын вакытында ала алмыйча яшиләр. Инде киемнәре дә тузып бара. Пассажирлар хәтта шикләнеп карый, алар бөтенләй очучыларга охшамаганнар. Ә очарга кирәк. Бигрәк тә яз көннәрендә, бу вакытта Кама аръягына фәкать һава транспорты белән генә барырга мөмкин. Чөнки «язгы бозга ястык калынлыгында булса да ышанма», диләр, ә паром хәрәкәтенә әле иртәрәк. Әмма самолет шактый зур чыгым таләп итә. МИ-8 вертолетының сыңар сәгате миллион сумга төшә. Элек запчастьларны кайтарту хөкүмәт карамагында булса, хәзер очучылар аны үз акчаларына сатып ала. Шул сәбәпле льготалы кием-салым бәһасе дә, хезмәт хакы да әнә шул чыгымнарга тотыла.

— Бар иде заманалар, — дип искә төшерә өлкәнрәк очучылар. — Кирәк чакта запас аэродромга төшеп утыру турында уйлап та карамый идек. Ягулык, фатир мәсьәләсе дисеңме, барчасы белән дә тәэмин итәләр иде экипажны. Ә хәзер төшеп кара син! АН-2 самолеты өчен генә дә 250 мең сумны каерып алалар. Шунда ук хисаплашырга кесәңдә сәмәнең булмаса, йә очкычыңны бикләп куялар, йә чалбарыңны салдырып калдыралар. Сиңа хезмәт күрсәткән барча службаларга да шунда ук түләргә кирәк. «Метеобланк» дигән кәгазьгә «укыдым» дип кул куйган өчен генә дә 100 меңеңне чыгарып салырга тиешсең. Ә бит аэропортта андый ярдәмчеләр дистәгә якын.

Кайчан башланды соң мондый үзара талаулар? Хәер, моның башы инде һәркемгә дә мәгълүм. Дөньяда иң зур авиакомпания «Аэрофлот» та СССР белән бергә чәлпәрәмә килде. «Аэрофлот»ның мал-мөлкәтен башта республикалар, өлкәләр үзара бүлеште. Аннан соң шәһәрара бүлгәли башладылар. Кем күпме эләктерә, шуның кадәр алды. Әле кайчан гына бер җитәкче карамагында булган авиаберләшмә дә аерым службаларга таркалды. Аэропорт очучылардан аерылды, очучылар техникларны танымый башладылар, техниклар ягулык белән тәэмин итүчеләрдән читләштеләр. Шулай итеп, мин-минлек чылбыр реакциясе тизлегендә бөтен службаларны да чолгап алды — бүлгәлә һәм хакимлек ит. Хәзер аларның һәркайсы да элеккеге күмәк юрганны тарткалый-йолыккалый торгач, бөтенләй кисәкләргә бүлеп бетерделәр. Шулай итеп, астагылар ялангач калды. Тик идарәчеләр генә югалып калмады. Шул форсаттан файдаланып, иң әүвәл үзләренә зур-зур хезмәт хакларын билгеләделәр. Аннан соң алар белән килешеп бетмәгән кайбер үҗәт һөнәр осталарын куып чыгарып, аларга дигән эш хакы хисабына үз тирәләренә матур-матур сәркатипләр тупладылар. Хәзергесе көндә һәр службаның кадрлар бүлеге, бухгалтериясе һәм тагын әллә ничә төрле ярдәмче оешмалары бар. Бигрәк тә шунысы сәер булды: Татарстанда региональ идарә оештырып, элек бөтен Идел буена хезмәт күрсәткән Гражданнар авиациясе идарәсе структурасы хәзер бөтенләе белән Казанның да яңа аэропортына күчерелде. Элек биниһая зур йортның күп кенә бүлмәләре буш торса, хәзер инде анда урын юк.

Әнә шундый хәлләрдән соң инде ягулык сатып алырга да мөмкинлекләре булмаган очучыларга нишләргә кала? Әлбәттә инде, канәгатьсезлек белдерәләр.

1991 елның җәендә, эш муеннан булуга карамастан, 3–4 ай буена кул кушырып утыргач та, бер төркем энтузиаст авиаторлар, үзләренең оешмасыннан аерылып, башка чыгарга дигән карарга киләләр. Банк ярдәме белән бер АН-2 самолетын сатып алалар.

— Тик аны безгә шактый озак эзләргә туры килде, — ди шушы хосусый самолетның беренче очучысы Фаил Ибраһимов. — Без аны Киров өлкәсеннән барып таптык. Ул инде шактый таушалган очу аппараты иде. Менә шуны үзебезнеке итеп гамәлгә кертү өчен бер кочак документ әзерләп тапшырдык, шулай да ярты юлда туктап калмадык. Монысында азрак акча эшләп алгач, ишкә иш булсын дип, тагын бер очкычны юнәттек. Безнең хәл бераз җиңеләя төште. 1993 елның җәендә без очучылар карамагына 10 АН-2 самолеты (шуларның җидесен арендага алдык) тупланды. Ягулыкны арзанрак вакытта алып калган идек, колхоз-совхозларда эш җитәрлек. Бернинди ял күрмичә эшлибез дә эшлибез. Алны-ялны белмичә, һавада яшен уйнатабыз. Без, шактый зур коллектив туплап, «Яшен» фирмасы төзедек. Кереп барган акчаны (салымнан калганын) җыя бардык һәм К-26 вертолеты сатып алдык. Басуларга ашлама сиптерер өчен аннан да кулай очу аппараты юк инде. Басу чатына төшеп утыра, ашлама салып күтәрелә һәм шунда ук сиптерергә дә тотына. Алтын бәясе торган аэродромың да, бетон мәйданың да кирәк түгел аңа. Казанда даны бөтен дөньяга таралган вертолет заводы була торып, безнең очучылар аның белән эш иткәннәре юк иде әле. Татарстан нефтьчеләренә вертолет белән хезмәтне башка шәһәрләрдән килеп башкаралар иде. Шулкадәр хезмәт хакын каядыр читкә җибәрү безне нык уйландырды. Ниһаять, без, вертолет берләшмәсе белән килешеп, МИ-8 вертолетын да юнәттек һәм үзебезнең «Татнефть» акционер оешмасы белән шартнамә төзедек. Эшебез шактый җайга салынды. Нефтьчеләр безгә ышаныч белдерделәр, аларга зур рәхмәт, эшләп алган акчабызны вакытында биреп бардылар. Турысын әйткәндә, бу безнең төп чыганагыбыз иде. Чөнки иген басуларында эшләп алган акчабыз безгә тиз генә килеп җитми. Инде аны кулга алганда, ул инфляция

кичергән була. Ул суммага инде без тоткан чыгымнарыбызның яртысын да каплый алмыйбыз. Бу авиаторлар кесәсенә нык суга.

— Фаил Газизович, сез бит әле Татарстанның санавиациясенә дә зур хезмәт күрсәтәсез бугай?

— Әйе, менә икенче ел инде бу мөһим эшне башкару өчен үзебезнең авиакомпаниябездә өч АН-2 самолетын һәм бер вертолет тотабыз. Санавиация заданиесе белән без бик күп очабыз. Һәр очыш уртача миллион сумга төшә. Менә шуннан исәпләп карагыз, бу оешмага без нинди чыгымнар тотабыз. Тик, кызганычка каршы, алар да безгә акчаны вакытында күчереп бара алмыйлар.

Шул минутта телефон шылтырый.

— Әйе, тыңлыйм, — ди «Яшен» фирмасы директоры Ф.Ибраһимов. — Әле яңа гына бер санитар самолеты Сарманга очып китте бит. Монысы кайдан тагын? Чүпрәледән, дисезме? Ярый, алай булса, хәзер самолет җибәрәбез...

— Бер баланы машина таптаган, кичекмәстән Казанга алып килергә кирәк, — дип төшендерә миңа Фаил Газизович һәм үзенең очучыларына шунда ук һавага күтәрелергә боерык бирә.

Иртәнге якта Чистай аэропортында дежур торган АН-2 самолеты мылтык белән шаярган шундый бер малайны алып кайткан иде инде.

— Әле анда да бармыни сезнең самолетыгыз? — дип төпченәм мин.

— Әйе, — ди директор, — анда Татарстан санавиациясенең филиалы. Ул да безнең фирма самолеты.

— Ай-һай зур эшләр башкарасыз икән, — дип гаҗәпләнәм мин. — Безнең очучыларыбыз үз эшләрен бик тырышып, намус белән башкаралар. Очышка һәрвакыт әзер торалар. Безне бурычка эшләвебез дә ул кадәр куркытмый. Очны очка ялгарлык кына хәлебез бар әлегә.

Менә бер мисал. Шартнамә нигезендә иске аэропорт шунда ук урнашкан икенче авиапредприятие карамагында. Ә без исә Чистай аэропортына матди ярдәм күрсәтеп торабыз. Казан аэропортыннан очкан өчен «Яшен»нән һәр очыш өчен безнең конкурентлар ясак җыялар, ә үзләре Чистайда утырган өчен безгә түләргә теләмиләр. Һәм бу демонстратив рәвештә шулай эшләнә. Кызганычка каршы, безнең гозерне идарәдә дә тыңларга теләмиләр. Янәсе, сез анда үзара аңлашыгыз, без югарыдагылар өчен бу бик вак мәсьәлә... Ә бит ике як та көненә дистәләгән очышлар ясый.

Әйе, хезмәте барның хөрмәте дә булырга тиеш тә бит. «Яшен» авиакомпаниясе очучылары кәҗә майларын чыгарганчы колхоз басулары өстендә тирләп-пешеп эшлиләр икән, туйганчы ашарга да тиешләр. Хөрриятне кем ничек тели, шулай аңлаган заманда берәүләр җан-фәрманга эшли, икенчеләре аңар баш булырга тели. Болай да кыен чагында күршесенә аяк чалырга маташалар. Үзара ярдәм итешеп яшәүгә ни җитә дә бит...

Моннан чыгып шуны әйтеп үтәсе килә: Татарстандагы аэропортларның һәркайсы диярлек хәзерге көндә пенсия алып яшәүче ветераннар акчасына төзелгән корылмалар.

Т*ЕЛӘСӘ НИНДИ ҺАВА ШАРТЛАРЫНДА ДА...*

Очышны автопилот башкара.

Ул елның көзе әле дә хәтеремдә. Бу чорда һава аеруча җылы булды — нульдән түбән төшмәде диярлек. Һаваның мондый торышы безне — очучыларны — аеруча интектерде. Ул көннәрдә булган вакыйганы һич онытасым юк.

...Кургаш болытлар өй түбәсенә кадәр салынган. Шул болытлардан ак күбәләкләргә охшаган кар явып тора. Кар бөртекләре салмак кына җиргә килеп куналар да шунда ук эреп тә бетәләр. Мондый һавада очу хакында уйлыйсы да юк. Шулай да мин өметемне өзмим, синоптик белән киңәшләшәм. Барачак аэропортның да нинди хәлдә икәнен белергә кирәк.

Аэровокзал халык белән шыгрым тулы. Пассажирлар умарта кортлары кебек мыж килеп торалар. Тик динамиттан диктор тавышы ишетелгәч кенә бер мәлгә тынлык урнаша. Әмма аннан «Тәмәке тартмаска, чүпләмәскә, шауламаска» дигән белдерүләрдән башка сүз чыкмагач, яңадан шау-шу куба. Барлык бәхәсләр дә начар һава турында.

Медпунктта доктордан пульсымны тикшерткәч, штурман бүлмәсенә юнәлдем. Биредә дә шактый кеше җыелган. Аларның күбесе — республикабызның район үзәкләренә очучы хезмәттәшләрем. Алар да, пассажирлар кебек тилмерешеп, әйбәт һава килгәнен көтеп утыралар. Әйе, җирле һава линия-ләрендә бу проблеманы чишәр өчен шактый еллар кирәк булыр әле. Галимнәр бу өлкәдә күптәннән эзләнәләр инде. Күптөрле тәҗрибәләр дә ясалды. Аларның иң соңгысы Рига аэропортында үткәрелде.

Тиешле сәгатьләрен очкач, мәгълүм булганча, теләсә ничек эшләвенә карамастан, реактив самолетларның двигательләре алмаштырыла. Ригада әнә шулардан файдаландылар. Зур егәрлекле реактив двигательне кабызып, аның өрдергеч көпшәсен болытларга таба юнәлдерәләр. Шул рәвешчә җылытылган болытлар, җиңеләеп, өскә күтәреләләр һәм сыекланып тарала башлыйлар. Реактив двигательдән ыргылып чыккан көчле һава агымы хәтта йөзләгән метр калынлыктагы болытларны да тарата. Белгечләр моңа киләчәктә зур өмет баглыйлар.

Ә менә бүгенге көндә инде үзәк линияләрдә теләсә нинди һава шартларында да очуның тукталганы юк.

Безнең экипажга Мәскәүгә очарга задание бирелде. Синоптиклар әйтүенә караганда, башкалабызда да һава торышы бик шәптән түгел: томан, күз күреме бары тик 800 метр гына. Әмма куаныч шунда: безгә авиациянең соңгы казанышы — автомат һәм ярым автоматлар ярдәмгә киләчәк. Очышка җентекләп әзерләнәбез. Бу бит сынау очышы гына түгел, ә чираттагы рейс. Самолет бортында, экипаж членнарын да исәпкә алганда, барлыгы алтмыш кеше. Шуның өчен самолетка куелган приборларның төгәл эшләвен кабат тикшерәсең. Экипаж әгъзалары һәммәсе дә үз урыннарында. Әнә иң алда, самолетның борынында ук, штурман Хәлилов радионавигация җиһазларын тикшерә. Аның эш тәҗрибәсе ике һөнәр остасына җитәрлек дисәм дә артык булмас. Ул үз эшенең бөтен нечкәлекләрен белә. Заманында штурмовикларда очкан кеше. Хәрби өйрәнүләр вакытында кыен шартларда тапкырлык күрсәткәне өчен командование штурман Гали Хәлиловка юкка гына рәхмәт белдермәгәндер.

Самолет белән идарә итүдә минем ярдәмчем Александр Спиридонов та үз эшен төгәл үти. Ул безнең ТУ-124 кә җирле линияләрдән күптән түгел күчте.

Шуңа карамастан Александр реактив самолетны бик кыска вакытта үзләштереп өлгерде. Ни әйтсәң дә, Татарстанның чемпионы булган кеше бит. Аэроклубта планерда очканда ул куйган ераклык рекорды әле шушы көнгә кадәр беркем тарафыннан да яуланмаган.

Пассажирларны утыртып бетергәч, герметик ишекләрнең нык ябылуына ышанып, кабинага бортмеханик Долотказин да килеп керде. Рәфкать белән без инде ИЛ-14 самолетыннан башлап бергә очабыз. Менә ул керү белән, баян төймәләреннән дә күп булган төрле-төрле тумблерларга, кнопкаларга шалт-шолт басып, реактив двигательләрне эшләтә башларга әзерләнде.

Очарга рөхсәт алып, мин дә үз кырымдагы соңгы ике кнопкага бастым. Шунда ук реактив двигательләр тавыш куптарып гөрелдәшә башлый. Бетон полосада старт алып, двигательләрне бар егәрлегенә эшләтергә куям. Ниһаять, без җирдән аерылабыз һәм шунда ук куе болытлар арасына кереп күмеләбез. Ике йөз метр күтәрелгәч тә, автопилотны тоташтырам. Очышыбыз Мәскәүгә килеп төшкәнчегә кадәр шуның ярдәмендә барачак. Самолет белән хәзер автопилот идарә итә. Безгә приборларны күзәтеп утырырга гына кала.

Менә штурман яңа курс бирә. Автомат ярдәмендә 38 тонналы реактив самолетны бору өчен сыңар бармак белән басу да җитә. Автопилоттагы кечкенә генә төймәгә төртеп, курсны Мәскәүгә таба алам. Очу тизлегебез алты йөз километр.

Менә без болытлар өстендә. Инде вакыт тәмам кичкә авышканга карамастан, өстә әле кояш балкый. Аның нурлары яктысында болытлар өсте, кар кебек җемелдәп, ап-ак булып күренә. Болыт өсте шундый тигез, гүя без дала өстендә очабыз. Тот та чаңгыда шуарга төш. Бу күренешкә иллюминатордан карап баручы пассажирларның да күбесе хәйран кала. Аларның күбесенең, мөгаен, очарга чират көтеп утырулары онытылып киткәндер.

Күп тә үтми, без инде ун мең метр биеклектә очабыз. Тиешле төймәгә басам да, самолетыбыз горизонталь очышка күчә. Очу тизлеге арта бара. Аны күрсәткән приборның угы 900 санына якынлашып килә. Хәзер турбиналарның әйләнешен азрак киметергә дә була, чөнки двигательләрне номиналь режимда кирәгеннән артык эшләтү инструкция буенча рөхсәт ителми.

Казаннан күтәрелеп киткәнгә әле бер сәгать тә үтмәде, без инде Мәскәүгә якынлашып киләбез. Гали миңа Домодедово аэропортындагы һава торышы турында язылган кәгазь кисәген суза. Анда һава бик начар. Аэродромга утырту системасы диспетчеры, борчылып, безнең самолетыбыз автоматлаштырылганмы-юкмы икәнлеген сораша.

— Алай булганда сезгә утырырга рөхсәт. Җирдәге системалар яхшы эшли. Сезнең юлыгызны күздә тотабыз, — ди ул.

Тизлекне киметәм һәм аэродромга җитәргә 20–25 километр кала бортмеханикка шассиларны чыгарырга кушам. Тавыш ишетелми башлагач, безнең алдагы приборлар тактасында өч яшел ут кабына. Димәк, көпчәкләр, оялрыннан чыгып, «йозак»ка бикләнделәр. Җиргә килеп төшкәч, 35 тонналы самолетны күтәреп торырга ышаныч кирәк бит. «Соңгы борылыш!» — бу команданы штурман бирә. Мин яңадан борылыш кнопкасына басам. Ләкин самолет мине тыңламый. Димәк, без әле аэродромның радиосигналлар зонасына кереп җитмәгәнбез. Штурман азрак ашыгып, команданы алданрак биргән булган. Менә самолет үзеннән-үзе акрын гына борыла башлады. Полосага якынлашып киләбез. Без инде утыру курсында очабыз. Әлегә самолет биеклеген югалтмый. Мин, бөтен игътибарымны туплап, прибордагы горизонталь сызыкны күзәтәм. Менә ул түгәрәк уртасына килеп керә, шул секундта ук кнопкага басам. Һәм самолетыбыз биеклеген киметә башлый. Хәзер тизлекне дә киметергә кирәк. Бу эш канатлардагы механизмнарга йөкләтелгән. Биеклек 150 метр калгач, җайланмалар канатлар өстенә үзләреннән-үзләре тырпаеп басалар. Шулай итеп, аэродинамик тормозлар хасил була.

Рейс тәмамланып килә, әмма очыш әле иң җаваплы этабында. Автопилот самолетны утырту курсында төгәл тота. Шулай да без контроль приборлардан күзебезне алмыйбыз. Мин бармагымны штурвалдагы авария кнопкасында тотам. Автомат системасында аз гына төзексезлек сизелсә, самолет белән идарә итүне шунда ук үз кулыма алачакмын.

Биеклек 80, 70 метр... Ниһаять, сирәгәя барган болыт аша неон утлары ялтырап күренә башлый. Җемелдәп торган ике рәт полоса утларын да күреп алабыз. Хәзер безгә автопилоттан башка самолетны бетонга йомшак кына итеп утыртырга гына кала. Самолеттан чыккач, пассажирларның кайберләре, һаваның начар булуын күреп, гаҗәпләнеп калалар.

— Самолетны автопилот алып төште, без аңар контроль ясап кына утырдык, — дим.

Канатлар талмасын иде...

Шәһәребезнең уртасында ук диярлек урнашкан Арча кыры аэропорты әле кайчан гына шаулап-гөрләп тора иде. Хәзер анда самолетлар гөрелтесе ара-тирә генә ишетелеп куя. Ә менә шәһәрдән шактый еракта урнашкан яңа аэропортта яшь буын авиаторлары җаваплы хезмәтләрен дәвам итәләр. Шулай да Казан күгенә иң тәүге мәртәбә күтәрелүчеләр сафында булганым белән мин күңелемнән зур горурлык хисе кичерәм. Менә бүген дә зәңгәр күктә салынган ак юлларга озак карап тордым. Алар тәмам таралып күздән югалгач, күңелгә моңсурак булып китте. Без дә заманында шундыйрак эзләр калдырдык. Безнекеләр әле тыгызраклар да иде. Әгәр алар юкка чыкмый торган булсалар, күк йөзе чуалып беткән йомгакны хәтерләткән булыр иде, мөгаен. Чөнки без көненә Сочига гына да икешәр рейс ясый торган идек. Әмма бүгенге көндә очучылар ул яктан һич мактана алмый.

— Дөрес, әлегә алар ул кадәр үк түбәнгә тәгәрәмәгәннәр, — ди очучылар җитәкчесе Әхмәтшин. — Шулай да беренче эскадрильяның унбер экипажына бары тик ике ТУ-154 самолеты бар. Очучылар үзләренә эләккән рейсларны көтеп алалар, шул исәптән ара-тирә булса да чит илләргә дә барып кайткалыйлар. Төркиягә, Гарәп һәм башка Шәрык илләренә дә чартер рейслар ясыйлар. Шулай да очучыларның хезмәт хаклары аз. Элеккеге кебек ай саен җитмешәр сәгать очулар сагынып сөйләргә генә калды. Искереп барган самолетларга запас частьлар җитешмәү үзе бер проблемага әйләнеп бара. Ә аларны урамда яткан тимердән ясатып булмый. Хәзерге һава лайнерларында йөзләгән ярдәмче агрегатлар урнаштырылган. Ә аларның һәркайсы алтын бәһасе. Шуның өстенә ягулыкны да китереп кушсаң, очучыларыбызның күкләрдә хезмәт итәсе урынга җирдә йөгерүләрен көт тә тор...

Мин үз заманымны искә төшерәм. Казаннан чираттагы рейс белән Алма-Атага очканда ташкүмер каласы Карагандага графикта күрсәтелгән вакытка төгәл килеп төшсәк тә, безне ягулык салырга 200 чакрымда урнашкан Целиноградка — кирегә таба очарга мәҗбүр итә торганнар иде. Янәсе, дүрт-биш тонна ягулыкны әрәм-шәрәм итү бернәрсә түгел ул. Мондый исрафлык Союз күләмендә законлаштырылмаган булса, бер хәл иде дә бит. Имеш, дәүләтнеке нәрсә ул? Мине шул бик борчый: ул еллардагы юмартлыгыбыз хәзерге көндә үзебезгә үк кытлык булып кайтмадымы икән?

— Татарстанның үз һава юллары, мөстәкыйль авиация ширкәте булу да без авиация хезмәткәрләрен әллә ни шатландырмады кебек, — ди Казанның яңа аэропорт генераль директоры Салих әфәнде Солтанбәков. — Әлегә нәтиҗә шул: боз өстендәге балыктай бәргәләнәбез, тузгаланабыз. Әмма алдыбызда киртә булып торган проблемаларыбызны һич тә хәл итеп бетереп булмый әле. Киләчәк тагын да шомлырак булып күренә. Инде ягулык бәһаләре дә ычкынса?! Шулай икән, очучыларның гына түгел, хәтта тимер очкычларның да хәлләре мөшкел булып калачак. Ягулык салмыйча алар җирдән күтәрелә алмаячаклар.

Салих Мәхмүтович белән без күптәнге танышлар, хезмәттәшләр идек дияргә дә була. Озак еллар буена Казан авиация ширкәтендә баш экономист вазифасын үтәп килде ул. Ике югары уку йортын, шул исәптән «Аэрофлот» академиясен тәмамлаган практик хезмәткәр. Оешма җитәкчеләрен сайлау юлы белән билгели башлагач, аның кандидатурасы баш командир (хәзергечә әйтсәк, генераль директор) постына Казан аэропорт хезмәткәрләре тарафыннан бертавыштан күрсәтелгән иде, әмма югары даирәләр моңа колак салмадылар, ә исә, гадәттәгечә, үзебезнекеләргә ышанып бетмичә, «җылы» урынга читтән китереп утырттылар. Җитәкче постына менеп утыру өчен йә хатыны марҗа булырга тиеш, йә үзе урыс милләтеннән булу максат итеп куелган иде. Ул Татарстан Гражданнар авиациясе тарихында шулай булды. Әмма җитәкчеләрнең берсе генә дә югары урында озак эшли алмады. Ә Салих Мәхмүтович исә ул вакытта үтмәсә дә, аның турында җаваплы урында эшли алырлык шәхес дигән фикер әйтелде, һәм ул шулай булып чыкты да. Бүгенге көндә аэропортның икътисади кыенлыклар кичерүендә аны гаепләп булмый. Ул үз бурычын намус белән башкара.

Инде очучыларның төп хезмәтләре һавада булса да, аларның зәңгәр күккә күтәрелүләре азая бара. Ә менә шушы ук аэропортта хезмәт итүче авиадиспетчерларның эшләре хәттин ашкан.

Ничек кенә булмасын, зәңгәр күгебездә ак юллар югалмасын, канатлар талмасын иде...

Казанда һәм Татарстанда авиациянең үсеше

1909 ел. Казанда оештырылган Халыкара ярминкә вакытында агалы-энеле Древнецкийлар казанлыларны аэростатка утыртып һавада «йөздерәләр».

1910 ел. Сентябрьнең беренче декадасында Казан ипподромында авиатор А.Васильев «Блерио-XI» аэропланында беренче очышлар ясый.

1914 ел. Сентябрь урталарында Русиянең танылган авиаторы М.Росинский Казанның Арча кырында демонстрацион очышлар ясый.

1915 ел. Казанда «Кызыл казармалар»да (артиллерия училищесы) Петроградтан кайтарылган запчастьлардан «Илья Муромец» һава кораблары җыю башлана.

1918 ел. Сентябрьдә Казанны ак чехлардан азат итүдә катнашу өчен беренче истребитель авиациясе оештырыла.

1921 ел. Татреспублика хөкүмәте карары нигезендә Казанда авиабаза оештырыла.

1922 ел. Хәрби очучы Н.Бычковка Татарстанда очу эшләрен оештыру бурычы йөкләнелә.

1922 ел. Кабан күлендә Н.Бычков тарафыннан иҗат ителгән оча торган көймә сынала.

1922 ел. Татарстанда беренче авиаһәлакәт. Казаннан Чистайга очканда кинәт аэропланның моторы туктап кала. Очучы Лутиков һәм өлкә комитетының беренче рәисе А.Галактионов һәлак булалар.

1923 ел. Казанда Бөтенрусия авиаҗәмгыятенең Татарстан бүлеге оештырыла.

1923 ел, сентябрь. Татарстанда Н.Бычков беренче булып махсус очу таныклыгына ия була, һәм ул беренче агитация очышын Удмуртия башкаласы Ижевскига ясый.

1924 ел, 26 июль. Татреспубликаның 4 еллык юбилеена багышланган бәйрәмдә хезмәт алдынгыларын аэропланга утыртып очырганда, Н.Бычков авиаһәлакәткә дучар була.

1925 ел. Р-5 һәм А-1 самолетларыннан торган авиаэскадрилья Мәскәүдән Улан-Батыр аша Пекинга оча. Беренче утырыш Казан аэростанциясендә була.

1927 ел. Казанда У-2 аэропланнарын җыю авиапредприятиесе оештырыла (Н.Н.Поликарпов конструкциясе).

1928 ел. Казан аэростанциясенә «Кызыл Татарстан» самолеты килеп төшә. Ул Татреспублика хезмәт ияләренең иганәлек акчасына төзелгән була.

1928 ел. Май аеның урталарында Көнчыгыш Себергә Мәскәүдән даими рәвештә авиапочта ташу башлана. Беренче утырыш Казанда була.

1930 ел. Мәскәүдә һава хәрәкәте идарәсе оештырыла, һәм Казан аэростанциясе шуңа буйсындырыла.

1931 ел. Казан аэростанциясендә төнге очышларны тәэмин итү өчен радиомаяклар куела.

1932 ел. Казан дәүләт университеты каршындагы аэродинамика факультеты нигезендә Казан авиация институты (КАИ) оештырыла.

1933 ел. СССРда Совнарком указы белән 18 август Авиация көне дип билгеләнә. Шушы көнне Мәскәүдән Казанга өч У-2 самолеты килеп төшә. Шул чордан алып Казан аэропортында очучылар коллективы барлыкка килә.

1933 ел. Татарстан хезмәт ияләренең иганә акчасына В.И.Ленин исемендәге дирижабльләр эскадрасы төзелә. Шуларның СССР-5 маркаласы Казанда хезмәт алдынгыларын утыртып шәһәр өстендә тамаша кылдыра.

1934 ел. Казан авиация институты үзенең беренче самолетын (КАИ-1) һавада уңышлы сыный.

1935 ел. Казан аэропортында Урта Идел буен тәэмин итү өчен К-3, С-1, С-5 самолетларыннан торган санитар звено булдырыла.

1935 ел. Идел һәм Кама Тамагы камышлыкларында йогышлы бизгәк авыруын таратучы озынборыннарга каршы авиация кулланыла башлый.

1936 ел. Казан аэропортында Германиядән кайтарылган зур металл ангар торгызыла.

1940 ел. Казан аэропорты очучысы Ксения Әбдрәшитова Татарстанда беренчеләрдән булып «Аэрофлот отличнигы» значогы белән бүләкләнә.

1940 ел. Казан аэропортында (Арча кыры) бетон полоса төзелеп, эксплуатациягә тапшырыла.

1941 ел, август. Казан аэропортында хәрби авиабаза оештырыла.

1941 ел, октябрь. «Аэрофлот»ның баш идарәсе Мәскәүдән Казан Кремленә күчеп килә. 1943 елның башында яңадан Мәскәүгә кайтып китә.

1941 ел, 20 ноябрь. Якташыбыз капитан Ф.Фәтхуллинга Советлар Союзы Герое исеме бирелә.

1943 ел, 1 май. Казанда ясалган 102 ПЕ-2 самолетларын тәшкил иткән «Совет Татарстаны» авиадивизиясе Арча кыры аэродромыннан фронтка курс ала.

1947 ел, декабрь. Көнчыгышка регуляр рейс башкарган күп урынлы пассажир самолеты ИЛ-12 Казан аэропортына төшә.

1952 ел. ЛИ-2 самолеты, Казан аэропортына утырырга исәп иткәндә, начар һава шартларында радиомачтага килеп бәрелә. Нәтиҗәдә авиаһәлакәт, ә радиомачта авып төшә.

1954 ел. Казан аэропортында яңа зур аэровокзал сафка бастырыла.

1954 ел. СССР Совмин карары нигезендә Казан аэропорты Союзда беренче булып Халыкара аэропорт статусы ала. Ул 1956 елга кадәр трассага реактив самолетлар чыкканчыга кадәр дәвам итә.

1956 ел. Казан аэрозонасы аша яңа реактив пассажир самолеты Көнчыгышка регуляр рейс ясый башлады.

1957 ел, май. Мәскәүдән Казанга 4 ИЛ-14 һәм 4 ЛИ-2 самолетлары бирелә. Аларны алып килгән экипаж әгъзаларының барчасы да Казанда яңа оешкан авиаэскадрильяда эшкә калалар, һәм алар булачак зур авиатранспорт коллективының нигезен тәшкил итәләр.

1957 ел. Казан аэропорты аша 4 моторлы турбореактив пассажир самолеты регуляр очышлар башлый.

1960 ел, гыйнвар. Казан аэропортында берләштерелгән авиаотряд оештырыла. Аның командиры итеп Куйбышевтан килгән тәҗрибәле очучы В.П.Жулква билгеләнә.

1961 ел, 25 март. Татарстанның Зәй җирлегенә космик корабль спутнигы килеп төшә. Аның кабинасыннан космоста сынау үткән Звездочка исемле эт килеп чыга.

1964 ел, декабрь. Казан аэропорты карамагына 3 данә ТУ-124 реактив пассажир самолетлары кайтарыла.

1965 ел. Казан аэропортында ЛИ-2, ИЛ-4 һәм ТУ-124 самолетларыннан торган авиатранспорт берләшмәсе оештырыла.

1966 ел. Казанга очучы-космонавт В.Терешкова килә.

1967 ел, август. Казан аэропортына СССРның беренче космонавты Юрий Гагарин килеп төшә.

1968 ел. Казан аэропортыннан ел буена ярты миллион пассажир һавага күтәрелгән.

1971 ел. КамАЗ төзелә башлау уңаеннан Мәскәү белән Яр Чаллы арасында регуляр пассажир рейсы ачыла.

1979 ел, 28 август. Пензадан ерак түгел Казан авиапредприятиесенең ТУ-124 самолеты һәлакәткә дучар була.

1979 ел, сентябрь. Лаеш ягында кырык чакрым ераклыкта яңа аэропорт комплексы ачыла. Шул чорда ук яңа полосадан ТУ-134 һәм ТУ-154 реактив пассажир самолетларында регуляр очышлар башлана.

1983 ел, 30 август. Алма-Атага утырышка юнәлгәндә, Казан авиапредприятиесенең ТУ-134 самолеты тауга бәрелә. Экипаж белән бергә пассажирлар да һәлак була.

1984 ел, 26 июнь. Казан аэропорты эшчәнлегенә 60 ел тулу тантанасы уздырылды. Шул уңайдан «Крылья Татарстана» (авторы — Р.Ибраһимов) дигән китап дөнья күрде, шулай ук яңа аэропортта музей оештырылды.

1986 ел, март. Казан аэропорты Халыкара аэропорт статусына лаек була. Беренче рейс Берлинга ясала. Шуннан соң Төркиягә, Берләшкән Гарәп Әмирлекләренә чартер очышлар башлана.

1992 ел. Русия мөлкәт буенча дәүләт комитеты карары нигезендә Казан аэропорты очучылар коллективыннан аерыла һәм мөстәкыйль авиапредприятие булып санала башлый.

1993 ел. СССР таркалу белән бергә дөньяда иң зур авиакомпания — «Аэрофлот» та йөзләгән вак компанияләргә бүленә. Казанда «Аэростан», «Яшен», «АИДФ» һәм башка төрле мөстәкыйль авиакомпанияләр барлыкка килә.

1999 ел, апрель. Татарстан авиакомпаниясе оештырыла. Генераль директоры — М.Зәкәрҗаев.

2001 ел, июнь. Татарстан Транспорт министрлыгы оештырыла. Татарстан Гражданнар авиациясе дә аңа буйсындырыла. Транспорт министры В.Шевцов даими куратор.

Эчтәлек

Тарихи сәхифәләр

Күк капусын ачучы ....
Аэроплан һәм коймак табасы ....
Һава юллары сикәлтәле ....
Тантаналы фаҗига ....
Очучы һәм галим ....

Каһарман очучылар

Беренчеләрнең берсе ....
Лачын һавада үлә ....
Феофан Радугин ....
Һаваларга багышланган гомер ....
Әсир Гиннесс китабында ....
Герой дустым ....
Горур бөркет һәм олуг әдип ....
Минем остазым ....
Хо бабайның шәхси очучысы ....
Бөркетләр кыядан курыкмый ....
Таулы Күли генеральные ....
Әлдермештән... профессор очучы ....

Җир белән күк арасы, ничек үтеп барасы

Бу турыда без белми идек әле ....
Мөстәкыйль очыш ....
Боз каткан самолетта ....
Котып аэродромында ....
Каф таулары арасында ....
Болытлар арасында без салган юл ....
Ут капкан очкычта ....
Күгәрченнән күргән зыян ....
Рейсны киек казлар тоткарлады ....
Бөркет һөҗүме ....

Авариядә черки гаепле ....
Иминлек сагында торучылар гаебе белән ....
Кайчакларда шулай да була иде ....
Чөнки без иске самолетларда очтык ....

Җиһан буйлап сәяхәт

Истанбулга бардык без... ....
Пирамидалар илендә ....
Азатлык утравына сәяхәт ....
Африка буйлап ....
Ни хау, Кытай! ....
Көч куйган күккә ашкан ....
Җилкәннәрдән канат җәеп ....

Канатлар талмасын иде...

Очты-очты... арбалар очты! ....
«Үлем элмәге» чүп кенә! ....
Югарыдан торып кара ....
Теләсә нинди һава шартларында да... ....
Канатлар талмасын иде... ....
Казанда һәм Татарстанда авиациянең үсеше ....

Литературно-художественное издание

Ибрагимов Рашит Габдрахманович

ОРЛЫ НЕ БОЯТСЯ СКАЛ

Казань. Татарское книжное издательство. 2007

На татарском языке

Әдәби-нәфис басма

Ибраһимов Рәшит Габдрахман улы

БӨРКЕТЛӘР КЫЯДАН КУРЫКМЫЙ

Мөхәррире *Р.В.Сабирҗанов*
Рәссамы *Р.Г.Шәмсетдинов*
Бизәлеш мөхәррире *Р.Х.Хәсәншин*
Техник мөхәррире һәм компьютерда биткә салучысы
Ф.Р.Гыйсмәтуллина
Корректорлары *Л.З.Шиһапова, Г.Г.Гарифуллина*

Оригинал-макеттан басарга кул куелды 26.07.2007.
Форматы 84х108 1/32. Офсет кәгазе. «Peterburg» гарнитурасы.
Офсет басма. Шартлы басма табагы 11,76+форз.0,21.
Шартлы буяу-оттиск 13,02. Нәшер-хисап табагы 12,51+форз.0,36.
Тиражы 2000 д. Заказ С-848.

http://tatkniga.ru
e-mail: tki@tatkniga.ru

Татарстан китап нәшрияты ДУП. 420111. Казан, Бауман урамы, 19.

«Идел-Пресс» полиграфия-нәшрият комплексы ААҖ. 420066.
Казан, Декабристлар урамы, 2.