

ვერსალის საბავშვო ბიბლიოთეკის წიგნი № 45



# საბავშვო ბიბლიოთეკა

• ნაკვეთი •



ვესტა და ანთონია

პირველი  
ფართვი



« ნაკადული »  
19 - თბილისი - 69



ვარლამ როდონაიას ნარკვევი „პირველი ფრთები“  
ეხება ცნობილი ქართველი ავიაკონსტრუქტორის ბე-  
სარიონ ქებურიას ცხოვრებასა და მოღვაწეობას.  
წიგნში ნაჩვენებია ბესარიონ ქებურიას დამსახურება  
ხალხისა და სამშობლოს წინაშე.

„მგზავრი ცხენიდან ჩამოხტა, სწრაფად აიღო ქვა, ხალიჩაზე დადო, თვითონაც ზედ მოიკალათა და უთხრა:

— აბა, ხალიჩავ, გაფრინდი!“

ყაყაჩოსფრად აღეწილი პატარა ბესიკო თვალეზგაფარსთოვებული შესციცინებს დედას:

— მერე, დედი, მერე?

ეკატერინე მკერდში იკრავს საყვარელ ბიჭიკოს, ბუთხუზა ლოყებს სიყვარულით უკოცნის და მოღუღუნე ტკბილი ხმით განაგრძობს:

„ხალიჩა ნელა ავიდა მაღლა და ჰაერში გასრიალდა. როდესაც ძმებს გვერდით ჩაუარა, უცნობმა მათ გადმოსძახა:

— მშვიდობით! თქვენი ხალიჩა და წისქვილის ქვა თან მიმაქვს, ახლა აღარაფერი გექნებათ გასაყოფი.“

— უჰ, შენი გულისა, ერთი აქ მომცა ის ხალიჩა და...

— რაო, სიცოცხლეგ, შენც მოგინდა ჯადოსნური ხალიჩით გაფრენა?

— რატომაც არა? აფრინდებოდი სულ მაღლა, იმდენ სოფელსა და ქვეყანას ვნახავდი, რო...

— მერე, მე აქ დამტოვებდი? დედაკოს არ წაიყვანდი თან?

— წაგიყვანდი, მაშ... შენც წაგიყვანდი და მამიკოსაც. ძია ბეხუსაც წაგიყვანდი, მთელ სოფელს წაგიყვანდი...

— მერე, დაეტევა კი შენს ხალიჩაზე მთელი სოფელი? — იღიმება ეკა.

— როგორ არ დაეტევა! არ დაეტევა და... დიდ, ძალიან დიდ ხალიჩას ვიყიდი.

— მფრინავი ხალიჩა არ იყიდება, შვილო! ასეთი ხალიჩებით მხოლოდ ზღაპრებში დაფრინავენ. ადამიანს ფრენა სად შეუძლია... ამქვეყნად მხოლოდ ჩიტები და ფრინველები დაფრინავენ.

— მეც რომ მინდა დედისკო გაფრენა? — ჯიუტად აქნევს ოქროსქოჩრიან თავს პატარა ბესიკო.

— ჰო, დედა გენაცვალოს, გაიზრდები, დაუაყვაცდები და გამიფრინდები... აბა, საწყალი მამაშენივით მთელ სიცოცხლეს ჩხოროწყუსა და გარახის ორლობებში აღმა-დაღმა სიარულს ხომ არ შეაღვევ. გამიფრინდები და ქვეყნის სასახლო კაცი გამოხვალ, დედის სიხარულო...

1870 წლის 12 თებერვალს ქუთაისის გუბერნიის სოფელ ჩხოროწყუში ღარიბი გლეხის საველი ქებურიას ოჯახში დაიბადა ვაჟი. მას ბესარიონი დაარქვეს. ბესიკოც, თავისი ტოლების მსგავსად, ლაღად და უდარდელად იზრდებოდა: მინდორში სირბილი, ლახტობანა, მშვილდ-ისარი და ლელო ბურთი... ცოცხალი, მარდი ყმაწვილი ყველას უყვარდა.

დამთავრდა ბაღლობის ტკბილი ხანა, დედის ზღაპრები, მეგრული ნანინა... საველი ქებურია, მართალია, ხელმოკლეობას უჩიოდა, მაგრამ შვილის სწავლა-განათლებაზე ზრუნვა მაინც ცხოვრების ურყევ მიზნად დაისახა. პატარა ბესიკო ჯერ ჩხოროწყუს ორკლასიან სასწავლებელში მიაბარეს, შემდეგ კი კიწიის სკოლაში გადაიყვანეს.

მოხუცი საველი ყოველ მეორე-მესამე დღეს მხრებზე ხურჯინმოკიდებული კიწიის გზას დაადგებოდა. მეზობლები და მახლობელ-ნაცნობები პატივისცემით ხვდებოდნენ მოსიყვარულე მშობელს, კაკლის ჩეროში, ტკბილ ღვინოზე ეპატივებოდნენ შორით ნამგზავრს. ბოლოს ისე შეეჩვივნენ კიწიელები დათქმულ დღესა და საათზე საველის გამოჩენას, რომ, თუ ცოტა შეაგვიანდებოდა, მაშინვე შეშფოთებული კითხულობდნენ: „ხო შვიდობაა, ნეტაი, ქებურიებისას, საველი არ გამოჩენილა და ფარსავი რაიმე არ იყოს“.

ძალზე უხარებდა გულს ბესიკოს მოსიყვარულე მამის  
ხშირ-ხშირი სტუმრობა: ლოყაწითელი ვაშლები, მეგრული  
სულუგუნი, დედის გამომცხვარი ხაჭაპურები... უქმე დღეებში  
თვითონ ბესარიონი ეწვეოდა ხოლმე მშობლებს. მაშინ კი  
ნამდვილი დღესასწაული იდგა ქებურებისას. გახარებული  
საველი მეზობლებს გადმოიპატიუებდა, ეკატერინე სუფრას  
დაუტრიალდებოდა და იყო გათენებამდე ერთი დალოცვა-  
სადღეგრძელოები. კარის მეზობლებს სწორედ რომ ეამაყე-  
ბოდათ ბესიკოს წარჩინება. იმ დროს არცთუ ისე ხშირი იყო  
ნასწავლი ახალგაზრდობა, მთელ სოფელში ორ-სამ მოსახლეს  
თუ ეყოლებოდა სასწავლებლად „გამეტებული“ შვილი. გლეხ-  
კაცი მუშახელის შემომატებასა და უღლის გამწევს უფ-  
რო ირჩევდა, ვიდრე ვაჟიშვილის ოჯახიდან მოწყვეტას და  
მისთვის ანა-ბანას სწავლებას. მერედა, რამდენი ხარჯი სჭირ-  
დებოდა რიგიანი სწავლა-განათლების მიღებას. საწყალ  
გლეხს, დიდი სურვილიც რომ ჰქონოდა, აბა, სად შეეძლო ასე-  
თი ხარჯის გაღება. საველი ქებურია ჯიუტი კაცი იყო, შრო-  
მით წელში რომ გამწყდარიყო, განზრახულს მაინც არ გადავი-  
დოდა. ხშირად იტყოდა ხოლმე: უსწავლელობამ მე რა ხეირი  
დამაყარა, რომ ჩემმა შვილმა გაიხაროსო. ლუკმას მოვიკლებ  
და ჩემს ბესარიონს მაინც ვასწავლი, ხალხში გამოვა, თვალს  
გაახელს, კაცური კაცი დადგებაო.

მშობლებს ვალში არც შვილი რჩებოდა. ისეთი მონდომე-  
ბით სწავლობდა, რომ სულ მალე თითოთ საჩვენებელი მოს-  
წავლე გახდა. მაგრამ ერთში კი ემდუროდნენ მასწავლებლე-  
ბი — ვერა და ვერ შეეთვისა საღვთო სჯულის გაკვეთილებს.  
პირველ ხანებში უგულისყუროდ ისმენდა „მამაო ჩვენოსა“ და  
„დავითნს“, მერე კი სულ მიატოვა გაკვეთილზე დასწრება. მა-  
შინ საველი ქებურია დაიბარეს „მხარნაქცევი“ შვილის ამბის  
საცნობებლად.

სკოლის დირექტორთან გამოძახებული საველი ლამის მეა-  
თასედ იხდიდა ბოდის თავისი ვაჟიშვილის უგვანი ქცევისათ-  
ვის, ევედრებოდა, არ გაერიცხათ სასწავლებლიდან.

შინისაკენ მიმავალი მამა-შვილი ერთხანს პირს არიდებდა  
ერთმანეთს. ბოლოს მაინც ველარ გაუძლო საველს გულმა:  
— რად მღუპავ, შვილო, ან თავს რისთვის იღუპავ. ხომ

ხედავ, წელებზე ფეხს ვიდგამთ, შრომით ოთხად ვართ მოხ-  
რილი მეც და დედაშენიც, გვინდა როგორმე სწავლა მივატე-  
ვინოთ, ხალხში გამოგიყვანოთ, შენ კი რაღაც სისულელეებს  
აპყობიხარ და ლამის არის მთელი შრომა წყალში ჩაგვიყა-  
რო. ნუთუ არ გინდა, ამ გაჭირვებიდან ამოხვიდე და ქვეყანაზე  
თავაწეულმა იარო. ნუ, შვილო, ნუ იზამ ისეთ საქმეს, რომ  
მტერი გააცინო და მოყვარე ატირო, გაიგონე მამაშენის კე-  
თილი რჩევა...

საველს სიტყვა გაუწყდა. ლამის ატირდეს ეს დროული კა-  
ცი. ბესიკოს მეტი აღარ შეუძლია.

— მამატიე, მამი, ღმერთმანი, მეტს აღარ გავიმეორებ...

შეთანხმდნენ, დედისთვის არ გაემხილათ მომხდარი ამ-  
ბავი.

დარბაისელი საველი ქებურიას თხოვნამ გაჭრა თუ იმან,  
რომ პატარა ბესარიონი მთელ სასწავლებელში ერთ-ერთ უძ-  
ლიერეს მოსწავლედ ითვლებოდა, ღირექტორმა შეუხდო ყმა-  
წვილს „შეცოდება“ და გააფრთხილა, შემდგომში განსაკუთ-  
რებული ყურადღებით მოჰკიდებოდა საღვთო სჯულის გაკ-  
ვეთილებს.

ამ შემთხვევიდან ორიოდ კვირასაც არ გაეგლო, რომ სა-  
ოცარი ამბის მომსწრენი გახდნენ სოფელ კიწიის სასწავლებ-  
ლის აღსაზრდელები. ერთხელ, შესვენებისას, სკოლის ეზოში  
ჟრიაშული და ალიაქოთი ატყდა.

— ბესიკო გადმოხტა, ბესიკო გადმოხტა, — ყურისწამლე-  
ბად გაჰკიოდნენ ბავშვები. ხმაურზე მასწავლებლებიც გამოც-  
ვიდნენ და უცნაური სანახაობა წარმოუდგათ თვალწინ. ბე-  
სოს მკლავების გასწვრივ ფართო ფანერის ნაჭრები მიემაგრე-  
ბინა და სკოლის სახურავიდან გადმომხტარიყო. მართალია,  
ანცი ყმაწვილი დამტვრევას გადარჩა, მაგრამ პედაგოგთა რის-  
ხვა მაინც ვერ აიციდინა. ყოფაქცევაში ნიშანი ჩამოუკლეს და  
კინაღამ სასწავლებლიდანაც გარიცხეს.

ღრო მიდიოდა... ბესომ წარჩინებით დაამთავრა კიწიის სას-  
წავლებელი, მშობლიურ ჩხოროწყუს დაუბრუნდა და ოჯახურ  
საქმეში მამას ამოუდგა გვერდით. მაგრამ ჭაბუკს სოფელში  
გული აღარ უდგებოდა, რაკი ერთხელ იგემა ცოდნის სიტკბო-  
სიმწარე, სურდა უფრო ფართო განათლება მიეღო. საველი კი



მარტივი, გლენჯატური საზომით ზომავდა მომავალი ცხოვრების სავალს: — ცოტა ნასწავლი კია, სახლი აქვს და კარი, აქაც გამოინახება მაგისი შესაფერი სამუშაო, სხვა თუ არაფერი, კანცელარიის მოახვარიშეობას მაინც შეძლებს, ჩემსავით მიწის ჩიჩქნაში არ ამოხდება სული. ეჰ, ბარემ კარგი იყო ქალაქში წასულიყო სასწავლებლად, მაგრამ ბეჩოსა... ვისა აქვს მაგისი სახსარი, სიღარიბეს სად გაექცევი...

შუა ზაფხული იდგა. ივლისის მცხუნვარე ხვატით სულშეგუბებული ეკა დიდი კაკლის ჩეროს შეფარებოდა და ბესარიონს საგარეო ფარჩის ხალათს უკერავდა. ხელსაქმით გართულმა მანდილოსანმა ეზოში ჩამოსული უცხო სტუმარი მხოლოდ მაშინ შენიშნა, როდესაც ნალიასთან მიბმული ნაგაზი აყეფდა და კისერზე ჩაბმული ჯაჭვი გამეტებით ააყდარუნა.

— ეკამ თვალი მოიჩრდილა, ჭიშკარს გახედა. როცა იცნო მოსული, საკერავი შეახვია, სამოსი შეისწორა და ძვირფასი სტუმრის მისაგებებლად აჩქარებული ნაბიჯით გაემართა:

— ღმერთო კი მომკალი, ბატონო კოწია, ერთბაშად ვერ გიცანით, უცხო სტუმრად მიგიჩინეთ. მობრძანდით, თქვენი ჭირიმიე, საველი ვენახშია გასული, ახლავე მოვა.

დაფაცურდა, აფუსფუსდა ეკა, მერე სახლის აივანზე წამოწოლილ ვაჟიშვილს შეუძახა:

— ბესიკო, ბესიკო, შვილო, აქეთ ჩამოდი, ვინ გვესტუმრა... ბესომ კიბეზე ჩამოირბინა და სასურველ სტუმარს ღიმილით შეეგება.

ქუთაისელი ვაჭარი კოწია შეღია ქებურიების ახლო ნათესავი იყო. მისი ჩამოსვლა მუდამ უხარბოდათ ამ სტუმართმოყვარე ოჯახში. კოწიას, გარდა ზრდილი სიტყვა-პასუხისა, კეთილი და მოსიყვარულე გულიც ჰქონდა.

როდესაც კაკლის ჩრდილქვეშ გულუხვად გაშლილი სუფრის გარშემო მსხდომი სტუმარ-მასპინძლები საკმაოდ შეზარხოშდნენ და მამაპაპური სადღეგრძელოებით მთელი საგვარეულო ჩამოათავეს, კოწიამ ბესოს დაადგა თვალი.

— ჩემო საველ, — ტკბილად მიმართა მან მასპინძელს, — რას უპირებ შენს ვაჟკაცს, სულ სოფელში უნდა გაატაროს თავისი ცხოვრება?

— აბა, რა ვიცი, ბატონო კოწია, — მორიდებით მიუგო საველი, — ცოტა სწავლა ქე აქვს, მარა აქ რაში უნდა გამოიყენოს? მაგას ქალაქში წასვლა და სწავლის გაგრძელება სურს, მაგრამ ჩვენ ვინ მოგვცა მაგისი აღლაკი...

— თუ ასე გულთ გსურს ქალაქში ცხოვრება, ჩემთან წამოდი, ბიძიკო, — ახლა ბესიკოს მიუბრუნდა სტუმარი, — დახლში ჩაგაყენებ, სარფიან ვაჭრად გაქცევ, ცოტა ფულს დააგროვებ და მერე თვითონვე იცი შენი საქმისა, შეიძლება სწავლის გაგრძელებაც შეძლო...

ბესოს თვალები გაუბრწყინდა, საველი ხომ მთლად ცანეწია სიხარულით, ლამის ხელები დაუკოცნა მოკეთეს. ხუმრობა საქმე ხომ არ არის, ქალაქში ცხოვრება და ისიც ვაჭრის სარფიანი ხელობა.

— შენ იცი და შენმა ვაჟკაცობამ, ბატონო კოწია, ეს ერთადერთი ბიჭი გამაჩნია, მაგია ჩემი იმედი და სალოცავი, თუ გზას გაუკაფავ და ცხოვრებაში გამოიყვან, შენი გადაუხდელი ვალი გვექნება მთელ ოჯახს. შენი ჭირიმი, შენ იცი და შენმა კაი კაცობამ, — ერთხელ კიდევ გაიმეორა გულაჩუყებულმა საველიმ და პირამდე სავსე ჯიხვის ყანწებით ჭაბუკი ბედის-მაძიებლის სადღეგრძელო გამოცალეს.

დახლი და ვაჭრობა ბესარიონს გულში დიდად არ ეპიტნავებოდა, მაგრამ არას იმჩნევდა და მამას კვერს უკრავდა:

— წავალ ქალაქში, აბა, კოწია ბიძიასთან რა გამიჭირდება. მაშინვე მოილაპარაკეს და გადაწყვიტეს, რომ მეორე დღითვე კოწია ბესიკოს ქუთაისში წაიყვანდა და საქმეში ჩაყენებდა.

ქუთაისში, ყოფილ ბალახვნის ქუჩაზე მტრედისფრად შეფეთქილი, კოხტა სავაჭროა. აბრის წარწერა გამვლელთ აცნობს, რომ აქ თავად კოწია შელიას ფარტოლულის სავაჭრო გაუმართავს. დახლში ჩამდგარი ფერმკრთალი ახალგაზრდა ნადვლიანი თვალებით ვაჭყურებს დათეშიძეების მაღალ გორას, უგულოდ ტრიალებს თოფებად დალაგებულ ქსოვილებს შორის და მთელი დღე ისე გაივლის, ერთ-ორ სიტყვას თუ წამოდერდავს. თუმცა ბესიკოს აზრი და გონება საკმაოდ დაშორებულია დუქნის ციებ-ცხელებისაგან, მაგრამ მის მღყა-

ითობასა და საქმისადმი ერთგულებას ვერავინ უარყოფს. განსაკუთრებით ანგარიში ეხერხება ჭაბუკს — მთელი დღის ნაგაჭრს ორ-სამ წუთში ისე უშეცდომოდ გამოითვლის, რომ კოწია აღტაცებას ვერ მალავს:

— ნამდვილად ვაჭრად დაბადებულხარ, ჩემო ბესიკო, ცოტაც მაცალე და შენგან ისეთ საქმოსანს გამოგიყვან, ყველა შეგნატროდეს...

— არა, კოწია ბიძია, დახლი და არშინი ჩემი საქმე არაა. სწავლის გაგრძელებას რომ მოვახერხებდე, მაშინ მე ვიცი, რა საქმეს მოვიკიდო ხელი.

შეცბუნებული კოწია ერთხანს გაკვირვებული მისჩერებოდა ჭაბუკს. მას ვერ წარმოედგინა, რა უნდა ყოფილიყო ადამიანისათვის ფულზე, სიმდიდრეზე უფრო საოცნებო. ბოლოს, რაკი ვედარაფერი გაარკვია, ხელი ჩაიქნია.

თავისუფალ საათებში ბესო წიგნებსა და ახალ ჟურნალ-გაზეთებს კითხულობდა. განსაკუთრებით ტექნიკური ლიტერატურა აინტერესებდა. ნოქრობაში აღებული ხელფასის უმეტეს ნაწილს მშობლებს უგზავნიდა, დანარჩენი თანხით კი რუსეთიდან ჟურნალ-გაზეთები გამოიწერა. ხარბად აღევნებდა თვალყურს საზღვარგარეთსა და რუსეთში ავიაციის შექმნის პირველ ნაბიჯებს.

იმ დროს საქვეყნოდ იყო ცნობილი დიდი რუსი გამომგონებლის ალექსანდრე თედორეს ძე მოჟაისკის სახელი.

მოჟაისკიმ მთელი სიცოცხლე საზღვაო სამსახურში გაატარა, მაგრამ მუდამ ოცნებობდა, შეექმნა აპარატი, რომლითაც ადამიანი ჰაერში ფრენას შეძლებდა. მალე მას ოცნების განხორციელების შესაძლებლობაც მიეცა. 1860-იან წლებში იგი შეუდგა თავისი ჩანაფიქრის განხორციელებას. ჩაატარა უამრავი ცდა, დეტალურად დაამუშავა „ნავსებური ფრინველის“ კონსტრუქციის საკითხები და მალე გააკეთა ასეთი აპარატის მოდელი. მართალია, მოჟაისკის მოდელით გაკეთებულმა თვითმფრინავმა პრაქტიკულად დაამტკიცა ჰაერში საგნის ფრენის შესაძლებლობა, მაგრამ აპარატის შესამოწმებლად დანიშნულმა კომისიამ მოლოდინი არ გაუმართლა. კომისიამ, რომლის უმრავლესობა უცხოელებისაგან შედგებოდა, არამცთუ დახმარება გაუწია რუს გამომგონებელს, პირიქით,

შეეცადა ჩაეკლა მასში ამ პროექტის განხორციელების რწმენა/  
მოჟაისკიმ გული მაინც არ გაიტეხა, საჭირო თანხა შეაგრო-  
ვა და შეუდგა თვითმფრინავის დამზადებას. ეს იყო მონო-  
პლანის ტიპის თვითმფრინავი. 1882 წლის 20 ივლისს მოჟაის-  
კის თვითმფრინავმა წარმატებით ჩაატარა გამოცდა — მძლავ-  
რად გაშალა ფრთები, ას საყენამდე მანძილზე გაფრინდა და  
ისევ წყნარად დაეშვა დედამიწაზე. და ეს მოხდა ოცდაერთი  
წლით ადრე, ვიდრე საზღვარგარეთ ჰაერში აფრინდებოდნენ  
ძმები რაიტები. თუმცა მოჟაისკის გაბედულ წამოწყებას მე-  
ფის მოხელეების მხრიდან მხარდაჭერა არ ეწერა, დიდმა რუს-  
მა გამომგონებელმა მაინც სამართლიანად დაიმსახურა „მსოფ-  
ლიოში პირველი თვითმფრინავის შემქმნელის“ სახელი.

კვირა დღეა. ქალაქის ვიწრო ქუჩები და შუკები ჩარდახი-  
ანი ურმებით გაჭედილა. ახლომახლო სოფლებიდან ჩამოსული  
ჭრელთავსაფრინანი დედაკაცები ხმამაღალი გადაძახილით ეხმა-  
ურებიან ერთუროს. ლოყებლაყდაყა, წითელხალათიანი ბი-  
ჭუნები კოფოზე წამოსკუბულან და ხარბად შესცქერიან ქუ-  
ჩის ორომტრიალს. ოჯახის უფროსი მამაკაცები ნაცნობ-  
ახლობლების კარს აკითხავენ — როგორმე დროზე უნდათ  
დააბინაონ ქალაქში გასაყიდად ჩამოტანილი ჭირნახული, რომ  
მერე მაზანდა შეიტყონ და მუშტარი მოძებნონ.

ქართულად თავდახურული კობწია მანდილოსნები მედი-  
დურად დაბრძანდებიან ბულვარის კიდეზე, ზოგჯერ ეტლით  
რომელიმე ცნობილი ჩინოვნიკი ჩაიჭროლებს თავისი ოჯახით  
და მაშინ ბულვარზე მოსეირნეთ ახალი სალაპარაკო და სა-  
ჩუროჩულო უჩნდებათ.

სავაჭროებს ფართოდ მოუღლიავებიათ სტუმართმოყვარე კა-  
რი. დახლი პირდაპირ ქუჩის კიდეზე გადმოუშლიათ და ზედ  
გადმოუღლაგებიათ მთელი თავიანთი სიმდიდრე:

ფარჩა, აბრეშუმი, ოქროსა და ვერცხლის ნაკეთობანი,  
ჩიტის ფრთებივით მოხატული მაშიები, ნელსაცხებლები და  
უცხო ხილი...

ნაირფერი ფართლუელით აჭრელებულა კობწია შელიას სა-

ვაჭროც. უხარია პატრონს — ყველაზე მეტი მუშტარი მის დუქანს აწყდება, ხელდაცლილი სოფლელები ჭირნახლში აღდგენულ გროშებს აუცილებელი საჭიროებისათვის თუ იმეტებენ. გულდია ღიმილით ეგებება კოწია მუშტრებს, მარიფათიანად ტრიალებს დახლში. ბესიკოც აქ არის, ისიც შველის, ეხმარება პატრონს, მაგრამ სახე მაინც ჩამოსტირის. კოწიას არ მოსწონს შეგირდის მოღუშული პირისახე:

— რაო, ბესიკო, უქმე დღეს გული აღარ გიდგება საქმეზე განა, შე ეშმაკო, ალბათ ვინმე კუდრაჭა გოგოცუნა გელის ბულვართან. ასეა ხომ, მიგიხვდი?

— ცუდად მიმიხვდით, კოწია ბიძია, მართალია, სავაჭროში გული აღარ მიდგება, მაგრამ გოგოს გულისთვის კი არა, სწავლა მიინდა, აღარ შემოძლია ასე გაძლება; თუ საჩემო საქმეს ვერ დავადექი, დარდი გადამიტანს.

კოწიაც ატყობდა, რომ ბესოს მომავალი სულ სხვა გზით უნდა წარმართულიყო.

— მაინც რას აპირებ, ბიჭო?

— დამეხმარეთ, ჩემო ბიძია, ფოთში რკინიგზაზე მიინდა ვიმუშაო. რამდენიმე ქუთაისელი ბიჭიც აპირებს წასვლას და, თუ იქ გამაგზავნით, ცოტას მშენებლობაზე წავიმუშავებ, მერე კი სწავლას გავაგრძელებ. ამაზე უკეთეს სამსახურს ვერ გამოიწევთ. თუ მე ვერ შევძელი სამაგიეროს გადახდა, ბუნება გიზღავთ. სიკეთისათვის, — გრძნობით დაამატა ჭაბუკმა და მეტი მღელვარებისაგან ხმა აუკანკალდა.

— მე არა ვარ, ბიჭო, წინააღმდეგი, მაგრამ მამაშენს რა პასუხი გავცე. ხომ დავპირდი, შენ შვილს ვაჭრად გამოგზარდითქო. აბა, რას მეტყვის საველი, როგორ შეხედავს ამ ამბავს?!

— ოღონდ თქვენ მომეხმარეთ და მამაჩემის შემორიგება ჩემს კისერზე იყოს. ვიცი, მშობლები ჩემს სურვილს არასოდეს წინ არ აღუდგებიან. ოღონდ თქვენ დამეხმარეთ...

კოწია დარწმუნდა, რომ ბესოს განზრახვაზე ხელს ვერ ააღებინებდა. გულში მოსწონდა კიდევ ყმაწვილის თავგამოდებული მისწრაფება. შეჰპირდა, რაც ჩემზეა დამოკიდებული, ყოველივეს გავაკეთებო და თავისი პატიოსანი სიტყვის ბედ

იმ დღის ნავაჭრი მთლიანად ფოთში გასამგზავრებელი ხარჯე-  
ბისათვის გადადო.

ამ ამბიდან ერთი კვირის შემდეგ კოწია და ბესარიონი უკვე  
ფოთისაკენ მიემგზავრებოდნენ. მწვანე მღზლუხივით გაჭიმუ-  
ლი მატარებელი ზღაზვნით მიიწევდა წინ.

— კოწია ბიძია, რას იტყოდით, ამ მოჯაყყაყე ვაგონე-  
ბის ნაცვლად ფრთებგაშლილი უცხო ფრინველი რომ მიგვაქ-  
როლებდეს ფოთისაკენ.

— რომელ უცხო ფრინველზე ლაპარაკობ, ჩემო კარგო?

— როგორ, კოწია ბიძია, ნუთუ არაფერი გსმენიათ საჰა-  
ერო ბურთებზე და მფრინავ აპარატებზე?

— კარგი ერთი, თუ ღმერთი გწამს, — სერიოზულად გა-  
ოცდა კოწია შელია. მერე კი გამხიარულებული ვაჭარი ხუმ-  
რობის გუნებაზე დადგა:

— მერე, ბიჭო, ღმერთს რომ გადავაწყდეთ სადმე ემაგ  
შენი ფრინველით, რა ვუთხრათ, საველი ქებურიათ ვახშმად  
დაგვატიყა და მიტომ შეგაწუხეთ-თქო?

— იცინეთ, კოწია ბიძია, და აი, ნახავთ, თუ მეც არ გავა-  
კეთო ასეთი აპარატი...

— ღმერთმა ხელი მოგიმართოს, ჩემო ბიძიკო, — გულით  
დალოცა კოწიამ, — მასეთი სასახელო კაცი თუ გამოხვალ,  
მტერსაც კი გაეხარდება. ოღონდ არ დაგავიწყდეს, ჩემო ბე-  
სიკო, ერთხელ მეც უნდა შემსვა მენს ბედაურზე, ხი, ხი,  
ხი... — სიცილისაგან ჩაბუჩრდა კოწია.

ფოთში კოწიამ თავის ახლო მეგობარს, ალექსი ყვანისა  
მიაკითხა; გააცნო ყმაწვილი და სთხოვა, მისთვის როგორმე  
დახმარება აღმოეჩინა. უპირველესად ბინაზე უნდა ეზრუნათ.  
ალექსიმ ბესოს თავის სახლში ერთი საკმაოდ მოზრდილი, ნა-  
თელი ოთახი დაუთმო. მეორე დღეს კი, დილაადრიანად, რკი-  
ნიგზის უფროსისაკენ გასწიეს. ალექსიმ ბესარიონ ქებურია  
ინჟინერს წარუდგინა და სთხოვა, ყმაწვილი სამუშაოზე მიე-  
ლო. ინჟინერს ბევრი ხვეწნა არ დასჭირვებია.

ბესო მეტად ბედნიერად გრძნობდა თავს. დიდი ინტერე-  
სით ეცნობოდა სხვადასხვა სახის აპარატს, დანადგარებს, მე-  
ქანიზმებს, ძრავებს... სულ მალე ისე გაიწაფა, რომ თვითონვე

ახერხებდა პატარა-პატარა მექანიზმების გამოჩარხვას, სქემებისა და ნახაზების შედგენაში ხომ ბადალი არ ჰყავდა.

აურაცხელი ახალი და შთამბეჭდავი განცდა აქვს, მისწრაფება, მაგრამ მაინც გული სტკივა. უკვე საკმაოდ გავიდა, მშობლებისაგან კი არაფერი ისმის. ეტყობა, საბოლოოდ შემოსწორა საველი, ვაჭრის მომხიბვლელი კარიერა რკინიგზის მუშის სახელზე რომ გაცვალა. დედას მაინც როგორღა გაუძლო გულმა. ერთხელ არ მოიკითხა. სხვას რომ თავი დავანებოთ, ალექსი ჟვანიასი ერიდება, როდემდე უნდა იყოს ამ კაცის კარზე. მისი ხელფასით კი ცალკე ცხოვრებაზე ფიქრიც არ შეიძლება.

ეჰ, რაც არის არის, კიდევ ცოტა ხანი და თვითონვე გასწევს ჩხოროწყუსაკენ. იცის ბესომ, როგორ შემოირიგოს შემომწყრალი მშობელი, როგორ ნათელ ფერებში დაუბატოს თავისი ბედნიერი მომავალი.

ამ ფიქრებში იყო გართული ბესარიონი, რომ დერეფანში ნაცნობი ფეხის ხმა და მასპინძლის შეძახილი შემოესმა. იგი სასწრაფოდ წამოიჭრა საწოლიდან, იქვე, სკამის საზურგეზე გადაკიდებულ ხალათს გადასწვდა, მაგრამ გადაცმა ვერ მოასწრო. ოთახის კარი ფართოდ გაიღო და ზურგზე ხურჯინმოკიდებული, ბალღივით დამორცხვებული საველი უხერხულად შეჩერდა ზღურბლთან.

— მამა, — დაიყვირა ბესომ და გახარებული გადაეხვია.

— დამაცალე, ბიჭო, ხურჯინი მაინც ჩამოვიღო, — დაბნეული ტრიალებდა საველი. საველიმ მუცელგამობერილი ხურჯინი ოთახის კუთხეში მიდო და კვლავ გადაეხვია შვილს. კარგა ხანს იყვნენ ასე და ალბათ კიდევ დიდხანს ვერ გაძლებოდნენ ალერსით, რომ ალექსი ჟვანია არ წამოსდგომოდათ თავს:

— დანახვისთანავე ვიცანი, მამაშენი რომ იყო, — მხიარულად მიუბრუნდა იგი ბესარიონს, — კაი ვაჟკაცი ხარ და კაი მშობელიც გყავს.

— კი მაგრამ, თქვე ოჯახაშენებულებო! — მერე ორთავეს მისამართით გაიხუმრა, — ასე თუ იყავით შეყვარებულები, როგორღა გაძელით უერთმანეთოდ?! არა უშავს, საველ ჩემო, ზოგჯერ ჭაბუკის დანახული უკეთა ჩანს, ვიდრე ჩვენი, მოხუცების... ვინ იცის, ისეთი სასახელო კაცი გამოვიდეს, ვა-

ჭარი და ჩინოვნიკი ორთავ შემონატროდეს. მაგას გულში შრომასთან ერთად ისე ძალუმად ჩავარდნია წიგნის ტრფილი, ნამდვილად დიდი ნასწავლი კაცი დადგება. დაიმახსოვრე ჩემი ნათქვამი...

საველიმ ხურჯინიდან სათუთად ამოალაგა ეკას გამომცხვარი ჭვიშტარი, ღვეზელი, რძიანი სულუგუნები, შებრაწული ვარია და დათაფლული ჯანჯუხები. ყველაფერს დედის ხელის ნაზი სურნელება გამოჰყოლოდა.

— არ ამცილდა, ბიჭო, ამ ხურჯინის ტარება, — მიესიყვარულა შვილს საველი, — ჯერ იყო და კიწიის ორღობეები ამატალახებინე, ახლა ქალაქის ქუჩები უნდა მათელინო ასე მორთულ-მოკაზმულს? რატომ შემოსწყერი, შვილო, კოწიას სავაჭროს? ფული გექნებოდა და სახელი, მეტი რა გინდოდა?

— კარგი ერთი, მამაჩემო, რა სახელია, ერთი მითხარი, ვაჭრის სახელი, მარტო ფულისათვის ხომ არ უნდა იცხოვროს ადამიანი. მე სხვა საზომით ვზომავ ცხოვრებას. არშინი და დახლი რა ჩემი საქმეა. სანამ ჩემს მიზანს არ მივალწევ, იცოდე, ვერ მოვისვენებ. კოწიამ დიდი სიკეთე მიქნა, მაგის ვალს, ალბათ, ვერასოდეს გავისტუმრებ, მაგრამ მე ჩემი გზა მაქვს...

— კარგი, შვილო, როგორც შენმა აზრმა და გონებამ გაგიჭრას, ისე მოაწყვე შენი მომავალი. მე ჩემი ცხოვრება უკვე მოვჭამე. შენი ბედნიერებითლა ვსულდგმულობთ მეც და დედაშენიც. ვინ იცის, შეიძლება შენმა ჭკუამ აჯობოს ჩვენს ნაფიქრალს. რაც შეგვიძლია ხელს შევიწყობთ, ყურადღებას არ მოგაკლებთ და სხვა შენ იცი...

საველიმ რამდენიმე დღე დაჰყო ფოთში, ბესოს უშუალო ხელმძღვანელი ინჟინერი სლივიცკი ინახულა და მისგან შვილის ქება რომ მოისმინა, კმაყოფილი და ნასიამოვნები გაეშურა შინისაკენ. სლივიცკის მეტად მოსწონდა ახალგაზრდა გონებამახვილი ჭაბუკი, ეხმარებოდა მას და გარდა ტექნიკური ლიტერატურისა, მხატვრულ ლიტერატურასაც აწვდიდა.

ამასთანავე ბესო მონდომებით ეუფლებოდა რუსულსა და უცხო ენებს.

დადგა 1898 წელი. რუსეთის ბევრ ქალაქში რკინიგზის მაგისტრალის გაყვანა აუცილებელი გახდა. კადრები კი საკმარისი არ ჰყავდათ. საჭირო იყო იგი ამიერკავკასიის ახალგაზრ-





და ტექნიკოსები თავს შეევესოთ. ამ საკითხზე პეტერბურგიდან საგანგებოდ ჩამოსულ ხელმძღვანელ პირებს პირველ პერიოდში ბესარიონ ქებუტიას კანდიდატურა შესთავაზეს. ინჟინერს ლივიცის ბრწყინვალე დახასიათებამ საბოლოოდ გადაწყვიტა ბესოს ბედი. იგი პეტერბურგში გამოიძახეს, სადაც ექსტერნად შესანიშნავად ჩააბარა გამოცდები რკინიგზის უფროსი ტექნიკოსის წოდებაზე.

სამსახურში გაწესების მოლოდინში ბესომ პეტერბურგში რამდენიმე თვე დაჰყო. იმ დროს იქ ბევრი გამოჩენილი ქართველი ცხოვრობდა. ბესო მალე დაუახლოვდა მათ. ხშირად ესწრებოდა თანამემამულეთა ლიტერატურულ საღამოებსა და წარმოდგენებს. აქ გაიცნო ქართული ხელოვნების დიდი მოამაგე და შესანიშნავი კომპოზიტორი მელიტონ ბალანჩივაძე. მალე მათ შორის მეტად მეგობრული ურთიერთობა დამყარდა.

ბესარიონი ხარბად ადევნებდა თვალს საზღვარგარეთსა და რუსეთში მეცნიერებისა და ტექნიკის განვითარების გზებს. იგი დაესწრო პეტერბურგში გამართულ ექიმთა და ბუნებისმეტყველთა X ყრილობას.

დიდი რუსი მეცნიერის ნ. ე. ჟუკოვსკის გამოსვლამ აღაფრთოვანა ქართველი ახალგაზრდა. იგი საბოლოოდ დაავადდა სავიაციო სენით. მ. ბალანჩივაძის მეცადინეობითა და დახმარებით ბესარიონი ორენბურგ-ტაშკენტის რკინიგზის ხაზზე დანიშნეს უფროს ტექნიკოსად.

ორენბურგში ჩასვლისთანავე ბესარიონს რკინიგზის მშენებლობის ერთ-ერთი მნიშვნელოვანი უბანი ჩააბარეს. მართალია, ახალგაზრდა სპეციალისტს ჯერ კიდევ არ გააჩნდა საჭირო პრაქტიკა, მაგრამ საქმის სიყვარულს და ახალგაზრდულ ენერჯიას თავისი გაჰქონდა. თუმცა რთული და მძიმე სამუშაო აწვა კისერზე, ეს ვერ უშლიდა ხელს, ცოდნის გაფართოებაზე ეზრუნა. მშობლებისადმი გამოგზავნილ მის ერთ-ერთ წერილში ასეთ სტრიქონებს ვკითხულობთ: „უკვე რამდენიმე თვეა, სამუშაოზე მოვეწყვე, თქვენ, ალბათ, ფიქრობთ, გავმდიდრდი, მე კი ერთი ხეირიანი კოსტუმიც ვერ მიყიდი. მთელი ჩემი შემოსავალი საზღვარგარეთული ლიტერატურის, ტექნიკური ჟურნალებისა და ენციკლოპედიების შეძენას უნდება. რას იზამთ, მამაჩემო, შეიძლება ამჯობინებდით, თქვენს შვილს

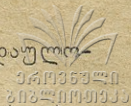
რამდენიმე ხელი საზღვარგარეთული ტანსაცმელი შეეძინა და ქალაქგარეთ მდიდრულად მორთული ვილა ჰქონოდა, მაგრამ გეფიცებით, მე ასე უფრო ბედნიერად და კმაყოფილად ვგრძნობ თავს. ცხოვრებაში მთავარია, მტკიცედ მიისწრაფოდე იმ მიზნისაკენ, რომლისთვისაც მოწოდებული ხარ. ჩემი დღევანდელი საქმიანობა ამ დიდი ოცნების ზღურბლთან ტრიალია მხოლოდ. ალბათ, მალე ამ მიზნის განხორციელებასაც მივაღწევ“.

ბესო დიდიდან დაღამებამდე ჩაჰკირკიტებდა ტექნიკურ ხელსაწყოებს, მექანიზმებს, ეცნობოდა ჟუკოვსკისა და ციოლკოვსკის შრომებს, ოცნებობდა ჰაერში ასაფრენი აპარატის გამოგონებაზე. ინტერესით სწავლობდა რუსი ავიატორების მოღვაწეობას. მისმა ნოვატორულმა ნიჭმა კი ჯერჯერობით რკინიგზის მშენებლობის რაციონალიზაციის საქმეში იჩინა თავი და ზოგიერთი მისი ახალი გამოგონება დაინერგა კიდევ წარმოებაში. ხელმძღვანელობა დიდად კმაყოფილი იყო ახალგაზრდა სპეციალისტისა, რომელმაც ბრწყინვალე ნიჭითა და შრომისმოყვარეობით საყოველთაო ავტორიტეტი და პატივისცემა დაიმსახურა. მალე ბესოს, როგორც ნოვატორსა და რაციონალიზატორს, ხელფასიც გაუდიდეს და მას საშუალება მიეცა, მშობლებისთვისაც გაეგზავნა ცოტადენი ფული.

ორენბურგში ბესარიონმა პირნათლად შეასრულა სამსახურებრივი ვალი და აი, დადგა დრო სამშობლოში გამომგზავრებისა. სწორედ მაშინ იგრძნო ჭაბუკმა, რა უსაზღვროდ ძლიერია მშობლიური მიწის ძალა, რა უხილავი ძალით იზიდავს იგი თავის პირმშოს, როგორ ეწევა თავისკენ თუნდაც ქვეყნის დასალიერიდან. ამდენი წელი უშფოთველად გაატარა ამ ექსპედიციაში, ახლა კი უეცრად რომ ეთქვათ, კიდევ ერთ თავს მოგიწევს აქ დარჩენაო, ალბათ ჭკუიდან შეიშლებოდა. ახლა იგრძნო, რა ჩუმი ლოდინით ელოდა ამ დღეს, როგორ ედებოდა მის არსებას სამშობლოს ხილვის სურვილი.

გულისტკივილით აცილებდნენ ორენბურგელი მეგობრები ბესარიონს; მათ ხომ საკმაო ხანი იმუშავეს ერთად, საერთო ჭირი და ლხინი გამოიარეს, შეიყვარეს და შეისისხლხორცეს ერთურთი. გამომგზავრების წინა დღით კი ქართული ლხინი

გაჩაღეს და ძვირფას მეგობარს სამშობლოსაკენ გზა დაულოცეს.



ორენბურგიდან დაბრუნების შემდეგ ბესარიონი ქ. თბილისში ცხოვრობს, ნაქირავებ ბინაში, გოგოლის ქუჩაზე. მისი ფანჯრების პირდაპირ შიუკაშვილების შეძლებული ოჯახია. მათი ლამაზი ქალიშვილი ხშირად უღიმის ფანჯრიდან. ჯერ ნაცნობობა გაიბა, შემდეგ შეხვედრები და თეთრი ღამეები.

მოულოდნელად დაიკარგნენ ახალგაზრდები. სოფიოს გორში ბებია ჰყავდა და მოხუცის კეთილი ბუნების იმედით მას მიაკითხეს. დედას ვინ გაუბედავდა იმის თქმას, ქალიშვილი „საწყალ“ ტექნიკოსზე გაათხოვეო. თავისი გოგონასათვის ერთი უკვე „დალაგებული“ და მდიდარი ვაჭარი ჰყავდა შეგულებული. ბებიამ ძლივს გადაარჩინა შეყვარებული წყვილი. დედამ ჯერ შამფური უთავაზა ბედნიერ ქალიშვილს მხრებზე, შემდეგ კი ახალ ჯვარდაწერილებს — სოფიო შიუკაშვილს და ბესარიონ ქებურიას — ცხოვრების გზა დაულოცა.

\* \* \*

1905 წელს ბესარიონ ქებურია როგორც გამოცდილი და საქმის ღრმა მცოდნე სპეციალისტი, ბორჯომისა და ყარსის რკინიგზის ხაზზე უფროს ტექნიკოსად დანიშნეს. მან აქაც ისახელა თავი და თორმეტამდე რაციონალიზატორული გამოგონების ავტორი გახდა, რამაც ხუთმაგად შეამცირა რკინიგზის მშენებლობის ხარჯები. იმ დროს საქართველოში ჯერ კიდევ არ იყო გამომგონებელთა და რაციონალიზატორთა ბიურო. მან პირველმა ჩამოაყალიბა გამომგონებელთა ბიურო, რომელმაც განსაკუთრებით დიდი როლი შეასრულა სარკინიგზო მშენებლობაში.

მართალია, რკინიგზაზე მუშაობა ბესარიონის პირდაპირი მოწოდება არ გახლდათ, მაგრამ ამ საქმიანობამ მაინც გარკვეულად განავითარა მისი შემოქმედებითი ნიჭი.

ჯერ კიდევ 1903 წელს მსოფლიო განაცვიფრა ამერიკელი ავიატორების, ძმები რაიტების პირველმა საცდელმა გაფრენამ. საკუთარი კონსტრუქციის აპარატით 30 წუთში დაჰფარეს

30 კილომეტრი მანძილი. რაიტების გაფრენამ დიდი გავლენა მოახდინა ახალგაზრდა ბესარიონ ქებურიაზე. ბესარიონ ქებური რია დარწმუნდა, რომ მფრინავი აპარატის შექმნა და თვალსუვდენელი სივრცეების დაპყრობა მოკვდავთა ძალ-ღონეს არ აღემატებოდა.

და თუ საავიაციო ტექნიკაში თავიანთი სიტყვა თქვეს რუსმა თუ ამერიკელმა კონსტრუქტორებმა, რატომ არ შეიძლება მისი განხორციელება აქ, საქართველოში საკუთარი ძალებით და საშუალებით? საჭიროა მხოლოდ მონდომება, დაუღალავი შრომა და შეუღრქველი ნებისყოფა.

როდესაც ბესომ თავისი მოსაზრება ახლო მეგობრებსა და ამხანაგებს გაანდო, მათ უიმედოდ ჩაიქნიეს ხელი: ეს ხომ ოცნებაა, ზღაპარი... ძმაო, უმჯობესია თავი მიანებო ამ ფუჭ ოცნებას, არა შეჯდა მწყერი ხესაო, ხომ გაგივონია, ასე დაგვემართება ჩვენც. რაც ჩვენ მამა-პაპათ არ უფიქრიათ და არ უცდიათ, ნურც ჩვენ ავიკვიატებთ, მტერს ნუ გავაცივებთო.

ბესო ძლიერ დააღონა და თანაც განაცვიფრა ასეთმა გულგრილობამ. ცხოვრება ხომ წინ მიდის, ტექნიკა ვითარდება. ახალ-ახალი მიღწევები აოცებენ მსოფლიოს. ბესომ შორს დაიჭირა თავი „ვზი მოკეთებებისაგან“ და საკუთარი ძალებით შეუდგა ტექნიკის რთულ გოლგოთას.

დაიწყო უძილო, შემოქმედებითი ძიებით აღსავსე ღამეები: ნახაზს ნახაზი ცვლიდა, მოდელს-მოდელი, უამრავი მაკეტი და გეგმა დახვავდა ბესარიონ ქებურიას მაგიდაზე. მაგრამ სახსრის, საზოგადოების ყურადღებისა და შესაფერი სპეციალური განათლების გარეშე ოცნება ოცნებად რჩებოდა. რადგან უსახსრობის გამო ძვირფას მასალაზე ოცნებაც ზედმეტი იყო, ბესოს სხვა იაფ მასალაზე უნდა ეფიქრა. ბევრი ძიების შემდეგ მისი არჩევანი ბამბუკზე შეჩერდა. მასალა ხელმისაწვდომი იყო და თანაც მსუბუქი, კონსტრუქციის მარტივი და მოხერხებული. და აი, ხანგრძლივი, შეუზოვარი შრომა ბესარიონმა წარმატებით დაავგირგვინა, შეძლო შეექმნა საქართველოში პირველი საფრენი პლანერი, ბამბუკის მარტივი აპარატი.

1908 წლის მაისის მზიანი დღია. დიდუბის ეკლესიის წინ დაახლოებით იმ ადგილას, სადაც ამჟამად პანთეონია, ზღვა ხალხს მოუყრია თავი: დელავენ, მოუსვენრობენ, ერთმანეთს ხშირ-ხშირად გადახედავენ და ჯერ განუცდელი გრძნობით აღტაცებულნი თვალმოუშორებლევ გასცქერიან მინდორს.

— როგორ, ნუთუ მართლა შეძლებს ეს სასაცილო „ბამბუკის ეტაჟერკა“ დედამიწას მოსწყდეს და ცის ლაჟვარდში გაინაგარდოს. დიდი გულადი კაცი უნდა იყოს, რომ ამ აჩონჩხილი სათამაშოთი გაისეირნოს, ნეტავი თავი ხომ არ მოსძულდება?.. — დაახლოებით ამგვარ ფიქრებს შეეპყრო მაშინ ყველას გონება. ზოგნი ხმამაღლაც გამოსთქვამდნენ გულისნადებს: წავიდეთ, ძმაო, გავეცალოთ აქაურობას, რაიმე უბედურებას არ გადავეყაროთო. მართალია, სხვების გასაგონად ასე გაიძახოდნენ, მაგრამ ფეხს მაინც არავინ იცვლიდა. ყველა განუზომელ ცნობისმოყვარეობას შეეპყრო — სურდა საკუთარი თვალთ ეხილა „ბამბუკის ეტაჟერკის“ ცაში აფრენა.

და აი, დადგა სანატრელი წუთი.

ბამბუკის ნაცრისფერი კალია ჯერ მინდორზე გასრიალდა მოხდენილად, მერე შევეულად აიჭრა ჰაერში.

ბესარიონს ჰაერში აფრენისას ცოტათი გაუარა მღელვარება, მაგრამ მთლად მაინც ვერ დამშვიდებულიყო.

„როგორმე ბოლომდე უნდა გავძლო, როგორმე უზვარიოდ უნდა დავეშვა მიწაზე, თორემ თუ ერთხელ გაუცრუვდათ მოლოდინი, შემდეგ ძნელადლა იწამებს ვინმე ამ დიდი საქმის წარმატებას“... — ფიქრობდა ბესარიონი და საჭეს გულდაგულ მინდობილი, თითქოს შერწყმოდა, შესისხლხორცებოდა მანქანას. „დროა დავეშვა, უკვე სახიფათოა დაყოვნება“, — გაუელვა აზრმა და საჭეს ძალუმად ჩაეჭიდა. უცნაურმა ფრინველმა კიდევ ერთი წრე მოხაზა და ნელ-ნელა იწყო მიწაზე დაშვება. როდესაც პლანური დედამიწას შეეხო, ხალხმა ერთხმად იხუვლა და ყიყინით შემოერტყა გარს. ამასობაში ფრინველის „ქეჩო“ მალლა აიწია და საშუალო ტანის ქერათმიანი ვაჟკაცი გამოჩნდა, მაგრამ მიწაზე ფეხის დადგმა ვინ დააცალა, ხალხმა ხელში აიტაცა და ვაშას ძახილით რამდენჯერმე მალლა შეისროლა. მერე კი აღტაცებულმა ქარფველმა მა-

მულიშვილებმა არნახული შეხვედრა გაუმართეს ჰაერის პირველ ქართველ დამპყრობს.

მეორე დღეს დედაქალაქის პრესამ დიდი მოწონებით აღნიშნა საზოგადოებისათვის ჯერ კიდევ უცნობი ქართველი მფრინავის პირველი წარმატება. გამოჩნდნენ მეცენატები, რომლებიც მოითხოვდნენ, ბესარიონს შესაფერი საავიაციო განათლება მიეღო.

აქვე უნდა აღვნიშნოთ, რომ თბილისში 1908 წელს პლანერით დაფრინავდა აგრეთვე ცნობილი ქართველი პლანერისტი და შემდგომში სახელმწიფოებრივი სამხედრო მფრინავი ალექსი ვლადიმერის ძე შიუკაშვილი.

1909 წელს ბ. ქებურიას ყურამდე აღწევს სენსაციური ცნობა ლამანშე ფრანგი ავიატორის ინჟინერ ლუი ბლერიოს გაფრენაზე.

ავიაციის ფრანგული სკოლა, 1908—1909 წლებში საფუძველი რომ ჩაუყარეს ავიაკონსტრუქტორებმა: დელიაგრანტმა, ლუი ბლერიომ, სანტელიუმონმა და ლატამმა, მსოფლიოს განსაკუთრებული ყურადღების ცენტრში იდგა. მათ მიერ შექმნილმა თვითმფრინავებმა თავისი კონსტრუქციით შორს გაუსწრეს ძმები რაიტების გამოგონებას. ხოლო ლუი ბლერიომ ხანგრძლივი მუშაობის შემდეგ აავო საკუთარი კონსტრუქციის აეროპლანი და 1909 წლის 25 ივლისს საჩვენებელი გაფრენა ჩაატარა. მან ნახევარ საათში დაფარა ოცდაცამეტი კილომეტრი საფრანგეთის ქალაქ კალედან დუვრამდის. ბლერიოს გაფრენის ამბავი მთელი სისწრაფით მოედო მსოფლიოს და თვით ჟიკდურესი სკეპტიკოსებიც კი დაარწმუნა, რომ ტექნიკისა და მეცნიერების ამ ბრწყინვალე მიღწევას ახლო მომავალში დიდი პრაქტიკული მნიშვნელობა ექნებოდა.

ბესარიონმა გადაწყვიტა, რაღაც არ უნდა დასჯდომოდა, გამგზავრებულიყო პარიზში, პირადად გასცნობოდა სახელგანთქმულ ფრანგ ავიატორს, შეესწავლა მისი აპარატი და საფუძვლიანად დაუფლებოდა ფრენის ოსტატობას.

საფრანგეთში გამგზავრებამდე, 1909 წლის აგვისტოში, ბესარიონი პეტერბურგს ეწვია. მას სურდა დიდი რუსი მეცნიერი ნიკოლოზ ეგორის ძე ჟუკოვსკი მოენახულებინა, გასცნობოდა მას და რჩევებ ეკითხა.

...ღრმა ფიქრებში ჩაძირული ბესარიონი წყნარი ნაბიჯით მიჰყვებოდა ნევის პროსპექტს. ბუნების თვალწარმტაცით ლამაზით მოხიბლულს არც კი შეუნიშნავს, ისე აღმოჩნდა მსცოვანი მეცნიერის სახლის პარმალთან. ცოტა შეეყოყმანდა, ერთი პირობა უკან გაბრუნებაც კი დააპირა: „ვინ იცის, როგორ შეხვდება ჩემს განზრახვას. შეიძლება მისაყვედუროს კიდევ, ყოველივე სიკეთის გადმოღებას მხოლოდ უცხოელებსაგან რომ ვცდილობთ, იქნებ სჯობს, სულაც არ შევაწუხო... სადარბაზო შესასვლელთან შედგა. ზარის დილაკის დასაჭერად აწეული ხელი ყოყმანით უკანვე ჩამოუშვა, უხერხულად მიიხედ-მოიხედა. არავინ ჩანდა. ბოლოს მაინც გაბედა და დარეკა — რაც მოხდება, მოხდეს, ჩემს განზრახვაზე ხელს მაინც ვერ ამაღებინებსო.

თმადათოვლილი, სათნო სახის მოხუცი შემოეგება სტუმარს. როდესაც ვინაობა გაიგო, კიდევ უფრო გაიხარა:

— მობრძანდით, მობრძანდით, მიხარია თქვენი სტუმრობა, აი, თურმე როგორი თაობა გვეზრდება — მამაცი, შეუპოვარი... ბესარიონი აღტაცებისა და სიმორცხვისაგან წამოენთო, ალალი ღიმილით შესცინა მოხუცს:

— მართალი მოგახსენოთ, არ მეგონა, თუ ასეთ ქებას დავიმსახურებდი თქვენგან. ჩემი გატაცება...

— აბა, აბა, — თითით დაემუქრა მასპინძელი, — გატაცება რას მიქვია. გატაცება კი არა, თქვენი არჩევანი ცხოვრების დიდი და კეთილშობილური მიზანია... ახლა კი საბოლოოდ წათამამდა ბესარიონი, გადაწყვიტა გაეღო ნ. ჟუკოვსკისათვის თავისი გეგმები და რჩევაც ეკითხა.

— განზრახული მაქვს საფრანგეთში გავემგზავრო და ავიატორ! ლუი ბლერიოს სკოლაში მოვეწყო, თქვენ რას მირჩევთ, ნიკოლოზ ეგორის ძეგ?!

— ჩინებულთა, მოწონების მეტი რა მეთქმის! თუ გარეშეთაგან არ ვისწავლეთ, მხოლოდ საკუთარი თოხარიკით შორს ვერ წავალთ. ცოდნის წყაროს იქ უნდა დავეწაფოთ, სადაც უფრო გულუხვად გადმოსჩქეფს, წინააღმდეგობებმა არ უნდა შეგვაკრთოს.

თან ურჩია, პირველ რიგში ფრენის თეორიისა და ტექნიკის შესწავლისათვის მოეკიდა ხელი, ღრმად გასცნობოდა აბა-

რატის კონსტრუქციას, რათა შემდგომში უფრო გაადვილდეს  
ბოდა მისი დამორჩილება. მამობრივად არიგებდა, თუმ-  
ცა წუხდა კიდევ, რომ რუსეთში ჯერ სუსტად იყო განვითა-  
რებული სამამულო ავიაცია, არ იყო ავიასკოლები და ცოდნის  
წყურვილით შეპყრობილ ახალგაზრდებს უცხო ქვეყნებში  
უხდებოდათ გამგზავრება. ბოლოს ისიც დასძინა — თუ დახმა-  
რება დაგვირდეს, ნუ მომერიდები, მეგობრად მიგულეო.

ნიკოლოზ ეგორის ძესთან შეხვედრამ ძალა შემატა ქებუ-  
რიას. ის აღტაცებული იყო მსცოვანი მეცნიერის ჩაცმულო-  
ბით, გარეგნობით, სიღარბაისლითა და ცეცხლოვანი ბუნებით,  
შეუდარებლად საამო და ტკბილი მეტყველებით. შინისკენ მი-  
მავალ ბესარიონს თავისდაუნებურად ილიას სიტყვები მოა-  
გონდა: „დიდბუნებოვანი კაცი იმით არის შესამჩნევი, რომ  
რომელი მხრიდანაც არ უნდა მიუდგე, ლამაზი სანახავია“.

პეტერბურგში ყოფნისას ბესარიონმა კომპოზიტორი მე-  
ლიტონ ბალანჩივაძეც ინახულა, გაანდო თავისი გეგმები სა-  
ფრანგეთში გამგზავრებისა და იქ საფრენოსნო განათლების  
მიღების თაობაზე, თან ნიკოლოზ ეგორის ძის აზრიც გააცნო.  
ქართველი მუსიკოსი მეტად გაახარა თანამემამულის სანაქე-  
ბო განზრახვამ.

— აფერუმ შენს ვაჟკაცობას, ჩემო ბესარიონ! ნეტავი  
მრავლად გვეზრდებოდეს შენისთანა მამულიშვილები, მაშინ  
ჩვენი პატარა ქვეყანაც იტყვის თავის სათქმელს...

მელიტონმა საწერი მაგიდის უჯრა გამოაღო, იქიდან ერთი  
შეკვრა ქალღმრთის ფული ამოიღო და ბესარიონს გაუწოდა.

— ალალი გულით მოძღვნილია და უარი არ მითხრა, ღმერ-  
თმა მოგახმაროს... შენ ოღონდ ისწავლე, საქმეს დაეუფლე,  
ჩვენი სამშობლო ასახელე.

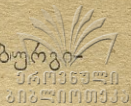
ბესარიონმა შორს დაიჭირა მელიტონის საჩუქარი, სულ  
ერთიან წამოენთო:

— როგორ გეკადრებათ, როგორ შეიძლება... არა... ვერ  
ავიღებ, — იმეორებდა დაბნეული.

— აიღე, ძმაო, აიღე! ეს ფული ხომ საქვეყნო საქმეს მოხ-  
მარდება.

ბესარიონს თავპატიჟი აღარ გამოუდგია, ფული დიდი მად-  
ლობით ჩამოართვა და აღუთქვა, რომ ყოველმხრივ შეეცდებო-  
და, მისი ნდობა გაემართლებინა.





სექტემბრის ბოლო რიცხვებში ბესარიონი პეტერბურგიდან თბილისში ჩამოვიდა.

ვინაიდან საკუთარი კონსტრუქციის ბამბუკის პლანერით გაფრენამ ბესარიონს კარგი სახელი მოუხვეჭა, მისმა წამოწყებამ მოწინავე ქართველი საზოგადოების ყურადღება მიიპყრო. უმრავლესობა დარწმუნდა, რომ ავიაციის განვითარება საქართველოში აუცილებელი და კანონზომიერი მოვლენა იყო და ყოველმხრივ უნდა ცდილიყვნენ ხელი შეეწყოთ, გზა გაეკაფათ ამ სიახლით დაინტერესებული ახალგაზრდობისათვის, ეზრუნათ მათ მომავალზე.

საქართველოში უკვე კარგა ხანია არსებობდა საზოგადოებრიობის ხარჯზე ნიჭიერ ჭაბუკთა უცხოეთში მივლინების ტრადიცია. ამჯერადაც, გაითვალისწინეს ბესარიონ ქებურიას ნიჭი, შეუნელებელი მისწრაფება საავიაციო საქმისადმი და ქართველი საზოგადოების ერთმა ნაწილმა გადაწყვიტა, როგორმე გამოენახა საშუალებები და ქებურია საფრანგეთის საფრენოსნო სკოლაში მიევლინებინა. ამ კეთილი საქმის თათსნებმა შეაგროვეს საჭირო თანხა, ნაწილიც ბესარიონმა ოჯახის დანაზოგებიდან წაუმატა და სულ მალე მზად იყო საოცნებო ქვეყანაში გასამგზავრებლად.

წასვლის წინ ბესარიონმა მშობლებიც მოინახულა. საველის და ეკას მაინცდამაინც დიდად არ გაჰკვირვებია შვილის გადაწყვეტილება. გამოსამშვიდობებლად მოსულ ნათესაებში ამჟამად ჩამდგარი საველი ხუმრობით იმეორებდა:

— არ ვიცოდი და თურმე ღმერთკაცად დაბადებულა ჩემი ბესარიონი. მაგი უფლის საბრძანებელში შეჭრას არ მოერიდა და „ფრანციაში“ გამგზავრება რას მიქვია, აწი რაღათი ვაგვაკვირვებს.

არ უკვირდათო, ერთია, მაგრამ მაინც ძლიერ განიცდიდნენ ერთადერთი ვაჟიშვილის დიდი ხნით მოცილებას — მოხუცები ვართ, ვინ იცის, რა გვემართება, ვინ უნდა მოგვხედოს და გვიპატრონოს. ბესარიონმა ტკბილი ალერსით და დაპირებით დაამშვიდა მშობლები.

ბესარიონის საფრანგეთში გასამგზავრებლად თითქმის ყველაფერი მზად იყო. მაგრამ როდესაც წასვლის წინა დღეს მან თბილისის გლბერნატორ ლედინსკის მიაკითხა უცხოეთის

პასპორტის მისაღებად, ამ უკანასკნელმა პირადობის საბუთის ნაცვლად ცივი უარი შეაგება: არეული დროა და საზღვარგარეთის პასპორტის გაცემა, სამწუხაროდ, არ შეგვიძლიაო. ხოლო როდესაც მისი სიტყვებით გულგახეთქილი ახალგაზრდა კინალამ ჩაიკეცა, უფრო რბილად დაუმატა: კაცმა რომ თქვას, რაში გამოგვადგება თქვენი უცხოეთს გამგზავრება და სწავლა. საქართველოში ავიაცია არასოდეს არ შეიქმნება, ფუჭი ოცნებაა და ახალგაზრდობასაც ცუდ მაგალითს მივცემით. უმჯობესია, თავი დაანებოთ ფრენას და რაიმე სასარგებლო საქმეს მოჰკიდოთ ხელი. მეც დაგეხმარებით. აი, თუნდაც საეკლესიო საზოგადოებაში მოვაწყობთ, რითი არის ცუდი?!

ბესარიონი დიდხანს ემუდარა გაჯიქებულ გუბერნატორს, მაგრამ ლედინსკისთან არც ხვეწნამ გაჭრა, არც მუდარამ. დაძმარებული ბესარიონი ნირწამხდარი გამოვიდა ყოვლისშემძლე მმართველის ოთახიდან.

მეორე დღეს საზოგადოებამ შეიტყო მომავალი მიფრინავის აუდიენციის შედეგი და პეტერბურგში გააგზავნა წარმომადგენელი, რომელმაც საავიაციო ფედერაციას აცნობა თბილისის გუბერნატორის უსამართლო განაჩენი. გარდა ამისა, საქართველოს თითქმის ყოველი კუთხიდან წერილებით, თხოვნით, ზოგჯერ მუქართაც მოსვენებას არ აძლევდნენ გუბერნატორს, ქებურიასთვის საზღვარგარეთ გამგზავრების ნება დაერთო. ქართველ მამულიშვილთა ასეთმა მძაფრმა მხარდაჭერამ ლედინსკი დაარწმუნა, რომ თუ ქებურიას საფრანგეთში გამგზავრების ვიზას არ მისცემდა, მთელი ქართველი ხალხის უკმაყოფილებას გამოიწვევდა, ეს კი მისი რეპუტაციისათვის საზიანო იყო. უმიზნო ჯიუტობას ისევ გონიერმა განსჯამ აჯობა და ფარხმალდაყრილმა გუბერნატორმა ბესარიონი კვლავ გამოიძახა. იგი ამჯერადაც მოკრძალებული, რღნავ დარცხვენილი წარდგა ლედინსკის წინაშე, თუმცა კაბინეტში შესვლისთანავე იგრძნო, რომ ყინული საგრძნობლად გამლზვალიყო. განაწყენებული გუბერნატორი ერთხანს ამრეზილი შეჰყურებდა სტუმარს, მაგრამ ბოლოს სიჩუმე თვითონვე დაარღვია.

— რაო, ქებურიავ, მთელი საზოგადოება ამიჯანყე, ხომ? რა გაეწყობა, ყაბუღსა ვარ, რადგან ასე გსურს და არ ისე-



ნებ, წაბრძანდი, იხეტიალე ევროპაში. ვნახოთ, რას ისწავლი და რა შავარდენიც ჩამოფრინდები.

სიხარულისაგან ატაცებული ბესარიონი კი არ გამოვიდა, გამოფრინდა გუბერნატორის ოთახიდან და ჯერ კიდევ მელან-შეუშრობელი სანუკვარი პასპორტი სათუთად შეინახა გულის ჯიბეში.

დადგა ნანატრი წუთი. გულშემატკივრებით, ნათესავ-მეგობრებითა და ახლობლებით გარშემორტყმული ბესარიონი გულმხურვალედ ემშვიდობება მშობლიურ მიწა-წყალს. თბილისის სადგურის ბაქანზე ქშენით შემოიჭრა ორთქლის ქულეებში გახვეული სამგზავრო მატარებელი. ბესარიონმა ერთხელ კიდევ გახედა საყვარელ ქალაქს, მწუხრის ბინდდაკრული მთაწმინდისა და მამადავითის სანახებს და აჩქარებული ნაბიჯით გაემართა ვაგონისაკენ. ცოლშვილთან ხვევნა-კოცნისა და ნათესავებთან დამშვიდობების შემდეგ მეგობრებმა ციმციმ ასწიეს ბესარიონი და ასე ხელში აყვანილი შეიყვანეს პირველი კლასის ვაგონში.

— ბესო, ჩასვლისთანავე მოგვწერე ყოველივე!

— აბა, შენ იცი, ბესარიონ, უჩვენე ფრანგებს შენი ვაჟ-კაცობა!

ორთქლმავლის თვლების მონოტონურ გუგუნში დიდხანს ჩაესმოდა შორ გზაზე მიმავალ სასიქადულო მამულიშვილს მეგობრების გამამხნევებელი სიტყვები.

როგორც უკვე აღვნიშნეთ, მსოფლიო ავიაციის განვითარებაში დიდი როლი შეასრულა საფრანგეთის სხვადასხვა ქალაქებში არსებულმა ავიასკოლებმა და კლუბებმა. განსაკუთრებული ავტორიტეტით სარგებლობდა პარიზის აეროკლუბი, რომელიც 1908 წელს დაარსდა და ბევრი სახელმძღვანელო მფრინავი და ავიაკონსტრუქტორი აღზარდა. ამ სკოლის პირველი კურსდამთავრებულები იყვნენ შემდგომში საყოველთაოდ ცნობილი ავიატორები: ლუი ბლერიო, ანრი და მორის ფარმანები, ოლივერ და ვილბურ რაიტები, ჰუბერ ლატამი... მრავალი მათგანი თავის ქვეყანაში საავიაციო საქმის წამომწყები გახდა.

დღითი დღე იზრდებოდა პარიზის ავიასკოლაში ჩარიცხვის მსურველთა რიცხვი და თუ მისი პირველი გამოშვება მხოლოდ 16 კაცს შეადგენდა, მეორე წელს ეს რიცხვი 200-მდე გაიზარდა. აქ სასწავლებლად ჩამოდიოდნენ მსოფლიოს სხვადასხვა კუთხიდან. და თუმცა ცოდნის მისაღებად საკმაოდ მოზრდილი თანხა უნდა გაეღოთ, აბიტურიენტთა რიცხვი მაინც ყოველ წელს მატულობდა.

საინტერესოა, რომ სხვადასხვა ეროვნების მოსწავლეთა შორის რაოდენობის მხრივ რუსებს მეორე ადგილი ეჭირათ. მაგ., ბლერიოს ავიასკოლაში ფრანგი იყო 172, რუსი — 27, ინგლისელი — 19, პოლანდიელი — 7, ამერიკელი — 4, გერმანელი — 4, იტალიელი — 3 და ა. შ.

ხოლო ქართველთა შორის ბესარიონ ქებურია იყო ერთადერთი, რომელმაც ბლერიოს სკოლაში შეისწავლა საავიაციო საქმე.

პარიზის აეროკლუბში მოსწავლეები ავიაციის თეორიულ კურსს გადიოდნენ, ხოლო პრაქტიკულ ცოდნას პილოტთა სპეციალურ სკოლებში იღებდნენ. ასეთი იყო, მაგალითად, ძმები ვუაზენებისა და ანტუანის სკოლა ქ. მურმელონში, ანრი ფარმანისა და ლუი ბლერიოს სკოლა პარიზში.

ფრანგმა ავიატორმა ბლერიომ, ფარმანმა, ზომერმა და სხვებმა საკუთარი კონსტრუქციის აპარატი ააგეს და ერთგვარი მონოპოლიის უფლებით სარგებლობდნენ.

ბესარიონ ქებურია საფრანგეთში ჩასვლის პირველი დღეებიდანვე იწყებს ფრანგული კონსტრუქციის საფრენი აპარატის გულდასმით შესწავლას. საგანგებოდ გაემგზავრა მურმელონში ვუაზენებისა და ანტუანის თვითმფრინავის გასაცნობად, პირადად შეხვდა და ესაუბრა ფრანგ ავიაკონსტრუქტორებს. როგორც შემდეგ თვითონ აღნიშნავდა, მათი აპარატები რაიტების მიერ გამოგონილი საფრენი აპარატის მცირეოდენ ნაირსახეობას წარმოადგენდა, მხოლოდ ლუი ბლერიოს აპარატი იყო სავსებით განსხვავებული დანარჩენებისაგან როგორც თავისი ორიგინალური კონსტრუქციით, გამძლე და მოხერხებული ძრავით, ისე სიმსუბუქითა და სილამაზით.

პარიზის აეროკლუბში მისაღები გამოცდებია. ბესარიონი მოსაცდელში დგას და შემკრთალი მისჩერებია საგამოცდო ოთახის კარს. მოსაცდელში სრული სიწყნარეა, აბიტურიენტთა აჩქარებული გულისცემა ისმის მხოლოდ. რაც დრო გადის, მით უფრო იზრდება მღელვარება. კარს გადაღმა რაღაც გახმაურდა, შემდეგ ნაბიჯების ხმა მოჰყვა, კარი გაიღო და გამომცდელი გამოჩნდა.

— შემდეგი... გთხოვთ!

ფეხს არავინ იცვლის. თითოეულის შიშნარვეი მზერა ერთსა და იმავე კითხვას გამოხატავს: "რა ხდება კარს იქით, რატომ არ გამოდიან გამოსაცდელები? არა, ჯერ სხვა გავიდეს, მერე მე... ფიქრობს ყოველი მათგანი და ნელ-ნელა შორდება იქაურობას. ბოლოს მარტო ბესარიონიღა აღმოჩნდა პროფესორის პირისპირ.

— თქვენც ხომ არ შეშინდით? — ღიმილით ეკითხება გამომცდელი, — თქვენი გვარი?

დაკვირვებით შეაქტერდა, სათვალე შეისწორა და ცოტა დაფიქრების შემდეგ გაიხსენა:

— აა, ქე-ბურ-ოვი, საქართველოდან, მახსოვს, მახსოვს... მოაგონდა რამდენიმე დღის წინათ ბლერიოს მიერ გაცნობილი ქართველი ახალგაზრდა.

— მოზრძანდით, წავისაუბროთ. ვფიქრობ, თქვენთვის ყოველივე ნაცნობი და გარკვეულია.

პროფესორის სიტყვებით წათამამებული ბესარიონი აღარ შეეყოყმანებულა, სწრაფად შეჰყვა გამომცდელს. მასაც სუფთა ქაღალდი და რაღაც სქემები მისცეს. ზოგს უკვე დაემთავრებინა ხაზვა და პროფესორის განაჩენს ელოდა.

საგამოცდო კომისიის წევრები განსაკუთრებით გააოცა ბესარიონის გაწაფულობამ ფრანგულ ენაში. იგი თითქმის თავისუფლად ლაპარაკობდა ამ ენაზე და საგნის ცოდნასთან ერთად გამართული ფრანგული მეტყველებითაც მოხიბლა გამომცდელელები.

ბესარიონმა წარმატებით ჩააბარა მისაღები გამოცდები და პარიზის აეროკლუბის მსმენელად ჩარიცხეს. იგი დიდი მონ-

დომებით ეუფლებოდა ცოდნას მუდამ ახსოვდა რუსული ავიაციის მამის ნ. ე. ჟუკოვსკის დარიგება, რომ საავიაციო თეორიის შესწავლის გარეშე შეუძლებელია ფრენის დაუფლება. ყოველი კარგი პილოტი უპირველესად საუკეთესო კონსტრუქტორი უნდა იყოს.

სკოლაში ბესარიონი განსაკუთრებით დაუმეგობრდა ფრანგ ლეონ ლეტორს. იგი შეძლებული ოჯახიდან იყო. მამა ერთ-ერთ მსხვილ კომპანიაში მუშაობდა და შვილის სწავლა-აღზრდისათვის ფულს არ იშურებდა.

მეგობრები ერთად ატარებდნენ საღამოებს— ბულონი, სენის სანაპირო, ელისეს მინდვრები, ჭაბუკური გატაცებები და მაღალი ოცნებები...

— მუსიე ბესარიონ, დღეს თქვენებური ღვინით მინდა გაგიმასპინძლდე. ვნახოთ, როგორ მოგეწონებათ, — უთხრა ერთ დღეს ლეტორმა ბესარიონს და ოჯახში გამართულ პატარა წვეულებაზე მიიპატიჟა.

როდესაც ლალივით გამჭვირვალე, სურნელოვანი სასმელი იგემა, ბესარიონს მართლა ასე ეგონა — ქართულ კარდანახულსა ვსვამო, მაგრამ ჭურჭლის იარლიყმა ვაცა მასპინძელი.

— დმერთმანი, ვერ ვიფიქრებდი ფრანგული ბორღო ასე ძალიან თუ ჰვავდა ჩვენებურ ღვინოს.

ლეტორების ოჯახში ხშირად იკრიბებოდნენ ჟაკ გობრონი, ლუი პოლანი, ლეონ მოლონი, ლუი ვაგნერი, ლუი ჟიბერი და სხვები. მათ საზოგადოებაში ბესარიონი თავს მეტად თავისუფლად გრძნობდა. ახალგაზრდებს ერთი დიდი მიზანი და არჩეული პროფესიისადმი ღრმა სიყვარული აკავშირებდათ. სწორედ ამ მაღალმა გრძნობამ და შეუენელებელმა მისწრაფებამ გაუკაფა გზა ტექნიკის იმ დიდ საოცრებას, რომელსაც ავიაცია ეწოდება.

აეროკლუბში ფრენოსნობის თეორიული კურსის წარმატებით ათვისების შემდეგ ბესარიონ ქებურია სახელგანთქმული ფრანგი მფრინავის ლუი ბლერიოს პილოტთა სკოლაში ჩარიცხეს. ბლერიოს სკოლაში პრაქტიკული ფრენის შესწავლა ყველასთვის როდი იყო ხელმისაწვდომი. მოსწავლეს სწავლის ქირად სკოლის სალაროში წინდაწინ უნდა შეეტანა 2500 ფრანკი და ამდენივე თანხა გადაეხადა აპარატის მოსალოდნელი დაზიანების ასანაზღაურებლად.



ლუი ბლერსიო და ბესარიონ ქებურია, 1910 წ. პარიზი.

სწავლის ასეთი მაღალი გადასახადი განსაკუთრებით მძიმე ტვირთად დააწვა ბესარიონ ქებუტიას მოკრძალებულ მდგომარეობაში. უპირველესად სწავლის ქირის შეგროვებაზე უნდა ეზრუნა. სამშობლოდან მატერიალური მხარდაჭერის ლოდინი ამაო იყო. ცოტაოდენი თანხა მომჭირნე ცხოვრებით ჰქონდა შემონახული, ნაწილი სახლიდან მიიღო, ნაწილი კი ახლო მეგობრების — მფრინავ კუზმინსკის, ლეონ ლეტორისა და ლეონ მოლონისაგან ისესხა და სწავლის წინასწარი გადასახადი მთლიანად გაისტუმრა.

ბლერიოს სასწავლებელში გატარებული წელი ყველაზე შემოქმედებით, მძაფრი შთაბეჭდილებებით დატვირთულ დროდ დარჩა ბესარიონის ცხოვრებაში. განსაკუთრებით კარგი მოგონებები შემორჩა მას სკოლის ხელმძღვანელ ლუი ბლერიოზე. ქებუტიას პირად არქივში ინახება მოგონებანი გამოჩენილ ფრანგ ავიატორზე:

„ჩემმა სასწავლებელმა ლუი ბლერიომ მირჩია, შემეძინა მისი კონსტრუქციით აგებული „ანზანის“ ძრავიანი აეროპლანი. მართალია, ასეთი დიდი თანხის გაღება ჩემთვის თითქმის შეუძლებელი იყო, მაგრამ აეროპლანი პრაქტიკის ამოღებაში დიდად დამეხმარებოდა. სასწავლო-საჩვენებელ ფრენებს ბლერიოს საკუთარ აპარატზე ვატარებდი: სკოლის ყველა მოსწავლე კრთოდა საფრენი აპარატის წინაშე. ერთი მცდარი კურსი, ოდნავ წაბორძიკება და დიდძალი ფული იყო საჭირო დამეგებული შეცდომის გამოსასწორებლად. მოსწავლეს თვითონ უნდა დაეფარა აეროპლანის შესაკეთებელი ხარჯები, დირექცია და ხელმძღვანელობა, როგორც იტყვიან, „ხელს იბანდა“ ყოველგვარი პასუხისმგებლობისაგან.“ ამ გარემოებით გამოწვეული სიფხიზლისა და შეუპოვარი მეცადინეობის წყალობით ბესარიონს არასოდეს დაუზიანებია აპარატი. აი, რას წერს იგი ამაზე: „მიუხედავად მთელი რიგი სიძნელეებისა, მე შევძელი ისე შემესწავლა ფრენა, რომ ერთხელაც არ დამეზიანებინა აპარატი, თუმცა ამ წარმატებას მივაწერ არა მარტო ჩემს ყურადღებას ან რაიმე განსაკუთრებულ ნიჭსა და ტალანტს, არამედ აეროპლანის გაუმჯობესებულ კონსტრუქციას“. ცხადია, გაუმჯობესებული კონსტრუქცია აქ არაფერ შუაშია. დანარჩენი მოსწავლეებიც იმავე კონსტრუქციის აპარატით სარგებლობ-



დნენ, მაგრამ საკმაოდ ხშირი იყო ავარიის შემთხვევები. მაგალითად, ფრანგმა ანრი ჟილერომ ორჯერ გამოიყვანა აეროკლანი მწყობრიდან და მისი შეკეთება საკმაოდ დიდი თანხა დაუჯდა. ავარიის შემთხვევა ჰქონდათ აგრეთვე ემილ დიუვალს, ლუი ბრეგეს, ლეონ მორანს, ჟორჟ ლეგანიეს, ანრი მარსელს, ბერტიმ დივსონს, არდლი მაკს, მარტენ კრავეს, პეტერბურგელ კუზმინსკის და სხვებს. კუზმინსკიმ ერთ-ერთი სასწავლო ფრენისას მთლიანად დაამტვრია აპარატი, რომლის აღდგენას 17 ათასი ფრანკი სჭირდებოდა. ასეთ შემთხვევაში მოსწავლეს აუცილებელი გარიცხვა ელოდა სკოლიდან. კუზმინსკი ამჯერად მამის ავტორიტეტმა (იგი პეტერბურგის სენატორის შვილი იყო) და სასწრაფოდ დაფარულმა თანხამ იხსნა. ამრიგად, ბლერიოს სკოლის მოსწავლეთა უმრავლესობა ხშირად განიცდიდა მარცხს ფრენის დროს, რაც მარტო გამოუცდელობასა და ფრენის ტექნიკის არცოდნას არ უნდა დაეაბრალოთ. უეჭველია, „ანზანი“ არ იყო უნიკალური ღირსების ძრავა. ამიტომაც ბესარიონის ხშირი „გადარჩენა“ უპირველესად ღრმა პასუხისმგებლობასა და საქმისადმი სიყვარულს უნდა მიეწეროს. იგი უდიდესი სიფრთხილით ეპყრობოდა აპარატის თვითუღლ დეტალს, დაწვრილებით სწავლობდა მის დაშლა-აწყობას.

საავიაციო საქმის წარმატებით ათვისების საწინდრად ბესარიონი უპირველესად კარგ ფიზიკურ მონაცემებს და ჯანსაღ სხეულს მიიჩნევდა. თავის მოგონებებში ერთგან წერს: „ჩემი აზრით, მარტო სიყვარული და ინტერესი როდი კმარა, რომ კარგი ავიატორი გახდე. ამისათვის საჭიროა ორგანიზმის სრულიად ჯანსაღი მდგომარეობა. ჩემს სიხარულს საზღვარი არ ჰქონდა, როდესაც ექიმებმა გამომიცხადეს — სრულიად ჯანმრთელი ხარ და ნერვებიც ნორმალური გაქვსო. სხვათა შორის, კუზმინსკის ხშირ ავარიებს ექიმები მის-სუსტ ნერვულ სისტემას მიაწერდნენ“.

როგორც აეროკლუბის გამოსაშვებ გამოცდებზე, ბესარიონ ქებურიამ ბლერიოს სასწავლებელშიც კარგი მომზადება და ფრენის საუკეთესო ოსტატობა გამოამჟღავნა.

ავიატორის დიპლომის მისაღებად დაინიშნა სახელმწიფო გამოცდები, შეიქმნა სპეციალური კომისია, რომელშიც ფრან-

საერო-სპორტული  
კომისია

**COMMISSION SPORTIVE AERONAUTIQUE**

PRESIDENCE & SECRETARIAT  
35, RUE FRANÇOIS I<sup>er</sup>, 35. — PARIS

No 10

**LICENCE DE PILOTE** N<sup>o</sup> 209

Valable jusqu'au 31 Décembre

Nom *Nikouloff*  
Prénoms *Vissarion*  
Adresse *56, Rue Goubal à Tiflis*



LE PRESIDENT  
*E. S. M...*

ბ. ქებურიას პილოტის დიპლომი.

გი ავიატორების გარდა, ინგლისის, იტალიისა და ამერიკის აეროკლუბის წარმომადგენლებიც შედიოდნენ. მოსწავლეს აეროდრომის თავზე 150 მეტრის სიმაღლეზე უნდა შეესრულებინა ათწრიანი ფრენა მარჯვენა და მარცხენა ვირაჟებით და შვეული ფრენით, დაშვება კი 100 მეტრის დიამეტრულ წრეში უნდა ჩატარებინა. თუ რომელიმე მათგანი აღნიშნულ ფრენას ვერ განახორციელებდა, განმეორებითი გამოცდები მხოლოდ სამი თვის შემდეგ დაენიშნებოდა.

ბ. ქებურია მბრწყინვალედ ჩააბარა ფრენის გამოცდა. დიპლომი მიიღო. ბლერიოს სკოლის კურსდამთავრებულთა ფოტოსურათები ვრცელი ინფორმაციით მეორე დღესვე გამოაქვეყნეს პარიზის გაზეთებმა „ფიგარომ“ და „ილუსტრასიონმა“. ისინი განსაკუთრებული ქებით იხსენიებდნენ პირველი ქართველი მფრინავის წარმატებებს. ცხადია, საყვარელი მოსწავლის ქებამ მეტად გაახარა ლუი ბლერიო. დიპლომის მიღებისთანავე ბლერიომ ახალბედა მფრინავი საფრანგეთის მა-

"შინდელ პრეზიდენტ კლემან არმან ფალიერს წარუდგინა პრე-  
ზიდენტმა გულთბილად მიიღო სტუმრები.

— მოხიბლული ვარ თქვენი ბრწყინვალე წარმატებით, —  
უთხრა მან ქებურიას, — გილოცავთ ავიატორის საპატიო წო-  
დების მიღებას.

სიხარულით ფრთაშესხმულ ბესარიონს მხოლოდ ერთი  
სურვილი ღაღადებდა, რაც შეიძლება მალე დაუბრუნდეს სა-  
ყვარელ სამშობლოს, თავისი ქვეყნის წინსვლისა და აღორძინ-  
ების საქმეს მოახმაროს შეძენილი ცოდნა.

\* \* \*

ბლერიოს სკოლის კურსდამთავრებულები გამოსათხოვარ  
სუფრას უსხედან პარიზის ერთ-ერთ სანაქებო რესტორანში.  
სასმისს სასმისზე ცლიან და ერთმანეთს სიყვარულით ეხვევი-  
ან, ეთხოვებიან... ღმერთმა უწყის, კვლავ როდესმე განიცდიან  
ერთად ყოფნის ამ სანეტარო წუთებს?..

— მაშ, პირამდე შევავსოთ სასმისები, მეგობრებო! ჩვენს  
მომავალს, ჩვენი ოცნების ფრთაშესხმას გაუმარჯოს! — ოდნავ  
სევდანარევი ხმით მიმართავს ბესარიონი თანამეინახეებს და  
პირველი თვითონ ეწაფება ლალივით მოკიაფე ფრანგულ  
ბორღოს.

ტკბილად გაატარეს ის საღამო მეგობრებმა. სკოლის დი-  
რექტორმა ლუი ბლერიომ მამაშვილური სიყვარულით მკერ-  
დში ჩაიკრა თავისი საყვარელი მოწაფე, კეთილი სავალი და-  
ულოცა.

ბ. ქებურია უკვე მზად იყო საქართველოში გამოსამგზავ-  
რებლად, ერთი დიდი საფიქრალი აყოვნებდა მხოლოდ. საფ-  
რენი აპარატის გარეშე სამშობლოში დაბრუნებას რა ფასი  
ჰქონდა? პილოტისათვის ხომ საფრენი აპარატი იგივეა, რაც  
ფრინველისათვის ფრთები. ძლივს მიაღწია მიზანს, ცის ლაყ-  
ვარდში ფრენის ხელოვნებას დაეუფლა და ახლა უსახსრობის  
გამო უნდა გამოსთხოვებოდა ყოველივეს.

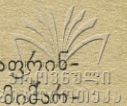
— საფრენი აპარატის გარეშე აქედან გამგზავრება ყოველად შეუძლებელია, ახლავე უნდა მივწერო შინ, როგორც მიგროვონ საჭირო თანხა. პარიზში ხელმეორედ ჩამოსვლა არც ისე იოლი საქმეა. გადაწყვიტა, წერილი მიეწერა მეუღლისათვის და აეხსნა საქმის ვითარება. ბესარიონმა კარგად იცოდა, რომ ოჯახისა და ქმრის უანგაროდ მოყვარული სოფიო ყოველი ღონით ეცდებოდა, შეესრულებინა მისი დავალება, თუნდაც ამისათვის უკანასკნელი გროშების გაღებაც დასჭირვებოდა. ამისი იმედით ნისიად გამოიტანა აპარატი, ხოლო მეუღლის პასუხის შეგვიანების გამო ცოტათი განაწყენებულმა ასეთი ბარათი გააგზავნა შინ: „ძვირფასო სოფიო! ვიყიდებ ბლერიოს აპარატი. ფული უნდა გადავიხადო 25 ივნისამდე, წინააღმდეგ შემთხვევაში, ვკარგავ პრესტიჟს. მიკვირს, ეგზომ რატომ დაგავგიანდა იმ თანხის გამოგზავნა, რომელიც მე ორჯერ გთხოვე. ვიმედოვნებ, დააჩქარებ ფულის გამოგზავნას ტელეგრამით. დამიკოცნე ბავშვები. შენი ბესარიონი. 1910 წლის 6 ივნისი.“

ორცეცხლშუა ჩავარდა ქალი — არც ქმრის წყენინება სურდა, არც გასაგზავნად საჭირო თანხა გააჩნდა. ქართველმა საზოგადოებამ სოფიოს თხოვნა — ცოტათი მაინც დახმარებოდნენ ბესარიონ ქებურიას საფრენი აპარატის შეძენაში, ყოველგვარი ყურადღების გარეშე დატოვა. რა ექნა, შეწუხებულმა დახმარებისათვის ისევ აღექსი ყვანიას მიაკითხა. მან ამჯერადაც მეგობრული ხელი გაუწოდა ქებურიების ოჯახს. სოფიოს სამი ათასი მანეთი გადასცა და თან დასძინა: როდესაც შეძლებთ, მაშინ დამიბრუნეთო. სოფიომ სხვა ახლო მეგობრებიც გაიხსენა, საკუთარი ქისაც ამოაცარიელა და მეუღლეს შემოთვლილი ხუთი ათასი მანეთი გაუგზავნა.

ბესარიონმა ფულის მიღებისთანავე გადაიხადა აპარატის ღირებულება და თავისუფლად ამოისუნთქა. თითქმის ყოველივე მოგვარებული იყო. დადგა სანეტარო ყამი.

გამომგზავრების წინა დღეს ბესარიონ ქებურიამ კიდევ ერთხელ მოინახულა თავისი პარიზელი მეგობრები — ლეტორი და ლეტანე, საღამო ხანს კი ლუი ბლერიოს ეწვია ბინაზე. ბლერიო თბილად შეეგება ბესარიონს.

— მიფრინავ არა, სამშობლოსაკენ, კავკასიელო შევარდენო!



გასწავლეთ ფრენა და, მეტი რაღა დაგრჩენია, უნდა გაფრინდეთ, — ნახევრად ხუმრობით, ნახევრად გულდაწყევტით მიმართა ბლერიომ ბესარიონს, — აპარატი თუ შეიძინე?

ბესარიონმა უთხრა, რომ ამ დღეებში მიიღო ფული სახლიდან და მისი კონსტრუქციის საკმაოდ კარგი აპარატი იყიდა.

— თუმცა ძრავის სათადარიგო ნაწილების გარეშე ალბათ დიდხანს არ მომიწევს მასზე ფრენა. მე ხომ არც ერთი სათადარიგო ნაწილი არ მიმაქვს თან.

— მაგაზე ნუ დაღონდები, მეგობარო! — დაამშვიდა ბლერიომ ნამოწაფარი, — იმდენი საშუალება კი მაქვს, რომ საყვარელ მოსწავლეს აპარატის რამდენიმე სათადარიგო ნაწილი ვაჩუქო. შემდეგ თავის სახელოსნოში შეიყვანა და ნება დართო, სურვილისამებრ შეეჩრია თვითმფრინავის საჭირო ნაწილები. გახარებული ქებურია მორცხვად იღიმებოდა და უხერხულად მისჩერებოდა ამდენ ძვირფას, სასუკვარ ნაწილს. ბოლოს ბლერიომ თვით დაეხმარა მოკრძალებულ სტუმარს მათ შერჩევაში და სრულიად უსასყიდლოდ ორი ათასი მანეთის სათადარიგო ნაწილები უსაბსოვრა.

— არ ვიცი, როგორ გადავიხადო თქვენი ვალი და პატივისცემა, — უთხრა გამომშვიდობებისას ბესარიონმა ფრანგ ავიატორს.

— არც ისე ძნელია ჩემი ვალის გასტუმრება, ეცადე ყველა შენს თანამემამულეს დაუმტკიცო, რომ საფრანგეთში გატარებულ დროს შენთვის უქმად არ ჩაუვლია, რომ შენი მეგობრის ლუი ბლერიოს სკოლაში ნამდვილ შევარდნებს ზრდიან. თუ მოვალეობას პირნათლად შეასრულებ, ჩემი ვალიც გასტუმრებული გექნება.

ასე ფაქიზი, წრფელი გრძნობით გამოემშვიდობა ერთმანეთს ეს ორი ავიატორი 1910 წლის აგვისტოს ერთ მშვენიერ საღამოს.

პარიზიდან მომავალი ქართველი ავიატორი ვარშავაში შეჩერდა, თავისი აეროპლანი მშვიდობიანად ჩამოტვირთა მატარებლიდან და ქალაქის განაპირას, ვლადიმეროვსკის სახლში დაბინავდა. ხანმოკლე შესვენების შემდეგ კი გადაწყვიტა პირველი საჩვენებელი გაფრენა აქვე ჩაეტარებინა. სამწუხარ-

როდ, მის დიდსა და ფრთაშესხმულ ოცნებას მეფის რუსეთის იმპერიის საზღვართანვე გადაასხეს უპატივცემულობისა და ურწმუნოების ცივი წყალი.

\* \* \*

შაბათი დღეა, აგვისტოს მცხუნვარე მზის სხივებით გაჩახახებული დღე. დიდძალი ხალხით გაჭედილა ის მოედანი, სადაც პირველი ქართველი ავიატორი საჩვენებელ გაფრენას აწყობს. მაყურებლები თვალეზგაფართოებული შეჰყურებენ მფრინავსა და მის რკინის ფრინველს. უმრავლესობას სახეზე უნდობლობა აღბეჭდია—ცოტას სჯერა, რომ ეს უსულო ფრინველი მიწას მოსწყდება და მის მამაც მგზავრთან ერთად ჰაერში აიჭრება, რომ ადამიანის ძალა და ენერგია მას ზღაპრულ, ცაში მონავარდე საოცრებად აქცევს.

ბესარიონი საფრენი აპარატის საფეხურზე შედგა, გარსმოჯარულ ხალხს ღიმილით მიესალმა და მოკრძალებით სთხოვა, თვითმფრინავისათვის იგზა გაეთავისუფლებინათ. ყველამ უკან დაიხია, მოედანი დაცარიელდა და აეროპლანი ჰაერში აიჭრა. ათასობით გაოცებული თვალი ზეცისაკენ იყო მიპყრობილი. ზოგმა თითქოს შიშით თავზე წაიფარა ხელი. ქებურია ქალაქს რამდენჯერმე შემოევლო გარს და 15 წუთის შემდეგ მშვიდობიანად დაეშვა მიწაზე.

ხალხი გარს შემოეხვია მფრინავს, ყველას სურს, ხელი ჩამოართვას, გაესაუბროს, ბრწყინვალე წარმატება მიულოცოს.

ხალხის წრე გამოარღვია ბრჭყვიალამუნდირიანმა ახოვანმა კაცმა და მედიდურად მიუახლოვდა მფრინავს.

— „აღბათ გამარჯვების მოლოცვა სურს“, — ფიქრობს აღელვებული ქებურია და გაუბედავად დგამს ნაბიჯებს მის შესახვედრად.

მაგრამ მუნდირიანი აიმრიზა. ეს ვარშავის გენერალ-გუბერნატორი სკალონია.

— თქვენ, ბატონო ქებუროვ, გაჯარიმებთ ხუთასი მანეთით!

ბესარიონი გაოცებულია, ჰგონია, სმენამ მიღალატაო.

— რისთვის, თქვენო კეთილშობილებავ? — ძლივს ამოღერდა შეცბუნებულმა.

— ცდებით, მე თქვენი ბრწყინვალეობა ვარ და არა კეთილ-  
შობილება...

„ისე მედიდგულეობა, თითქოს მისი ხელქვეითი ვიყუ-  
რება გაუელვა მფრინავს თავში, მაგრამ წყენას სძლია და კვლავ  
მოკრძალებით შეჰბედა:

— რა დანაშაულისათვის მაჯარიმებთ, თქვენო ბრწყინვა-  
ლებავ?

— ქალაქის თავზე ფრენისათვის! ძრავა რომ გაგჩერებო-  
დათ, ხალხი დაიხოცებოდა. მე არავის ვაპატიებ ქალაქის საფ-  
რთხეში ჩავდებას... — თანდათან უწევდა ხმას „ხალხზე მზრუნ-  
ველი“ გენერალი.

ვინ იცის, რითი გათავდებოდა სკალონის ბობოქრობა, რომ  
ამ დროს მაყურებელთა რიგებს ერთი სანდომიანი, მდიდრუ-  
ლად მოსილი მანდილოსანი არ გამოჰყოფოდა და ლაპარაკის  
ემზში შესულ გენერალს არ მიახლოებოდა. ქალმა დინჯად,  
ამაყად აღმართა ლორწეტიანი ხელი და თქვა:

— მაპატიეთ, გენერალო! გამარჯვებულთ არ ასამართლე-  
ბენ.

„გუბერნატორის ცოლია...“ — აჩუჩხულდა ხალხი.

სკალონმა მორჩილად დახარა თავი მეუღლის წინაშე:

— მხოლოდ ქალბატონის ხატრით მაპატიებია. მეორედ  
აღარ დაგინახოთ ვარშავის თავზე! — თქვა და მყისვე ზურგი  
აქცია ნირწამხდარ ქებურიას.

ასეთი იყო მფრინავის დებიუტი იმპერიის საზღვართან.

ვარშავაში ბესარიონმა კიდევ ორი საჩვენებელი ფრენა  
ჩაატარა, რომლის დროსაც გუბერნატორის მეუღლე თავის  
მფარველობას არ აკლებდა.

ვარშავაში ყოფნისას მან მიიღო პეტერბურგის ავიაკლუბის  
მოწვევა, დატოვა პოლონეთი და პეტერბურგს გაემგზავრა.

ბესარიონ ქებურიას სამშობლოში დაბრუნებას რუსეთის  
სამეცნიერო-პოპულარულმა უერნალმა „ვესტნიკ ვოზდუხო-  
პლავანიამ“ სპეციალური წერილი მიუძღვნა, სადაც იტყობი-  
ნებოდნენ: „კავკასიის საჰაერო ნაოსნობის წრემ მიიღო ცნობა,  
რომ მისმა ნამდვილმა წევრმა ბ. ს. ქებუროვმა საფრანგეთის  
ერთ-ერთ საავიაციო სკოლაში წარმატებით ჩააბარა გამოცდე-  
ბი და მიიღო პილოტის წოდება. მას უფლება ენიჭება დამოუ-

კიდებლად ჩაატაროს გაფრენები. ქებუროვმა შეიძინა საფრენი აპარატი და უკვე გამოემგზავრა სამშობლოში. ამრიგად, ბატონ ქებუროვს სურს ოქტომბრის თვეში საჩვენებელი გაფრენები ჩაატაროს კავკასიაში. ფრენის ჩატარების ორგანიზაციას კისრულობს კავკასიის საჰაერო ნაოსნობის სპორტული კომისია („ვესტნიკ ვოზდუხობლავანია“, 1910 წლის აგვისტო, № 15).

რუსმა ავიატორებმა გულთბილი შეხვედრა მოუწყვეს თავიანთ კოლეგას. მათ შორის იყო ბესარიონის ახლო მეგობარი, ბლერიოს სკოლის კურსდამთავრებული კუზმინსკი. პეტერბურგის პრესა კი იუწყებოდა, რომ დედაქალაქში ჩამოვიდა ცნობილი ქართველი ავიატორი ქებუროვი და რამდენიმე საჩვენებელ ფრენას ჩაატარებსო.

ეს ის დრო იყო, როდესაც ქ. ოდესაში თავისი ბრწყინვალე გაფრენებით სახელი მოიხვეჭა რუსმა მფრინავმა მიხეილ ვფიმოვმა, ხოლო მოსკოვში ქებურიას უახლოესმა მეგობრებმა ბ. როსინსკიმ და ს. უტოჩკინმა. უტოჩკინი 1908 წელს თბილისში იყო ველოშეჯიბრებაზე. მის მეტოქედ თბილისის საზოგადოებამ გამოიჩენილი მომღერალი და ცირკის მსახიობი ლადო კავსაძე გამოყო. მაშინდელი აფიშები იტყობინებოდნენ, რომ „მარულა დანიშნული იყო ორ წრედ და მისი სიგრძე სამ ვერსს უდრიდა.“ ახალგაზრდა კავსაძემ ტოლი არ დაუდო ცნობილ სპორტსმენს უტოჩკინს. შემდგომში რუსეთის ველოსაზოგადოებამ პეტერბურგის ველორბოლაზე მსოფლიო ვარსკვლავებთან—იტალიელ პეტცისთან, ინგლისელ ჯიმსთან, ამერიკელ ჰესპალთან, გერმანელ ბადერთან და ოდესელ უტოჩკინთან ერთად ჩვენი თანამემამულე კავსაძეც მიიწვია.

მცირე ხანი დაჰყო ქებურიამ პეტერბურგში, შემდეგ კი მოსკოვს გაემგზავრა. მიუხედავად იმისა, რომ „ანზანის“ ძრავა საკმარად მოისუსტებდა, მაინც არ უმეტყუნა პატრონს. მოსკოველი მაყურებელი და იქაური პრესა აღტაცებას გამოთქვამდნენ ქართველი მფრინავის ოსტატური ფრენის გამო.

ბესარიონმა მოისურვა, რომ მოსკოვის შემდეგ ნიჟნი-ნოვგოროდის მცხოვრებთათვის მოეწყო სასურველი სანახაობა.



მან წერილი მისწერა თავის პარიზელ მეგობარს, ავიატორ  
ლენონ ლეტორს და სთხოვა, ერთად ჩაეტარებინათ ფრენა ნიუ-  
ნი-ნოვგოროდში. ლეტორმა სიამოვნებით მიიღო მეგობრის  
მიწვევა და რამდენიმე დღის შემდეგ ჩამოვიდა რუსეთში.  
ნიუნი-ნოვგოროდის პრესამ საგანგებო გვერდი მიუძღვნა ქარ-  
თველი და ფრანგი მფრინავების მათ ქალაქში ჩასვლას. მაგ-  
რამ მეგობრებს ბედმა უმტყუნა. 1910 წლის 20 აგვისტოს აფ-  
რენის დროს ორივეს აეროპლანს ბორბალი გაუტყდა და 150  
ათასმა მაყურებელმა გულდაწყვეტილმა დატოვა მოედანი. ამ  
მარცხმა ოდნავადაც კი ვერ შეაკრთო ბესარიონი. იგი გულ-  
დასმით შეუდგა თვითმფრინავის შეკეთებას და ალბათ სასურ-  
ველ მიზანსაც მიაღწევდა, რომ სამწლებნაო ამბავს არ დაებ-  
რკოლებინა: ლენონ ლეტორი ავად გახდა და იძულებული შე-  
იქნა სამშობლოში დაბრუნებულიყო.

ბესარიონ ქებურიამ მაინც გადაწყვიტა, რადაც არ უნდა  
დასჯდომოდა, დაემტკიცებინა ნიუნი-ნოვგოროდის მოსახლეო-  
ბისათვის თავისი შესაძლებლობანი. და აი, 1910 წელს, პირველ  
სექტემბერს, სახელდახელოდ შეკეთებული აპარატით იგი  
კვლავ წარდგა ცნობისმოყვარე მაყურებლების წინაშე.

დასაწყისში ყოველივე კარგად წარიმართა. აეროპლანი  
პირველი გამორბენისთანავე მოწყდა მიწას, ლამაზად აიჭრა  
ჰაერში, ქალაქის თავზე სამი წრე შემოხაზა და კვლავ სურდა  
ფრენის გაგრძელება, მაგრამ... „ანზანს“ „გუნება გაუფუჭდა“,  
ძრავის ბრუნე 800-ს ძლივს აღწევდა, ჰაერის ნაკადი აქეთ-  
იქით ახეთქებდა აპარატს. მფრინავი რაინდულად უმკლავდებ-  
ოდა ჰაერის ძლიერ ტალღებს — თვითმფრინავმა ნელ-ნელა,  
რყევით იწყო დაშვება. ახლა საჭეც აღარ ემორჩილებოდა  
მფრინავს, მაგრამ, როგორც იქნა, მოახერხა მიწაზე დაშვება.  
დაჯდომისას აპარატი გადატრიალდა, ხოლო ქებურიამ მოას-  
წრო გადმოხტომა. შიშისაგან სუნთქვაშეკრული მაყურებელი  
თვალმოუშორებლად გაჰყურებდა მინდორს. როდესაც მფრი-  
ნავი ცოცხალი და უვნებელი დაინახეს, ყველამ შვებით  
ამოისუნთქა. მთელი გულით მიულოცეს მშვიდობით გადარ-  
ჩენა.

უშურნალმა „ვესტნიკ ვოზდუხობლავანიამ“ რამდენიმე არას-  
წორი ცნობა მისცა ქებურიას ამ გაფრენის თაობაზე. იგი წერს-

და, რომ „მფრინავი ქებუროვი საკმაო სიმალლიდან ჩამოვარდა და როგორც აპარატი, ისე მფრინავი ძლიერ დაზიანდნენ“ („ვესტნიკ ვოზდუხნობლავანია“, 1910 წ. აგვისტო, № 15, გვ. 44). თვითონ ბესარიონი გადაჭრით უარყოფს ჟურნალის საინფორმაციო ცნობას. ცოლისადმი თბილისში გამოგზავნილ ღია ბარათში იგი წერს: „გაზეთები იტყობინებოდნენ, თითქოს მე აერობლანით ჩამოვვარდი და დავშავდი. ყოველივე ეს მონაჭორია. აპარატი მხოლოდ მიწაზე დაფრენის დროს გადატრი-ალდა, მე კი ცოცხალი და ჯანმრთელი ვარ.“

საერთოდ, უნდა ითქვას, რომ საფრენი აპარატებისა და ძრავათა უვარგისობის გამო მაშინ საკმაოდ ხშირი იყო საპა-ერო ავარიები. მათ შესახებ თითქმის სისტემატურად აქვეყ-ნებდნენ ცნობებს იმდროინდელი ჟურნალ-გაზეთები. იმავე ნომერში, სადაც ქებუროვს მარცხზე წერდნენ, ჟურნალი „ვეს-ტნიკ ვოზდუხნობლავანია“ აქვეყნებს რამდენიმე მოკლე საინ-ფორმაციო ცნობას ავიატორთა მარცხიანი გაფრენის თაობაზე. ასე მაგალითად... „სევასტოპოლში ბლერიოს აერობლანით 8 მეტრის სიმალლეზე აფრინდა ავიატორი მისიროვი. იგი 10 წა-მის შემდეგ ჩამოვარდა, აპარატი დაიმსხვრა, ხოლო მფრინავი მსუბუქად დაზიანდა“.

...„ხარკოვში, მარულას იპოდრომზე, ავიატორი ზაიკინი ფარმანის ბიპლანით ავიდა 50 მეტრზე. ჰაერში რამდენიმე წუ-თის დაყოვნების შემდეგ ჩამოვარდა და დაიმტვრა. ავიატორი დაშავდა.“

...„12 აგვისტოს მოსკოვში ხოდინკას აეროდრომზე ბ. ი. როსინსკი მეორეჯერ გაფრინდა. ამჯერად ავიატორს არ გაუმარ-თლა — ბლერიოს აერობლანი დიდხანს ვერ მოსწყდა მიწას. შემდეგ მინდვრის შუაგულიდან აფრინდა, 3—4 საყენიდან ჩამოვარდა. როსინსკი მსუბუქად დაშავდა“.

ბესარიონ ქებურიამ გადაწყვიტა, ცოტა ხნით კიდევ გა-დაედო სამშობლოში დაბრუნება და გაეგრძელებინა „საპა-ერო ტურნე“. მისი არჩევანი ვოლგისპირეთის მეორე ქალაქ სარატოვზე შეჩერდა. ცუდი ამინდი იდგა, ქროდა დასავლეთის ქარი, მაგრამ ქებურიამ ეს გაფრენა წარმატებით ჩაატარა და იპოდრომზე შეკრებილი უთვალავი მაყურებლისა და სარა-ტოვის გუბერნიის უფროსის გრაფ ს. ტატიშჩევის გულთბი-

ლი მილოცვა დაიმსახურა. გაზეთმა „სარატოვსკი ლისტოკმა“ მაღალი შეფასება მისცა ქებურიას გაფრენას და ქება შეასხა მფრინავის თავგანწირულ შებრძოლებას ცის სტიქიონთან.

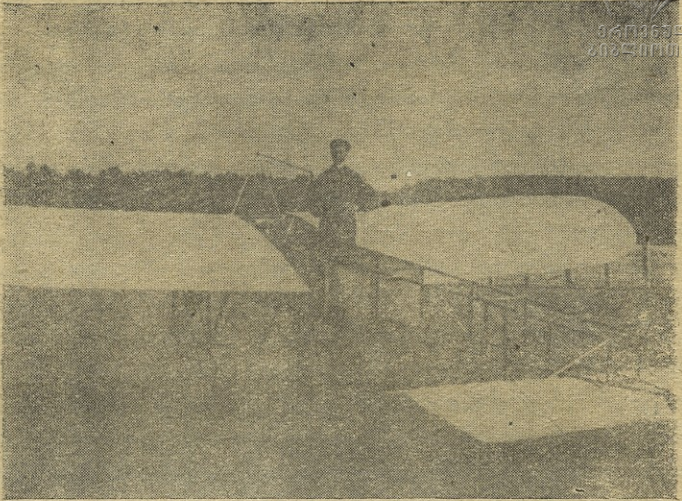
„სარატოვსკი ლისტოკის“ რედაქციამ სთხოვა ავიატორს, გაზეთის ფურცლებზე გამოექვეყნებინა თავისი შთაბეჭდილება ამ საინტერესო გაფრენაზე. ქებურია სიამოვნებით დათანხმდა რედაქციის თხოვნას. „რწმენას გამოვთქვამ, — წერდა ქებურია, — საზოგადოება გადაჭარბებულ არ ჩამომართმევს, თუ ვიტყვი, რომ ვოლგისპირეთის საავიაციო ტურნეში ყველა ქალაქზე უფრო სასიამოვნო შთაბეჭდილება დატოვა სარატოვმა. მხედველობაში მაქვს არა მარტო ქალაქის სილამაზე და მოქალაქეთა კეთილგანწყობა. უპირველესად მოხიბლული ვარ ხალხის დიდი ინტერესით საავიაციო საქმისადმი. ავიაციის რთული საკითხებით განსაკუთრებით დაინტერესდა მოსწავლე ახალგაზრდობა. კმაყოფილებით აღვნიშნავ, რომ სტუმართმოყვარეობაში სარატოვმა ყველა ქალაქს გადააჭარბა და თავისებური რეკორდიც კი დაამყარა.

საავიაციო ხელოვნების წარმომადგენელთა მოვალეობაა შესაძლებლობის ფარგლებში უჩვენონ მასებს ოსტატური ფრენა, თუმცა ეს სიცოცხლის დიდ რისკთან არის დაკავშირებული.

აპარატს, რომლითაც კვირას ვიფრინე, თანამედროვე ავიაციაში ყველაზე სუსტი, 25 ცხენისძალიანი „ანზანის“ ტიპის ძრავა აქვს და მას სუსტი ქარის დროსაც არ ძალუძს ფრენა.

როდესაც ჰაერში 20 მეტრის სიმაღლეზე ავედი, ძლიერმა ქარმა აპარატის გვერდითი წონასწორობა დაარღვია. მე არ დავიბენი და წონასწორობა აღვადგინე, მაგრამ „ანზანის“ სისუსტის გამო აპარატმა ვარდნა იწყო. დაშვების მეტი აღარაფერი დამრჩენოდა, მაგრამ ქალაქის თავზე ეს არ შეიძლებოდა. არ მეგონა, თუ იპოდრომს მივადწევიდი, მაგრამ, საბედნიეროდ, ყველაფერი კარგად დამთავრდა.

შეიძლება მკითხონ, რატომ ქალაქის თავზე და იპოდრომის ირგვლივ არ ვიფრინე? მე იძულებული ვიყავი, პირდაპირი ხაზით მეფრინა, რათა მოხვევას წონასწორობიდან არ გამოვეყვანე. მეცნიერული თვალსაზრისით თუ ვიმსჯელებთ, სწორედ ამან გადამარჩინა და ბევრი სასარგებლო ცოდნაც შემძინა.



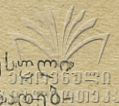
ბ. ქებურია ქ. ყაზანში, გაფრენის წინ.

ამ ფრენის დროს მე ერთხელ კიდევ დავრწმუნდი ჩემი გა-  
შოცდილი ფრანგი კოლეგების რჩევის სისწორეში, რომ ქარი-  
ან ამინდში ფრენა შესაძლებელია მხოლოდ ძლიერი აპარა-  
ტით.“

ნიუნი-ნოვგოროდისა და სარატოვის შემდეგ ბესარიონ ქე-  
ბურიამ თავისი ბრწყინვალე ტურნე ყაზანსა და ასტრახანში  
გადაიტანა და იქაურ მაყურებელთა დიდრ სიმპათია დაიმსა-  
ხურა.

ქებურიას კვალდაკვალ ვოლგისპირეთის ქალაქებში საჩვე-  
ნებელ გაფრენებს ატარებდა მისი პარიზელი თანაკურსელი,  
რუსი მფრინავი ა. ა. ვასილიევი. ქართველი მფრინავის მსგავ-  
სად მასაც ქარიან ამინდში მოუხდა ფრენა. პრესის ფურცლებ-  
ზე იგი გულწრფელი ქებით იხსენიებს ქებურიას მამაცობას.  
„ქარი მეტისმეტად მძლავრობდა. — წერდა ვასილიევი „სა-  
რატოვსკი ლისტოკში“, — განცვიფრებული ვარ, ასეთ ძლიერ  
ქარში როგორ შეძლო ქებურისთვის ფრენა“.

რუსეთის აეროკლუბმა გადაწყვიტა, 1910 წლის სექტემ-  
ბერში პეტერბურგში ჩატარებინა ავიაციის პირველი კვა-



რეული. ეს ერთ-ერთი მნიშვნელოვანი ეტაპი იყო რუსულ სოციალისტურ პარტიის განვითარების ისტორიაში. კვირეულის მოსამზადებლად შეიქმნა აეროკლუბის საორგანიზაციო კომიტეტი, რომლის შემადგენლობაშიც შედიოდნენ — კ. პ. ბოკლევსკი, ბ. ბ. გოლიცინი, ა. მ. კოვანკო, ვ. ვ. კორნი, ნ. მ. მიტინსკი, ვ. ა. სებკოვსკი, ნ. ფ. ფოგელი, ი. ვ. სტენბოკ-ფოგერი და ი. ა. როსტოვცევი.

კვირეულში მონაწილეობის მისაღებად მიიწვიეს ცნობილი რუსი მფრინავები — ეფიმოვი, კუზმინსკი, სეგნო, ფონკრუმი, ევსიუკოვი, გაკელი, სტაცენკო, უტოჩკინი, ვასილიევი და ჩვენი სახელოვანი თანამემამულე ქებურია. ამათ გარდა კვირეულში მონაწილეობდნენ ავიამოყვარულები — ლებედევი, პორუჩიკები რუდნევი, გორშკოვი, პოდპოლკოვნიკი ულიანინი, კაპიტანი მაციევიჩი და ლეიტენანტი პიოტროვსკი. დღესასწაულში მონაწილეობას იღებდა დირიჟაბლი „კრეჩეტი“, „გოლუბი“, „დუხინი“, აეროსტატები და საჰაერო ბურთები.

კვირეულის გახსნა წილად ხვდა აეროკლუბის პირველ მფრინავს ვ. ა. ლებედევს, რომელსაც საზეიმოდ გადასცეს ანრი ფარმანის თვითმფრინავი.

კვირეული ავიაციის ნამდვილ დღესასწაულად გადაიქცა, მას ყოველდღე 200 ათასზე მეტი მაყურებელი ესწრებოდა.

ამ დიდ სანახაობაზე არნახული წარმატება ხვდა მსოფლიოში სახელგანთქმულ მფრინავს გ. ნ. ეფიმოვს, რომელმაც ახალი რეკორდი დაამყარა და მიიღო პირველი პრემია 17390 მანეთის რაოდენობით. მეორე პრემია 1360 მანეთი ერგო უტოჩკინს, ხოლო მესამე — 268 მანეთი პორუჩიკ გორშკოვს. ეფიმოვის სახელი იმდენად ქუხდა, რომ ის მთავარ ინსტრუქტორად მიიწვიეს საფრანგეთში ანრი ფარმანის საფრენოსნო სკოლაში. საფრანგეთში მას მეტსახელად „მუსიე ხაროშოს“ — ეძახდნენ, რადგანაც რასაც ეფიმოვი ხელს მოჰკიდებდა, ყველაფერი წარმატებით მთავრდებოდა. შემდგომში სამამულო ავიაციის განვითარებაში ეფიმოვმა დიდი როლი ითამაშა. სამწუხაროდ, სახელოვანი მამულიშვილი 1920 წელს თეთრგვარდიელმა გარეწრებმა დახვრიტეს.

როგორც ზემოთ აღვნიშნეთ, ბ. ქებურია და ა. ვასილიევი ვოლგისპირეთის ქალაქებში ერთად ატარებდნენ საჩვენებელ

გაფრენებს. ვასილიევი დაფრინავდა ბლერიოს აპარატით, რომელზედაც „გნომის“ ძრავა იყო დადგმული, ხოლო ქებურიას „ანზანის“ სუსტი ძრავა ჰქონდა. „გნომი“ ორჯერ ძლიერი იყო „ანზანზე“, ამიტომ ბ. ქებურია მოელაპარაკა და შეუთანხმდა ვასილიევს პეტერბურგის ავიაციის კვირეულის დღეებში მისთვის დაეთმო „გნომის“ ძრავა და მანამდე სარატოვსა და ნიჟნი-ნოვგოროდში არ ეფრინა აღნიშნული ძრავათი, რათა მწყობრიდან არ გამოეყვანა იგი. ავიაციის კვირეულზე ვასილიევისათვის განკუთვნილი იყო სხვა ახალი აპარატი.

მიუხედავად ქებურიასთან გაფორმებული ხელშეკრულებისა, ვასილიევმა „გნომის“ აპარატით დაიწყო ფრენა ასტრახანსა და ნიჟნი-ნოვგოროდში. და აი, შედეგიც. ერთ-ერთი საჩვენებელი გაფრენის დროს ავარია შეემთხვა, თვითონ მსუბუქად დაშავდა, აპარატი კი საგრძნობლად დაზიანდა. „გნომის“ ძრავის გარეშე ფიქრიც კი არ შეიძლებოდა დღესასწაულში მონაწილეობის მიღებაზე. ქებურიას უკმაყოფილება იმდენად დიდი იყო, რომ მან ამის თაობაზე წერილიც კი გამოაქვეყნა გაზეთ „კავკასსკოე ობოზრენიეში.“

თვითონ ვასილიევმა მონაწილეობა მიიღო პეტერბურგის ავიაციის დღესასწაულში და დიდ წარმატებასაც მიაღწია, ხოლო ბესარიონ ქებურიას უსახსრობამ და კოლეგის უგულისყურო დამოკიდებულებამ საშუალება არ მისცა საკუთარი ცოდნა და მომზადება გამოეგლინებინა რუსული ავიაციის ამ ფართო დემონსტრაციის დღეებში.

გულნატკენმა ქებურიამ გადაწყვიტა სამშობლოში დაბრუნებულიყო.

ქართველი საზოგადოება გულთბილად შეხვდა სასახელო მამულიშვილს. თბილისში ჩამოსვლისთანავე ადგილობრივმა პრესამ აღფრთოვანებით აღნიშნა პირველი ქართველი ავიატორის სამშობლოში დაბრუნება.

თბილისიდან ბესარიონი მშობლების სანახავად ჩხოროწყუში გაემგზავრა.

დედას ჭალარა მომატებია, ნაოჭებიც გახშირებია თვალის უპეებთან. დიდი, თაფლისფერი თვალები კი არ შესცვლია, ბედნიერების გამოუთქმელი გრძნობით ანთებულნი ალერსით შეჰყურებენ მონატრებულ შვილს. ვერ გრძნობს დედის გული



წელთა სიმრავლით გამოწვეულ სახეცვლას შვილისას, ჩველი ბავშვივით ეფერება ტანბრგე ვაჟკაცს.

საველი დროს არ კარგავს, წვეულების თადარიგს იჭერს. იცის, არ დააყოვნებს სოფლად ბესარიონი.

ლხინი და ქეიფია ქებურიების ოღამი, მეზობლები და ახლობლები გულში იკრავენ სასახელო ვაჟკაცს. სოფელში იმ დროს არამცთუ საზღვარგარეთ ცოდნის მიღება, უბრალო წერა-კითხვის შესწავლაც დიდ ამბად ითვლებოდა.

მშობლიური ადგილისა და დედ-მამის სიყვარულით გული რომ იჯერა, ბესარიონი ისევ თბილისში დაბრუნდა. მოუთმენლად ელოდა თბილისელი მაყურებლის წინაშე გამოსვლას, აინტერესებდა, როგორ მიიღებდა დედაქალაქი, როგორ შეაფასებდა მის საავიაციო მომზადებას.

იპოდრომზე აურაცხელმა ხალხმა მოიყარა თავი. თბილი, მზიანი ამინდი იდგა, სუსტი ქარი ქროდა. ჰაერში აფრენამდე ავიატორმა მაყურებელს მოკლედ აუწერა აეროპლანის აგებულება, ფრენის ძირითადი არსი და შემდეგ სპექტანსაცემელში გამოწყობილმა აპარატში ადგილი დაიკავა. აგუგუნდა ძრავა, პროპელერმა წრე შემოხაზა, აეროპლანი მიწაზე მსუბუქად გავირდა და ჰაერში აიჭრა. სულ რაღაც 15 მეტრის სიმაღლეზე მფრინავმა ძრავას არანორმალური მუშაობა შეატყო. დაშვება იყო საჭირო, მაგრამ მფრინავი გაჯიუტდა — როგორ, პირველი საჩვენებელი ფრენა საკუთარ ქალაქში, თანამემამულეებს შორის, ამდენ ცნობისმოყვარე და მოუთმენლად მომლოდინე მეგობართა შორის სამარცხვინოდ, ლაჩრულად დაამთავროს? არასოდეს! სიკვდილი ურჩევნია ამ სირცხვილს. ისევ სიმაღლე აიღო, წრე შემოხაზა, ერთხელ კიდევ შემოუარა მოედანს. ძრავა კი თანდათან სუსტდება, ძლივსღა ისმის ხმა. დაშვება აუცილებელია. ეშვება კიდევ. აი, სადაცაა დაჯდება, მაგრამ... თვითმფრინავმა წონასწორობა ვერ შეინარჩუნა, ფრთით იპოდრომის ღობეს წამოედო და მიწას დაენარცხა. შეშინებული ხალხი თვითმფრინავისაკენ გარბის, ყველას ჰგონია საშინელი უბედურება დატრიალდა, მამაც მფრინავს ცოცხალს ვეღარ იხილავენ, წუთიც და, ბესარიონ ქებურია, სავესებით უვნებელი, მარღად ამოხტა კაბინიდან. გახარებულმა მაყურებელმა შვებით ამოისუნთქა.

ასეთი იყო თბილისში დებიუტი ქუდბედნიერი მფრინავისა. მას ბედი თვით უკიდურესი გასაჭირის დროსაც კი ვერ გვხვებდა.

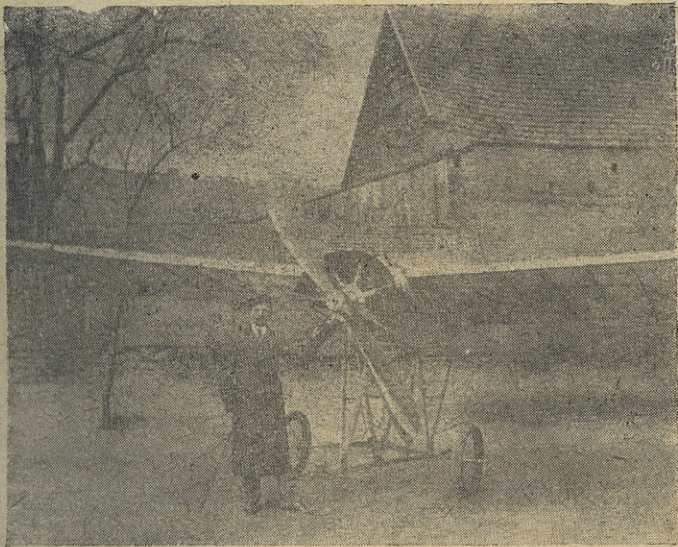
ზემოთაც მოვიხსენიეთ, რომ მფრინავ ბესარიონ ქებურიას მოღვაწეობის წლები ის პერიოდია, როდესაც მსოფლიო ავიაცია არტახებს ნელ-ნელა იხსნიდა და ჩვილის გაუბედავი ნაბიჯებით მიიწევდა წინ. თვითმფრინავის ერთ-ერთი მთავარი კომპონენტი ხომ ძრავაა, ხოლო მისი გაუმჯობესებისათვის ნაკლებ ინიციატივას იჩენდნენ. იმ დროისათვის ცნობილი იყო მხოლოდ სამი ფრანგი ავიაკონსტრუქტორის — ანტუანის, გნომისა და ანჰანის ძრავები. ამათგან ყველაზე ნაკლები, 25 ცხენისძალის სიმძლავრისა, იყო ანჰანის ძრავა. ანჰანი საავიაციო საქმის დიდი ენთუზიასტი იყო და ხშირად თავის ძრავას უფასოდაც კი გადასცემდა ავიატორებს. მისგან დიდად იყვნენ დავალებული ფრანგი მფრინავები მოლონი, ლეგანე და სხვები, რომლებმაც ანჰანისაგან რამდენჯერმე მიიღეს უსასყიდლოდ ძრავა. „ანჰანი“ „ანტუანისა“ და „გნომისაგან“ განსხვავებით, იაფფასიანი და ხელმისაწვდომი იყო და მას ხშირად იყენებდნენ ბლერის მონობლანზე. ბესარიონ ქებურიაც, რომელსაც საფრანგეთიდან ბლერის აპარატი ჩამოჰყვა, სიძვირისა და ეკონომიური შეუძლებლობის გამო წლების მანძილზე მხოლოდ „ანჰანის“ ძრავას იყენებდა, ზოგმა შეიძლება არც დაიჯეროს, რომ ეს ძრავა ნაკლები სიმძლავრისა იყო, ვიდრე თანამედროვე მოტოციკლის ძრავაა.

ამ საჩვენებელი გაფრენების შედეგად ბლერის ხის აპარატი მოძველდა, საჭირო იყო ახლის შექმნა, რაც ბესარიონისათვის განუხორციელებელი ოცნება იყო — ჯიბე ამის სამუშაოებას არ აძლევდა, მთავრობისაგან რაიმე დახმარებაზე ფიქრი კი ზედმეტი იყო.

და აი, ქებურია მ გადაწყვიტა, შეექმნა საკუთარი კონსტრუქციის თვითმფრინავი.

უპირველესად საჭირო იყო კეთილმოწყობილი სახელოსნოს გამართვა, სადაც შესაძლებელი იქნებოდა აპარატზე მუშაობა. ამხანაგებისა და მეგობრების დახმარებით ბესარიონმა რამდენიმე დღეში მშვენიერი სახელოსნო მოაწყო და კიდევ შეუდგა მუშაობას.





ბ. ქებურია საკუთარი კონსტრუქციის თვითმფრინავთან.

დაულალავ შრომასა და შემოქმედებით ძიებაში იწურებოდა ღღეები, თეთრად თენდებოდა ღამეები... კონსტრუქტორს კი დაღლა არ ეტყობოდა. ჯერ ნახაზები დაამზადა, შემდეგ კი თამამად შეუდგა საჭირო დეტალებისა და ნაწილების გამოჩარხვას.

ბესარიონის საქმიანობას ყურადღებით ადევნებდა თვალყურს ქალაქის მოწინავე საზოგადოება. გაზეთები იტყობინებოდნენ, ქართველი მფრინავი პირველი ქართული აეროპლანის აგებაზე მუშაობსო.

სწორედ ამ ხანებში მსოფლიოს ბევრ ქვეყანაში შესამჩნევად განვითარდა და წინ წავიდა საავიაციო საქმე. ავიაციის განვითარებით განსაკუთრებით დაინტერესდა და თავისი გარკვეული სიტყვაც თქვა რუსულმა საავიაციო სკოლამ.

1910 წელს რუსეთში საზეიმოდ გაიხსნა სევასტოპოლის პირველი საავიაციო სკოლა. რუსებმა თავიანთი წვლილი შეიტანეს თვითმფრინავების კონსტრუქციულ გაუმჯობესებაშიც.

ამავე წლის აგვისტოშივე გატჩინის სამხედრო ველზე

ბიპლან „როსიათი“, რომელიც აგებული იყო რუსეთის პირველი საფრენოსნო საზოგადოების მიერ, წარმატებით ჩატარა საჩვენებელი ფრენა ავიატორმა სეგნომ.

მეორე რუსული კონსტრუქციის მონოპლანი „როსია — ბ“ კონსტრუქტორმა ნ. ვ. რებიკოვმა ააგო. „როსია — ბ“ მონაწილეობდა გატჩინის სამხედრო ველზე გამართული რუსი ავიატორების პირველ შეჯიბრში და ბრწყინვალე გამარჯვებაც მოიპოვა.

დიდი პოპულარობით სარგებლობდა რუსი ინჟინრის ი. მ. გაკელის მიერ ფიჭვის ხისაგან აგებული ბიპლანი. ამ ბიპლანს 100 ცხენისძალის „არგუსის“ ტიპის ძრავა ედგა. შემდეგი თვითმფრინავი ააგეს მოსკოვის უმაღლესი სასწავლებლის ტექნიკური წრის წევრებმა.

1910 წლის ბოლოს რუსმა კონსტრუქტორებმა ბილიანკინმა, სიკორსკიმ, გრიგორიევიჩმა, კასიანენკომ, კულაშოვმა, ტერეშკომ დაიწყეს თვითმფრინავების ექსპერიმენტული აგება.

საზღვარგარეთ კი ამ დროისათვის უკვე გარკვეულ წარმატებებს მიაღწიეს.

ავსტრიაში საერთო აღიარება ჰპოვა ინჟინერ ეტრინის კონსტრუქციით აგებულმა თვითმფრინავმა — „ეტრინ — 1910“. ბუდაპეშტში გამართულ ავიაშეჯიბრებაში თვითმფრინავმა პირველი ადგილი დაიკავა. საზღვარგარეთულმა პრესამ მას მაღალი შეფასება მისცა და საუკეთესო აპარატად აღიარა. თვითმფრინავის წონა 350 კგ იყო და საათში 75—80 კმ სიჩქარეს აწვითარებდა.

ცოტა მოგვიანებით იაპონელი მესაათის შვილმა იაპონიის საზღვაო ფლოტის პორუჩიკმა ნარახარამ ააგო საინტერესო კონსტრუქციის თვითმფრინავი.

1911 წელს იტალიელმა ბალბიმ მსოფლიო განაცვიფრა საკუთარი კონსტრუქციით შექმნილი თვითმფრინავის სილამაზითა და სიძლიერით.

მსოფლიოს ამ გამოჩენილ კონსტრუქტორთა თანაბრად იღვწოდა პირველი ქართველი ავიატორი ბესარიონ ქებურიაც.

თვითმფრინავი უკვე მზად იყო, მაგრამ ავტორს არ აკმაყოფილებდა ბლერიოსა და რაიტის ტიპის სტაბილიზატორები.

მსოფლიოში უახლესი ტიპის სტაბილიზატორის პროექტი

შემუშავებული ჰქონდა ფრანგ ავიატორის ეტევეს. მასზე მუშაობის პროცესში ეტევემ ზედმიწევნით გაითვალისწინა რაეტიკის თვითმფრინავის უარყოფითი მხარეები და ხანგრძლივი შრომის შედეგად შექმნა ახალი სტაბილიზატორი — „ჟირუეტი“. ფრენის პროცესში „ჟირუეტი“ ჰაერის დაწოლის გამო ყოველთვის ვერტიკალურ მდგომარეობას იღებდა, რაც ავტომატურად არეგულირებდა თვითმფრინავის წონასწორობას და ეხმარებოდა პილოტს. კაპიტანმა ეტევემ თავისი „ჟირუეტით“ ქარიზან ამინდში საფრანგეთის ქალაქ სატორიიდან ისს-ლემულინომდე მანძილი 25 წუთში დაფარა.

ქებურიამ ყველასაგან დამოუკიდებლად, დიდი მეცადინეობით შეძლო გაეკეთებინა ისეთი სტაბილიზატორი, რომლის ხარისხი და გამძლეობა ბევრად სჯობდა იმხანად არსებულ თითქმის ყველა სტაბილიზატორს.

აქვე უნდა აღვნიშნოთ, რომ ბ. ქებურიამ 1910—1911 წლებში მსოფლიოში პირველად წამოაყენა პროექტი, რომლის მიხედვითაც თვითმფრინავის ვერტიკალურად აფრენისათვის ძრავები უნდა განლაგებულიყო ფრთებზე, მარჯვნივ და მარცხნივ. როგორც ცნობილია, ბ. ქებურიას გენიალური წინასწარგანჭკრეტა და იდეა მხოლოდ სამოციანი წლების ბოლოს განხორციელდა.

ქართველი ავიაკონსტრუქტორის მიერ აგებულ პირველ ქართულ აეროპლანზე 1910 წელს გაზეთ „ზაქავკახსკაია რეჩში“ წერდნენ: „ჩვენმა თანამემამულემ ბ. ქებურიამ დიდი კმაყოფილებით გამაცნო საკუთარი კონსტრუქციის და თავისი ხელით გაკეთებული თვითმფრინავი, რომელსაც ავტომატური სტაბილიზატორი აქვს. ავიატორმა გამოიყენა სამმაგი მოქმედების მექანიზმი (ხელსაწყო), რომელიც მთლიანად პასუხობს აეროდინამიურ მოთხოვნილებებს. კონსტრუქტორის მახვილგონიერება ისაა, რომ სტაბილიზატორი მართვის გარეშე მოქმედებს, რის გამოც ძლიერი ქარის დროს ან ძრავას მოულოდნელი გაჩერებისას, თვითმფრინავს შეუძლია მშვიდად დაეშვას.“

სტაბილიზატორის შექმნას საფუძვლად უდევს მისი ბუნებრივი მიდრეკილება ვერტიკალური მოძრაობისადმი. ქებუ-

რიას აპარატი ქარს მშვენივრად უძლებს, ფრენის დროს ნაკლებად ქანაობს.

დღემდე არსებულ აპარატებს შორის ეს პირველია, რომელსაც ორი ძრავა აქვს — ერთი ძრავა წინაა, მეორე უკანთვითმფრინავის ტვირთშიდვა 700 კილოგრამია, რაც დაახლოებით 10 მგზავრის წონას უდრის.

ასეთია თვითმფრინავის მოკლე აღწერილობა:

1. აპარატის სიგრძე — 12 მეტრი.
2. სიგრძე — საჰის ჩათვლით — 10 სიგრძივი მეტრი.
3. ფრთების სიგრძე — 3 სიგრძივი მეტრი.
4. ფართობი — 33 კვ მეტრი.
5. წონა ტვირთის გარეშე — 500 კგ, ტვირთის ჩათვლით — 1200 კგ.
6. სასარგებლო ტვირთის წონა — 100 კგ.
7. საერთო დატვირთვა ერთ კვ. მეტრ ფართობზე — 37 კგ.
8. სასარგებლო დატვირთვა ერთ კვ. მეტრზე — 25 კგ.
9. ჰაერზე იერიშის კუთხე — 7,5 გრადუსი.
10. ზღვრული კუთხე დაშვებისას — 45 გრადუსი.
11. მინიმალური რადიუსი ირიბი შემობრუნებისას — 500 მეტრი.
12. სიჩქარე ერთი ძრავათი საათში 100 კილომეტრია, ორი ძრავათი — 150 კმ.

შემოთ აღნიშნული აღწერიდან ჩანს, რომ მონოპლანს თავის წონასთან შეფარდებით ერთნახევარჯერ მეტი ტვირთი მიაქვს, რაც თანამედროვე ავიამშენებლობაში პირველი შემთხვევაა.

თუ პარალელს გავავლებთ საფრანგეთის საუკეთესო ავიატორის მორანის სისტემასა და ქებურიას მიერ შექმნილ აპარატს შორის, დავრწმუნდებით, რომ ქებურიას აპარატი გაცილებით უკეთესია და მისი ტვირთშიდვა ორჯერ უფრო დიდია, ვიდრე მორანის ტიპის აპარატისა.

ქებურიას კონსტრუქციის აპარატში ავტომატური სტაბილიზატორი ჰაერში საგრძნობლად არეგულირებს წონასწორობას და, ძრავას გაჩერებისას, უვნებლად შეუძლია დაშვება.

ფრენის დროს მგზავრის თვალწინ იშლება დიდი პანორამა.

აპარატის ხელსაწყოები ძლიერ მარტივია და სამმაგად მოქმედებს: 1. წინააღმდეგობას უწევს გვერდით ახდევს, 2. ხელს უწყობს აპარატის სიმტკიცეს და იცავს მას გვერდით გადაბრუნებისაგან, რის გამოც თვითმფრინავი წონასწორობიდან არ გამოდის, 3. აწარმოებს ფრთების ავტომატურ აწევას და მინიმუმამდე აადვილებს თვითმფრინავის მართვას.

ქებურიას კონსტრუქციის აპარატის გამოგონებას საფუძვლად უდევს საგნების დედამიწაზე მიზიდულობის კანონი (გაზეთი „ზაკავკაზსკაია რეჩ“, 1910 წ. № 34).

აპარატი უკვე მზადაა. წინ არის ყველაზე მთავარი და ყველაზე მღელვარე წუთები, ესაა შემოქმედისა და მისი ქმნილების საჯარო გამოცდა — თვითმფრინავის საჩვენებელი ფრენის ჩატარება. ბესარიონ ქებურიას ეს გამოცდა მეტად უბრალო საქმედ მიაჩნდა, მაგრამ სწორედ აქ წააწყდა სერიოზულ წინააღმდეგობას. ქართველ კონსტრუქტორს ქართული მიწის ერთი მტკაველიც კი არ დაუთმეს აპარატის გამოსაცდელად, თავისი ნიჭისა და შესაძლებლობის ხალხისათვის საჩვენებლად. იგი იძულებული გახდა თხოვნით მიემართა გრაფ ვრონცოვისათვის. გრაფმა ერთგვარი „მოწყალეობა“ მოიღო და ქებურიას განცხადებაზე უბასუხა: ჩემს მეუღლეს ვთხოვ, ამ საქმეში დახმარება გაგიწიოსო.

ვრონცოვ-დაშკოვის მეუღლემ კარგად მიიღო ქართველი ავიატორი, ტკბილად ესაუბრა და დახმარებაც აღუთქვა.

გრაფინია ვრონცოვამ სთხოვა გენერალ ლაზარევს საჩვენებელი ფრენის ჩასატარებლად ქებურიასათვის სადოღე მოედანი დაეთმო. ლაზარევმა ამავე თხოვნით მიმართა გენერალ თამაშევს, რომელსაც ეს მოედანი ეკუთვნოდა. თამაშევს მსგავსი რამის გაგონებაც არ სურდა. როგორ? მოედანი, სადაც მისი საუკეთესო სადოღე ცხენები იწვრთნებიან, რაღაც თვითნაკეთებ აპარატს გადაათელინოს? არა და არა, ასეთი რამ მეორედ არ გამაგონოთო, — ბრძანა გენერალმა და ავიატორი ცივი უარით გაისტუმრა უკან.

ვინაიდან ადგილობრივმა ხელისუფლებამ სრულიად უყურადღებოდ დატოვა ბესარიონის არაერთგზისი თხოვნა, იგი იძულებული შეიქნა ვინმე ვაჭარ გურგენოვისაგან ექირავა მიწის ნაკვეთი. ოღრო-ჩოღრო მოედანს სამი მხრიდან შენობები

ერტყა, ხოლო მეოთხე მხარეს ღრმა თხრილი და ფიცრული ღობე საზღვრავდა. დიდი ვაჟკაცი უნდა ყოფილიყო კაცი, რომელიც პირობებში ფრენა გაებედა. გარემოებას ისიც ართულებდა, რომ ორი ძრავასათვის განსაზღვრულ აპარატზე ბესარიონს მხოლოდ ერთი „ანზანის“ ძრავა ედგა. მართალია, ქართველთა საზოგადოება დაჰპირდა, მეორე ძრავასაც შეგიძენთო, მაგრამ, როგორც სხვა მრავალი დაპირება, ესეც მხოლოდ დაპირებად დარჩა.

ასე იყო თუ ისე, ბესარიონ ქებურიასათვის ეს იყო საკუთარი რწმენის, ცოდნის, ძალისა და მომავლის იმედების გამოცდა, შემოქმედის ტკბილ-მწარე სიხარული. თითქმის მთელი ღამე თეთრად გაათენა, ვინ იცის, მერამდენეჯერ შეამოწმა აპარატი. ყოველივე რიგზე იყო და მაინც თვითეული ნაწილი სათითაოდ მოსინჯა, შეათვალიერა, დაიგულდაგულა...

უთვალავი ხალხი მიაწყდა იმ დღეს სახელდახელოდ გამართულ „აეროდრომს“, სადაც ქებურიას მონობლანის საჯარო გამოცდა უნდა ეხილათ.

შუა მინდორში გამოიტანეს ფრთავაშლილი უზარმაზარი „ფრინველი“. მას თავს დასტრიალებდნენ ავიატორი და მისი თანაშემწე. აი, რას წერს ამის თაობაზე გაზეთი „თემი“:

„ბესარიონ ქებურიამ სძლია ყოველივე დაბრკოლებას, მთელი თავისი ქონება ამ საქმეს შეაღია, ბევრი მარცხი ნახა და ბოლოს დაგვიმტკიცა, თუ რა შეუძლია ქართველ კაცს, მუყაითად რომ მოკიდებს ხელს საქმეს:

ღიახ, ყველა ჩვენგანი ხარობდა იმ დღეს, 22 ნოემბერს, მაგრამ უფრო მეტი სიხარული ერგო ბ. ქებურიას თანაშემწეს, მუშა-მექანიკოს ნიკო ხუციშვილს, რომელიც მასთან ერთად მუშაობდა და მოუთმენლად ელოდა თავისი მასწავლებლის ბრწყინვალე გამარჯვების დღეს.

ეს ნატვრაც აკი აუსრულდა...“

უთვალავი ცნობისმოყვარე თვალი სასწაულის მოლოდინში სულგანაბული შესცქერის ავიატორსა და მის ქმნილებას. სასწაულმაც არ დააყოვნა. ამუშავდა პრობლეური. მფრინავმა ადგილი დაიკავა, გაისმა „ანზანის“ მობლანის გუგუნის, მონობლანი მცირე მანძილზე გასრიალდა და მოსწყდა მიწას. ავიდა მაღლა, სულ მაღლა, ექვსასი მეტრის სიმაღლეზე, მოხდენილი წრე მოხაზა...



ერთი ლამაზი მანდილოსანი თითების მტკრევით შეტყუ-  
რებს ცას და ანგარიშმიუცემლად იმეორებს: — ვანიშნობს,  
რომ ჩამოფრინდეს, საკმარისია!

მფრინავის მეუღლის შიშს სხვებიც იზიარებენ, შემკრთა-  
ლი მანდილოსნები პეპლებივით აფრიალებენ ნაირფერ ქოლ-  
გებს, მამაკაცები ხმამაღლა უყვირიან მფრინავს. მფრინავი  
აინუნშიც არ აგდებს „მიწის ძახილს“, თავს გადაუვლის ნაძა-  
ლადევს, მტკვარს, საბურთალოს, ავჭალას და უჩინარდება.

ოცდაცამეტი წუთის ფრენის შემდეგ მფრინავი კვლავ მინ-  
დვრის თავზე გამოჩნდა. მინდორი პატარაა, წრეს ველარ უვ-  
ლის და შვეულად ეშვება ძირს.

კაბინიდან გამოსული ბესარიონი მიწაზე ფეხის დაკარგ-  
ბასაც ვერ ასწრებს, რომ კვლავ ჰაერშია — აღტაცებული მა-  
ყურებლის მკლავების ტალღებზე ირწევა გამარჯვებული.

პირველმა ქართულმა აერობლანმა გამოცდა ბრწყინვა-  
ლედ ჩააბარა. „ბ. ქებურიას აპარატმა ნახევარი საათი დაჰყო  
ჰაერში, ყოველგვარი წესების დაცვით მოხდენილად იფრინა  
მშობლიური ქალაქის თავზე და მშვიდობიანად დაეშვა მიწა-  
ზე“, — იუწყებოდნენ მაშინ გაზეთები.

გაფრენის მეორე დღეს თბილისის საზოგადოებრიობამ  
გულთბილი შეხვედრა მოუწყო ქებურიას და მან ხალხმრავალ  
აუდიტორიას საინტერესო ლექცია წაუკითხა მსოფლიო და სა-  
მამულო ავიაციის განვითარების თაობაზე.

რაკი შავარდენმა ასე ლაღად, თამამად გაშალა „ძვირად  
შენაძენი“ ფრთები, გადაწყვიტა უფრო გაბედული კამარა შე-  
ეკრა და მშობლიური ცის ლაჟვარდები კიდით-კიდემდე დაე-  
სერა. თავისი მონოპლანით ქებურიათ გაბედულად დასერა  
მთელი დასავლეთი საქართველოს საჰაერო გზა.

პირველად ქუთაისს ეწვია. საზოგადოება მარტოოდენ ქე-  
ბურიას მოხდენილი ფრენის ცქერით აღარ კმაყოფილდებოდა.  
მას სურდა დაწვრილებით გასცნობოდა საავიაციო საქმის  
მიღწევებს, გაეგო აერობლანის კონსტრუქციისა და ფრე-  
ნის ძირითადი პრინციპები. ამიტომაც ქუთაისის მოსწავლე  
ახალგაზრდობამ სთხოვა მფრინავს ლექცია წაეკითხა მათთვის  
საინტერესო საკითხებზე. უნდა აღინიშნოს, რომ საკმაოდ გან-  
სწავლულ, ენამჭევრ ბესარიონს მეტად საინტერესო და მოხ-

დენილი თხრობა ეხერხებოდა. იგი ყოველთვის, ყოველგვარი სასყიდლის გარეშე მზად იყო თავისი ცოდნა გაეზიარებინა მათთვის, ვინც კი მისი სათაყვანო საქმისადმი ინტერესს გამოიჩენდა. მაგრამ, სამწუხაროდ, ყველა სათანადო პატივისცემით როდი ეპყრობოდა მის კეთილ მიზანს. ქუთაისის გუბერნატორმა ვენერალმა სლავოჩინსკიმ და ვიცე-გუბერნატორმა მაკაროვმა ქართველ ავიატორს სასტიკად აღკრძალეს ლექციების წაკითხვა. აი, რას გვიამბობს თავის მოგონებაში მათ განწყობილებაზე ბ. ქებურია: „მეფის ამ დამქაშებს მუდამ რევოლუციის საშიშროებანი ელანდებოდათ, ეშინოდათ, საზღვარგარეთიდან ახლად დაბრუნებულ „ზეციურ“ ლექტორს, არაფერი წამოსცდენოდა ისეთი, რაც მათ რუსიფიკატორულ პოლიტიკას ეწინააღმდეგებოდა. მაგრამ მე შეფცელი დამერწმუნებინა მეფის ტახტის ეს ერთგული გოშიები, რომ ჩემს საუბარს არაფერი ჰქონდა საერთო პოლიტიკასთან, რომ ლექცია პოპულარული, მეცნიერული, სასწავლო ხასიათისაა და მის აკრძალვას არავითარი გამართლება არა აქვს. ამის შემდეგ ლექციის წაკითხვის ნება დამრთეს და საზოგადოებამ იგი კმაყოფილებით, დიდი ინტერესით მოისმინა“.

მიუხედავად თვითმფრინავის ძრავის სისუსტისა, ბ. ქებურიამ წარმატებით მოიარა მთელი დასავლეთ საქართველოს მნიშვნელოვანი ქალაქები და საზოგადოების გულწრფელი აღტაცება დაიმსახურა. ქებურიას აპარატი მალე არამცთუ რუსეთში, საზღვარგარეთაც გახდა ცნობილი. პარიზის ერთერთმა პოპულარულმა გაზეთმა „ფიგარომ“ თავის მკითხველს დაწვრილებით გააცნო ავიაკონსტრუქტორის მონოპლანის აღწერილობა და სტატიის დასასრულს სიამაყით აღნიშნა: „ქართველმა მფრინავმა საავიაციო ცოდნა ბლერიოს სკოლაში მიიღო“.

1911 წლის ივლისში სრულიად რუსეთის აეროკლუბმა განიზრახა ავიატორნე ჩაეტარებინა პეტერბურგიდან მოსკოვამდე. მასში მონაწილეობას მიიღებდნენ ცნობილი რუსი მფრინავები — ს. ი. უტოჩკინი, ა. ა. ვასილიევი, ნ. დ. კოსტინი, გ. ვ. იანკოვსკი, მ. გ. ლერხე, აგაფონოვი და სხვები. ქებურიამ თბილისის თავადაზნაურთა საკრებულოს თხოვნით მიმართა მისთვის „გნომის“ სისტემის ახალი ძრავა შეეძინათ,



მაგრამ მისი თხოვნა ამჯერადაც დარჩა „ხმად მლაღადებლისად უდაბნოსა შინა“. ბესარიონს გულმა არ მოუთმინა და პეტერბურგს გაემგზავრა, მაგრამ მხოლოდ მაყურებლის როლით დაკმაყოფილდა.

გფიქრობთ, ინტერესს მოკლებული არ იქნება, თუ რამდენიმე სიტყვით შევჩერდებით ამ საინტერესო გადაფრენის აღწერაზე.

პირველად სტარტი უტოჩკინმა აიღო. მას მიჰყვა ვასილიევი, იანკოვსკი, კოსტინი, ლერხე, და სხვები. შეჯიბრებაში მონაწილე მფრინავებიდან მხოლოდ ავაფთნოვი იჯდა რუსული კონსტრუქციის აპარატზე, დანარჩენები კვლავ საზღვარგარეთელი სისტემის აეროპლანებით სარგებლობდნენ.

მანძილი არცთუ ისე მცირე იყო და, მიუხედავად მათი შეუპოვრობისა, ფინიშამდე მცირე ნაწილმა თუ მიაღწია.

მფრინავი მასლენკოვი ავარიის შედეგად ტოსნოს მახლობლად ჩამოვარდა, აეროპლანი მწყობრიდან გამოვიდა, ხოლო მფრინავი, საბედნიეროდ, მსუბუქად დაზიანდა. ავარიის შედეგად მძიმედ დაშავდა მფრინავი სლიუსარენკო, ხოლო მგზავრი შიმანსკი დაიღუპა. მამაც რუს მფრინავს ს. უტოჩკინს ნოვგოროდთან პროპელერი გაუტყდა, თვითმფრინავი ხევში ჩაიჩეხა, მფრინავს კი ტვინი შეეერყა და ხელი მოსტყდა.

დანარჩენებმა ასე თუ ისე, მოახერხეს მანძილის ნაწილობრივ დაფარვა — ავიატორმა კოსტინმა პეტერბურგიდან მხოლოდ 400 კილომეტრი იფრინა, ლერხე ძირს დაუშვებლად მიფრინდა ქ. ნოვგოროდამდე.

მოსკოვს უვნებლად ჩაფრინდა სახელგანთქმული რუსი მფრინავი ა. ვასილიევი, გ. იანკოვსკიმ მეორე ადგილი დაიკავა.

როგორც ზემოთ აღვნიშნეთ, საკუთარი ხელმოკლეობისა და საზოგადოების უგულისყურობის გამო ჩვენს თანამემამულეს შესაძლებლობა არ ჰქონდა მონაწილეობა მიეღო ამ საინტერესო გადაფრენაში. მმართველი წრეები, ქალაქისთავები, მეფის მსახურნი უხამავდნენ მამაც მფრინავს არა მარტო თავიანთი გულცივობით, ჭორებითა და დაცინვითაც. საზოგადოების ერთი ნაწილიც ბრმად უზიარებდა ამ „ყოვლისმცოდნეთა“ აზრს, მლიქვნელურად კვერს უკრავდა ქებურიას მისამართით ნასროლ ავყია სიტყვებს. მაგრამ იყვნენ ადამიანები,



რომელთა ფხიზელი თვალიც ყველაფერს ღრმად სწვდებოდა. ისინი მტკივნეულად განიცდიდნენ სასახელო მამულიშვილის ტრაგედიას, თანაგრძნობის ლამაზ ფრაზებსაც არ იმუტრებდნენ, მაგრამ, სამწუხაროდ, საქმით ხელის გამართვაზე მაინც თავს იკავებდნენ.

ქებურიასა და იმდროინდელ საზოგადოებას შორის არსებული დამოკიდებულება შესანიშნავადაა დახატული გაზეთ „ტიფლისსკი ლისტოკში“ გამოქვეყნებულ ვინმე ნიგოიტსკის წერილში — „ავიატორის ტრაგედია“. აი, ეს წერილიც:

„მორალურად განადგურებული, ფიზიკურად დამტვრეული, მიმქრალი მხერით წევს უტოჩკინი ჩვენგან შორს — პეტერბურგში. მისი ხმა ძლივს აღწევს ჩვენამდე... მაგრამ აქ, თბილისში, საკუთარი სახლის ზღურბლთან ჩვენ ვხედავთ მეორე ავიატორის ბ. ქებუროვის ტრაგედიას.

ქებუროვი! ამ გვართან დაკავშირებით მე ვუმზერ გესლიანად მომცინარ სახეებს, მესმის გამქირდავი შეძახილები, ვგრძნობ დამცინავ მზერას და მაინც... ბატონ ქებუროვის სახელს მე გამოვთქვამ თამამად.

ქებუროვის მოწინააღმდეგეებში მე ვხედავ ერთსა და იმავე მოტივს მის მიმართ:

ქებუროვი დაეცა რამდენიმეჯერ...

ქებუროვის ფრენა მარცხით მთავრდება, კინალამ თავი შესწირა...

ყველა კბილი ჩაემტვრა, კინალამ კისერი მოიტეხა...

მტკვარში ჩავარდა...

აი, ყოველივე ის, რასაც უკიყინებენ ჩვენს თანამემამულეს მოწინააღმდეგეები. მე კი ჩემს თავს უფლებას ვაძლევ ხმამაღლა შეეძახო:

— ვაშა, ბატონო ქებუროვ!

სინამდვილეში ზემოთ ჩამოთვლილი „შეცდომები“, რომლებიც განაპირობებენ ხალხის გულგრილ დამოკიდებულებას ქებუროვისადმი, ყველა ერთად აღებულები და თვითთული ცალ-ცალკე, მის ღირსშესანიშნავ ავიატორულ ცენზზე მოწმობენ.

„ის დაეცა რამდენიმეჯერ“, — მაგრამ უკან ზომ არ დაუხევია! თვითთული დაცემა აწრთობდა და ქედავდა მის ხა-



სიათს, ალაფრთოვანებდა მას დასახული მიზნის მისაღწევად უფრო დიდი შრომისათვის.

„კინალამ თავი შესწირა“, — მაგრამ ეს ხომ „დამნაშავეს“ შეუპოვრობისა და განსაცვიფრებელი სიმამაცის დადასტურებაა.

„ის ვერ გაფრინდა“, — მაგრამ ეს ხომ სიცრუეა! ათასი კაცი ადასტურებს იმას, რომ ქებუროვი საკუთარი კონსტრუქციის აპარატით 35 წუთი იყო ჰაერში.

იგი აფრინდა მიწიდან ისეთ პირობებში, რომ სხვა ავიატორები უდაოდ იტყოდნენ — ფრენაზე უარს ვამბობთო!

როდესაც ქებუროვის კეთილისმსურველებმა სევასტოპოლის ავიასკოლის ერთ-ერთ ცნობილ მოღვაწეს ჩვენი თანამემამულის ზოგიერთი წარუმატებლობის შესახებ უამბეს, რაც ნამდვილად უვარგისი ძრავის მიზეზით იყო გამოწვეული, მან გადაჭრით განაცხადა: ქებუროვს თავისი თავისთვის სიკვდილი მიუსჯიაო.

— ეს როგორ?!

— სრულიად უბრალოდ, ასეთი ცუდი ძრავით ფრენა დაუშვებელია, ეს სიგიჟეა, სასიკვდილო განაჩენი საკუთარი თავისადმი!

კაცმა მთელი თავისი სიცოცხლე შესწირა საქმეს, რომლითაც ჩვენ უდაოდ ვართ დაინტერესებული. მან მთელი თავისი ქონება, ახალგაზრდობა და ოჯახის ინტერესებიც კი ამ იდეას ანაცვალა, ახლა კი თქვენ მას „დამნაშავეს“ უწოდებთ. მაგრამ გაძლევთ ერთ კითხვას:

— მიეცით თუ არა თქვენ დამნაშავეს თავდაცვის საშუალება? დაეხმარეთ თუ არა აპარატის გამართვაში ისე, რომ რისკის გარეშე შესაძლებელი ყოფილიყო ფრენა? არა! ჩვენ მხოლოდ ბრალს ვდებთ; ჩვენი თანამემამულის წარუმატებლობა კი ძრავაშია“ („ტიფლისსკი ლისტოკ“, 1911 წელი, 17 აგვისტო).

ნ. ნიგოიტსკის სტატიამ მაინც დიდი გამოხმაურება ჰპოვა ხალხში. გაზეთებში ათავსებდნენ წერილებს, მოწოდებებს, თხოვნას, ხელი შეეწყოთ ამ დიდი ეროვნული საქმისათვის და ქებურისათვის ახალი ძრავა შეეძინათ.

მიუხედავად არაერთგზისი მოწოდებისა და თხოვნისა,

მფრინავისათვის განკუთვნილ ყულაბაში რაღაც უმნიშვნელო მანეთები შეგროვდა. ახალი ძრავას შეძენას კი, სულ 5 კობა, 6-7 ათასი მანეთი სჭირდებოდა.

სხვა გამოსავალი არ იყო, ქართველ ავიატორს ან სრულიად უნდა აეღო ხელი საქმეზე, რომელსაც მთელი ახალგაზრდული ენერჯია შეაღია, ან კვლავინდებურად მარტოდმარტო გასძლოლოდა ყოველივეს.

ისევ „ანზანის“ ანაბარა დარჩა ბესარიონი. მეტი გზა არ ჰქონდა, უნდა შეეკეთებინა ძრავა. ძრავა ქებურიამ თბილისის რკინიგზის სახელოსნოში მიიტანა, ზოგიერთი ნაწილი შეცვალა, ძველი, გაცვეთილი ნაწილების ნაცვლად თვითონვე გამოჩარხა ახალი და მოკლე დროში „ანზანი“ კვლავ მწყობრში ჩააყენა.

ისევ დასავლეთ საქართველო — ქუთაისი, ხონი, სამტრედია, ფოთი, ახალი სენაკი...

დიდი ინტერესით მოელოდა ფოთის საზოგადოება პირველი ქართველი ავიატორის ჩასვლას. სახელდახელოდ მოაწყვეს აეროდრომი, ქალაქებსა და სოფლებში დაგზავნეს რეკლამები, აფიშები, სადაც იუწყებოდნენ, რომ მფრინავი ქებურია ახალი სენაკიდან ფოთში ჩამოფრინდება და რამდენიმე წრის შემოვლის შემდეგ სახელოსნო სასწავლებლის პირდაპირ სილაზე დაჯდებაო. მართლაც, უცნაური სანახაობის მოწმენი გახდნენ ფოთელები — დანიშნულ დროს ჰაერში გამოჩნდა მოზრდილი ფრინველი, ქალაქის თავზე რამდენიმე წრე შემოავლო და მოხდენილად დაეშვა სახელოსნო სასწავლებლის წინ მიწაზე. ქალაქის მოწინავე საზოგადოებამ გულთბილი შეხვედრა მოუწყო ქართველ ავიატორს.

დასავლეთ საქართველოში რამდენიმე დღე დაჰყო ბესარიონმა. შემდეგ ცოლ-შვილით მშობლებს ეწვია ჩხოროწყუში და რამდენიმე ხანი ოჯახურ სიტყბოებაში გაატარა.

1912 წლის 15 სექტემბერია. თბილისის ქუჩებში უჩვეულო გამოცოცხლებაა. ფეხშიშველა, მოკლემარვლიანი გაზეთის გამყიდველი ბიჭები თავგამეტებით გაჰკივიან:

— ვის უნდა რეკორდული გაფრენის ნახვა!

— ყველანი აეროდრომზე, ნუ დააკლდებით დიდებულ  
სანახაობას!

ქებურიას ამ ფრენის შესახებ „სახალხო გაზეთის“ ფურც-  
ლებზე ვინმე „კოლხი მეხოტბე“ წერდა:

„ჭეშმარიტად უცხო სანახაობა იყო... შემოდგომის გამო-  
სათხოვარი სიმწვანით აფერადებულ მინდორზე ზღაპრულ ვე-  
ებერთელა ფრინველივით გაქვავებულიყო ფრთა-სპეტაკი მო-  
ნოპლანი ქართველი მფრინავისა და მორჩილებით უცდიდა თა-  
ვისი შემქმნელის თილისმა-სიტყვას, რათა ლაღად გაენავარდა  
ცის დაუსრულებელ წიაღში.

რუხი, ღრუბლიანი ცის გუმბათი თითქოს უნდოდ დაჰყუ-  
რებდა მის განზრახვას. აღმოსავლეთიდან ცივი, ძვალსა და  
რბილში გამწვევი ქარი მოსისინებდა.

მანქანის გარშემო მოგროვდნენ ტფილისის ქართულ-რუ-  
სული პრესის წარმომადგენლები და მფრინავის ნათესავ-მე-  
გობრები. ყველა რაღაც ფრთხილის მოწიწებით ათვალეერებ-  
და ქართული ნიჭის ნაწარმოებს... ქერა, სანდომიანი სახის  
ბესარიონ ქებურია მოკლედ იძლეოდა საჭირო განმარტე-  
ბას თავისი მანქანის შესახებ. აეროპლანი მონოპლანის ტიპი-  
საა, მაგრამ იმდენად უბრალო და ლამაზი კონსტრუქციისაა,  
როგორც ჯერ არ იცის ტექნიკამ. გაშლილი ფრთები (შუბლი-  
ანად, სადაც მოტორი დგას) სიგრძით 8888 მილიმეტრს (13  
არშინამდე) უდრის, ხოლო მანქანის სიგრძე (შუბლიდან კუ-  
ლამდე) 7777 მილიმეტრს (11 არშინამდე).

მთელი მანქანა იმ ანგარიშითაა გაკეთებული, რომ რაც  
შეიძლება მეტ სიჩქარეს მიაღწიოს. ფრთების ჩონჩხი მეტად  
წვრილი და სუფთაა. სამი საგორავი ბორბლის მაგიერ ორი აქვს  
წინ, ხოლო კუდის დასაყრდნობად თვალის მაგიერ ცალფა მარ-  
ხილი აქვს. მანქანის მშვენიერებას მისი პატარა და მოხდენილი  
კუდი შეადგენს, რაც ნამდვილი დიდი ფრინველის ილუზიას  
ქმნის ჰაერში. პროპელერი სიგრძით ბლერიოსეულსა ჰგავს,  
მაგრამ თათები უფრო ფართო და ღრმაა, რაც ხელს უწყობს  
მეტი სიჩქარის განვითარებას. მოტორი „ანზანის“ სისტემისაა,  
25 ცხენის ძალისა. პროპელერი წინ უზის მოტორს, რომელიც  
თითქმის თავისუფალია საფარი ჯავშნისაგან. ეს გარემოება  
იმიტია საუბირატესო, რომ მოტორი მეტ ჰაერს იხვევს და ად-

ვილად ცივდება. ასე რომ, მოტორის გავარვარების საფრთხე დიდად შემცირებულია. მოტორი, მანქანის ცენტრი და ჩასახ- დომი ადგილი თითქმის ზედ შუბლზეა თავმოყრილი, რაც აეროპლანის წონასწორობას აძლიერებს. მთელი მანქანა მფრინავიანად 14 ფუტს იწონის. იგი (მოტორის გარდა) ტფილისში, ქებურიას საკუთარ სახელოსნოშია გაკეთებული.

სანამ ქებურია ამ განმარტებას იძლეოდა, მისი თანაშემწე, მექანიკოსი კოლა მანქანის გარშემო დაფუსფუსებდა, ამზადებდა ზეთს, ბენზინს, ჭიმავდა მავთულებს, ერთი სიტყვით, წრფელ თანაზიარობას უწევდა თავის საყვარელ უფროსს.

აი, გამართეს ეს უშველებელი, უსულო ფრინველი. გული უცნაურმა, ტკბილ-მწარე გრძნობამაც აატოკა. ვაიტანეს მინდვრის შუა გულს. ქარი ძლიერდება... ურჩევნ გამბედავ მფრინავს, თავი დაანებოს ასეთ ცუდ ამინდში გაფრენას. ქარის ძლიერება 12 მეტრს უდრის ერთ წამში. მაგრამ არა! რამდენხანს უცდიდა ამ საზღაპრო ფრინველის გამოჩეკას. უცდიდა იგი გულდასმით, დაჟინებით მუშაობდა, რომ სასურველად დაეფიქრებინებია თავისი „გიჟური“ განზრახვა და ახლა, როცა ყველაფერი მზადაა, ერთბაშად უარი თქვას? არა!

— კოლა! — მიუბრუნდა იგი თანაშემწეს, — მივფრინავ! თანაშემწემ პრობლემური ამუშავა... გაისმა ძრავის გუგუნნი, დაიხვა ბენზინის პირველი ბოლქვი და აძიგძიგდა უსულო ფრინველი.

— მოტორი ცელქობს!

გაისმა მაყურებელთა შეშინებული ჩოჩქოლი, მაგრამ მალე გასწორდა ხმაშეუწყვეტელი გუგუნიც. დაიძრა დიდი, თეთრი ფრინველი და წაგორდა მწვანეზე. წუთიც... და აფრინდა!

მანქანა ნაძალადევისაკენ გაემართა... ერთ წამს ქარის მძლავრი ტალღა მოწყვეტით ეკვეთა მას, მარჯვენა ფრთა გადაიხარა, აჰა, დაიმსხვრევა თუ არა იმედის ნაპერწკალი, მაგრამ არა! მფრინავს გამჭრიახი თვალი აქვს, ელვის უსწრაფეს შეუთანაბარა მეორე ფრთა და თოვლივით თეთრმა ფარფატამ ლაღად დაჰნარა სივრცეში, გადაუარა ნაძალადევის თავს და დასავლეთისაკენ იბრუნა პირი. შემოუარა ავჭალას, შემოჰყვა მტკვარს, გაინავარდა საბურთალოსაკენ, გადმოუქროლა ქარ-

თულ გომნაზიას და ისევ ნაძალადევისაკენ გაეშურა... ფრთა-  
გაშლით, შეუბრუნებლად. ჭეშმარიტად დიდებული სურათია,  
ზეალმტაცი, მატყვევებელი! ძირს დარჩენილთა სული მისკენ  
მიილტვის, მქრალდება მძიმე ტანი! მაგრამ ეს რაა? მანქანა  
უცნაურად შეიჩხა, ნუთუ?.. ოჰ, არა! ეს გამოცდილი მფრი-  
ნავის ქამანდია — მარჯვნივ გამოქანებულმა უეცრად მარცხ-  
ნით მოჰხარა და კუდის მძლე დაკვრით უსაზღვრო სივრცეს  
შეერთო. გადმოუქროლა ისევ დახნულ ჭალას და ავჭალისა-  
კენ გასრიალდა, წავიდა, დაიკარგა... წერტილის ოდენადა  
ჩანს, მალე ისიც დაიმაღლა... რა მოხდა?

— შორს წავიდა!

— ეს სიგიჟეა!

— ქარი ძლიერდება!

ისმის უხმო ჩურჩული. ხუთი აუტანელი წუთი, მძიმე და  
დაურღვეველი სიჩუმე. მაყურებლები ერთმანეთს შესცქე-  
რიან. ნუთუ აღარ გამოჩნდება! შორს ღრუბლიდან სივრცეში  
კვლავ გამოჩნდა ისრის წვერი; გადიდდა, გაიზარდა.

— გვრიტია, გვრიტია!..

თანდათან ახლოვდება ძრავის თანაბარი გუგუნის და შხუ-  
ილი კაკლის ხის პროპელერისა. გაგვისწორდა, 600 მეტრის  
სიმაღლეზე გადმოგვიარა თავს...

— მამა!..

პაწაწა ხელების ქნევით უხმოებს ჰაეროვან მამას მისი ოქ-  
როსთმიანი, 4 წლის ვაჟი. მაგრამ მამას არ ესმის. იგი მთვრა-  
ლია საკუთარი ნიჭითა და გამარჯვებით, მას აღარ ახსოვს  
მიწა. იგი გმირია, გმირი — ჰაერის დამძლევი და მბრძანებე-  
ლი. აჰა, გვრიტმა კიდევ უფრო მალლა აიწია. ყორანთა დამ-  
ფრთხალი გუნდი გაკვირვებული ჩხავილით შემოეხვია გარს.  
რა სასაცილოა მათი უშნო ფრთების პანტური!

— ადამიანო, ადამიანო! კმარა, გეყოფა, გამარჯვების ნექ-  
ტარი თავბრუს დაგახვევს და...

იგი ისევ განაგრძობს ნავარდს, ახლან უფრო ფრთა-გა-  
მართვით, უფრო გაბედულად.

— ვანიშნოთ, რომ ჩამოფრინდეს! — ამბობს ფერმიხ-  
დილი ცოლი.

— უკვე ნახევარი საათი გავიდა!

— აი, ის თეთრი ბაირალი ამართეთ!

დაინახა. ძირ-ძირ დაჰნარა. ჩამოფრენას აპირებს. გვრიტმა დახარა ფრთები და ტყვიასავით შხუილით წამოვიდა. ნუთუ ასე მოწყვეტით დაეშვება? მეტი გზა არ არის, რადგან ადგილი ძლიერ პატარაა. წუთიც და უსულო ფრინველი მიწაზე გაგორდა. გულადი ავიატორი კონტად გადმოხტა და ხელი შეატანა თავის პირმოთ მანქანას. საერთო აღტაცება და... განუზომელი დიადი გრძნობა... სული კმაყოფილია. დაგვირგვინდა ქართული ნიჭი!“ („სახალხო გაზეთი“, შაბათი, 1912 წელი);

ქებურიას რეკორდულ გაფრენაზე გაზეთი „ზაკავკასკაია რეჩ“ წერდა: „15 სექტემბერს მომხდარ გაფრენას ჩვენ ვუწოდეთ რეკორდი იმიტომ, რომ ფრენის სიჩქარით, სიმაღლითა და სილამაზით ქებუროვისათვის ჯერ არავის გადაუჭარბებია, მიუხედავად ძრავას სისუსტისა, იგი 1500 მეტრის სიმაღლეზე ავიდა, რაც ავიაციის მოკლე ისტორიაში დიდ გამარჯვებად უნდა ჩაითვალოს“ („ზაკავკასკაია რეჩ“, 1912 წ. „ავიატორ ქებურიას რეკორდული გაფრენა“).

თუ რა დიდი მიღწევა იყო იმ დროს 1500 მეტრის სიმაღლეზე ასვლა და ისიც „ანზანის“ სუსტი ძრავათი, ამაზე მოსკოვში 1911 წელს ჩატარებული ავიაციის კვირეულის შედეგებიც მეტყველებენ.

კვირეულში მონაწილეობდნენ სახელგანთქმული. რუსი მფრინავები — მ. ეფიმოვი და ა. ვასილიევი. სიმაღლეზე ფრენაში პირველი ადგილი დაიკავა და 1250 მანეთი ჯილდო მიიღო მ. ეფიმოვმა, რომელმაც 1198 მეტრის სიმაღლეს მიაღწია. მეორე ადგილი წილად ხვდა ბ. ქებურიას ძველ კოლეგას ა. ვასილიევს. როგორც ვხედავთ, ჩვენმა თანამემამულემ მოსკოვის ავიაციის კვირეულის მონაწილე. რუსი მფრინავების სარეკორდო გაფრენებს ბევრად გადააჭარბა. მაგრამ, სამწუხაროდ, საქართველოს ხელისუფალთა გულგრილობისა და უყურადღებობის გამო მისი სახელი უხმაუროდ მიიჩქმალა. და თუმცა ზოგიერთმა ადგილობრივმა გაზეთმა („სახალხო გაზეთი“, „ზაკავკასკაია რეჩ“, „თემი“ და სხვა) შესაქებად ხმა აღიმალა და რამდენიმე აღტაცებული წერილი გამოაქვეყნა, ამას ავიატორისათვის არავითარი შვება არ მოუტანია.

და მაინც, რა შეედრება იმ უდიდეს სიყვარულსა და თა-



ნაგრძნობას, რომელიც მან უბრალო ხალხის გულში მოიპოვა.  
თუ რაოდენ საოცრებას წარმოადგენდა ხალხის ფართო  
მასებისათვის ქებურიას მფრინავი აპარატი, ამაზე საუკეთესო  
სოდ მეტყველებს ქართულ იუმორისტულ ჟურნალ „ჭინჭარ-  
ში“ გამოქვეყნებული პატარა სცენა, სადაც გურული ენამოს-  
წრებულობითაა გადმოცემული ქართველი ავიატორის განსა-  
ცვიფრებელი საქმეები:

„გურული სცენა“ (ლაზარე და ბეჟუკა)

— გამარჯობა შენი, ბეჟუკა!

— გაგიმარჯოს ღმერთმა, ლაზარე!

— ბეჟუკავ, ძმავ! რაცხა მოწყენილობა გეტყობა, ხომ არაკაცმა გაგაკუჭა ოზურგეთში?

— თუ ჩემი ძამიე ხარ, დამეთხუე, კაკალ გულზე ვარ გა-  
ტკლეცილი, იმისთანა ამბავი გევიგონე დღეს.

— რა მოხდა არ მეტყვი?

— შენმა მტერმა და ორგულმა გეიგონა, მე რომ გევი-  
გონე დღეს, კაცო! ეს ვინცხა ქებურია ყოფილა ქალაქში, გა-  
ზეთში კითხულობდნენ. მერე იმისთანაი რაცხა გაუკეთებია,  
რომ დააჟღება ზედ და სულ ცაზე დაფრინავს! სახელიც კი  
მითხრეს საფრინავი მაშინის „ხოხობლანიაო“ თუ რაცხა ჯან-  
დაბა! რავა არ გასკდები კუჭზე!.. მეგრელი რომ არ იყოს, ვინ  
ჩიოდა რამეს. ამდენხანს მეგრელი რომ ცხენს მეიპარავდა ჩვე-  
ნში ან ფიჩორის პირზე დევიჭერდით და ან რიონის პირზე და-  
ვატიებიებდით. ახლა მოაჟღება რაცხა ეშმაკი ხოხობლანია,  
მოფრინდება შენი ეზოს პირდაპირ: აპლანავს ქალს, ბალანას,  
დიდს, პატარას, ეზო-ლობე-ყორეს, სახლ-ბედელ-ნალიას, სა-  
ლორე-კარიას, არ დატიებს შენს ბარობაზე არაფერს, ჩასვამს  
ხოხობლანში და მერე მისდიე კუდში და უყარე კაკალი („ჭინ-  
ჭარი“, 1912 წელი, 29 სექტემბერი).

1912 წლის დეკემბერში ბ. ქებურია ბლერიოს მიწვევით  
პარიზს გაემგზავრა. ლუი ბლერიო სიხარულით შეეგება ბე-  
სარიონს. მას უკვე გაეგო, თუ როგორ წარმატებებს მიაღწია  
მისმა მოწაფემ თავის სამშობლოში და ახლა სურდა სახელო-  
ვანი ავიატორი საფრანგეთის გულშემატკივართა ფართო სა-  
5. ვ. როდონია

ზოგადოებისათვის გაეცნო. სწორედ ამ ხანებში ბლერიო პარიზის უნივერსიტეტში ლექციებს კითხულობდა ავიაციის საკითხებზე. ბესარიონ ქებურიას დიდად გაეხარდა, რომ შესაძლებლობა მიეცა კვლავ მოესმინა ფრანგული ავიაციის ფუძემდებლის საინტერესო და შინაარსიანი ლექციები.

29 დეკემბერს პარიზის აეროკლუბმა, სადაც ორიოდ წლის წინ ბესარიონმა მფრინავის დიპლომი მიიღო, შეხვედრა მოუწყო ყოფილ მოწაფესა და აწ უკვე სახელგანთქმულ მფრინავს.

თითქოს წლები რძისფერი ნისლის თეთრმა ქულებმა გადაშალა. სწორედ გუშინ იყო, უკანასკნელი ლექცია რომ მოისმინა და დღესაც ისეთივე მოკრძალებით, მორიდებულად შეაღო აუდიტორიის კარი. აგერ, მერხებს უსხედან მისი საყვარელი, ახლო მეგობრები — ლეონ მოლონი, ლუი პოლანი... მხოლოდ ძმასავით საყვარელი ლეონ ლეტორის ადგილია თავისუფალი. ბესარიონმა პარიზში ჩასვლისთანავე შეიტყო, რომ იგი ერთ-ერთი საცდელი გაფრენის დროს დაღუბულიყო. ერთხელ კიდევ მწუხარებით მოიწურა თვალს მოდენილი ცრემლი და თავისი ჩვეული ადგილი დაიკავა. მაგრამ კათედრისაკენ ამჯერად გაემართა არა ლუი ბლერიო, არამედ ფრანგი მფრინავი ფრანკ ბარა. ლექციის თემაც მეტად უჩვეულო იყო — ბარა ლაპარაკობდა ბლერიოს სკოლის კურსდამთავრებულის ბესარიონ ქებურიას საავიაციო მოღვაწეობაზე და წარმატებებზე. მის დიდ წვლილზე რუსული ავიაციის წინსვლისა და განვითარების საქმეში. რუსული ავიაციის, რადგან ქართულ ავიაციას არა აქვს ისტორია, — თქვა ბარამ, — ქართული ავიაციის ისტორია ბატონი ქებუროვის სახელით იწყება. ასეთი სასახლო დასაწყისი სასურველი იქნებოდა ყველა ქვეყნისა და ყველა ხალხისათვის. ვუსურვებ ჩვენს საყვარელ ქებუროვს თავისი შესანიშნავი ნიჭით ერთ-ერთი სასახლო ფურცელი ჩაეწეროს მსოფლიო ავიაციის განვითარების ისტორიაში.

ყველგან გარს ეხვევიან, ულოცავენ, გულში იკრავენ საჩქებო მეგობარს.

— ქებუროვ, კათედრასთან! — განგებ დაბოხებული, მკაცრი ხმით იძახის ბლერიო.

ბესარიონმა მერხზე დალაგებულ ქალღმერთებს ხელი მოუხსვა და თითქმის სირბილით გაიჭრა ოთახის შუაგულში.

— კონსპექტების გარეშე, კონსპექტების გარეშე! —  
კვლავ ბობოქრობს ბლერიო.

ბესარიონი მერხზე ტოვებს ქალღმერთებს და მოკრძალებით უახლოვდება კათედრას.

— მაშ ასე... თქვენ აიღეთ ჩვენი აეროსკოლის დიპლომი და გაუმგზავრეთ მზიური საქართველოსაკენ... შემდეგ?

— შემდეგ?!

...ავგისტოს სულისშემხუთავი ბუღით ალავარდნილი ვაგონები... ნაცნობი ტრამალები... სამშობლოს განუმეორებელი სუნთქვა... ვარშავა... პირველი მარცხი და პირველი გამარჯვება. შრომა, ცდა და ისევ შრომა... რწმენა, შეუდრეკელი რწმენა საკუთარი საქმისა. ახალი თვითმფრინავის დაბადება და მრავალგზის ნატანჯი „ანზანი“.

— მე შევძელი დამემტკიცებინა ჩემი თანამემამულეებისათვის, რომ ხმლის სიმოკლე ვერას დაგაკლებს, თუ ფეხს ცოტა წინ წარსდგამ. მე შევძელი რამდენიმე საჩვენებელი გაფრენა წარმატებით, დამეგვირგვინებინა. თვით უმძიმეს, მოახლოებული კატასტროფის საშინელ წუთებშიც კი არ მტოვებდა საკუთარი თავისა და საყვარელი საქმისადმი ფანატიკური რწმენა. ალბათ, სწორედ ამან მიხსნა, ამან გადაამარჩინა მრავალგზის ხიფათს.

ბლერიოს რეკომენდაციით ქართველი ავიატორი ლექციის წასაკითხად პარიზის უნივერსიტეტში მიიწვიეს. ბესარიონმა უცხო აუდიტორიის წინაშე საინტერესოდ წაიკითხა ლექცია თემაზე: „რუსული ავიაცია და მისი განვითარების გზები“. შემდგომ კი, თავის მოგონებებში, პარიზის უნივერსიტეტში წაკითხული ლექციის თაობაზე ასე წერდა: „მეტად უხერხულად მეჩვენა, ვერა და ვერას გზით ვერ ვთქვი, რომ მშობლიურ თბილისში, იმის შიშით, ცხენები დაფრთხებიანო, სადღე მინდორსაც არ მითმობდნენ საჩვენებელი გაფრენის ჩასატარებლად“.

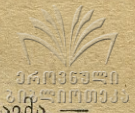
პოპულარულმა ფრანგულმა გაზეთმა—„ილუსტრასიონმა“, მკითხველებს აუწყა გამოჩენილი ქართველი ავიატორის ბესარიონ ქებურას პარიზში ყოფნა და გამოაქვეყნა მფრინავის

ფოტოსურათი. თუ რამდენად პოპულარული იყო იმ დროს საფრანგეთში ავიაცია, მოწმობს გაზეთ „ფიგაროს“ მიწოდებული კონკურსი. „ფიგაროს“ რედაქციამ სთხოვა თავის მკითხველებს, დაესახელებინათ რომელ გამოგონებას, ტექნიკის რომელ ახალ მიღწევას ანიჭებდნენ უპირატესობას. მიღებული პასუხებიდან დადგინდა, რომ ფრანგები პრიორიტეტს ანიჭებდნენ შვიდ საოცრებას: 1. აეროპლანს, 2. უმაჯ-თულო ტელეგრაფს, 3. რადიოს, 4. ლოკომოტივს, 5. აცრებს სხვადასხვა ავადმყოფობის წინააღმდეგ, 6. დიფტერიის საწინააღმდეგო საშუალებას და 7. დინამომანქანას. შემდეგ მოდიოდა ტელეფონი, კინემატოგრაფია, ტელეგრაფი, ავტომობილი, ეიფელის კოშკი, ველოსიპედი, მაცივარი, წყალქვეშა ნავი... ქართველმა ავიატორმა სამშობლოში დაბრუნების შემდეგ თარგმნა „ფიგაროს“ წერილი და გაზეთ „გოლოს კავკაზაში“ გამოაქვეყნა.

იმხანად ფრანგული სისტემის ძრავებს შორის ყველას სჯობდა „გნომი“, რომლის ღირებულებაც 8 ათას მანეთს აღემატებოდა. ბესარიონის მოკრძალებული ჯიბისათვის ეს ამჯერადაც წარმოუდგენლად დიდი თანხა იყო და იგი მხოლოდ „ანზანის“ იაფფასიანი ნაწილების შექენით დაკმაყოფილდა. ფრანგი მეგობრების დახმარებით ბესარიონმა თვითმფრინავის ზოგიერთი აუცილებელი მექანიზმიც შეიძინა და 1913 წლის იანვარში თბილისისაკენ გამოემშურა.

საფრანგეთში მეორედ ჩასვლამ და ფრანგული ავიაციონლის ახალი მიღწევების გაცნობამ წარუშლელი კვალი დატოვა ბ. ქებურიას ცხოვრებაში. ეს ძვირფასი თეორიული ცოდნა მას დაეხმარა უფრო დაეხვეწა და აქმაღლებინა ფრენის ოსტატობა.

სამშობლოში დაბრუნებულმა ავიატორმა უფრო მეტი გატაცებით, მეტი შეუპოვრობით მოჰკიდა ხელი საყვარელ საქმეს. პარიზიდან ჩამოტანილი ახალი ნაწილებით შეაკეთა მოძველებული „ანზანი“ და შემდგომი ფრენისათვის შეუდგა მზადებას. იმ დროს თბილისში სტუმრად იმყოფებოდნენ გამოჩენილი ფრანგი ავიაკონსტრუქტორები. ისინი ურჩევდნენ მფრინავს, ვიდრე მორიგ საჩვენებელ გაფრენას დანიშნავდა, აპარატის სპეციალური გამოცდა ჩაეტარებინა.



### ბესარიონმა შორს დაიჭირა ეს რჩევა.

— ნუ შიშობთ, მეგობრებო! — უთხრა მათ მფრინავმა, — მე მიწის მკვიდრთა სიავესა და უგრძობლობას უფრო მტკივნეულად განვიცდი, ვიდრე მშობლიური ცის უვნებო ჭირვეულობას. მე და სტიქიონი დიდი ხნის მეგობრები ვართ, იგი არასოდეს გამწირავს!

არც ცდებოდა, ამ სიტყვებს რომ ამბობდა. ბ. ქებურიას თვითმფრინავზე მაშინდელი გაზეთები თითქმის სულ ერთსა და იმავეს იტყობინებოდნენ: „ამეშავეს მოტორი, მაგრამ იგი ძლიერ ცუდად მუშაობს, წამში 900-ზე მეტს არ ბრუნავს და ხშირად შედგება ხოლმე“, „420 მეტრის სიმაღლიდან ძლიერ ჩქარა წამოვიდა, მაგრამ შუა გზაზე მოტორი გაჩერდა“, „საფრენი ტყვიასავით წამოვიდა ძირს, მისი გადარჩენა შეუძლებელი იყო“, „დიდმა თხრილმა გზა შეუკრა, ყველას ეგონა, რომ უბედურება მოხდა“ და ა. შ. და მიუხედავად ყოველივე ამისა — „ასეთი კონტა და სწრაფი გაფრენა ჯერ არ გვინახავს“, „მფრინავმა 1200—1500 ადლის სიმაღლეს მიაღწია“, „ყველას ეგონა, რომ ქებურია ბედმა იმსხვერპლა, მაგრამ მამაცი მფრინავი მარდად გადმოხტა თვითმფრინავიდან“, „ყველა სიხარულით ეგებებოდა გამარჯვებულ მფრინავს“.

როდესაც მფრინავი მშვილობიანად დაეშვა მიწაზე, მასთან ერთი ფრანგი სპეციალისტი მივიდა და უთხრა: „ბატონო ქებუროვ, თქვენ ან გიყი ხართ, ან მართლა თავი გაგიწირავთ. ჯერ არ მსმენია, რომ რომელიმე სახელგანთქმული მფრინავი ასეთ პირობებში გაფრენილიყოს. თქვენი თავგანწირვა რამდენადმე გაუგებარია ჩემთვის“ („სახალხო გაზეთი“, 1913 წ. № 826).

ბევრისათვის მართლაც გაუგებარი იყო, რისთვის „შესძლებოდა ამ კაი კაცს ეს ლამაზი ქვეყანა“ და ფათერაყების საძებნელად ცას ეჭიდებოდა. მაგრამ თუ გავიხსენებთ, რომ ყველა დიდი გამომგონებელი, შემოქმედი, ყველა დიდი მოღვაწე თვით სიკვდილ-სიცოცხლის რისკთან დაკავშირებული შეუპოვრობით იბრძოდა თავისი საოცნებო იდეალის მისაღწევად, საკუთარი აზრებისა და იდეების სრულსაყოფად, მაშინ ბესარიონ ქებურიას „სივიყეც“ და თავგანწირვაც ადვილი ასახსნელი იქნება.

1913 წლის აპრილ-მაის-ივნისში ბ. ქებურია მამდენიმე საჩვენებელი გაფრენა ჩაატარა თბილისში. ძრავას უფარვისობის გამო ზოგი მათგანი მარცხით დამთავრდა, 16 ივლისის გაფრენას კი კინალამ მართლაც შეეწირა მფრინავის სიცოცხლე. თუმცა ხელისუფლებამ ფრენის ნება დართო, მოედანზე არც ერთი წესრიგის დამცველი არ ჩანდა და მაყურებლები უწესრიგოდ გაფანტულიყვნენ მთელ მინდორზე. ქებურია მანინც მოახერხა აფრენა. მოედნის თავზე ოთხი დიდი წრე გააკეთა, მეხუთე წრის შემოვლისას ძრავა გაუჩერდა და განიზრახა ამიერკავკასიის რკინიგზის სახელოსნოსთან დაშვებულიყო, მაგრამ იქ დასაშვები ადგილი არ აღმოჩნდა. ჰაერში ათასნაირად დახლართული მავთულები იყო გაჭიმული, ქვევით კი — რკინიგზის ლიანდაგები.

აერობლანი ნელ-ნელა ეშვება ძირს. 10 მეტრით რომ მიუახლოვდა მიწას, მფრინავი სწრაფად გადმოხტა კაბინიდან და სილაზე დაეცა, რის გამოც მსუბუქად დაშავდა. მანქანა კი ძლიერ დაზიანდა.

აქაც ბედის განუმორებელი ფორტუნა! გაზეთები აღტაცებით იუწყებოდნენ: „მართალია, ქებურიას აპარატმა მიატოვა ფრენა, მაგრამ თვით მფრინავმა შეისხა ფრთები, 10-15 მეტრის სიმაღლიდან კალიასავით გადმოხტა“.

1913 წლის გაზაფხულზე, როდესაც ძრავას უფარვისობის გამო ქებურია არაერთგზის განიცადა მარცხი, ამიერკავკასიის გაზეთებმა აღშფოთება გამოთქვეს ქართველი მფრინავის მიმართ არაადამიანური დამოკიდებულების გამო.

აი, რას წერდა ამის თაობაზე ერთი საკმაოდ პოპულარული გაზეთი „თემი“ (1913 წ. № 130) წერილში: „დროა ეს მოვალეობა აღვასრულოთ“.

„რას იტყოდით თქვენ იმისთანა ადამიანზე, რომლის თვალწინ კაცი იღუპებოდეს, ის კი გულხელდაკრეფილი გულგრილად შესცქეროდეს საზარელ სურათს, მერე იმ დროს, როდესაც მას შეეძლო ეშველა მისთვის?!“

თქვენ უეჭველად მიმართავდით თქვენს ლექსიკონს და გამოძებნიდით ყოველგვარ ამისთანა უდიერობის დამახასიათებელ სიტყვებს. აღარც კი დასჯერდებოდით გეწოდებინათ მისთვის „ბრმა, ყრუ, გულქვა“.

ახლა ჩაუფიქრდით ერთ გარემოებას. ჩვენ რამდენჯერმე გავხდით მოწმე, როგორ ჩამოვარდა თავის მიერ გაკეთებულ აერობლანით ჩვენი ერთადერთი მფრინავი ბესარიონ ქებურია.

ჩამოვარდა იმიტომ, რომ მას მოტორი — მანქანა არ უვარგოდა. თორემ ყველანი, ვინც დაესწრნენ პირველად გამართულ არა საჯარო ფრენას, დარწმუნდნენ, რომ მის აერობლანს მომავალი აქვს, რადგან იმით კარგად იფრინა ბ. ქებურია.

ამას წინათაც, როდესაც სასწაულებრივი ამბავი მოხდა, — აერობლანი ხეზე ჩამოეკიდა და თვით ავიატორი კი უვნებლად გადარჩა, ყველა დამსწრენი მოწმობდნენ, რომ ბ. ქებურია მშვენიერად ფრინავდა, მაგრამ ბოლოს მოტორმა უღალატაო.

მერე ამას ამბობენ მარტო ქართველი დამსწრენი კი არა, რომ მათთვის მიკერძვა დაგვეწამებინა, არამედ სხვა ტომის ხალხნიც. ამასვე იმეორებენ თვით რუსი პატრიოტების ორგანოს თანამშრომლებიც. ყველა ამას იმიტომ ვამბობ, რომ ნათელყო, რამდენად დამტკიცებულია მიუღდომლად ყველასათვის, რომ ბ. ქებურია ღირსია ქებისა, რადგანაც მამაცი მფრინავია და კარგი აპარატის გამომგონი.

სხვაგან რომ ყოფილიყო საქმე, განათლებულ ქვეყანაში, მაშინვე შეუგროვებდნენ თანხას, უყიდიდნენ მოტორს და მისცემდნენ ამგვარად საშუალებას თავისი თავიც გამოეჩინა და თავისი ხალხიც ესახელებინა.

ჩვენ კი გულგრილად შევცქერით, როდის შევიქმნებით მოწმენი მისი დაღუპვისა.

ჩვენ იქამდინაც კი მივედით, რომ ვთქვით: „ნეტა, ერთი ვინმე იმისთანა გამოჩნდეს, რომ მიუძსვრიოს მოტორი, თორემ ეს კაცი ისეთი მოუსვენარია, რომ რასმე აუტეხავს თავის თავსა“.

ღიად! ჩვენ ვხედავთ, ბ. ქებურია არაფერს ერიდება. მან არც თავისი სიცოცხლე დაზოგა, ოჯახიც მიივიწყა, მთელი ქონება გადააგო ამ საქმეს. ეს კაცი ფანატიკოსივით თავის წარმტაც იდეას ემსახურება. უცნაური სიტყვა იქნება, მაგრამ არ შეგვიძლია არა ვთქვათ, ის ამ ქვეყანას არ ეკუთვნის — ის გატაცებულია თავისი მიზნით.

მოდით და ამისთანა კაცს ხელს ნუ გაუმართავ!..

მაგრამ ჩვენ გაყუჩებული ვართ...

ორიოდე გრძნობიერმა კაცმა თავის მხრით რამდენიმე წვლილი გაიღო მისი საქმისათვის, მაგრამ ეს წვლილი — წვეთია ოკეანეში. საჭიროა მეტის გამოღება. მოტორის შესაძენად საკმარისია შვიდი ან. რვა ათასი მანეთი და ნუთუ ამის მოგროვება ასე ძნელი შეიქნა ჩვენში?! ჩვენ მაინც დარწმუნებული ვართ ჩვენს ხალხში მოიძებნებიან ისეთი პირები, რომელნიც გამოიღებენ ამ წვლილს და მით სახელს გაუთქვავენ თავის თავს და ჩვენ ხალხსაც. გაგვიჩნდა ერთი საკუთარი ავიატორი, თავის სისტემის აერობლანის გამომგონი და ნუთუ იმას უნდა ველოდოთ, როგორის დიდებულის დაკრძალვით მივაცილებთ შეუპოვარ დაღუბულ მფრინავს მის უკანასკნელ ბინამდე?..

გაზეთი მიმართავს საზოგადოებას: „ცოტა მაინც მოვიცილოთ ეს გულგრილობა და იმის მეათასედი მაინც მივაწოდოთ თვითთულმა ჩვენგანმა, რაც მფრინავმა დახარჯა საყვარელი მიზნისათვის“.

ანალოგიური წერილები მოათავსეს „გოლოს კავკაზამ“, „ტიფლისსკი ლისტოკმა“ და სხვა გაზეთებმა.

ასე აღიმადლეს ხმა ქებურიას დასაცავად სხვა ქართულმა გაზეთებმაც. მაგრამ მიუხედავად გაზეთების მიერ ატეხილი ხმაურისა, პრაქტიკული დახმარება არსაიდან ჩანდა. ქართველმა ავიატორმა კვლავ თავის სახელოსნოს მიაშურა. მალე აგუგუნდა, ვინ იცის, მერამდენედ შეკეთებული ძრავა. გაიმართა და შელამაზდა ნაჭრილობევი ფრინველი. როდესაც აპარატი კვლავ მწყობრში ჩააყენა, ბესარიონმა გადაწყვიტა, საჩვენებელი გაფრენები ამჯერად ბაქოდან დაეწყო.

ახლობლები არ ურჩევდნენ ბესარიონს გაცვეთილი „ანზანის“ ძრავათი ბაქოში საავიაციო ტურნეს ჩატარებას, მაგრამ მას ხომ არც გაბედულებაში და არც სიკერპეში ტოლი არა ჰყავდა. რაკი არ დაიშალა, მეგობრებმა იმაზე მაინც დაითანხმეს, გამოსაცდელი ფრენა თბილისში მოეწყო, საბედნიეროდ, ეს გამოცდა წარმატებით დამთავრდა და საგანგებოდ დაკვეთილი მანქანით ქართველმა ავიატორმა თავისი აერობლანი ბაქოსკენ გააქანა.

ბაქოს საზოგადოება აღფრთოვანებით შეეგება სახელგანთქმულ ქართველ მფრინავს. გაზეთებმა მოათავსეს მისი



ფოტოსურათები და ბიოგრაფიული ცნობები, უფრო მეტი ეფექტისათვის თითქმის ყველა გაზეთმა გამოაქვეყნა პარტიზმის ლუი ბლერიოსთან ერთად გადაღებული ფოტოსურათი.

ქალაქის ცენტრალური, კეთილმოწყობილი იზოდრომი უფასოდ დაუთმეს სტუმარს. გაფრენის წინ ბესარიონმა თითქმის ბოდიშით მიმართა დამსწრე საზოგადოებას: ჩემი ძრავა საკმაოდ მოძველებული და გაცვეთილია, შესაძლებელია ამის გამო ლამაზი ფრენა ვერ გაჩვენოთ, მაგრამ ნუ დამძრახავთ, მეზობლურად მაპატიეთო.

ბესარიონის ბოდიში ზედმეტი გამოდგა, მას არამცთუ „საპატიებლად“ გაუხდა საქმე, როგორც შემდგომ თვითონვე წერს მოგონებებში: „თითქმის ჩემს გაფრენაში არც ერთს არ ჰქონია ისეთი წარმატება და მოწონება, როგორც ბაქოს გაფრენას. სულ არ მქონდა ახლადშეკეთებული „ანზანის“ იმედი, მაგრამ საოცრად გამიმართლა“.

ბესარიონ ქებურიამ ორი თვე დაჰყო ბაქოში. აზერბაიჯანის სხვადასხვა ქალაქში რამდენიმე საჩვენებელი ფრენა ჩაატარა, საჯარო ლექციები წაიკითხა ავიაციის განვითარების თაობაზე და ტრიუმფალური საავიაციო ტურნეთი ფრთებშესახმული, მოზღვავებული ენერჯით დაუბრუნდა საქართველოს.

მცირე ხნის შესვენების შემდეგ ბესარიონი ბათუმისაკენ გაეშურა. მეტად სენსაციური გამოდგა აჭარის დედაქალაქში ჩატარებული საჩვენებელი გაფრენა. ქალაქის ბაღში გამოძებნეს პატარა მოედანი, საიდანაც დიდი გაჭირვებით შეიძლებოდა აფრენა. სანახაობა 3 საათისათვის იყო დანიშნული, მაგრამ მოულოდნელად წამოსულმა წვიმამ გაფრენა ორი საათით დაავიანა. ურიცხვი მაყურებლის წინაშე აპარატმა 40-50 საუენი გაირბინა და ზღვის მიმართულებით ჰაერში აიჭრა. ძრავას უწყესრიგობის გამო აპარატმა ვერ შეძლო სათანადო სიმაღლის აღება, ფრთა საგრძნობლად გადაიხარა მარცხნივ. აუცილებლად საჭირო იყო დაშვება. ქებურიამ ნელ-ნელა იწყო დაშვება, მაგრამ ძრავამ სრულიად შეწყვიტა მუშაობა. აპარატმა ვერ დაიცვა წონასწორობა და ნაპირიდან ერთი კილომეტრის დაცილებით 100 მეტრის სიმაღლიდან ზღვაში ჩავარდა. აპარატი მაშინვე წყლის ზედაპირზე ამოტივტივდა.

იმარჯვა მფრინავმა, კაბინიდან ამოხტა, თვითმფრინავის სტაბილიზატორს ხელი სტაცა, რომ არ ჩაძირულიყო, და მამვეს ლის გამოჩენამდე ხელი არ გაუშვია.

შემთხვევის ადგილისაკენ სასწრაფოდ გაემუშრა ძრავიანი ნავი და სწორედ იმ დროს მიუსწრეს, როდესაც აპარატი იძირებოდა, ხოლო ილაჯგაწყვეტილი ავიატორი უკანასკნელ ღონეს იკრებდა სტაბილიზატორის გადასარჩენად.

მფრინავი უვნებლად გადარჩა, მაგრამ ძლიერ დაზიანდა სტაბილიზატორი, კორპუსი, მარცხენა ფრთა და მართვის საჭე. ზარალმა 500 მანეთი შეადგინა.

როდესაც ადგილობრივი გაზეთის წარმომადგენლები ესტუმრნენ მფრინავს და კატასტროფის მიზეზები ჰკითხეს, მან ასე უპასუხა: „აფრენისას მოტორმა წამში 800 ბრუნი განავითარა, რაც აფრენისათვის საკმარისი იყო, მაგრამ სიმალღეზე ასვლის დროს ბრუნი შემცირდა. ამას ისიც დაემატა, რომ გატყდა განმანაწილებელი ბერკეტი. მთავარი კი, რამაც კატასტროფა გამოიწვია, იყო მაგნეტო. პარიზის მოტორმშენებელ ფირმა „გნომს“ მაგნეტო მოტორის დისკში სამი უბრალო პატარა ხრახნით დაემაგრებინა, რომელიც მთლიანად არ იყო მოჭერილი. ერთი შეხედვით ვითომ წესრიგში მყოფი, მაგრამ სუსტად დამაგრებული მაგნეტო მოძვრა. მსოფლიოს ვერც ერთი ავიატორი ვერ დაიზღვევდა თავს მსგავსი შემთხვევისას, მაგრამ ბედნიერებად უნდა ჩავთვალოთ, რომ ეს შემთხვევა ზღვაში მოხდა და არა ხმელეთზე.“

მართალია, გაზეთებმა სწორად გააანალიზეს ბ. ქებურიას მარცხიანი დებიუტი ბათუმში, მაგრამ აქა-იქ მაინც გამოჩნდნენ ადამიანები, რომლებიც ისედაც შეწუხებულ მფრინავს ცეცხლზე ნავთს უსხამდნენ.

ბევრი ილაპარაკეს, იმსჯელეს, იბაეჭრეს და ბოლოს ერთხმად დაასკვნეს: ჩვენი თანამემამულის აქილევსის ქუსლი სწორედ სუსტი ძრავას საბედისწერო გამართულობაში უნდა ვეძიოთო. დაასკვნეს და გაისმა ისევ ძველი ჰანგები — ჩვენი სირცხვილია, თავის მოჭრა, ხელი უნდა გავუმართოთ, დავებმართოთ, მაგრამ დაპირება ისევ დაპირებად დარჩა.

ქებურიამ კი მტკიცედ გადაწყვიტა, რადაც არ უნდა დასჯდომოდა, აუცილებლად აღედგინა შელახული ავტორიტეტი.

საკმაოდ დაზიანებული აპარატის შეკეთება ხანგრძლივ დროს მოითხოვდა, ხოლო ახალი მაგნეტოს შექმნა არამც თუ საქართველოში, რუსეთშიაც არ შეიძლებოდა. მეტი გზა არ იყო, ახალი მაგნეტო პარიზის „გნომის“ ფირმიდან გამოიწერა, მანამდე კი მწყობრიდან გამოსული აპარატის შეკეთებას უღდა.

ბესარიონმა ცოლ-შვილი საცხოვრებლად დროებით თბილისიდან ბათუმში გადაიყვანა. ქალაქის მმართველობამ კეთილმოწყობილი ბინა დაუთმო. ასეთმა სტუმართმოყვარულმა მიღებამ მეტად გაახარა. „საქართველოს არც ერთ ქალაქში არ მიმიღია ისეთი მეგობრული დახვედრა და პატივისცემა, როგორც ბათუმში“, — იგონებს თავის მემუარებში.

ორ თვემდე დარჩა ქებურია ბათუმში. ამ ხანში პარიზიდან ახალი მაგნეტოც მიიღო. ლუი ბლერიომ „გნომის“ ფირმიდან საუკეთესო მაგნეტო შეისყიდა და გამოუგზავნა ბესარიონს. თანაც სწერდა: „მუსიე ქებუროვ! სისტემატურად ვგებულობ შენი ბრწყინვალე წარმატებისა და ზოგჯერ წარუმატებლობის ამბავს. გულს ნუ გაიტეხ, გამარჯვება დამარცხების გარეშე შეუძლებელია. ალბათ გახსოვს, რომ მე, სანამ ლამანშიდან დუვრამდე გავფრინდებოდი, ოცდაშვიდჯერ დავეცი. თუ პარიზში მოახერხებ ჩამოსვლას, „გნომის“ ძრავას სანახევრო ფასში შევაძენინებ. კეთილი სურვილებით მოგიკითხეს შენმა მეგობრებმა“.

მაგნეტოს მიღებისთანავე ბესარიონმა აპარატი ორ დღეში გაამზადა საფრენად. განცდილმა მარცხმა უფრო ფრთხილი გახადა — ამჯერად წინასწარ გამოსცადა ახლად გამართული აპარატი. როცა დარწმუნდა, რომ ყველა ნაწილი შესანიშნავად მუშაობდა (აერობლანი ჰაერში 1.000 მეტრის სიმაღლეზე ავიდა), ოფიციალური საჩვენებელი გაფრენის დღე დანიშნა.

ასე რომ, პირველი საჩვენებელი გაფრენის დროს გაწვილებული მფრინავი ხელმეორედ წარდგა ბათუმელი მაყურებლის წინაშე. სანაპიროს ბაღში კვლავ აურაცხელმა ხალხმა მოიყარა თავი, უმეტესობას ახლაც არ ჰქონდა ქებურიას წარმატების იმედი — მხოლოდ სეირის საყურებლად მოსულიყო.

წყნარი, თბილი დღე იდგა. ზღვიდან მონაბერი სუსტი ნი-

ავი ოდნავ არხვედა ფრინველის ფრთებს. ქებურია მსუბუქად ავიდა კაბინაში. აეროპლანი ლამაზად გასრიალდა 10-15 მეტრის მანძილზე, შემდეგ კი მსწრაფლ აიჭრა ჰაერში. კურსი წინანდებურად ზღვისაკენ როდი დაიჭირა, სიმაღლე აიღო და ქალაქს თავზე მოექცა. 500 მეტრის სიმაღლეზე პირველი წრე გააკეთა, შემდეგ დასავლეთისაკენ იბრუნა პირი და მაყურებელთა თვალთაგან გაუჩინარდა. 20 წუთის შემდეგ კვლავ გამოჩნდა, კიდევ შემოხაზა ერთი წრე და სანაპიროს ბალისაკენ გამოემართა. მაყურებლებს ერთხელ კიდევ გადაეგლო თავს. ხალხის აღტაცებასა და სიხარულს საზღვარი არა ჰქონდა. აეროპლანმა ნელ-ნელა იწყო დაშვება, 10-16 მეტრის სიმაღლეზე მაყურებლებს თავზე გადაუქროლა და მოშორებით ნარნარად დაჯდა.

ახლა კი შეექლო ქებურიას ამაყად გაემართა თვალი ბათუმელებისათვის. მან შეასრულა თავისი სიტყვა.

ვაი მას, ვისაც დროებით მარცხთან შეჭიდებისა და დაბრკოლებების გადალახვის უნარი არ გააჩნია. საზოგადოება ყოველთვის გაპატიებს დროებით მარცხს, თუ მას შეუბოვრობისა და სიმამაცის მაგალითს უჩვენებ. ქებურიამ მოიგო ხალხის გული, ხელში ატაცებული მფრინავი ხალხმა ზღვის სანაპიროსაკენ გააქანა, სადაც მას კატერი ელოდა. გამარჯვებული მფრინავი მუსიკით, სიმღერითა და ზარ-ზეიმით ზღვაზე გაასეირნეს.

ბ. ქებურიამ მეორე საჩვენებელი გაფრენაც წარმატებით დაავიროგვინა, ჰაერში 55 წუთი დაჰყო და 1000 მეტრის სიმაღლეზე ავიდა. თბილისში გამომგზავრებამდე მან კიდევ რამდენიმე საჩვენებელი გაფრენა ჩატარა აჭარაში და ყოველმა მათგანმა დიდი წარმატება მოუტანა.

ბესარიონი ისევ თავის საყვარელ ქალაქშია. თბილისის საზოგადოებრიობა ინტერესით აღევნებს თვალს მფრინავის საქმიანობას, სთხოვენ გაამხილოს მომავლის გეგმები. გეგმა კი მეტად გაბედულია — ავიატორს განზრახული აქვს საკმაოდ რთული, ხანგრძლივი ფრენის ჩატარება მარშრუტით: თბილისი-ქუთაისი სურამის უღელტეხილზე გავლით. ცხადია, თბილისიდან ქუთაისამდის ძირსდაუშვებლად გაფრენა უბრალო საჩვენებელი გაფრენა როდია, ამჯერად მეტად სერიოზული,

საპატიო და თან სახიფათო ამოცანა დადგა ქართველი ინჟინერების წინაშე. ამიტომ მთელი გულისყურით შეუდგა იგი თავისი აპარატის მორიგ „მკურნალობას“.

1914 წლის სექტემბერი იდგა. ვის არ ნახავდით იმ დღეს დიდუბის იზოლაციის მხარე: თავად-აზნაურთა საკრებულოს მესვეურებს თუ ჯარის ნაწილების მეთაურთა შემადგენლობას, ქართულ-რუსული პრესის მუშაკებს თუ ადგილობრივი ხელისუფლების წარმომადგენლებს, მფრინავის ნათესავ-მეგობრებსა თუ მრავალ ცნობისმოყვარეს.

გაზეთ „ზაკავკაზიეს“ კორესპონდენტი გასაფრენად გამზადებულ ბ. ქებურიას კაბინის მახლობლად ჩასაფრებია და აჩქარებით იწერს მის თითოეულ სიტყვას. „ჩემი აზრით, — ამბობს ქებურია, — მიუხედავად ძრავის სისუსტისა, აპარატი სავსებით მომზადებულია შორეული ფრენისათვის. თვითმფრინავის ყველა ნაწილი კარგად მუშაობს. ვფიქრობ, მშვიდობიანად ჩავალწევ ქუთაისს. თუმცა უკან დასახევი გზა აღარც მაქვს“.

მექანიკოსმა ნიკო ხუციშვილმა ერთხელ კიდევ შეამოწმა აპარატის გამართულობა და თვალცრემლიანი გადაეხვია უფროსს. მერე ბესარიონი ცოლ-შვილსა და ნათესავ-მეგობრებს ემშვიდობება, სოფიო ცრემლს მალავს, გაღიმებული შესცქერის თვალეში — ქმარი მაინც კითხულობს მიჩქმალულ ნაღველს — ვინ იცის...

— ვინ იცის... პასუხობს ბესარიონის აფორიაქებული გულიც და ორი მეგობარი გულდამძიმებული სცილდება ერთერთს.

„სირცხვილს მაინც არ ვჭამ, — ფიქრობს ბესარიონი, — ან გამარჯვებული ჩავალწევ ქუთაისში, ან სახელოვნად დავიღუპები...“

თვითმფრინავმა კურსი დასავლეთისაკენ აიღო. აპარატი 800 მეტრის სიმაღლეზე მიფრინავს. გადაუჭროლა მცხეთას, გორს, ქარელს. ვიდრე სურამის უღელტეხილს მიაღწევდა, ერთ საათზე მეტმა დრომ განვლო. უღელტეხილზე გადასვლისას ქებურიამ უკვე ორიათას მეტრამდე სიმაღლე აიღო.

მალლიდან ამაყად გადმომზირალ ბესარიონს შორეული  
ბავშვობა გაახსენდა — მშობლიური ოდა, უზრმაზარი კაკლის  
ზე და ნანასავით მოღუღუნე დედის ტკბილქართული: „ხალი-  
ჩა ნელა ავიდა მალლა და ჰაერში გასრიალდა...“

აეროპლანი მშვიდობიანად უახლოვდება ქუთაისის სანა-  
ხებს. ქალაქის მთელი მოსახლეობა გამოფენილა მოედანზე.  
გუბერნატორი სლავოჩინსკი და ვიცე-გუბერნატორი მაკა-  
როვიც აქ არიან. აეროპლანმა დინჯად შემოუჯრა მოედანს და  
მერე ნელ-ნელა იწყო დაშვება. აპარატი მიწაზე გასრიალდა...  
მეტი აღარაფერი ახსოვს მფრინავს.

შემდგომში ასე იგონებდა ამ ამბავს: „ქუთაისის მიახლოვე-  
ბისთანავე დავრწმუნდი, რომ უკვე გავიმარჯვე, მოედანზე  
მშვიდად დავეშვი და კაბინიდან გადმოვედი. მერე კი თითქმის  
აღარაფერი მახსოვს, მხოლოდ კეთილმოწყობილ სასტუმრო  
ოთახში გამომეღვიძა. როგორც შემდეგ გადმომცეს, ამდენ  
ხიფათგამოვლილი, კინალამ ქუთათურების „მსხვერპლი“ გავ-  
მხდარვარ“. აღფრთოვანებულ ხალხს იგი ხელში აუტაცნია  
და კინალამ გაუგუდავს.

სასტუმროში მცირე ხნის შესვენების შემდეგ ქუთათუ-  
რებმა ბესარიონს საზეიმო შეხვედრა მოუწყვეს. მიტინგზე  
ქალაქის ხელისუფლებმა სლავოჩინსკიმ და მაკაროვმა გული-  
თადად მიულოცეს მფრინავს ამ შორეული რეისის წარმატე-  
ბით განხორციელება.

ქართველი ავიატორის ბრწყინვალე რეისი სურამის უღელ-  
ტეხილის გადალახვით შეტანილი იქნა მოსკოვისა და პე-  
ტერბურგის აეროკლუბის ისტორიაში, ხოლო გაზეთებმა  
ბ. ქებურიას „ქართველი ბლერიო“ უწოდეს.

ზემოაღნიშნული გაფრენა თავისი მნიშვნელობით შეიძ-  
ლება შევადაროთ 1910 წელს იტალიელი მფრინავების გა-  
დაფრენას შვეიცარიიდან იტალიამდე (სიმპლონსკის უღელ-  
ტეხილის გავლით). სიმპლონსკის უღელტეხილის სიმაღლე  
2000 მეტრს აღწევდა. გადაფრენაში მონაწილეობდნენ იმ  
დროის სახელგანთქმული მფრინავები — ლატამი, ლევანი,  
ობრენი, ვეიმანი, პარიზოკატენო და შავე. საინტერესო იყო  
შეჯიბრის პირობებიც: ვინც პირველი ჩააღწევდა მილანამდე,

70 ათასი ფრანკით დაჯილდოვდებოდა. მილანამდე მხოლოდ შავემ მიაღწია და ისიც დიდი გაჭირვებით. დაშვებისას მას გაუტყდა მართვის საჭე და 20 მეტრის სიმაღლიდან ჩამოვარდა. მამაც მფრინავს, რომელმაც მსოფლიოში პირველმა შეძლო ამაყი ალბების დამორჩილება, ეს გამარჯვება სიცოცხლის ფასად დაუჯდა.

ქუთაისში მცირე ხნის შესვენების შემდეგ ბესარიონმა კურსი ხონისაკენ აიღო. ხონიდან სამტრედიას ეწვია, სამტრედიიდან ახალი სენაკი მოინახულა, ხოლო შემდეგ ფოთის საზოგადოება გაახარა კვლავ სტუმრობით. მერე სოხუმშიც გამართა „თვალის საამო და განსაცვიფრებელი“ სანახაობა და ვინ მოთვლის, კიდევ საქართველოს ცის რომელი კუთხე, რომელი მხარე არ გადასერა. უნდა აღინიშნოს, რომ ხალხის დახმარებასა და მატერიალურ მხარდაჭერას მოკლებული ავიატორი თავისი შემოსავლის უმეტეს ნაწილს ღარიბ და უპატრონო ბავშვთა დასახმარებლად ჩარიცხავდა ხოლმე.

ბ. ქებურია კვლავ მომავლის გეგმებს ადგენდა და ახალ-ახალ წარმატებებზე ოცნებობდა, მაგრამ პირველი იმპერიის სტრუქტურის ომის სუსხმა მის ოცნებას ფრთები შეაკვეცა.

ერთ დღეს ბ. ქებურია თბილისის ერთ-ერთ სამხედრო ნაწილში გამოიძახეს. რა გაეწყობოდა, მრავალი თანამოძმის მსგავსად მასაც იარაღით ხელში უნდა დაეცვა მეფის რუსეთის სახელი.

იმ დროს ბათუმში ჯარის ნაწილები იდგა. ქებურია თბილისიდან ბათუმში გაგზავნეს და დანიშნეს თურქეთის ფრონტზე მყოფი რუსეთის სამხედრო საავიაციო ნაწილების ტექნიკური სამსახურის უფროსად. ამ თანამდებობაზე საჭირო იყო ავიაციის დარგში თითქმის ყველაფრის მცოდნე ადამიანი და თვითონაც მფრინავი. აი, სწორედ ამიტომ დაევალა ბ. ქებურიას, ნიჭიერ ავიატორსა და დიდი გაქანების ადამიანს, ასეთი საპატიო და დიდად საპასუხისმგებლო საქმე.

ბ. ქებურიამ დიდი დახმარება გაუწია ფრონტის საავიაციო შტაბს, რითაც შტაბის სარდლობის მადლობა დაიმსახურა.

ფრონტი ხშირად მრავალგვარი საკვირველი თავგადასავლებით არის სავსე. ერთხელ ბესარიონი ის-ის იყო ფრონტიდან დაბრუნდა, უფროსს დავალების შესრულების პატაკი ჩა-

აბარა და კარვისაყენ გაემართა, რომ გზად სამხედრო ტანსაც-  
მელში გამოწყობილი ბრვე ვაჟკაცი გადაუდგა.

— ბესარიონ საველის ძევ! ჩემო მეგობარო! ნუთუ ვეღარ  
მიცანი? — უცნობი ბესარიონს გადაეხვია და მკერდში მაგ-  
რად ჩაიყრა.

თუმცა ბესარიონმა კარგად შეხედვაც ვერ მოასწრო, ხმა-  
ზე იცნო, ვინც იყო.

— საიდან, როგორ? — ესლა წაილაპარაკა და თვითონაც  
მეგობრულად გადაჰკოცნა დიდი ხნის უნახავი ადამიანი. დიახს-  
სწორედ ის იყო, მისი „მტერ-მოყვარე“ — პარიზის აერო-  
სკოლის მსმენელი, სახელგანთქმული რუსი მფრინავი ა. ა. ვა-  
სილიევი. ისიც არმიამი გაეწვიათ და რუსეთის ავიანაწილე-  
ბის სამხედრო ინსპექტორად დაენიშნათ. ამჯერად კი ავიატო-  
რი საბრძოლო ოპერაციის ჩასატარებლად კავკასიის ფრონტ-  
ზე გადმოესროლათ.

ერთ თვეს დაჰყო ვასილიევმა თურქეთის ფრონტზე, ავია-  
ნაწილების საბრძოლო შემადგენლობა დაათვალიერა და ერთ-  
ერთ საბრძოლო სადაზვერვო გაფრენაშიც მიიღო მონაწილე-  
ობა. შემდეგ მეგობრები დიდი გულისტკივილით გამოეთხოვ-  
ნენ ერთმანეთს და რუსი ავიატორი კვლავ პეტერბურგს დაბ-  
რუნდა.

ახლა კი დროებით გვერდი ავუხვიოთ ჩვენი გმირის ცხოვ-  
რებას და რამდენიმე სიტყვით გადმოვცეთ ომის ბედუკულ-  
მართობის მიერ გაჩინაგებული ერთი ქართველი მამულიშვი-  
ლის ოჯახის ტრაგედია.

პირველ მსოფლიო ომში ძალაუნებურად ბევრ ქართველს  
მოუხდა მონაწილეობა. ქართველ მამულიშვილთა უებრო სი-  
მამაცემ აქაც იჩინა თავი, მათ ბევრი საგმირო ფურცელი ჩაწე-  
რეს ამ ბრძოლების ისტორიაში. მათ შორის მოიხსენიება ბა-  
თუმის მკვიდრის, პორუჩიკ სამსონ აბაშიძის სახელიც. მისმა  
ოცეულმა ბევრჯერ აგემა მტრის ჯარს მწარე დამარცხება,  
ბევრჯერ უკუაქცია ქართული მიწა-წყლის აწიოკების მო-  
სურნე. თვით სამსონი გულადი, შეუბოვარი ვაჟკაცი, მუდამ  
ფათერაკების ძიებაში იყო. ბედად თავგანწირულებაც უმართ-



ლებდა და მტრის ნაწილებთან შეტაკებისას ყოველთვის უვნებელი რჩებოდა. ამიტომ თუ იყო, რომ თურქებმა მას „თავზეხელადებული გურჯი“ შეარქვეს. ერთხელ, მტრის განლაგების გამოსარკვევად აბაშიძეს მოენეს აყვანა დაავალეს. სამდღეს ნადირობდა აბაშიძის ოცეული მოენეზე, მაგრამ ვერა და ვერ მოახერხეს საბრძოლო დავალების შესრულება. მათ მიერ წინასწარ შემუშავებული, დაწყობილი გეგმები რატომღაც სასურველ მიზანს ვერ აღწევდა. მუდმივი წარმატებებით განებივრებულ პორუჩიკს მოსვენება დაეკარგა: ნუთუ მართლა შეუძლებელია სარდლობის დავალების შესრულება? ნუთუ მრავალნაცად მებრძოლს ახლა უნდა ჩაუვარდეს კოვზი ნაცარში?!

ერთ კუნაპეტ ღამეს, როდესაც ნაწილი შფოთისაგან დროებით ისვენებდა, სამსონ აბაშიძემ ორი თანამებრძოლის თანხლებით უჩუმრად დატოვა ბანაკი. ისინი ფრთხილად, უხმაუროდ მიიწევიდნენ წინ. მეთაურმა ჯარისკაცები მტრის ღრმა ზურგში შეიყვანა — ან ახლა უნდა შესრულდეს დავალება, ან ჩავვარდებით და ის იქნება, — გაიფიქრა სამსონმა და თურქთა სანგარში ისკუბა. წუთიც და ძილის ბურანში მყოფ ორ თურქს მოხერხებულად ჩასჩარეს პირში ცხვირსახოცები, მერე ხელები გაუთოკეს და სანგარიდან ამოათრის. ამასობაში დანარჩენებსაც გამოედვიძათ. ატყდა ერთი ყვირილი და აურზაური. როდესაც გონს მოვიდნენ და სროლა გააჩაღეს, მომხდურები უკვე შორს იყვნენ. ამჯერადაც შეუპოვრობა და თავგანწირული სიმამაცე დაეხმარა ქართველ ჯარისკაცს პირნათლად შეესრულებინა საბრძოლო დავალება.

სამსონმა კარგად იცოდა თურქული ენა, ამიტომ ხშირად აგზავნიდნენ მტრის ზურგის დასაზვერად, მეტად ოსტატურად, წარმატებით აგვირგვინებდა ყოველ ოპერაციას. თურქების სადაზვერვო ორგანოები, კარგად იცნობდნენ აბაშიძეს, მაგრამ ვერავითარი ხერხით ვერ მოახერხეს ხელში ჩაეგდოთ „თავზეხელადებული გურჯი“. მაგრამ ის, რაც იარაღითა და ხანგრძლივი მეცადინეობით ვერ შეძლეს, ყვითელი ლითონის ბრჭყვიალმა მოახერხებინა მტერს.

მამაც მზვერავს სამსონ აბაშიძეს სარდლობამ კაპიტნის  
ნ. ვ. როდონია

ჩინი მიანიჭა. ოჯახს მონატრებულმა მეომარმა რამდენიმე დღით თავისუფლება გამოითხოვა, ბათუმში ჩავიდა და დაბრუნებისას მეუღლე და 6 წლის ბიჭუნა წაიყვანა თან. ფრონტიდან რამდენიმე კილომეტრის მოშორებით იყო მათი ბინა და ამიტომ სამსონს შიში არ ჰქონდა, რომ მისი ცოლ-შვილი რაიმე საფრთხეში ჩავარდებოდა.

ერთ საღამოს მტრის ზურგიდან ახლად დაბრუნებული კაპიტანი თავის ბინაში ბიჭს ეთამაშებოდა, როდესაც რუსულ მუნდირში ჩაცმულმა ორმა უცნობმა ოფიცერმა მიუკაკუნა კარს. სამსონმა სტუმრები შინ შეიწვია, მოსვლის მიზეზი ჰკითხა. უცნობებმა მოახსენეს, რომ ისინი სარდლობის დავალებით მასთან თურქების მოწინავე ჯარის განლაგების გასაგებად იყვნენ გამოგზავნილები. აბაშიძემ საეჭვოდ მიიჩნია მათი განმარტება, მაგრამ ვიდრე რაიმეს მოისაზრებდა, ოფიცრებმა დაასწრეს, რევოლვერის ორი გასროლით სიცოცხლეს გამოასალმეს სამსონ აბაშიძე და მისი მეუღლე, ხოლო ყმაწვილს ზელ-ფეხი შეუკრეს, პირში ჩვარი ჩასჩარეს და ბავშვიანად სასწრაფოდ მიიმალნენ.

აბაშიძეების ოჯახის ტრაგედია მეორე დღიამდე არავის გაუგია. მეორე დღეს კი მთელი ნაწილი გაემართა მკვლელების კვალის საძებნელად, მაგრამ ყველა ცდამ უნაყოფოდ ჩაიარა. ასე დაიღუპა სახელოვანი მამულიშვილი მტრის მიერ მოსყიდული ჯაშუშების მიერ. ვერაფერი შეიტყვეს მისი მემკვიდრის შესახებაც.

ავიატორი ბესარიონ ქებურია ისევ ფრონტზე იმყოფებოდა და წარმატებით ასრულებდა საბრძოლო დავალებებს. ერთ-ერთი მორიგი ოპერაციის დროს ქებურიას მტრისაგან განთავისუფლებულ ტერიტორიაზე თვითმფრინავების დასაჯდომი მინდორის შერჩევა დაევალა. ქებურია ფრონტის ხაზისაკენ გაემართა. გზაში ერთ-ერთ პოლკს გადააწყდა, რომელიც მტრისაგან გაწმენდილ მინდორზე ისვენებდა. პოლკის მეთაურთან ერთად ბესარიონმა აეროდრომისათვის სასურველი მინდორი გამოიჩინა.

დღის 12 საათი იყო. ნაომარ-ნაჭრილობევ მიწას მზე თავის ცხოველყოფელ სხივებს აფრქვევდა. ქებურია კარავში ისვენებდა. უცებ განგაში ატყდა და მტრის ჯარის ნაწილებიც

გამოჩნდა. პოლკი ხელჩართულ ბრძოლაში ჩაება და რუსული ხიშტის „სიტკბოება“ აგემა თურქებს. ბრძოლის ცეცხლში თებული ქებურიაც ეკვეთა მოწინააღმდეგეს და ყველას დაუმტკიცა, რომ ცის 'შეგარდენს მიწაზედაც არანაკლები სიძამაცის უნარი შესწევს. ამასობაში თურქები მჭიდროდ დასახლებულ პუნქტში გამაგრდნენ და თავს იცავდნენ. ბრძოლა სამ საათს გაგრძელდა. საბოლოოდ დამარცხებული მტერი დიდი ზარალის შემდეგ დანებდა მოწინააღმდეგეს. რუსი და ქართველი მებრძოლები თურქთა ძიერ მიტოვებული ბინების „გაწმენდას“ შეუდგნენ. ერთ-ერთი სახლის დათვალეირებისას მეზობელი ოთახიდან ბესარიონს ბავშვის გაბმული ტირილი შემოესმა. მან იარაღი მოიმარჯვა და რუსი ოფიცრების თანხლებით ოთახის კარი ფრთხილად შეაღო. საოცარი სურათი წარმოუდგათ თვალწინ: ტირილისაგან დაოსებული შავთვალეობა, თმახუჭუჭა ბიჭი საწოლში წამომჯდარიყო. ოთახის კედელს აკრული თურქი ქალი კი შიშისაგან კანკალებდა. ვინაიდან ოფიცრებმა თურქული არ იცოდნენ, ქალს ვერაფერი გააგებინეს. ის იყო გამობრუნებას აპირებდნენ, რომ ბავშვმა კიდევ უფრო უმატა ტირილს და მათდა მოულოდნელად ქართულად წამოიყვირა: „წამიყვანეთ ჩემს დედიკოსთან, წამიყვანეთ“. ბესარიონი ყურებს არ უჭერებდა. მანამდე ეგონა ბიჭი თურქი ქალისაა, შეშინდა და ასე გულამოსკვნით იმიტომ ტირისო. ახლა კი, როდესაც გულამომჯდარი ყმაწვილი ქართულად ალაპარაკდა, მან გაოცებული, მრისხანებისაგან ანთებული თვალეობი თურქ ქალს მიაპყრო. ერთ-ერთი ოფიცერი თარჯიმნის მოსაყვანად გაიქცა. თარჯიმანს ქალმა უთხრა, რომ ბავშვი ორიოდე თვის უკან ორმა, რუსმა და თურქმა, ოფიცრმა მომიყვანაო. თურმე მათ ფული მისცეს ქალს და დაუბარეს, ყმაწვილს თვალისჩინივით გაფრთხილებოდა. უკან დახვევისას კი ბიჭუნას წაყვანა ველარ მოასწრეს.

ბესარიონი გუმანით მიხვდა, რომ ეს ბუთხუზა ბიჭი სამსონ აბაშიძის უგზო-უკვლოდ დაკარგული შვილი უნდა ყოფილიყო. ის იყო გამოსვლას აპირებდა, რათა პოლკის უფროსისათვის ამ შემთხვევის თაობაზე მოეხსენებინა, რომ ამ დროს ბიჭუნა საწოლიდან ჩამოსრივდა, ტანსაცმელზე ჩაებლაუჭა და კიდევ უფრო გულამოსკვნით ატირდა.



— მამა, მამიკო! არ დამტოვო აქ, წამიყვანე, მიყვანე!

ბესარიონმა უმალ ხელში აიტაცა ნახევრად შიშველი ბავშვი, გულში სიყვარულით ჩაიკრა და თავისი ნაწილისაკენ გაეშურა, მალე ყველამ შეიტყო სამსონ აბაშიძის დაკარგული ვაჟიშვილის პოვნის ამბავი. როგორც კი ბიჭუნამ დაისვენა და გონს მოვიდა, მაშინვე აღადგინა იმლამინდელი საშინელი სურათი, მაგრამ მოგონება შიშსა ჰგვრიდა და მებრძოლებიც ყოველმხრივ ცდილობდნენ ყმაწვილს ამაზე აღარ ეფიქრა.

ბესარიონმა რამდენიმე დღე დაასვენა ბავშვი. — დააბურა, მოუარა, მერე კი, როცა დრო იხელთა, მანქანით ბათუმში ჩაიყვანა და თავის ცოლს, სოფიოს მიჰგვარა.

— აი, ჩემო სოფიკო, რა კარგი, ბუთხუზა ბიჭი მოგიყვანეს! მეოთხე შვილად ჩათვალე, აბა შენ იცი და შენმა ქალობამ.

სოფიო გაოცებული შეაცქერდა მეუღლეს, ვერ გაეგო, რას ნიშნავდა მისი სიტყვები. მათ ხომ სამი ვაჟიშვილი ჰყავდათ, მეოთხე რაღად უნდოდათ?

— რა უცნაური ხარ, ბესარიონ! რას არ მოიფიქრებ ხოლმე, გოგონა მაინც მოგეყვანა.

მაშინ ბესარიონი დაწვრილებით მოუყვა მეუღლეს ბიჭის ამბავს, აუხსნა, რომ ყმაწვილი თურქების ვერაგული შურისძიების მსხვერპლის სამსონ აბაშიძის შვილი იყო და ბავშვს მათ მეტი პატრონი არ გააჩნდა.

სოფიოს გული აუჩიყდა, თვალზე მომდგარი ცრემლი მოიწმინდა და შავთვალა ბიჭუნა მკერდზე მიიკრა:

— მოდი, შვილო! ნუ ტირი, ნუ, სოფიო გენაცვალოს!.. ამიერიდან ჩემს ვაჟებში არ გამოგარჩევ, ჩემი მეოთხე ბიჭი იქნები!

ბესარიონი კი ილიმებოდა და დაუფარავი სიამაყით უმზერდა მეუღლეს. სოფიო მზრუნველობას არ აკლებდა პატარა ელიზბარს, მართლაც რომ საკუთარ შვილებზე მეტად ანებივრებდა და უფროთხილდებოდა. ელიზბარიც შეეჩვია ახალ მშობლებს, მკვირცხლი და ჭკვიანი ბიჭუნა მთელმა ოჯახმა შეიყვარა და შეიტკბო. დრომ და ახლობლების აღერსმა ბიჭს გადაავიწყა წარსულის ტკივილი. დრო მიდიოდა. იმპერიალისტური ომი დასასრულს უახლოვდებოდა. ქებურია ისევ



რუსეთის სამსახურში იყო. მის ორ ჯილდოს კიდევ ერთი და-  
ემატა.

მაგრამ აი, დამთავრდა პირველი მსოფლიო ომი. ხალხი  
გამოფხიზლდა, დაირაზმა, აღსდგა ძირმომპალი წყობილების  
წინააღმდეგ საბრძოლველად. მალე კრეისერ „ავრორას“ ქუ-  
ხილმა მსოფლიოს ამცნო ახალი ერის დასაწყისი რუსეთის  
ცხოვრებაში.

რუსეთი ომისაგან მიყენებულ მძიმე ჭრილობებს იმუშებ-  
და, ბოლშევიკური პარტია დიდი ლენინის მეთაურობით ხალ-  
ხის კეთილდღეობისათვის იღვწოდა.

ქართველი ავიატორი დიდი აღფრთოვანებითა და იმედე-  
ბით შეეგება ოქტომბრის სოციალისტურ რევოლუციას —  
მადლობა ღმერთს, ახლა მაინც გვეღირსება სამამულო ავია-  
ციის განვითარების სწორ გზაზე დაყენებაო. მაგრამ ოცნება  
ნაადრევი გამოდგა. საქართველოში ფეხმოკიდებულ დროე-  
ბით, მენშევიკურ მთავრობას ავიაციისათვის არა სცხელოდა.  
ქებურია არა ერთი წინადადებით წარუდგა მენშევიკური  
მთავრობის წარმომადგენლებს, მაგრამ მენშევიკურ მთავრო-  
ბას ავიაციაზე ფიქრისათვის სად ეცალა? ვაის გავეყარე, ვუის  
შევეყარეო, იფიქრა იმედგადაწყვეტილმა ბესარიონმა, ყველა-  
ფერზე ხელი ჩაიქნია და 1919 წლის ოქტომბერში ოჯახით  
თბილისიდან თავის მშობლიურ სოფელ ჩხოროწყუში გადა-  
სახლდა.

სოფლის მშვიდმა და უწყინარმა ცხოვრებამ ბესარიონს  
სიცოცხლისა და შრომის ხალისი დაუბრუნა. მან ხელი მიპყო  
ავიაციის თეორიული საკითხების დამუშავებას, თავისუფალ  
დროს კი ვაჟიშვილებთან ერთად თავის ბაღ-ვენახს უვლიდა.

ასე გადიოდა დღეები. ბესარიონი ხან თბილისში იყო,  
ხან ბათუმში. მაგრამ სადაც არ უნდა ყოფილიყო, არ ასვენებ-  
და ფიქრი და ოცნება ახალი ქართული სამგზავრო თვითმფრი-  
ნავის აგებაზე.

მალე საქართველოშიც დამყარდა საბჭოთა ხელისუფლება.  
ბესარიონს კვლავ იმედი ჩაესახა. 1922 წლის დასაწყისში მან  
დატოვა სოფელი და კვლავ გადმოვიდა ქალაქში საცხოვრებ-  
ლად. თბილისი სულ გამოცვლილი ჩანდა — ყველგან განახ-

ლების, ძიების, შენების რიტმი იგრძნობოდა. მეგობარ-ანგარიშებმა ტკბილად მიიღეს განდგომილი ავიატორი, დახმარებასა და მხარდაჭერას შეჰპირდნენ.

ბოლშევიკურმა მთავრობამ ქვეყნის ეკონომიურ-სამეურნეო აღმავლობის განმტკიცების სამუშაოებთან ერთად ავიაციის განვითარების საქმესაც სათანადო ყურადღება მიაქცია.

1921 წლის დამდეგს ლენინის მითითებით შეიქმნა საავიაციო მრეწველობისა და საჰაერო ნაოსნობის განვითარების პროგრამის შემმუშავებელი სპეციალური კომისია. 1923 წლის 9 თებერვალს კი დაწესდა „სამოქალაქო ავიაციის საბჭო“. იგი ცოტა მოგვიანებით სამოქალაქო-საჰაერო ფლოტის მთავარ სამმართველოდ გადაკეთდა.

ბესარიონი იმ დროისათვის უკვე ხანდაზმული კაცი იყო, მაგრამ ძველებურად შეუპოვარი და დაუცხრომელი, კვლავ თავდადებით ემსახურებოდა საყვარელ საქმეს.

იმ ხანებში კავკასიაში და, კერძოდ, საქართველოში საჰაერო ფლოტის არც ერთი საზოგადოება არ არსებობდა. ამ დიდი და ფრიად მნიშვნელოვანი საკითხის მოგვარება თავს იდო ჩვენმა სახელოვანმა ავიატორმა და სათანადო წინადადება წამოაყენა ამიერკავკასიისა და საქართველოს მთავრობათა წინაშე. მათი დასტურის შემდეგ ბ. ქებურია მოსკოვს, სამოქალაქო ავიაციის საბჭოში მიემგზავრება. როგორც შემდგომში იგონებდა, ამ საქმის მოგვარებაში ფასდაუდებელი სამსახური გაუწიეს სერგო ორჯონიკიძემ, ვანო სტურუამ და ასტახოვმა.

სამოქალაქო ავიაციის საბჭომ მიზანშეწონილად ჩათვალა დაეკმაყოფილებინა ამიერკავკასიისა და საქართველოს მთავრობის მოთხოვნა და 1923 წელს საქართველოშიც ჩამოყალიბდა „საჰაერო ფლოტის მეგობართა საზოგადოება“. ამ საზოგადოების ხელმძღვანელად არჩეული იქნა ბესარიონ ქებურია. იგი იყო ამ საზოგადოების არა მარტო დამაარსებელი, არამედ სულის ჩამდგმელიც. მისი თაოსნობით რესპუბლიკის რაიონებსა და სოფლებში შექმნეს საჰაერო ფლოტის უჯრედები, ამ უკანასკნელთა ძალებით კი ჩამოყალიბდა ავიამოდელისტთა და ავიამოყვარულთა წრეები. ისინი საჰაერო ტრანსპორტის ორგანიზაციის ფართო პროპაგანდას ეწეოდნენ.

საქმის წარმატებას აბრკოლებდა არასაკმაო საჰაერო გზე-

ბი საქართველოში. საბჭოთა კავშირის სამოქალაქო ფლოტის პირველი ტრასა გაიხსნა 1923 წლის აპრილში. მგზავრები თვითმფრინავით მოსკოვიდან ნიჟნი-ნოვგოროდის (ამჟამად გორკი) ბაზრობაზე ჩავიდნენ, მანქანას მართავდა ყოფილი სამხედრო მფრინავი იაკობ ნიკოლოზის ძე მოისეევი. აი, რას მოგვითხრობს იგი ამ ფრენაზე: „მე და ჩემი ამხანაგი პ. ლობოვსკი 1923 წელს სამხედრო ფლოტიდან სამოქალაქოში გადმოგვიყვანეს, სადაც კარგად შეგვასწავლეს სამგზავრო-სატვირთო თვითმფრინავების მართვა. მე პირველს მხვდა წილად მოსკოვიდან ვოლგის ნაპირამდე მეფრინა. მოსკოვის ცენტრალურ აეროდრომზე ათასობით კაცმა მოიყარა თავი, მგზავრები თუმცა ძლიერ ღელავდნენ, მაგრამ გაბედულად აღიოდნენ თვითმფრინავში — თავი გმირებად მიაჩნდათ, რომ ასეთი საოცარი მანქანით ბედავდნენ ფრენას“. მოისეევი მშვიდობიანად ჩაფრინდა ნიჟნი-ნოვგოროდში, სადაც მცხოვრებლებმა გულთბილი შეხვედრა მოუწყვეს. 408 კილომეტრი თვითმფრინავმა რამდენიმე საათში დაფარა. „ორიენტაციისთვის, — გადმოგვცემს მოისეევი, — ვიყენებდი სარკინიგზო ხაზს. მაშინ არ იყო არც რადიოკავშირი და არც მეტეომომსახურება. ამ ხაზზე ორჯერ ვიფრინე“.

ი. მოისეევი შემდეგ მფრინავ გამომცდელად მუშაობდა. მისი სახელი საბჭოთა ავიაციის ისტორიაში ჩაიწერა, როგორც სამოქალაქო საჰაერო ფლოტის პირველი მფრინავისა და ახალი მანქანების საუკეთესო გამომცდელისა. იგი ამჟამადაც ცოცხალია, პენსიაზეა და თავისი გამოცდილების შესახებ წერს წიგნს, რომელშიც დაწვრილებით იქნება აღწერილი რუსი ავიატორის მდიდარი, მრავალი წლის საავიაციო გამოცდილება.

მაგრამ აი, საავიაციო საქმე ხალხის სამსახურში ჩადგა და საჰაერო მიმოსვლა მგზავრთა გადაყვანის ერთ-ერთ პროგრესულ საშუალებად იქცა. ბ. ქებურიას მთელი ცდა ახლა იქითკენ იყო მიმართული, რომ თვითმფრინავი ამიერკავკასიაშიც საჰაერო ტრანსპორტის საშუალებად ექციათ. ეს მეტად რთული საქმე იყო, მაგრამ ბესარიონი ჩვეული შემართებით შეეჭიდა და მალე სასურველ შედეგსაც მიაღწია. 1923 წლის დასასრულს ქებურიას უშუალო ხელმძღვანელობით გაიხსნა საჰაერო ტრა-

სა თბილისი-ბაქო, თბილისი-სოხუმი, მოსკოვი-თბილისი, ხოლო ცოტა მოგვიანებით თბილისი-ქუთაისი-ბათუმი.

1923 წელს შეიქმნა უკრაინის სააქციონერო საჰაერო მიმოსვლის საზოგადოება „უკრვოზდუხპუტის“ სახელწოდებით. 1925 წელს ქართველმა ავიატორმა ამ საზოგადოებას წარუდგინა თავისი წინადადებანი და მოსაზრებანი ამიერკავკასიაში საჰაერო მიმოსვლის საკითხებზე. „უკრვოზდუხპუტის“ ხელმძღვანელობამ ეს მოსაზრებანი დიდი კმაყოფილებით მიიღო და ქებურია თავის წარმომადგენლად აირჩია კავკასიაში „ზაკავიას“ და „უკრვოზდუხპუტის“ გაერთიანების შემდეგ.

ძლივს!.. დადგა სასურველი, წლების მანძილზე ნანატრი ხანა. ქებურიას დამამცირებელი თხოვნა, ხვეწნა-მუდარა და განუწყვეტელი ბრძოლა აღარ უხდებოდა, ახლა თვით მთავრობასა და ხელისუფლებას სურდა საჰაერო ხაზების გახშირება. ამიტომ ქართველი ავიატორის თვითეულ წამოწყებას და ინიციატივას კეთილი ნიადაგი ხვდებოდა. ქებურიამ გადაუდებელ ამოცანად დაისახა შავი ზღვის ქალაქებზე გავლით მოსკოვ-თბილისის დაკავშირება და მოსკოვ-ბაქოს გზის გახსნა თბილისზე გავლით. მან ამ საკითხზე ოფიციალური შუამდგომლობით მიმართა სამოქალაქო ავრაციის კავშირს. იგი წერდა: „საჰაერო ხაზის გაყვანა მოსკოვ-თბილისს შორის უმოკლესი მანძილით — კავკასიის მთავარ ქედზე გავლით, სავსებით მიზანშეწონილია. „უკრვოზდუხპუტი“ ჯერ კიდევ გასულ წელს შეუდგა აღნიშნული ადგილების გეოგრაფიული მდებარეობისა და მეტეოროლოგიური პირობების შესწავლას, მაგრამ, სამწუხაროდ, ამ ხაზის გახსნა თანამედროვე პირობებში შეუძლებელია. საზღვარგარეთული მრავალძარვიანი თვითმფრინავები კი საკმაო რაოდენობით არ გაგვაჩნია. ქედზე ჩამოწოლილი გამუდმებული ნისლი ჩვენს თვითმფრინავებს ფრენის საშუალებას არ მისცემს.

ამიტომ პირდაპირი ხაზის დამყარება თბილის-მოსკოვს შორის ჯერჯერობით შეუძლებელია. მიუხედავად ამისა, შესაძლებელია საჰაერო ტრასის გაყვანა მოსკოვი-თბილისი-ბაქოს მიმართულებით კრასნოდარზე გავლით და სოჭი-გაგრა-სოხუმი-ქუთაისის გზით, რაც შეთანხმებულია საქართველოსა და ამიერკავკასიის მთავრობასთან. მე, როგორც



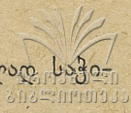
„უკრვოზდუხბუტის“ წარმომადგენელი, ვთხოვ სამოქალაქო ავიაციის კავშირს ნება დართოს „უკრვოზდუხბუტს“, საპაერო ხაზი გახსნას შავი ზღვის ქალაქების გავლით. ვთხოვთ ჩვენი შუამდგომლობა განიხილოს სამოქალაქო ავიაციის პირველსავე სხდომაზე, რათა დროულად შევუდგეთ აღნიშნული ხაზის ორგანიზაციას“.

საპაერო ძალების მთავარმა სამმართველომ მიიღო მხედველობაში ზოგიერთი სიძნელე, რომლის გადალახვაც მოუხდებოდა ერთძრავიან თვითმფრინავს და საპაერო ხაზის შესასწავლად მოსკოვიდან მოავლინა საგანგებო კომისია. მის შემადგენლობაში იყვნენ სამოქალაქო ავიაციის მთავარი ინსპექტორი ზარზარი, უფროსი ინსპექტორი პობოვი, „უკრვოზდუხბუტის“ წარმომადგენელი კასიანკო, საპაერო ხაზის უფროსი ტოპე და ქებურია — როგორც „უკრვოზდუხბუტის“ ამიერკავკასიის წარმომადგენელი.

საბოლოოდ კომისია იმ დასკვნამდე მივიდა, რომ აღნიშნული საპაერო ხაზის გახსნა სავსებით მიზანშეწონილი და აუცილებელი იყო. ეს ხაზი მოსკოვს მთელი წლის განმავლობაში დააკავშირებდა ამიერკავკასიასთან და შავი ზღვის კურორტებთან.

ამიერკავკასიასა და უკრაინაში არც ერთი აეროდრომის მშენებლობა არ დაწყებულა ქართველი ავიატორის მონაწილეობის გარეშე. განსაკუთრებით დიდი სამუშაოები ჩატარა მან აზერბაიჯანში. მისი უშუალო ხელმძღვანელობით აზერბაიჯანის რესპუბლიკის ქალაქებში რამდენიმე აეროდრომი აშენდა.

სამამულო ავიაციასთან დაკავშირებული თეორიული და პრაქტიკული საკითხების გადასაწყვეტად ქებურიას 1927—1930 წლებში სისტემატურად იძახებდნენ მოსკოვსა და ხარკოვის სააქციონერო საპაერო მიმოსვლის საზოგადოებაში. 1928 წელს ქ. ხარკოვში „უკრვოზდუხბუტის“ სამმართველოში მოისმინეს ქებურიას მოხსენება „ამიერკავკასიაში საპაერო მიმოსვლის მდგომარეობისა და „უკრვოზდუხბუტის“ საქმიანობაზე, სადაც მან პრაქტიკულად დააყენა ახალი საპაერო ხაზის გახსნის აუცილებლობის საკითხი. იგი არა მარტო საკითხს სვამდა და მოითხოვდა მის განხორციელებას, არამედ



თვით უჩვენებდა საქმის პრაქტიკულად გადასაჭრელად საქმი-  
რო გზებსა და საშუალებებს.

ქართველი ავიატორის დაუცხრომელი შრომის შედეგად  
1929 წლის თებერვალში საჰაერო ხაზი გაიხსნა მოსკოვ-ბაქოს  
შორის სოჭის, სოხუმის, ქუთაისისა და თბილისის გავლით.  
მისივე ხელმძღვანელობით „უკრგოზდუხზუტის“ სამმართვე-  
ლომ ახალი საჰაერო გზა გახსნა: მოსკოვი-ორიოლი-ხარკოვი-  
როსტოვი-არმავირი-პიატიგორსკი-ვლადიკავკაზი, მახაჩკალა-  
პეხლევნი-თეირანი.

აქვე უნდა აღვნიშნოთ, რომ საქართველოში ჰაერნაოსნო-  
ბისა და სამოქალაქო ავიაციის განვითარებას დიდი ამაგი დას-  
დო მფრინავმა მიხეილ სერგის ძე მაჭავარიანმა. მან 1913  
წელს დაამთავრა პეტერბურგის საავიაციო განყოფილების  
ჰაერნაოსან ოფიცერთა სკოლა. 1914—1918 წლებში მონაწი-  
ლეობდა იმპერიალისტურ ომში. 1924 წლიდან მ. მაჭავარიანი  
მუშაობდა სამხედრო-საჰაერო ძალების უფროსის მოვალეო-  
ბის შემსრულებლად. მისივე ხელმძღვანელობით 1929—1933  
წლებში საქართველოში ჩამოყალიბდა საპლანერო სკოლა. აქ-  
ტიურ მონაწილეობას იღებდა საჰაერო ხაზების პროექტების  
დამუშავებაში.

1933 წლიდან მ. მაჭავარიანი მუშაობდა საქართველოს სა-  
მოქალაქო ავიაციის სამმართველოში ხაზების სასწავლო  
ნაწილის ექსპლოატაციის უფროსად და სამმართველოს უფ-  
როსის მოადგილედ. უნარიანი მუშაობისათვის მთავრობის  
მიერ არაერთხელ იქნა დაჯილდოებული. მიუხედავად წელთა  
სიმრავლისა, უხუცესი ავიატორი ახლოვარდობას დღესაც  
სიამოვნებით უზიარებს თავის მდიდარ გამოცდილებას.

ბესარიონ ქებურიას სასახელოდ უნდა ითქვას, რომ 1928  
წელს მან პირველმა მოაწყო საქართველოს ტერიტორიის სა-  
ჰაერო ფოტოგადაღება. ამ ფოტოგადაღებამ შემდგომში დი-  
დი დახმარება გაუწია საქართველოს სოფლის მეურნეობის  
განვითარებასა და გეოდეზიური სამუშაოების შესრულებას.

ბესარიონ ქებურია 1928 წელს საქართველოს სამოქალაქო  
ავიაციის საბჭოს გამგეობას სწერდა:

„სამოქალაქო ავიაციის განვითარება ძირითადად განტვირ-

თავს რკინიგზას. თვითმფრინავით მგზავრობა უფრო იაფი და ხელმისაწვდომი იქნება, ვიდრე მატარებლით. ჩვენი გადასურებული ამოცანაა სამამულო წარმოებით ავადგოთ 3-4 ძრავიანი 20 ადგილიანი თვითმფრინავები“.

სამოქალაქო ავიაციის კავშირმა დაუყოვნებლივ განიხილა ავიატორ ქებურიას წინადადება, სავსებით მოიწონა იგი და „უკრვოზდუხბუტის“ სამმართველოს დაავალა ტექნიკურ თათბირზე შეემუშავებინათ შესაბამისი დონისძიებები. საჰაერო ხაზის უფროსს ტოპეს, ავიაკონსტრუქტორ კალინინს და ინჟინერ კოროლიოვს უნდა შეედგინათ სამძრავიანი სამგზავრო თვითმფრინავის პროექტი.

„უკრვოზდუხბუტის“ სამმართველო დიდი პატივისცემითა და გულისხმიერებით ეკიდებოდა ბ. ქებურიას წინადადებას. მისი დაჟინებული მოთხოვნის შედეგად ამიერკავკასიის საჰაერო ხაზზე შემცირდა სამგზავრო ბილეთების ფასი და ტვირთღირებულება. მან მოხსენებითი ბარათი წარუდგინა „უკრვოზდუხბუტს“ ამიერკავკასიის საჰაერო ხაზზე არსებული ტექნიკური მოუწყესრიგებლობის თაობაზე. საჰაერო გზებზე ხშირად ხდებოდა ავარიები, რასაც ადამიანთა მსხვერპლიც სდევდა თან. ასე მაგალითად, 1929 წელს სოჭის ხაზზე ავარიის დროს დაიღუპა „უკრვოზდუხბუტის“ სამმართველოს ერთ-ერთი პასუხისმგებელი მუშაკი, გამოჩენილი სამხედრო მოღვაწე იან ფაბრიციუსი, ხოლო სოხუმში ავიაკატასტროფის მსხვერპლი გახდა ცნობილი მფრინავი ზახაროვი; ზახაროვთან ერთად დაიღუპა ორი მგზავრი.

ბ. ქებურია გრძნობდა, რომ ეს ხშირი ავარიები მარტო ტექნიკური პერსონალის გამოუცდელობით როდი აიხსნებოდა. ამიტომ სამოქალაქო ავიაციის საბჭოს და „უკრვოზდუხბუტის“ სამმართველოსაგან მოითხოვდა გადაამჭრელი ზომები მიეღოთ მსგავსი შემთხვევების თავიდან ასაცილებლად.

1923 წელსვე შეიქმნა სააქციონერო საზოგადოება „დობროლიოტი“. საბჭოთა ავიაციის წინსვლის მესვეურებმა მიზანშეწონილად მიიჩნიეს, ეს ორი საზოგადოება ერთ ხელმძღვანელ ორგანოდ გაერთიანებულიყო. ამ წამოწყებას მთელი მონდომებით უჭერდა მხარს ქებურიაც. მისი აზრით, „უკრვოზდუხბუტის“ „დობროლიოტთან“ შეერთებით მოისპობოდა

ის პარალელიზმი, რომელიც მანამდე არსებობდა მათ მუშაობაში. ამ სამართლიან მოსაზრებას იზიარებდნენ აგრეთვე ხელმძღვანელი უკრაინელი ამხანაგები კოსიორი, ჩუბარსკი, ზასტინსკი და სხვები. მართლაც, 1930 წლის 20 იანვარს მოხდა ორი საავიაციო საზოგადოების „უკრვოზდუხბუტისა“ და „დობროლიოტის“ გაერთიანება. ახლად შექმნილ საზოგადოებას „დობროლიოტი“ ეწოდა. მისი საბჭოს წევრებად აირჩიეს საქართველოსა და აზერბაიჯანის სახკომსაბჭოს თავმჯდომარეები — შ. ელიავა და გ. მუსაბეკოვი, ხოლო მფრინავი ქებურია „დობროლიოტის“ სამმართველოს ნამდვილ წევრად მიიღეს.

ბ. ქებურიამ ახალი სამმართველოს წინაშე დააყენა საკითხი საქართველოში ახალი საჰაერო ტრასების შექმნის თაობაზე. მოითხოვა აგრეთვე, რომ ძველი ერთძრავიანი თვითმფრინავები, რომლებიც უკვე არსებულ საჰაერო გზებზე დაფრინავდნენ, შეცვლილიყო 3—4 ძრავიანი საბჭოური ტიპის თვითმფრინავებით. ამიერკავკასიის საჰაერო ხაზზე რეგულარული მიმოსვლისათვის მას შესაფერისად მიაჩნდა საბჭოური კონსტრუქციის „ანტ-9“ სამძრავიანი თვითმფრინავი და ამიერკავკასიის სახკომსაბჭოს სთხოვა, გაეღო ამ საქმისათვის მილიონ-ნახევარი მანეთი.

ამიერკავკასიის სახკომსაბჭომ მიიღო ქებურიას წინადადება და საჰაერო ხაზის კეთილმომსახურების მიზნით „დობროლიოტის“ საზოგადოებას გადასცა მილიონ-ნახევარი მანეთი. ამიერკავკასიის საჰაერო ხაზზე, აგრეთვე მოსკოვ-თავრიზს შორის (ერევანზე გავლით) მიმოსვლა დაიწყეს საბჭოური სისტემის მრავალძრავიანმა თვითმფრინავებმა.

ქებურიას უშუალო მეცადინეობით საზოგადოება „დობროლიოტს“ ასობით ახალი წევრი შეემატა. მან შემოიარა ამიერკავკასიის თითქმის ყველა მხარე და ქალაქი, სადაც ამ საზოგადოების ფართო პროპაგანდას ეწეოდა.

ბ. ქებურიას ინიციატივით გაუმჯობესდა მფრინავების საყოფაცხოვრებო პირობები, მოკლე ხანში ააშენეს მფრინავთა საცხოვრებელი სახლები. გაფართოვდა და გამშვენიერდა ამიერკავკასიის აეროდრომები, მისივე ინიციატივით მოხდა სურამის უღელტეხილის რადიოფიცირება. ბ. ქებურიას უშუა-

ლო თაოსნობით ამიერკავკასიის სამოქალაქო ავიაციის სამ-  
მართველოსათვის რუსთაველის პროსპექტზე მდებარე ერთ-  
ერთ სახლზე დააშენეს მეხუთე სართული. იქ ამჟამად საქარ-  
თველოს სამოქალაქო საჰაერო ფლოტის სამმართველოა.

წლებს წლები მისდევდა, დღეებს დღეები... ბესარიონს  
თმა უკვე თეთრად ჰქონდა დათოვლილი, მაგრამ მკერდში  
კვლავ ჭაბუკური გული უცემდა. ალბათ ამაზე უთქვამთ ჟამ-  
გამოვლილთ — სპეტაკი გული სიცოცხლის უკანასკნელ  
დღემდე ახალგაზრდული რჩებაო. ახალი ცხოვრება და ამ  
ცხოვრების დიადი მიზანი კვლავ სამოქმედოდ იწვევდა ცის  
მამაც დამპყრობს. სამშობლოს კეთილდღეობისა და წარმა-  
ტებისათვის იღვწოდა ღვაწლმოსილი ავიატორი და სამშობ-  
ლომაც გულუხვად მიუზღო კუთვნილი პატივი. სამოქალაქო  
და საჰაერო ფლოტის საკავშირო გაერთიანებამ და ამიერ-  
კავკასიისა და საქართველოს მთავრობამ 1930 წელს დიდი ზე-  
იმით აღნიშნეს გამოჩენილი ქართველი ავიატორის, ქართუ-  
ლი ავიაციის ფუძემდებლის ბესარიონ საველის ძე ქებურიას  
საავიაციო მოღვაწეობის 20 წლისთავი.

სამოქალაქო საჰაერო ფლოტის საკავშირო გაერთიანებამ  
ქებურიას იუბილე აღნიშნა ქ. მოსკოვში, სადაც მას საბჭოთა  
ავიაციის განვითარებაში უდიდესი ღვაწლისათვის დამსახუ-  
რებული ავიატორის წოდება მიანიჭეს. ქართველი მფრინავის  
იუბილე დიდი ზეიმით აღნიშნეს საქართველოს ქალაქებსა  
და რაიონებში. სახელოვანი ავიატორის ცხოვრებასა და მოღ-  
ვაწეობაზე ვრცელი წერილები გამოაქვეყნეს გაზეთებმა  
„პრავდამ“, „იზვესტიამ“ „ზარია ვოსტოკამ“, „კომუნისტმა“,  
„ჟურნალმა „კრასნაია ნივამ“ და სხვებმა. ხოლო თბილისის  
ერთ-ერთ ქუჩას, სადაც 1911 წელს ქებურიას თვითმფრინა-  
ვი ჩამოვარდა, ბესარიონ ქებურიას ქუჩა ეწოდა.

სამოქალაქო საჰაერო ფლოტის საკავშირო გაერთიანებამ  
ამიერკავკასიის სახკომსაბჭოს წინაშე აღძრა შუამდგომლობა,  
რათა ბესარიონ ქებურიასათვის საავიაციო მოღვაწეობის 20  
წლის იუბილესთან დაკავშირებით დაენიშნათ პენსია თვეში  
300 მანეთის რაოდენობით.

თითქოს დრო იყო, ბობოქარი ცხოვრებით გადაღლილი და  
ქვეყნის წინაშე ვალმოხდილი ადამიანი მშვიდ ცხოვრებას

შესდგომოდა, ხანდაზმულობის წლები ოჯახურ სიტკბოებაში გაეტარებინა. მაგრამ ქებურიასათვის საზოგადოებრივი ცხოვრებისაგან მოწყვეტა თითქმის არარსებობას ნიშნავდა და აი, ამიტომ ისევე აქტიურად მონაწილეობდა სამოქალაქო საპაერო ფლოტის საკავშირო გაერთიანების ყოველგვარ საქმიანობაში.

\* \* \*

1931 წლის გაზაფხულია. რუსეთიდან ახლად ჩამოსული ავიატორი თავისი სახლის აივნიდან გადასცქერის თბილისის სანახებს და გული განუზომელი ნეტარებით უცემს. სად არ ყოფილა, საზღვარგარეთისა თუ რუსეთის მრავალი ნაქები ქალაქი უნახავს, მაგრამ, ნუ იტყვი, თბილისს თურმე მაინც ვერაფერი შეედრება ამქვეყნად.

მზიანი დღე იდგა ქალაქში. მოაწმინდიდან მონაბერი სუსტი ნიავი ოდნავ არხევდა ჭადრის ფოთლებს. ბესარიონს მომცრო მაგიდაზე ნახაზები გაეშალა და გულმოდგინედ ჩაჰკირკიტებდა.

— ბესარიონ, გეყოფა, გენაცვალე, ამდენი მუშაობა. სადილის წინ მაინც შეისვენე ცოტა! — ალერსიანად გამოსძახა ოთახიდან სოფიომ. ბესარიონის სახეს სიამის ღიმილი მოეფინა. სოფიო — აი, ვინ იყო მისი ერთადერთი, ბოლომდე ერთგული მეგობარი. აი, ვის სწამდა შეურყევლად მისი აზრები და წარმატებანი... „სოფიო რომ არა, ვინ იცის, სულაც ხელი ამელო ჩემს საქმიანობაზე“, — გაიფიქრა ბესარიონმა და გამგონე ბავშვის კილოზე გაეხმინა მეუღლეს:

— სულ ცოტა დამაცადე, ჩემო ძვირფასო, ერთი ნახაზიც დავამთავრო და მერე შენი ტყვე და ყურმოჭრილი მონა ვარ!

იცოდა სოფიომ მეუღლის ხასიათი — სანამ საქმეს არ მორჩებოდა, არც სადილი ეამებოდა, არც დასვენება. ძალა აღარ დაუტანებია, რას იზამ, მოუღრეკელი სულის ადამიანია, იმუშაოს, რადგან ასე ნებავს, მაგრამ ღია აივნიდან ნიავმა არ დაკრას, არ გაცივდესო, — სოფიომ თივთიკის შალი გამოუტანა, სიყვარულით მოასხა მხრებზე და თვითონაც იქვე მოშორებით ჩამოჯდა სკამზე.

— ბესო, გენაცვალე, კარგა ხანია სოფელში არ ჩავსულვართ, მოდი, როგორმე მოვიწახულოთ მოხუცები...

ბესარიონმა თავი ასწია, სოფიოს ყურადღებით დააკვირდა და ბოლოს თითქოს მისი ნათქვამის აზრი მაშინდა გაიგო, ერთბაშად აფუსფუსდა:

— მართალს ამბობ, ჩემო სოფიკო, სრულ ჭეშმარიტებას ბრძანებ. მომავალ კვირას აუცილებლად ვინახულებთ ჩვენებს, გვწერდნენ კიდევ, დედა შეუძლოდ არისო... წავიდეთ, აუცილებლად წავიდეთ...

ამ საუბარში იყვნენ, რომ ზარი აწკრიალდა. სოფიო კარისაკენ გაემართა და მალე ერთ ჩხოროწყუელ გლესს შემოუძღვა.

გლესმა დარბაისლურად მოიკითხა მასპინძლები და მერე ფრთხილად, მოკრძალებით შეაპარა საუბარში ეკას ავადმყოფობის ამბავი. ბესარიონს საველის გამოტანებული წერილი გადასცა. წერილის კითხვის დროს ბესარიონს მიტკალივით გაუფითრდა სახე.

— სოფიო, მოემზადე, ახლავე უნდა გადავფრინდეთ. ცუდად ყოფილა, ცოცხალს მაინც მივუსწროთ!

სოფიო და ბესარიონი იმავე დღეს გაფრინდნენ ქუთაისში, იქიდან კი მანქანით ავიდნენ ჩხოროწყუში.

ეკას საამქვეყნო პირი აღარ უჩანდა. ერთადერთი პირმშოს ნახვის სურვილია უნარჩუნებდა სიცოცხლის უკანასკნელ წამებს.

— დედა, დედაჩემო, — სასოწარკვეთილი ჩასძახა ცნობამიხდომ მშობელს ბესარიონმა, — მე ვარ, შენი ბესიკო, აბა, ერთი შემომხედე, ერთხელ შემომხედე, შენი ჭირიმე!

დაილოცოს დედა-შვილობის მადლი, მართალი უთქვამთ — შვილის ძახილი მშობელს საფლავიდანაც კი წამოაყენებსო. მომაკვდავი შეირბა, თვალი გაახილა, ერთხანს უსაგნოდ, გაკვირვებული შესჩერებოდა საწოლის წინ ჩაჩოქილ ვაჟკაცს, მერე იცნო, დაბინდული მზერა გადაეწმინდა და თითქოს ამ წუთებისათვის შემონახული სიცოცხლის მცირე ნაპერწკალი კვლავ აენთო.

ბედნიერი იყო ეკა, უკანასკნელი ნატვრა აუსრულდა, მისი ზაფიცარი ბესარიონი დაუხუჭავდა სხივჩამქრალ თვალებს.

ძალამოცემულმა მოკუმული ბაგეები გახსნა და ძლივს გასა-  
გონი ხმით წაიხურჩულა:

— გაგახარა, შვილო, მამაზეციერმა, როგორც ჩემი უკა-  
ნასკნელი წამები დამიტკბე და დამიამე. ეჰ, ბარემ კიდევ მინ-  
დოდა თქვენი ბედნიერების ცქერა, მაგრამ...

ეკა დიდი პატივისცემით მიაბარეს მიწას. ბესარიონმა  
ცოლ-შვილი დროებით მამის სახლში დატოვა, თვითონ კი  
სამსახურეობრივი დავალების შესასრულებლად მოსკოვს გა-  
ემგზავრა.

1932—1934 წლებში ბესარიონ ქებურია ძირითადად მოს-  
კოვშია და სამოქალაქო საჰაერო ფლოტის საკავშირო გაერ-  
თიანებაში მუშაობს. მას ხან ლენინგრადში გზავნიან მივლი-  
ნებით, ხან უკრაინაში, ბელორუსიაში, მაგრამ უფრო მეტწი-  
ლად ციმბირსა და თურქმენეთში უხდება ყოფნა. აქტიურ მო-  
ნაწილეობას იღებს საერთაშორისო საჰაერო ხაზის გახსნის  
თეორიული საკითხების დამუშავებაში.

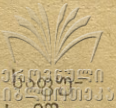
1935 წელს ბესარიონი ისევ მშობლიურ ქალაქს უბრუნ-  
დება, ქართული ავიაციის ბერძენი კვლავ ვაჟკაცური შემარ-  
თებით, მხრებგამოღილი უდგას სათავეში სამამულო ავიაციის  
განვითარების საქმეს, ძალ-ღონეს არ იზოგავს ქვეყნის კე-  
თილდღეობის სამსახურში.

ქვეყანა მშვიდობიანი მშენებლობისა და სამეურნეო აყვა-  
ვების გზას ადგა, რომ მძიმე თალხად ჩამოიქუფრა საბჭოეთის  
ცა. 1941 წლის ივნისში ფაშისტური გერმანია მუხანათურად  
დაესხა თავს საბჭოთა მიწას და ომის ქარცეცხლში გაახვია.

დაიწყო დიდი სამამულო ომი. მთელ საბჭოთა ხალხთან  
ერთად ქართველი ერიც მედგრად აღდგა ოქტომბრის მონა-  
პოვრის დასაცავად.

სამშობლოს წინაშე მრავალგზის ვალმოხდილი ბესარიონ  
ქებურიაც, მიუხედავად ხანდაზმულობისა, კვლავ ჭაბუკური  
ენერგიით ჩაება ვერაგ მტერთან სამკვდრო-სასიცოცხლო  
ბრძოლაში. მართალია, 70 წელს გადაცილებულ მოხუცს ად-  
რინდებურად აღარ შეეძლო იარაღისათვის მოეკიდა ხელი ან  
ცის ლაყვარლებიდან მტერს რისხვად მოვლენოდა, მაგრამ მი-  
სი საქმიანობა არანაკლებ პასუხსაგები და მნიშვნელოვანი  
იყო.





1942 წელს ბესარიონ ქებურიას ხელმძღვანელობით დაწესებული ჩველი ჩაეყარა ამიერკავკასიის ერთ-ერთი აეროდრომის მშენებლობას.

ჭალარა და ხანდაზმული ავიატორი დღე და ღამე მშენებლობაზე ტრიალებდა. ქართველი პატრიოტების შეუპოვარი, დაუღალავი შრომის შედეგად სულ მოკლე ხანში ჩვენს ქვეყანას კიდევ ერთი ახალი, კეთილმოწყობილი აეროდრომი შეემატა.

ამავე დროს ფრონტის მოწინავე ხაზზე ფაშისტთა ურდოებს შეუპოვრად ავლებდა მუსრს ბესარიონის ოთხი ვაჟი-შვილი, მათ შორის ელიზბარ აბაშიძეც.

მაგრამ ბედმა უმუხთლა ელიზბარ აბაშიძეს. საბჭოთა ჯარები მძაფრ შეტევით ბრძოლას აწარმოებდნენ. არაქათგამოცლილი მტერი უკან იხევდა, ელიზბარის სატანკო ნაწილი ფეხდაფეხ მისდევდა მტერს და შეუბრალებლად ავლებდა მუსრს... მტერმა ვერ გაუძლო შემოტევას და ფარ-ხმალი დაყარა. გამარჯვებული მებრძოლენი საბრძოლო საჭურვლით დატვირთულნი მიიწვედნენ წინ. მხოლოდ ელიზბარს არ დასცალდა იმ დღეს. სასახელო გამარჯვებით დატკბობა. მტრის რამდენიმე „სვასტიკიანი ყვავი“ თავს დაესხა მის სატანკო ნაწილს და ცეცხლის წვიმაში გაახვია. როდესაც თავდამსხმელები მოიგერიეს, ელიზბარის ტანკი მწყობრიდან გამოსული და ახალგაზრდა გმირი მკერდდაცხრილული დახვდათ თანამებრძოლებს. უწყალო გამოდგა ბედის განაჩენი — უებრო ვაჟკაცი, თავდადებული მამულიშვილი სამსონ აბაშიძე დაუნდობლად შეიწირა იმპერიალისტურმა ომმა, ხოლო მისმა სასახელო მემკვიდრემ მეორე მსოფლიო ომის დროს, საბჭოთა მიწა-წყლის დაცვისათვის ბრძოლაში დალია სულთ.

ფაშისტი დამპყრობლების წინააღმდეგ ბრძოლის წმიდა საქმეს შესწირა სიცოცხლე ბესარიონის მეორე ვაჟმა, ახალგაზრდა მეცნიერ მუშაკმა გოგი ქებურიაძემ. ნიკოლოზი და სერგო კი სამშობლოს წინაშე ვალმოხდილნი, ორდენებითა და მედლებით მკერდდამშვენებულნი დაბრუნდნენ შინ. ნიკო-



ლოზი ამჟამად ინჟინერია, მუშაობს თბილისში, სერგოძის ქმის პროფესია აირჩია და მოსკოვის ერთ-ერთ დიდ საწარმოში მუშაობს ინჟინრად.

1945 წლის მარტში მთელმა ჩვენმა ქვეყანამ ზეიმით აღნიშნა დეწლმოსილი ქართველი ავიატორის, ქართული ავიაციის დედაბოძის ბესარიონ ქებურიას დაბადებიდან 75 და საავიაციო მოღვაწეობის 35 წლისთავი. სამშობლომ მისი დამსახურება საბჭოთა ავიაციის წინაშე უმაღლესი ჯილდოთი — „ლენინის ორდენით“ შეაფასა.

იუბილარის სახელზე განუწყვეტელ ნაკადად მოდიოდა მოსალოცი დებეშები მოსკოვიდან, კიევიდან, ხარკოვიდან, ლენინგრადიდან და საბჭოთა კავშირის სხვა ქალაქებიდან.

1946 წლის შემდეგ ბესარიონ ქებურია ხან თბილისში იყო, ხან ბათუმში, უფრო მეტ დროს კი მშობლიურ რაიონში ატარებდა. თანასოფლელებმა იგი რაიონული საბჭოს დებუტატად აირჩიეს. ეს უდიდესი ენერჯის კაცი ცხოვრების ბოლო წლებსაც მამულის სამსახურში ატარებდა. იგი სისტემატურად თანამშრომლობდა საკავშირო და რესპუბლიკის ჟურნალ-გაზეთებში და ავიაციის თეორიულ საკითხებზე მეცნიერული ხასიათის წერილებს აქვეყნებდა.

გავიდა ხუთი წელი და კვლავ ახალი ჯილდო, ახალი დამსახურება არგუნეს ბესარიონს — 1950 წელს თბილისში, რუსთაველის სახელობის სახელმწიფო თეატრში გაიმართა ქართული ავიაციის ქურუმის დაბადებიდან 80 და საავიაციო მოღვაწეობის 40 წლისთავის აღსანიშნავი საღამო.

თმდათოვლილი, სახენათელი ბერიკაცი მოკრძალებით წარდგა ხალხმრავალი აუდიტორიის წინაშე. თურმე რა ტკბილი, რა სანუკვარია მრავალი წლის გარჯით მოწეული ჭირნახული, როდესაც საკუთარი თვალით უმზერ, რომ შრომას ტყუილუბრალოდ არ ჩაუვლია, რომ ასმაგად მოიმკე ნათესი.

იუბილარმა სძლია მღელვარებას, შეკრებილთ მადლობა გადაუხადა ესოდენი პატივისათვის და თავადაც უთხრა სათქმელი:

„პატივცემულო საზოგადოებავ! პირველ რიგში უდიდეს მადლობას მოგახსენებთ, რომ პატივი დამდეთ და მოგაძღვრით ჩემი დაბადებიდან 80 და საავიაციო მოღვაწეობის 40 წლისთავზე.

უნდა მოგახსენოთ, რომ ჩემი ცხოვრების 80 წლიდან სავსებით გამოვრიცხავ იმ 47 წელს, რომელიც ტანჯვასა და წამებაში, წყეული ცარიზმის უღელქვეშ გავატარე. მე ახლა მხოლოდ 33 წლისა ვარ. მხოლოდ ამ ხნის განმავლობაში ვნახე სიცოცხლე, სიხარული და ბედნიერება. ჩემი ცხოვრების 33 წელიწადმა გამაახალგაზრდავა, გამაბედნიერა და დიდი საბჭოთა ქვეყნის მოქალაქედ გამხადა. თვალსა და გულს ახარებს, როცა ვხედავ ჩემი ქვეყნის გრანდიოზულ მიღწევებს სოციალისტური მშენებლობის ყველა დარგში...

...ჩვენს დიად ეპოქაში, ავიაციაც ხალხის სამსახურშია ჩაყენებული. საქართველოში საბჭოთა ხელისუფლების დამყარების შემდეგ ჩემთვის ბედნიერი დღე დადგა, საშუალება მომეცა განმეგრძო საყვარელი საქმე და ღირსეული წვლილი შემეტანა საბჭოთა ავიაციის განვითარების საქმეში...

ჩემი შრომისა და დამსახურების მაღალი შეფასებისათვის უდიდეს მადლობას მოგახსენებ საბჭოთა ხალხს, რომელიც წარმატებით აშენებს კომუნიზმს. მადლობას ვუძღვნი მშობლიურ კომუნისტურ პარტიას, საბჭოთა მთავრობას და ი. ბ. სტალინს.

ეს მაღალი ჯილდო მავალებს მთელი ჩემი სიცოცხლე შევწირო საბჭოთა ავიაციის განვითარების საქმეს, ვემსახურო ჩემს მშობელ ხალხს“.

ბ. ქებურიას საიუბილეო საღამოები გაიმართა ბაქოში, ქუთაისში, ბათუმში, ფოთში, სოხუმში, ცხაკაიაში, სამტრედი-აში და საქართველოს ყველა იმ ქალაქში, სადაც ჭაბუკი ავიატორი ოდესღაც სახელოვან, წარმატებებითა თუ დაბრკოლებებით აღსავსე საავიაციო სარბიელს ქმნიდა. მშობლიური ჩხოროწყუც არ დარჩა ვალში და ძვირფას თანამემამულეს მეტად გულთბილი ზეიმი გაუმართა.

ყამთასვლის ბორბალი კი შეუჩერებლად ბრუნავდა. საუკუნეს მიღწეული ჭარმაგი ბერიკაცი თითქმის ვერ გრძნობ-

და წლების სიმძიმეს. მუდამ უბერებელი, ჭაბუკური სულის მქონე, კვლავაც მხნედ, შეუპოვრად მიიკვლევდა საგანს.

1954—1955 წლებში საფუძველი ჩაეყარა დასავლეთ საქართველოს ერთ-ერთი მნიშვნელოვანი ჰიდროელექტროსადგურის — ჩხოროწყუპესის მშენებლობას, რომლის ინიციატორიც ჩვენი სასიქადულო თანამემამულე გახლდათ. ჯერ კიდევ 1926 წელს, როდესაც ბესარიონი „უკრვოზღუხუტის“ სამმართველოში მუშაობდა, მან წამოაყენა მდინარე ხობისწყალზე ჰიდროელექტროსადგურის გამართვის იდეა. მფრინავის პირად არქივში ინახება ჩხოროწყუს სათემო კრების ოქმი, სადაც ნათქვამია: „1926 წლის 14 ნოემბერს სოფელ ჩხოროწყუში ჩატარდა სათემო კრება, რომელსაც 1300-ზე მეტი კაცი დაესწრო. კრებამ ავიატორ ქებურიას ინიციატივით განიხილა საკითხი მდინარე ხობისწყლის ოჩხომურში გადაგდებით ჰიდროელექტროსადგურის აშენების შესახებ. სათემო კრებამ დაადგინა აშენდეს ჰიდროელექტროსადგური მდინარე ხობისწყალზე და ეწოდოს მას ჩხორპესი“.

მაგრამ მფრინავის ოცნება მხოლოდ 30 წლის შემდეგ განხორციელდა. როდესაც ბესარიონი „ციდან მიწას დაუბრუნდა“, კვლავ დააყენა ჰიდროელექტროსადგურის მშენებლობის საკითხი. მის წინადადებას აღფრთოვანებით გამოეხმაურნენ რაიონის კოლმეურნეები. თითქმის მთელი მოსახლეობა გამოვიდა მშენებლობაზე და გულდაგულ შეუდგა საქმეს. ამჟამად „ჩხორპესის“ მშენებლობა დამთავრდა და ილიჩის ნათურები ემსახურება მშრომელთა კეთილდღეობის საქმეს.

ბევრი კეთილი საქმე გაკეთდა ჩხოროწყუში ბესარიონ ქებურიას თაოსნობით, მაგრამ სოფლის თავგაცი არც საკუთარ კარ მიდამოს აკლებდა მზრუნველობას და მოვლას. მის კარ მიდამოსთან მგზავრი აუცილებლად შეჩერდებოდა და ალტაცებით შეავლებდა თვალს ხასხასა ბალახით დაფარულ ეზოს, უხვად დატოტვილ ხეხილის ბაღს, სათუთად მოვლილ ვაზს. მნახველის მხერას განსაკუთრებით აოცებდა თვით სახლის მოყვანილობა, რომლის ფასადიც თვითმფრინავის უზარმაზარ მაკეტს წააგავდა.

ძალზე საინტერესოა ერთი პატარა ეპიზოდი, რომელიც

მსცოვანი მფრინავის ახალგაზრდულ სიმკვირცხლესა და სა-  
ოცარ ენერჯიაზე მიუთითებს.

შემოდგომის მზიანი ოქროსფერი დილა იდგა. ცისკრის  
აყოლილი ბესარიონი კალოზე გასულიყო და სათივე ზვინის  
აყვანას შესდგომოდა. მალე მალა, სულ მალა მოექცა, თი-  
ვის სიმძიმისაგან გადახრილი ჭიგო აქეთ-იქით აქანებდა მო-  
ხუცს, ჭალარა თმა-წვერი უფრიალებდა და სიკეთისა და ნა-  
ყოფიერების ღმერთკაცს მიაგავდა. სოფიო და რამდენიმე  
თანასოფლელი იქვე კალოზე ტრიალებდნენ. ქმრის შემხედ-  
ვარე სოფიოს გული გადაუქანდა:

— ამას რას ვხედავ, როგორ მოახერხე მაგ სიმაღლეზე  
აცოცება, შე აჯამო, შენა, — უთხრა ქმარს და ახლავე ჩამო-  
დიო, შეევედრა.

ბესარიონმა ზვინი შეკრა და ის იყო შვეული კიბით ჩა-  
მოსვლას აპირებდა, რომ ჭიგომ ვერ აიტანა ზვინის სიმძიმე,  
შეირყა, მარჯვნივ გადაიხარა და ზვინიანად მიწას დაენარცხა.  
გულგახეთქილი ხალხი ზვინს ეცა. ყველანი აირიგნენ, ახმა-  
ურდნენ, აწრიალდნენ — ზვინი გაშალეს, მაგრამ ადამიანის  
კვალი არსად ჩანდა. სახტად დარჩენილებმა უნებურად მალ-  
ლა აიხედეს და... ამას კი აღარავინ მოელოდა: ეშმაკურად  
მომზირალი, მოლიმარი ბერიკაცი მეზობელი ხის ტოტზე შე-  
მომჯდარიყო და არხეინად გადმოჰყურებდა აფორიაქებულ  
მახლობლებს. თურმე, როდესაც ზვინს გადაქანება დაატყო,  
მეზობელი ხის ტოტი მოზიდა და ყმაწვილურად ისკუბა.  
ეს სულ რაღაც წამებში მოხდა — ვერავინ შენიშნა, თუ რო-  
გორ „გადაფრინდა“ ბესარიონი. მეზობელ ხეზე და, რომ და-  
ენახათ, ალბათ, არც დაიჯერებდნენ თითქმის ცხრა ათეულ  
წელს მიღწეული მოხუცისაგან ასეთ სიყოჩაღეს.

მაგრამ როგორი რკინისებური ჯანმრთელობისაც არ უნდა  
იყოს ადამიანი, სიკვდილ-სიცოცხლეს მაინც თავისი კანონები  
აქვს. 1958 წლის 4 დეკემბერს ქართველი ხალხი ღრმა მწუხა-  
რებით გამოეთხოვა თავის სასიქადულო შვილს, ქართული  
ავიაციის ფუძემდებელსა და დედაბოძს, უანგარო მამული-  
შვილსა და სპეტაკი სულის ადამიანს ბესარიონ საველის ძე  
ქებურიას. თბილისელმა მშრომელებმა მისი ნეშტი ვაკის სა-  
საფლაოს მიაბარეს, ხოლო იმავე წელს მშობლიური რაიონ-

ნის მშრომელთა თხოვნით იგი დაბა ჩხოროწყუში გადასვენეს და მარადიული სავანე სოფლის ცენტრალური ეკლესიის ერთ ლამაზ ხეივანში მიუჩინეს.

ადგილობრივმა პედაგოგიურმა საზოგადოებრიობამ და მოსწავლე ახალგაზრდობამ ავიაციის სახელოვან მებრძოლს ბრწყინვალე ძეგლი აუგო.

ნახევარ საუკუნეზე მეტმა დრომ განვლო მას შემდეგ, რაც ჩვენმა სახელოვანმა თანამემამულემ საკუთარი კონსტრუქციით შექმნილი უმარტივესი მონობლანით პირველად შეარხია მშობლიური ცის ლაყვარდი.

ბევრი რამ შეიცვალა და ბევრი სიახლე დაიბადა ამ ნახევარი საუკუნის მანძილზე. არნახული გიგანტური ნაბიჯებით წავიდა წინ ავიაცია საბჭოთა ხელისუფლების დამყარების შემდეგ.

პირველმა საბჭოთა კონსტრუქტორებმა დ. პ. გრიგორკვიჩმა, ნ. ნ. პოლიკარპოვმა და ა. ნ. ტუბოლევმა შექმნეს ახალი საუკეთესო კონსტრუქციის თვითმფრინავები.

ამ სახელოვან სამეულს თანდათან შეემატა პეტლიაკოვის, ილუშინის, იაკოვლევის, ლავოჩკინის, მიქოიანისა და სხვათა სახელები.

1956 წლიდან დაიწყო ახალი ერა საბჭოთა სამოქალაქო ავიაციის ისტორიაში. 15 სექტემბერს საჰაერო ზღუდეები დაიპყრო მსოფლიოში პირველმა რეაქტიულმა სამგზავრო თვითმფრინავმა „ტუ-104“-მა; ხოლო 1957 წლის 4 ოქტომბერს საბჭოთა ტექნიკის ძლიერება შორეულ პლანეტებსაც მისწვდა — გაშვებული იქნა მსოფლიოში პირველი დედამიწის ხელოვნური თანამგზავრი, რითაც დასაბამი მიეცა ახალ ერას კაცობრიობის ისტორიაში — კოსმოსის პრაქტიკული ათვისების ერას.

ამ ღირსშესანიშნავმა ამბავმა ერთხელ კიდევ გამოუთქმელი ნეტარებით აღავსო უკვე ჯანგატეხილი, ავადმყოფობისაგან სარეცელს მიჯაჭვული მხცოვანი ავიატორის გული. სინხარულის ცრემლმომდგარ ბესარიონს გრძნობით წარმოუთქვამს: „დიდება შენ, ციოლკოვსკი, ხომ აღსრულდა შენი აზრი



და ოცნება. საბჭოეთის მამაცი არწივები მალე კოსმოსის უზღულდავი ბატონ-პატრონები გახდებიან“.

მართალია, ჩვენს სასიქადულო თანამემამულეს სიკვდილმა არ დააცადა ამ ბედნიერი დღის სიხარულით დატკობა, მაგრამ ჭეშმარიტი წინათქმა სინამდვილედ იქცა. მალე საბჭოთა ადამიანმა ვარსკვლავეთის კარიბჭე შეაღო.

მთელი მსოფლიო განუზომელი ინტერესით ადევნებდა თვალს ჩვენი მეცნიერების, კონსტრუქტორების, ინჟინრების, კოსმოსის დამპყრობი მამაცი ადამიანების გმირულ შრომას.

1961 წლის 12 აპრილს კოსმოსურმა ხომალდმა „ადმოსავლეთ 1“, რომელსაც პირველი კოსმონავტი, საბჭოთა კავშირის მოქალაქე იური ალექსის ძე გაგარინი მართავდა, რამდენჯერმე შემოუარა ჩვენს პლანეტას და უვნებლად დაეშვა დედამიწაზე. იური გაგარინის მიერ გაკაფულ გმირულ გზას თამამად მიჰყვნენ ჩვენი ქვეყნის მამაცი შევარდნები — გერმანე ტიტოვი, ანდრეი ნიკოლაევი, ვალენტინა ტერეშკოვა, ლეონიდ ბელიაევი, ალექსეი ლეონოვი, კოსმოსური ხომალდის „აისის“ მამაცი ეკიპაჟი: ვლადიმერ კომაროვი, კონსტანტინე ფეოქტისტოვი და ბორის ეგოროვი...

შორს აღარ არის ის დრო, როდესაც ყოვლისშემძლე საბჭოთა ადამიანი გაბედულად დაადგამს ფეხს მთვარის დაღარულ ნაცრისფერ ზედაპირს, გაიხედავს ვენერას ღრუბლიან, მკვრივ საბურველში.

„დედამიწა გონების აკვანია, მაგრამ ხომ არ შეიძლება სულ აკვანში ყოფნა“, — წერდა დიდი რუსი მეცნიერი კ. ე. ციოლკოვსკი. მართლაც, ყოველთვის, როდესაც ადამიანები დიდებით მოიხსენიებენ გმირი საბჭოთა კოსმონავტების დიად სახელებს, იმათ უკვდავ ხსოვნასაც არ დაივიწყებენ, პირველად რომ სცადეს „დედამიწის აკვნის არტახებიდან“ თავის გამოხსნა, „მიუწვდომელ“ ცის სამყაროთა სივრცეების დაპყრობა.

ამ უკვდავ სახელებთან ერთად ქართველი ხალხი სიყვარულით მოიგონებს თავისი საამაყო შვილის ბესარიონ საველის ძე ქებურიას ნათელ სახელს.

2921  
6  
257/100

Родонаиа Варлам Дзукуевич  
ПЕРВЫЕ КРЫЛЬЯ

(На грузинском языке)

Детониздат Грузинской ССР  
«Накадули», Тбилиси, 1969

რედაქტორი ჯ. ბაჯელიძე  
მხატვარი გ. გელაშვილი  
მხატვრ. რედაქტორი შ. დოლიძე  
ტექნორედაქტორი ბ. ფსათიანი  
კორექტორი ი. უშვერიძე

ხელმოწერილია დასაბეჭდად 20/X-69 წ.

ქაღალდის ზომა 84×108<sup>1</sup>/<sub>32</sub>

ნაბეჭდი თაბახი 3,25

საღარიცხვო-საგამომცემლო თაბახი 5,12

უგ 00351. ტირაჟი 10.000, ფასი 28 კაბ., შეკვ. № 4577

გამომცემლობა „ნაკადული“, მარჯანიშვილის ქ. № 5  
Изд. «Накадули», ул. Марджанишвили № 5  
საქართველოს სსრ მინისტროს საბჭოს ბეჭდვითი სიტყ-  
ვის სახელმწიფო კომიტეტის მთავარბოლიგრაფმრეწვე-  
ლობის სტამბა № 2 „ნაკადული“, ფურცელაძის ქ., 5  
Типография № 2, «Накадули», Главполиграфпрома  
Государственного Комитета Совета Министров  
Грузинской ССР по печати, Тбилиси, Пурцеладзе, 5



69-2927



721

---

1969