

пенсне і крила

Йосип Григорович Неман належав до тієї малочисленної категорії харківських мешканців, що не лаяли трамваю. Це було не тому, що Неманові не доводилося зазнавати лиха від цього виду харківського міського транспорту. Ні, навпаки — молодому інженерові-конструкторові, затиснутому до того, що він не міг би вимовити власного імені, щоранку доводилося їздити трамваєм на роботу до авіаційного заводу і щовечора ним же повертатись додому.

Як це не дивно, Неман любив трамвай. Любив тому, що доводилося йому їздити за місто, а за містом трамвай аж ніяк не нагадує того, чим він є в місті. За містом трамвай майже експрес. Швидко, без зупинок, широко хитаючись на рейках, біг він до заводу, біг наповнений веселими людьми, що разом з Неманом їхали робити сріблясті Калівінські літаки.

Так добре було, притиснувшись десь у кутку, віддатись почуттю руху і мчати до свого конструкторського столу, де на папері зароджувалися літаки, що розліталися потім по всіх усядах великої країни... Перед очима бігли останні харківські будинки і починалося широке поле аеродрому. І Неман і робітники, що їхали разом з ним, мимоволі з якоюсь заздрістю дивилися крізь трамвайні вікна на літаки, що, незграбно похитуючись, повзали полем, і потім, швидко розбігшись, підіймалися і зникали в синій небесній глибині. Неман знав ці літаки до останнього гвинтика — він бо робив їх, і все ж таки не міг без хвилювання дивитися на ранковий відліт.

Це було чудове видовище, що завжди захоплювало не лише Немана, а майже кожного, кому доводилося відвідувати аеропорт. Тут Неман почував себе, як не громадянином усесвіту (дисциплінована свідомість комуніста підказувала йому, що це ще завчасно), то в усякому разі одним із господарів великої країни, озброєної дивною повітряною технікою.

Літаки здіймалися з землі і летіли на південь, на північ, на захід, на схід, швидко зникаючи в далечині. Тут, відчував Неман, зникала віддал, ручною і маненькою робилась

просторинь, ламалися звичні уяви про шлях, подорож, мандрівку і час. Тут, на аеродромі, йому завжди здійснювалося почуття гордості за людину. Людина на літаку — крилата людина, весела, міцна й могутня людина, що схопила за вуха мрію дитячих років і сіла на неї верхи, щоб летіти під небо.

Дивлячись на літаки, що маяли над містом, розлітаючись в усі боки і злітаючись знову, поважний інженер часом ловив себе на хлопчачому бажанні окинути оком усю країну відразу, схопити в долоню Донбас, піднести до очей Криворіжжя, блискавкою промайнути від моря до моря.

Неман не міг без хвилювання бачити аеропорт навіть крізь вікна трамваю. Згадувалися хлопчачі весни, дні, коли гудів веселий вітер березня, каркали гави і мороз сплітав прозорі крижані ялинки на щойно відталих калюжах. Тоді син старого білостоцького тесляра, повертаючись із школи, шов з своїми книжками до вокзалу, довго стояв на пухкому березневому снігу і з заздрістю дивився на поїзди, що з гуркотом мчали кудись у невідому далечинь.

В такі дні кожному з нас прокидається десь глибоко у крові почуття жадоби до простору, бажання йти, їхати, мчати, летіти кудись далеко на нові місця, до нових людей і справ. Сумними очима стежив за поїздами школяр, якому ще не довелося побувати за межами рідного Білостока. Адже найкращому білостоцькому краяльнику Авруму Луферу і тому б не пощастило б викроїти з річного бюджету старого Немана п'яти карбованців потрібних хлопцеві, щоб поїхати до Києва, чи Варшави.

Це почуття жадоби до простороні ніколи не лишало Немана і сповняло його хвилюванням, коли йому доводилося чути або читати про авіаторів, про літаки, про перельоти відомого в ті часи Уточкіна.

Неман народився майже одночасно з першим літаком братів Рейт і був палко захоплений своїм перевесником і його нащадками, яких він бачив у вигляді російських військових літаків і німецьких „Таубе“ часів імперіалістичної війни.

Треба сказати, що ці перші літаки, які довелося побачити Неманові, трошки розчарували його. Адже хлопчикові часто марилися цілі хмари літаків, що маяли над містами й селами. Проте це були зовсім інші, дивні літаки, швидкі як вітер, чомусь блакитні, як небо. Вони сновигали в повітрі, показуючи свою моторність глядачам, що милувалися з них. І аж ніяк не були подібні вони до цих незграбних страховищ, що сповняли серця всіх, кому доводилося їх бачити, жахом і несли з собою бомби, вибухи, смерть...

Ці дивні блакитні літаки дитячих мрій Немана не лишали його й потім, коли з маленького школяра перетворився він на безвусого юнака, що відкладав підручники, щоб взятися за заборонену в Польщі радянську газету чи за програму

більшовицької партії, що їй він давно вже присвятив свої симпатії. Дивлячись тепер на поїзди, що пробігали повз Білосток, він знав уже, куди саме тягне його далечінь, куди треба мчати до волі. Проте перебратись через фронт до Радянської Росії було для юнака завданням важким і майже нездійсненним.

Воля, до якої тягнувся юнак, прийшла до нього сама. Коли Червона армія зайняла Білосток, Йосип Неман, не вагаючись, пішов до командира одного з червоних загонів і попросив записати його до складу частини.

Так почав він свій шлях бійця комуніста. Фронт, штаб, політвідділ, довгі переходи на західному фронті, запал, завзяття, робота від світла до світла — ось що наповнювало дні армійського життя Йосипа Григоровича. Тепер він почував, що тримає волю в руках своїх і разом з мільйонами готує її для мільярдів.

І все ж таки мрія дитячих років не лишала Немана. Він сповнювався хвилюванням щоразу, коли йому доводилося бачити ті славнозвісні „грови“, на яких літали й билися з ворогом радянські літуни в громадянську війну. У цокотінні копит коней, що везли тачанку, у стукотінні коліс вагона, রাখованого на „40 чоловік і 8 коней“, часто чулося йому гордовите гуркотіння авіаційного мотора і думки про літаки, про їхню міць не лишали його навіть у тиші бібліотеки, де він видавав книжки червоноармійцям.

Ось чому, коли надійшов час демобілізації і перед Неманом постало питання про навчання, він поклав їти вчитись до авіаційного інституту. Короткозорість, яку він стільки разів кляв, сидючи в себе в бібліотеці і розглядаючи книжки крізь скла свого пенсне, заважала йому покинути абонементи, щоб сісти до керма літака, але якщо вона не давала йому можливості зробитися літуном, то не могла завадити йому стати інженером авіобудівником і робити літаки, щоб ними керували інші.

Політуправа відрядила Немана до молодого харківського авіаційного факультету, який тих часів був при технологічному інституті і ще не випустив жодного інженера. Не легко було Неманові спочатку, адже від крил його віддаляли непрохідні хащі функцій, диференціальних зрівнянь, ліси інтегралів і формул механіки та теоретичної фізики, гірські кряжі підручників, які треба було подолати, цілі поля рисунків, що їх треба було викреслити. Проте військова служба дала Неманові дисципліну й навчила повільно й систематично готувати перемогу, но гербуючи жодною дрібницею і беручи до уваги всі можливості. Адже Червона армія озброїла Неманову мрію організацією й витриманістю. Його мрія — це була мрія більшовика, а мрія більшовика це програма, це план, це комплекс конкретних завдань, прикладний за характером і мрійний лише за своєю метою.

Дні студентського життя мчали майже також швидко, як і фронтові дні Немана. Лекції практичні вправи, безсонні ночі над підручниками, іспити і знову лекції, а попереду десь далеко, але цілком реально — дивні блакитні літаки, які робитиме він, Неман. Думкою про ці літаки підганяв себе студент, коли темніло в очах від складності зрівнянь опору матеріалів і хотілося назавжди закинути їх, щоб піти кудись на службу або на завод, де ніколи не доведеться чути про цей набридлий опір матеріалів.

Неман піс разом з інститутом і інститут зростав та міцнів разом з Неманом та його товаришами. З авіаційного факультету він перетворився на спеціальний авіаційний інститут, правда, поки ще молодий і невеличкий. Адже на Україні вже народилася авіаційна промисловість. Існував і працював харківський авіаційний завод, народжувалися інші підприємства авіаційної промисловості по інших містах України. Авіаційні й авіомоторні заводи вимагали фахівців радянських, своїх пролетарських фахівців, яким можна було б довірити цю важливу й відповідальну справу. І таких фахівців повинен був дати харківський авіаційний інститут.

Авіоінститут і авіозавод були складовими частинами комплексу аерофікації країни, що починалася за тих років. Завод був щільно зв'язаний з інститутом і інститут був щільно зв'язаний з заводом. З яким хвилюванням Неман, одягнений у стареньку військову шинель, переступив поріг конструкторського бюро авіозаводу. Йому доручили там досить таки скромну роботу — копіювати рисунки. Це була легка дівчача робота і кілька місяців зелена військова фуражка Немана висіла серед різнобарвних жіночих капелюшків.

Від копіювання малюнків було безкрайно далеко до будівництва літаків. Проте ці малюнки стосувалися до радянських калінівських літаків, що розпочинали тоді свою кар'єру і вступали в змагання з всесвітньо відомими Юнкерсами і Дорнье і це давало моральне задоволення Неманові, який добре розумів, що і ця дівчача робота стане йому в пригоді, коли він робитиме свої власні літаки в майбутньому.

З цим конструкторським бюро харківського авіаційного заводу Неман не розлучався протягом усіх своїх студентських років і поділяв свій час між навчанням в інституті і практичною роботою на заводі. Від копіювання рисунків він швидко перейшов до самостійної роботи кресляра, потім зробився конструктором і сам почав працювати над розрахунками й шуканнями кращих, вигідніших форм частин літаків.

Закінчивши інститут, Неман залишився інженером-конструктором на тому ж самому заводі і продовжував розпочату ним ще в студентські часи роботу. Дивні блакитні літаки дитячих років ще досі інколи марилися Неманові, але тепер вони вже обросли кістками і м'ясом. Тепер це були реальні

літаки. Неман майже бачив їхню конструкцію і знав, що вони об'єднують усе краще, що мають сучасні літаки різних країн та систем.

І от і в себе, у конструкторському бюро, і в інституті, де він з студента перетворився на викладача, часто згадував Неман ці блакитні літаки і, лаючи самого себе мрійником, відганяв думки про них, щоб не відриватися від лекції чи поточної роботи.

Місяці й роки завзятої роботи над собою, над книжками і малюнками почали давати свої наслідки майже одразу після закінчення інституту. Незабаром по закінченні інституту Неман зробився начальником того самого конструкторського відділу, де він розпочинав свою кар'єру, як копіювальник, і ще через кілька місяців зробився одним із основних викладачів по кафедрі літакобудування в тому самому інституті, куди він прийшов демобілізованим червоноармійцем кілька років тому.

Тепер Неман поділяв свій час між заводом, де він працював над літаками, і інститутом, що готував людей, які мали працювати над літаками в майбутньому.

Здавалося б, на цьому було б можна заспокоїтись, бо дитячі мрії Йосипа Григоровича про літаки були реалізовані повно. Адже з досвідного аеродрома харківського авіаційного заводу здійснювалися все нові й нові літаки і в кожному з них була частка його, Неманової, творчості. А скільки нових дивних літаків обіцяли дати ті студенти, що зробились інженерами і навчанню яких віддавав стільки сили в інституті Неман.

Проте Неман не був задоволений. Йому хотілося зробити щось цілком нове, оригінальне й надзвичайне. Ось чому Неман дуже шкодував, що йому довелося розлучитися з авіаційним заводом, щоб цілком віддати свої сили авіаційному інституту, де він став завідувачем кафедри літакобудування.

Тут, в інституті, він сидів над теоретичною й педагогічною роботою. Про самостійні нові конструкції і думати не доводилося, адже треба було будувати, конструювати і вдосконалювати молодий авіаційний інститут, єдиний на Україні навчальний заклад, що готував інженерів авіо-будівників.

Здавалося, в Немана тут не буде ніяких перспектив для самостійної конструкторської роботи, для розробки літаків нових типів. Проте Неман і тут знайшов вихід. Студенти повинні були порядком свого навчання віддавати чимало часу навчальному проектуванню. Вони повинні були конструювати літаки, але не для того, щоб будувати їх, а лише для того, щоб навчитися цієї справи.

Студенти, здебільшого партійці та комсомольці, охоче бралися за це проектування і лише шкодували про те, що

доводиться конструювати не справжні, а якісь іграшкові учбові літаки. Студенти хотіли не тільки вчитися, а й одночасно допомагати аерофікації країни ще під час свого навчання. Вони хотіли проектувати справжні літаки не можливі, а реальні, потрібні, добрі, такі, які не тільки можна було б, а було б варто збудувати. Отже вони хотіли зробити своє навчальне проектування реальним та конкретним.

Неманові ця ідея була дуже до вподоби. Поперше, він розумів, що в такий спосіб авіаційний інститут зможе дати країні чимало добрих літаків, що їх безумовно пощастить зробити студентам поруч з невдалим учнівськими. Подруге, і це було головне, — реальне проектування відкривало двері до створення нових типів літаків, що так вабило Немана.

Серед багатьох груп студентів, що взялися за реальне проектування, найбільше подобалася Неманові група, що складалася з партробітника Марона, його молодого друга Арсона, вчорашнього фабзайця Резнікова і чеха Гавранєка. Ці хлопці не менш од Немана горіли бажанням зробити якийсь надзвичайний літак і за всяку ціну перебороти всі грандіозні перешкоди, що стояли на шляху до створення такого літака.

Адміністрація інституту досить таки скептично ставилася до реального проектування, бо цілком справедливо вважала, що у студентів не вистачить на це часу. Студенти зобов'язалися прискорити навчання і за рік до призначеного терміну закінчити інститут. Це вони поклали зробити без будьякого скорочення програми, виключно ціною свого і без того скупого відпочинку.

Зрозуміло, що за таких умов не було підстав думати, що студентам пощастить зробити щось реальне порядком реального проектування. Проте Неман і його друзі Марон, Арсон, Резніков та Гавранек додержувалися іншої думки щодо цього. Вони поклали запроектувати новий швидкохідний пасажирський літак, об'єднавши в ньому все те краще, що мали сучасні літаки різних систем.

Невідомо, чи пощастило б студентам здійснити свій намір, коли б їм не пощастило знайти замовця на проект такого літака. Це був український ТСО-Авіахем, який згодився замовити цей проект і дав студентам невеликі гроші, потрібні на папір, прилади для креслення й інші речі дрібні й дешеві, проте дорогі для бідної студентської кишені.

Неман і студенти обрали за зразок останні американські швидкохідні літаки, про які їм доводилося читати в спеціальних закордонних журналах і пильно взялися до роботи.

Зрозуміло, чотирнадцяти годин, відведених програмою на проектування, не вистачало, і коли б наші конструктори хотіли вкластися в програму, проект їхнього літака був би готовий так років через два після закінчення інституту. Проте робота їх захопила, такою чарівною була думка про

літак, який вони виношують у думках своїх, на своїх столах для креслення, про свою летючу дитину, яку вони виходжували всі разом.

— Він полетить. — казав заміряно Гавранек.

— І як літатиме — відгукнувся Марон.

— Він буде швидкохідним і легким — potwierджував авторитетно Неман, сидючи над малюнком Марона.

— Він зватиметься ім'ям нашого інституту — ХАІ, — говорив Арсон, розмахуючи логарифмічною лінійкою.

— Наш літак мусить бути рекордною машиною. Розумієте, товариші, мусить, — настоював Резніков.

Так мріяли молоді конструктори про майбутнє свого літака, так само, як мріє молода мати про блискучу кар'єру своєї ще ненародженої дитини.

Закінчивши навчальний день в інституті, Неман і студенти сходилися ввечері у Марона на квартирі, щоб продовжувати роботу над проектом свого літака. Він уже мав офіційне ім'я ХАІ і ласкаве — Хаїчка. Хаїчка — у цьому слові була і радість, і надія цих п'яти людей. Після дня, проведеного на лекціях і на практичних вправах, бувало вернулася голова і злипалися стомлені очі. Так хотілося відкинути всі розрахунки, щоб піти кудись погуляти, послухати, як грає десь у садку музика, повнюхати, як пахне липа, просто подихати, нарешті, свіжим повітрям. Але Хаїчка не чекала. Думка про неї підганяла конструкторів, і вони сиділи до пізньої ночі над розрахунками й малюнками, обговорюючи кожну риску майбутнього креслення літака. Вони певні були, що літак буде краснем.

Поступово день по дні і місяць по місяцеві сухі розрахунки втілювалися в комбінації сміливих ліній, інтеграли перетворювалися на характерні профілі міцних крил і зрівняння відбивалися в струнності фюзеляжа. Літак ріс на папері, обростав кістками і м'ясом. Це хвилювало і захоплювало наших конструкторів, це давало їм силу продовжувати роботу й сидіти над розрахунками після дванадцятигодинного робітного дня в інституті.

Думка про майбутнє їхньої Хаїчки, про її блискучу кар'єру підтримувала стомлених друзів і розлищувала їхні очі, що злипалися від перевтоми. Майже щоночі до пізної сиділи вони над проектом.

Вони розходилися, коли старий швейцар уже замикав двері і лягав спати. Вони виходили тихо, не турбуючи сердитого швейцара.

Молоді конструктори — старшому з них Неману ще не було й 30 років — частенько говорили між собою про те, яким способом збільшити швидкість їхньої Хаїчки. Адже швидкість сучасних літаків набагато відстає від тих рекордних швидкостей, що їх досягають рекордні, спеціально для рекордів збудовані, літаки. Там звичайна швидкість у 500 — 600

кілометрів на годину, і такої швидкості літак досягає протягом кількох хвилин—звичайна ж швидкість сучасного пасажирського літака 150—200 кілометрів на годину. Лише кільком американським та німецьким заводам удавалося будувати літаки, які досягали швидкості в 250—300 кілометрів.

Наші конструктори ухвалили об'єднати в одній машині всі ті характерні відзнаки й властивості, що забезпечують швидкохідність машини. Зокрема вони поклали скористатися з конструктивних принципів американських літаків фірми Локхід і розробляли міцний моноплан з низькими крилами.

Якось черговий номер одного німецького авіаційного журналу вмістив малюнок, що чимало схвилював наших конструкторів.

На обкладинці цього журналу серед сірих рельєфних хмар, широко розкинувши міцні крила, маяв літак. Він був стрункий і швидкий і не мав ніяких ознак шасі і коліс.

— Ось. Ось те, про що я думав. Це те, що нам треба!— захоплено казав Неман, показуючи на обкладинку.— Це новий літак Локхід Оріон, що дає до 350 кілометрів на годину.

— Наша Хаїчка мусить бути не гірша од нього, — сказав Марон гордовито, але не зовсім впевнено.

— І буде, — додав Арсон.

Стаття про новий літак показала нашим конструкторам, що вони йшли тим самим шляхом, яким пішли американці. Хаїчка відрізнялася від Локхід Оріона головню тим, що не мала шасі, яке забирається під час лету. Цю хвибу було легко виправити і через якийсь місяць, коли проект був закінчений, він передбачав, що Хаї І, як звалася офіційно Хаїчка — матиме таке саме шасі.

І проект і інститут студенти закінчили майже одночасно. Кращі фахівці, які перевіряли проект на партійно-технічній конференції, скликаній Тсо-Авіокемом, і на спеціальних експертизах, одноголосно ухвалили проект і заявили, що літак може вийти надзвичайно хорошим і в усякому разі буде добрим та швидкохідним.

Тсо-Авіокем домовився з харківським авіаційним заводом про те, що він будуватиме новий літак. Молодий інженер Марон став виконробом на побудові нового літака, а інженер Арсон зробився його помічником. Неман взяв на себе загальне керування будівництвом, так само, як керував він дотепер складанням проекту.

Будування літака на харківському авіазаводі тяглося спочатку дуже повільно, але Неман, Марон та Арсон були не лише техніками, а й агітаторами та політробітниками. Вони взялися за популяризацію свого літака й добилися, що над ним узяв шефство заводський комсомол. В наслідок — на заводі створилися своєрідне товариство друзів Хаї-І і робота стала посуватися що день, то швидше. Робітники і майстри

залишалися після роботи, щоб допомогти будівникам Хаїчки і, зайшовши щоб подивитись, як ідуть справи, ставали до роботи і працювали разом з основною бригадою до пізньої ночі.

Багато було на заводі людей, які недовірили і навіть вороже ставилися до побудови іграшкового учнівського літака, як часто називали Хаї—І. Вони підсміювалися з молодих інженерів і питали у них, скільки буде шість раз по сім.

— 42 — бадьоро відповідав Марон і додавав задирливо; — А все ж таки наш літак буде не гірший од тих, що їх робить завод зараз.

Новий літак будувався з дерева, поперше тому, що таким способом можна було зекономити дефіцитний метал, по-друге, тому, що саме з дерева можна було його збудувати якнайшвидше, потрете, тому, що завдяки цьому літак мусів бути легким, почетверте... Ще багато було підстав, щоб Хаї—І будувати з дерева, але головне було в тому, що дерев'яний літак мусів коштувати дешевше, а грошей в розпорядженні наших інженерів було дуже й дуже мало.

Марон і Арсон днювали й ночували на заводі, а Неман розривався між інститутом та заводом. Проте він був щасливий, бо здійснювалася його давня мрія, здійснювалася тут на його очах і під його керуванням. Він не думав тепер про дивні блакитні літаки своїх дитячих мрій — всі думки його займав тепер конкретний літак, який зростав у дослідному цеху, вкриваючись крилами, фюзеляжем, хвостовим опірненням. У ньому втілилися всі надії, розрахунки, малюнки, всі знання, що їх набув Неман і його друзі Марон та Арсон протягом останніх п'яти років, які вони присвятили своєму шляху в авіацію.

Неман якось не помітив того, як під час побудови Хаїчки повно здійснювалася його думка про блакитний літак. Трапилось це так. Коли літак уже стояв на колесах і був майже готовий, треба було його пофарбувати. Марон і Арсон, що привчилися легко розв'язувати складні технічні проблеми літакобудування, були на цей раз у безвиході і звернулися до Немана з запитанням, в який колір пофарбувати літак. Той подумав трошки й відповів несподівано для себе:

— У блакитний. Нехай наш літак буде блакитний, як небо і швидкий, як вітер.

Неман не знав, чому він відповів так поетично. Адже він навряд чи свідомо вніс таку пропозицію і засоромився б сам своїх слів у іншу хвилину.

Проте пропозиція його була прийнята і Хаїчку пофарбували в блакитний з сірим кольори — так що вона нагадувала найшвидшу з птахів — ластівку.

День, коли новий літак був вперше виведений на аеродром, залишився в пам'яті Немана і Марона з Арсоном, як найбільше свято за все їхнє життя.

Літак, що стояв уже на колесах і був обладнаний мотором, витягли з ангару й повільно покотили туди, на поле, звідки розліталися в усі боки країни виготовані авіазаводом калінівські літаки. Тут на полі батьки й вихователі Хаї—і зустрілися з тим, кому належало скористатися з їхньої праці і літати на новому літаку.

Це був пілот Кудрін, червонопрапорець і колишній планерист — тонкий знавець і аматор літаків. Неман з чеканням в очах і з неспівзвучною посмішкою дивився на пілота, що з очевидним задоволенням ходив навколо машини, обмацуючи її очима й торкаючись руками до її товстих крил та стрункого фюзеляжу.

— Відбулось, — немов до самого себе сказав пілот і з широкою посмішкою простяг руку конструкторові, який з хвилюванням чекав його авторитетного вироку.

— Вітаю, товаришу Неман. На мою думку, це одна із найкращих машин з тих, які мені доводилося бачити. Я певний, вона поставить чимало рекордів. Її зроблено по нашому, по планерному. Нічого зайвого, все сховано, все зализано — опір повітря буде невеликий, зате велика буде швидкість.

Літак ще не був обладнаний усім потрібним приладдям, але літати на ньому вже було можна. Кудрін, з парашютом за спиною, як того вимагали правила, сів на літак і почав ганяти узад та вперед, перевіряючи мотор та стерня.

Неман, перевтомлений турботами останніх днів, ледве тримався на ногах від утоми і хвилювання, дивлячись на те, як швидко й моторно орудує Кудрін літаком, як літак слухається пілота.

Кудріну набридло їздити полем і він, підморгнувши Неманові, дав повний газ і, зробивши короткий розбіг, почав круто підійматися вгору. Неман заплющив і знову широко розкрив очі, побачивши, як літак підстрибнув і легко та швидко пішов у повітря. Неманові на хвилину здалося, що земля хитнулася й пішла в нього спід ніг, так само, як з під колес літака. Це була хвилина великого напруження. Од найдрібнішої недовладності залежало життя пілота і доля машини і не лише самої машини, а й численних її нащадків, що мали народитися слідом за Хаї—І.

Марон і Арсон, що стояли серед юрби робітників заводу й народу, що вийшов подивитися на випробування нового літака, напруженими очима стежили за його широкими й вільними рухами в повітрі. Побачивши, що літак піднявся і робить кола над аеродромом, вони закричали разом з іншими й кричали щось радісне, а що — не знали й самі.

Вони були щасливі, так само, як був сповнений щастям Неман, на очах у якого пролетів дивний блакитний літак його дитячих мрій.

Кудрін облетів кілька разів аеродром і, побачивши, що літак чудово слухається стерня і ним надзвичайно легко керувати, знову пішов угору, щоб дізнатися, як він набирає височінь. Пілот потяг стерню на себе і літак поліз угору круто, раптом, немов повітряними східцями, або як мавпа невидимим деревом. Глядачі, що стояли внизу, побачили спину літака й літеру „Е“, намальовану на горішньому боці крил.

— Здорово, — крикнув хтось із глядачів, і крик його підхопила вся юрба, дивлячись, як набирає височінь Хаї — І.

Такий був перший виліт Хаї — І. Першого разу новий літак не дав занадто великої швидкості — вона дорівнювала лише щось із 200 кілометрів на годину. Але це не стурбувало конструкторів — адже вони знали, що на машині стоїть поганенький мотор — іншого бо не пощастило дістати для іграшкової студентської машини і, що головне — ще не був готовий механізм, який підтягав шасі під час літання.

День, коли був остаточно готовий цей механізм і було призначене випробування літака на швидкість, був днем другого великого іспиту для конструкторів. Задовго до того Неман з Кудріним цілими днями крутили ручку механізму, що підіймав шасі, щоб привчитися ним керувати. І привчити руки орудувати ним цілком автоматично.

І все ж таки Неман узяв з собою великий французький ключ і ще кілька інструментів, щоб виштовхувати шасі на випадок, коли відмовиться механізм. Це було ні до чого — адже коли б шасі, підняте під час літання, відмовилося б стати на місце, не допоміг би жоден інструмент і неминуче сталася б аварія, що принесла б загибель машині і смерть пілотам.

Глядачі, що зібралися цього разу, побачили, як на літаку, що кружився над аеродромом, шасі з колесами повільно піднялося й сховалося всередині його корпусу. Літак летів плазкий, немов перегорнутий на спині, і все збільшував свою швидкість. Над „мирним“ кілометром, де стояли люди з хронометрами, він промайнув немов якась блакитна блискавка.

— Ну, здається, рекорд поставили, — крикнув Неман, пригнувшись до вуха Кудріна.

— Так, кілометрів 250 на годину робимо, — відгукнувся радісно той і повів літак на посадку, бо межа „мирного кілометра“ миттю залишилася далеко позаду.

Неман і Кудрін обидва помилилися, визначаючи швидкість літака, і були праві щодо рекорду. Хронометражисти, що прибігли до ідальні, куди пішли, злізши з літака Неман з Кудріним, принесли підрахунок, який сказав, що літак зробив 294 кілометри на годину. Це було тріумфом, це було безсумнівним рекордом, бо жодна подібна машина в Європі до того часу не давала такої швидкості.

Це був диплом, який довів Неманові і його друзям, що вони не марно прийшли в авіацію. Це була перемога, яка ка-

зала Неманові особисто, що він не марно мріяв про свої блакитні літаки протягом багатьох років і не марно сидів над розрахунками та рисунками, надівши на ніс свої пенсне. Короткозорість не завадила йому завоювати крила—бо мрія більшовика — це програма, це конкретне завдання й зобов'язання.

До конструктора з пілотом, що забули свій обід, підійшов один із скептиків, з тих, що не минали нагоди поглузувати з іграшкового літака:

— Ну, як ваша іграшечка?

— Літає.

— І швидко?

— Не дуже, покищо якихось 294 кілометри. Далі сподіваємось 300—320 кілометрів на годину досягти.

— Це Хаї? Не може бути.

— Ось.—Неман замість відповіді підсунув співрозмовникові під ніс розрахунок хронометражистів.

Інженер пішов розгублений і здивований. Він ніяк не міг зрозуміти, що навчальна студентська машина вдвоє перевищила швидкість звичайних літаків. Це обіцяло їй дальшу блискучу кар'єру, це обіцяло нові рекорди, нові досягнення, про які і мріяти не доводилося на літаках інших систем.

Справді, шлях з Харкова до Москви, куди Хаї—1 вилетів на випробування і приймання урядовою комісією, літак зробив за 2 години 54 хвилини і незабаром показав швидкість 301, а потім і 314 кілометрів на годину.

Сіро-блакитна Хаїчка — навчальна студентська машина, твір Немана і дипломна робота Марона та Арсона, показала себе, як найшвидший з радянських літаків і як один з найкращих у світі своїми властивостями. Не марно уряд нагородив Йосипа Григоровича Немана орденом Червоної зірки за „створення літака виняткового своїми властивостями“.

Щасливі люди, що, як Неман, вміють не лише мріяти, а й здійснювати мрію своїми руками, щаслива країна, де молоді інженери та студенти роблять порядком своїх дипломних робіт такі літаки, як Хаї—1.