

18+

# ФОРМУЛА НОЛЬ: ГИПЕРИОН

KARELIAN QUARRY  
DEPTH: -520m  
SECTOR H-77

Дмитрий Офросимов

Дмитрий Офросимов

**Формула Ноль. Гиперион**

«Издательские решения»

## **Офросимов Д.**

Формула Ноль. Гиперион / Д. Офросимов — «Издательские решения»,

Виктор Штерн понимает: скорость умерла — её купили и заперли под стекло в коллекции. Узнав о чемпионате «Формула Ноль» — гонках без правил на трассах, петляющих над пропастью, он решает построить машину, которую нельзя купить. Он находит Дмитрия Ледогорова и вместе с командой они создают «Гиперион» — болид, которому нет равных. Это роман об одержимых инженерах, создающих невозможное. О свободе, которая не продаётся. И о людях, которые бросили вызов самой идее, что деньги выбирают победителя. Книга содержит нецензурную брань.

© Офросимов Д.

© Издательские решения

## Содержание

|                                   |    |
|-----------------------------------|----|
| ПРОЛОГ. ПТИЦЫ ПОД СТЕКЛОМ         | 6  |
| Глава 1. Крещение скоростью       | 9  |
| Глава 2. Как умирают короли       | 12 |
| Глава 3. Трагедия и трансформация | 14 |
| Глава 4. Кризис мечты             | 16 |
| Глава 5. Человек в третьем цехе   | 19 |
| Глава 6. Нулевой цикл             | 22 |
| Глава 7. Сбор команды             | 26 |
| Глава 8. Первое касание скорости  | 29 |
| Глава 9. Сердце зверя             | 32 |
| Конец ознакомительного фрагмента. | 35 |

# Формула Ноль. Гиперион

**Дмитрий Офросимов**

*Редактор Deepseek*

*Иллюстратор GPT Image 2*

© Дмитрий Офросимов, 2026

© GPT Image 2, иллюстрации, 2026

ISBN 978-5-0071-4759-0

Создано в интеллектуальной издательской системе Ridero

## ПРОЛОГ. ПТИЦЫ ПОД СТЕКЛОМ

*Запись в личном дневнике Виктора Алексеевича Штерна. 14 сентября, начало 7-го сезона Формулы Ноль.*

Я помню день, когда умерла скорость.

Это случилось не на трассе. Не под рёв двигателей и не в облаке дыма. Это случилось в Женеве, под хрустальными люстрами, под вежливый шёпот кондиционеров. В зале веяло ароматом денег — тем особенным, сухим запахом новых банкнот, который не спутаешь ни с чем. Публика сидела в кожаных креслах, потягивала шампанское и хлопала в ладоши с той деликатной сдержанностью, с какой хлопают на похоронах.

Только хоронили не человека.

Koenigsegg Agera RS. Четыреста пятьдесят семь километров в час по шоссе в Неваде. Машина, которая дерзнула. Которая дышала асфальтом, ревела на прямых и дрожала на пределе своих возможностей. Она ушла с молотка за двенадцать миллионов евро. Покупатель, саудовский принц, даже не явился. Его голос прозвучал из динамика — сдержанный, деловой, как если бы речь шла о покупке дивана в гостиную.

Машину закатали в трейлер с климат-контролем. Она никогда больше не увидит асфальта. Никогда не почувствует, как встречный воздух пытается разорвать карбоновую кожу. Её поставят в герметичный саркофаг, подсвеченный неоном, и она будет медленно умирать, испуская душу под камерами системы наблюдения.

Я сидел в третьем ряду и смотрел на это. Как коллекционер и человек, который узнаёт себя в чужой судьбе.

На следующий день я стоял у стеклянного пола в своём доме под Москвой. Подо мной, в идеальном гараже с климатической системой, застыли двадцать семь машин. Ferrari F40, McLaren F1, Porsche 959, Bugatti Veyron, Lamborghini Miura, Jaguar XJ220. Каждая из них когда-то была мечтой. Я покупал их потому, что мне нужна была очередная игрушка. Сейчас я это признаю. Но ещё, я покупал их, потому что верил: скорость — это свобода. Последняя свобода в мире, где всё регламентировано, одобрено, сертифицировано и обложено налогом.

Я ошибался.

Скорость — это товар. Её покупают, пакуют в углепластиковые ящики и ставят на полку. Как чучела вымерших животных. Как бабочек под стеклом. Красиво, безопасно и абсолютно мертво.

Formula 1 стала цирком. Гибридные двигатели, ограничение топлива, запрет на тесты. Регламенты, написанные юристами, а не инженерами. Инженеров заменили маркетологи. Гонщики — менеджеры по работе со спонсорами. Заезды превратились в соревнование клонов, выращенных по одинаковым лекалам. Только макияж разный.

Гиперкары превратились в золотые клетки. Выехать на трек — риск. Разбить — финансовый крах. Продать — стыдно. Оставить в гараже — смерть. Единственное, что можно было себе позволить — выезды на светские рауты и плановые визиты в сервис под восторженные взгляды зевак. Как выгул домашнего питомца: сделал дело и обратно в клетку.

Я смотрел на свои машины и понимал: я музейный смотритель. Не гонщик, не создатель, не первооткрыватель, а просто человек, который покупает чужие мечты и запирает их под стеклом.

Но тогда, в Женеве, глядя на Koenigsegg, который уезжал в свой саркофаг, я почувствовал внезапную злость. Не на принца, не на аукцион и не на деньги, а на себя. Я позволил миру убедить меня, что так и должно быть. Что скорость можно купить. Что рекорды этой машины

становятся твоими вместе с чеком. Что всё, что можно было создать, уже создано, осталось только заплатить.

А потом появилась она.

Формула Ноль.

Я услышал о ней через три месяца после аукциона. Случайно. Разговор двух инженеров в баре Цюриха. Я сидел за соседним столиком, пил виски и не мог не слушать. Они говорили о гонках без правил. О трассах, свитых в трёхмерные петли над землёй. О конструкторах, которые строят машины в гаражах по ночам, потому что не могут иначе.

Я попросил их рассказать подробнее. Они посмотрели на меня с подозрением — богатый мужик в дорогом костюме, какой интерес может быть у такого к настоящей скорости? Но я заплатил за их виски, и они рассказали.

Никаких правил. Никаких ограничений. Только ты, машина и скорость. Трассы, пронзающие облака и ныряющие в бездну. Зрители в нейрошлемах, чувствующие каждую перегрузку. Инженеры, для которых гонки не просто работа, а навязчивая идея на грани творческого безумия.

Я слушал и чувствовал, как во мне разгорается то, что я считал давно умершим. Азарт, предвкушение, жажда. Как будто я стоял на краю пропасти и смотрел вниз, а вместо страха чувствовал только желание прыгнуть.

В ту ночь я не спал. Стоял у окна, смотрел на город и думал. Двадцать семь машин в гараже. Три дома. Яхта, которую я ненавидел. И всё это — пустота. Потому что ни одна из этих вещей не была создана мной. Я всего лишь покупал, чтобы пускать пыль в глаза и притворяться тем, кем не являюсь. Вешал очередной значок на китель парадного генерала.

Формула Ноль давала шанс не просто смотреть на чужую мечту. Она давала шанс построить свою.

Я понял, что готов отдать всё. Деньги — они ведь просто инструмент. Если я когда-то использовал их, чтобы строить империю и зарабатывать ещё больше, то теперь я разомкну этот порочный круг. Я использую их, чтобы построить что-то, что останется после меня. Не в гараже под стеклом, а в истории. В сердцах тех, кто увидит это на трассе.

Это история не обо мне. Хотя я в ней есть. Это история о человеке, который построил чудо. И о машине, которая это чудо воплотила. О тех, кто не спал ночами. О тех, кто спорил до хрипоты и ошибался, чтобы потом встать и переделать. О тех, кто смотрел в лицо смерти на скорости пятьсот километров в час и не отворачивался.

Её зовут «Гиперион».

В древнегреческих мифах — титан, сын Неба и Земли, отец Гелиоса-Солнца. Дерзкий. Несломленный. Тот, кто осмелился бросить вызов богам.

Мы тоже бросили вызов. Мы хотели доказать, что скорость нельзя купить — её можно только создать. Что свобода не продаётся. Что инженерная мысль сильнее корпоративных бюджетов.

Мы знали, что нас будут пытаться остановить. Что большие деньги не любят конкуренции. Что чемпионат, рождённый как протест против корпоративного рабства, попытаются загнать в новую клетку. Мы знали, что «Прометей» — консорциум, скупающий команды и навязывающий правила, — сделает всё, чтобы мы не доехали до финиша.

Но мы всё равно поехали.

Я не знаю, как закончится эта история. Я знаю только, с чего она началась. С того дня, когда я впервые услышал слово «свобода» и поверил в него. С того дня, когда понял, что деньги — не самоцель. Что настоящее счастье — не владеть, а создавать. Что самое ценное в жизни — не то, что ты купил, а то, что ты построил.

И с того дня, когда я встретил человека, который изменил всё.

Его зовут Дмитрий Ледогоров. Он строил «Гиперион» на коленке, в комнатухе без стола, с ноутбуком, заклеенным скотчем в трёх местах.

Я нашёл его на пожарной лестнице моего собственного завода.

Он часто недосыпал. Потому что его мысли не давали ему покоя.

Именно такие люди создают невозможное. Я тогда ещё не знал этого. Но я узнал.

## Глава 1. Крещение скоростью

Я впервые увидел «Русскую петлю» за восемь месяцев до старта первого сезона. Не живу — на голограмме.

Организаторы арендовали конференц-зал в Цуге, в старом особняке на берегу озера. Дорогой минимализм: белые стены, панорамные окна, вид на заснеженные Альпы. На столе разложены буклеты технического регламента, с ароматом свежей типографской краски. В воздухе витал запах кофе из кофемашины, которая стоит в углу и тихо шипит.

Голограмма висела над столом, медленно вращаясь. Я смотрел на неё и не мог отвести взгляд.

Трёхмерное полотно, свитое из углепластиковых лент шириной двадцать метров. Подвешенное на титановых опорах над заброшенным карьером в Карелии. Пять километров асфальта, петляющего в пространстве, как живой организм.

Она взмывала на сто метров вверх, закручивалась в вертикальную спираль, проходила сквозь мёртвую петлю диаметром восемьдесят метров — «Петля Королёва» — и падала вниз под углом шестьдесят градусов. «Игла». Чистый отвес, от которого холодеет внутри, даже когда смотришь на голограмму. Никаких отбойников из покрышек. Никаких гравийных ловушек. Только ты, машина и бездна.

Кто-то за моей спиной прошептал: «Это самоубийство».

Я не обернулся. Я смотрел на трассу как замороженный, мысленно двигался по траектории, проходил повороты и крутился в петле. Мой лоб покрылся испариной, словно я стоял у раскрытой печи.

— Это свобода, — сказал я. Тихо. Почти шёпотом. Это слово отзывалось эхом у меня в голове, и я пытался осознать его значение.

В зале было человек двадцать. Владельцы частных коллекций, топ-менеджеры, бывшие гонщики, инженеры из закрытых лабораторий. Все в дорогих костюмах. Все одинаково гладко выбриты. От всех исходил запах денег, терпкого парфюма и лёгкой тревоги. Они смотрели на голограмму, как на фокус. Как на розыгрыш. Как на стартап, который лопнет через полгода.

А я рассматривал трассу, и у меня перехватывало дыхание от предвкушения.

Мне было сорок шесть. Я только что продал пакет акций завода и сидел на полутора миллиардах евро. Коллекция машин, дома, яхта, которой я почти не пользовался. И ни одного воспоминания о настоящей скорости, от которого не пахло бы нафталином.

Я думал, что знаю, что такое адреналин. Я неоднократно был зрителем на этапах Формулы-1, гонял на гиперкарах по частным трассам. Нанимал инструкторов. Читал книги о пилотировании. Я считал себя человеком, который понимает скорость.

Но оказалось, что я ничего по-настоящему не знал.

Адреналин — это не когда ты сидишь в кресле и смотришь, как кто-то другой рискует. Настоящая скорость — это когда ты сам сидишь за рулём и чувствуешь, как жизнь проходит сквозь пальцы. И тебе это нравится.

Я хотел это прочувствовать. Хотел пережить, осознать и насладиться этим вдоволь.

К тому моменту несколько трасс уже построили. Первый сезон открывали через восемь месяцев. Допускались любые автомобили, способные разогнаться до четырёхсот километров в час. Остальные требовали доработок. Масса до двух тонн. Пилот в противоперегрузочном костюме, как на истребителях. Намеренные столкновения запрещены. Никаких других ограничений.

Для тренировок я выбрал Koenigsegg Jesko Absolut. Самый быстрый из того, что можно купить за деньги. На бумаге он разгонялся до пятисот. Никто никогда не проверял это в реаль-

ности. Я тогда ещё не знал, что деньги не купят победу. Они купят только время, труд и бессонные ночи.

Подготовка заняла шесть месяцев.

Я нанял тренера — бывшего пилота Формулы-1. Сухой, жилистый итальянец с лицом, похожим на пергамент, испещрённый шрамами от ожогов. Его звали Энцо Фалькони. Он не улыбался, не шутил и не произносил лишних слов. Он просто указывал на ошибки и заставлял повторять снова.

Тренировки на симуляторе по четыре часа в день. Физиотерапия. Упражнения на шею с эспандером. Дыхательная гимнастика. Диета: никакого сахара, никакого алкоголя, только белок и сложные углеводы.

Энцо объяснил просто, без лишних сантиментов: «Перегрузки не прощают слабых. Если твои мышцы не держат голову, ты разобьёшь лицо о шлем. Если сердце не выдерживает — ты умрёшь. Всё просто».

Когда я влез в противоперегрузочный костюм, я похудел на восемь килограммов. Собственные брюки висели на мне, как на вешалке. Я смотрел в зеркало и не узнавал себя. Кости лица выступали резче, глаза провалились в глазницы. Я выглядел как человек, который готовится к войне.

Потому что так оно и было.

День первого заезда. Карелия, июнь, белые ночи.

Солнце не заходило за горизонт, заливая карьер призрачным серебристым светом. Пахло сосновым лесом, влажной землёй и свежим асфальтом — трассу уложили за месяц до старта. Этот аромат будоражил меня сильнее, чем любой двигатель и казался мне самым прекрасным на свете. Каждый пилот успел сделать от силы два-три тренировочных заезда. Несколько после этого отказались от участия. Симулятор — это симулятор. А живая трасса — совсем другая история.

В воздухе висела та особенная тишина, какая бывает перед началом чего-то грандиозного. Тишина, в которой слышно, как бьётся сердце. Как хлопают ресницы, когда моргаешь. Когда время замедляется от обострённого внимания к деталям.

На стартовую решётку выкатили двенадцать машин. Bugatti, Koenigsegg, Pagani, SSC Tuatara, Ferrari, Lamborghini, Rimac, Hennessey. Полмиллиарда евро на асфальте. Я стоял у своей машины и смотрел на трассу. Та самая, которую я видел на голограмме в Цуге. Вживую она была иной, более грандиозной и атмосферной. Асфальт уходил вверх, в небо, растворялся в облаках и падал вниз, в глубину карьера, где пряталась «Петля Королёва». От мысли, что мне предстоит пройти через это, вжимая газ в пол, внутри холодело.

Энцо подошёл, положил руку на плечо.

— Не смотри на трассу. Смотри на поворот. Только на тот, который сейчас перед тобой. Остальное не имеет значения.

Я кивнул. Сегодня я понял, почему он был лучшим.

Квалификация. Я занял четвёртое место. Максимальная скорость — четыреста двенадцать километров в час на спуске с «Иглы». Быстрее, чем я проходил на симуляторе. Быстрее, чем я вообще когда-либо ездил.

Когда я вышел из машины, руки дрожали от осознания, что я сделал это. Я прошёл «Иглу». Я выжил. Сердце колотилось где-то в горле, колени подгибались, но я был счастлив.

Впервые за десять лет я чувствовал себя живым.

Энцо смотрел на меня с лёгкой усмешкой. Впервые я видел его почти улыбающимся.

— Ты проехал «Иглу» быстрее, чем я думал. — Он протянул мне бутылку воды. — Но гонка будет тяжелее. Ты готов?

— Да, — сказал я.

Но сам не знал, лгу или говорю правду.

Гонка началась утром. Солнце висело низко над горизонтом, окрашивая небо в багровые и оранжевые тона. Асфальт блестел от росы — ночь была влажной. Шины скользили на програвочном круге, и я постоянно боролся с машиной, пытавшейся уйти из-под контроля.

Первые три круга прошли чисто. Я держался третьим, ощущая, как Koenigsegg дышит подо мной, норовя показать свой буйный характер. Каждый поворот, каждое нажатие на газ — всё это требовало полной концентрации. Не было времени думать о прошлом или будущем. Только настоящий момент. Только трасса. Здесь и сейчас.

На четвёртом круге, при входе в «Петлю Королёва», меня настиг порыв бокового ветра. Он ударил с левой стороны, внезапно и сильно — как удар кулаком. Машину сместило на полметра. Аэродинамика Koenigsegg, рассчитанная на прямые автобаны, не справилась с турбулентностью. Заднюю ось повело.

Я вывернул руль, сбросил газ, пытаюсь стабилизировать машину. Всё решила доля секунды.

Я прошёл «Петлю» в метре от края. Всего метр до падения в бездну. Я видел, как асфальт обрывается, и внизу, в глубине, мелькает дно карьера.

Когда я вылетел на прямую, сердце колотилось так, что я слышал его даже сквозь шум двигателя. Но я не отпускал газ. Я продолжал ехать. Потому что, если бы я остановился, я бы никогда не сел за руль снова.

Финишировал четвёртым. Из двенадцати стартовавших доехали девять. Трое разбили машины о заграждения. Один пилот вылетел с трассы в воды карьера. Он сломал ключицу от натяжения ремней безопасности, но его вытащили спасатели.

Через три дня я прочитал его интервью. Журналист спросил: «Вы жалеете?» Пилот посмотрел в камеру с пустыми, уставшими глазами и сказал: «Нет. Я бы повторил. Это стоило того».

Я перечитывал эту фразу несколько раз. В ней не было позы или бравады. Только правда человека, который нашёл смысл там, где другие видели безумие.

Я вышел из кокпита на финише, и меня вырвало прямо на асфальт от переизбытка адреналина.

Энцо подошёл, протянул бутылку воды и сказал то, что я запомнил навсегда:

— Для первого раза — отлично. Ты прошёл «Петлю». Не каждый способен на это.

— Я чуть не разбился, — ответил я, вытирая рот.

Он посмотрел на меня с той же лёгкой усмешкой.

— Все чуть не разбиваются. Вопрос в том, смог ли ты удержать. Ты удержал. Значит, ты гонщик.

Я поднял голову и посмотрел на трассу. Она светилась в лучах утреннего солнца, как серебряная змея, извивающаяся над бездной. Я смотрел на неё и знал: я вернусь. Обязательно вернусь.

Я не знал тогда, что «Петля Королёва» станет для меня символом. Не просто поворотом на трассе. Символом того, что границы существуют только в твоей голове. Что скорость — это не цифры и не километры в час. Это состояние. Это способ быть живым.

И я хотел чувствовать это снова. Снова и снова.

## Глава 2. Как умирают короли

Второй сезон изменил всё.

Я помню тот день, когда впервые увидел «Архангела» на трассе. Это было на этапе в Испании, на «Сердце Иберии» — новой трассе, которую построили в старом карьере под Барселоной. Трёхкилометровая петля, подвешенная над пропастью, с одним прямым участком, где можно было разогнаться до четырёхсот.

Я проходил по пелотону мимо стартовой решётки. Моя Bugatti Veyron Super Sport стояла в третьем ряду. Я модернизировал её за зиму: установлен новый турбокомпрессор, усилена подвеска. Я был уверен, что на этот раз поборюсь за подиум.

«Архангел» стоял на поуле.

Я никогда не видел этой машины раньше. Она не была похожа ни на один гиперкар, который я знал. Угловатый кузов из чёрного матового карбона, огромное заднее антикрыло, выхлопные трубы, торчащие из-под бампера, как дула артиллерийских орудий. Никакой эстетики. Никакого дизайна ради красоты. Только brutальная эффективность.

Я спросил у Энцо, который стоял рядом, что это за монстр.

— «Архангел», — сказал он. — Команда из Москвы. Трое выпускников Бауманки и один спонсор — бывший олигарх, который всё потерял, кроме страсти к двигателям. Они построили её с нуля. Углепластиковый монокок, двигатель V12 от старого BMW, переделанный под четыре турбины от грузовика.

— Турбины от грузовика? — переспросил я.

— Да. Они вварили их в выхлопной коллектор. Никакого допуска на дороги. Никаких компромиссов. Только скорость.

Я смотрел, на «Архангела», и ловил себя на том, что улыбаюсь от восхищения.

Кто-то взял и построил машину с нуля. В гараже. Из подручных материалов. Без миллионов евро. Без корпоративной поддержки. И этот кто-то стоял на поуле.

Старт. «Архангел» сорвался с места, как выстрел. Я видел, как он уходит вперёд, оставляя позади Bugatti, Koenigsegg, Ferrari. К четвёртому повороту он оторвался от ближайшего преследователя на три секунды.

На финише преимущество составило двенадцать секунд. Двенадцать секунд — это пропасть. Это вечность. Это разница между специально построенным болидом и дорожной машиной, даже самой совершенной.

Позже, я смотрел запись гонки и наблюдал, как «Архангел» проходит почётный круг. Из выхлопных труб вырывалось синее пламя. Метанол. Я понял это по цвету. Они использовали метанол. Смесь, которую никто не использовал в серийных машинах из-за коррозии, токсичности и высокого расхода. Они просто взяли и сделали.

В тот вечер я сидел в своём номере в отеле, смотрел на море и думал. Моя Bugatti стоила три миллиона евро. Я потратил ещё полмиллиона на модернизацию. А эти парни из Москвы построили машину за сто тысяч, из «говна и палок», и разгромили всех.

Я не злился, ко мне приходило осознание — серийные гиперкары умирали.

Сезон за сезоном, этап за этапом. Владельцы тратили миллионы на модернизацию, заказывали карбоновые обвесы, ставили активную аэродинамику, нанимали лучших инженеров. Но база оставалась прежней — дорожный автомобиль, спроектированный с оглядкой на юристов, экологов и страховые компании.

Формула Ноль больше не принадлежала им.

Я смотрел на «Архангела», пролетающего над моей головой, и впервые за много лет захотел не купить, а построить.

Третий сезон стал подтверждением. «Архангел» доминировал на всех этапах. К ним присоединились другие команды — «Каратель» из Штутгарта, «Дракон» из Шанхая, «Молот» из Милана. У каждой был свой подход. У каждой своя философия.

«Каратель» строился вокруг немецкой инженерной школы: V8 с двумя турбинами, сухая картерная смазка, семиступенчатая роботизированная коробка. Они делали ставку на надёжность и предсказуемость. «Каратель» никогда не ломался, никогда не ошибался. Он просто ехал быстрее, чем все остальные.

«Дракон» пошёл другим путём. Электрический передний привод, два мотор-колеса, активная аэродинамика с изменяемой геометрией. Они сделали ставку на управляемость в поворотах. На прямых они уступали, но «Петлю Королёва» проходили быстрее всех.

Каждая из этих команд была собрана энтузиастами. Людьми, которые не покупали готовое, а разрабатывали и строили сами. Они не ездили на своих машинах по дорогам. Они не выставляли их на аукционы. Они просто гонялись. Потому что не могли жить иначе.

Я наблюдал за ними и учился. Я смотрел записи гонок, разбирал траектории, анализировал время прохождения поворотов. Я видел, как «Архангел» теряет на торможении из-за перегретых дисков. Как «Каратель» дрожит на прямых из-за вибрации двигателя. Как «Дракон» не может удержать темп на длинной дистанции из-за разряжающихся батарей.

Я видел их слабости. И я хотел построить машину, у которой этих слабостей не будет.

Но прежде, чем я начал, случилось то, что изменило всё.

### Глава 3. Трагедия и трансформация

Я не был в Японии, когда это случилось.

Я должен был быть там. Мой Koenigsegg был заявлен на этап, я планировал вылететь за два дня до квалификации. Но в последний момент позвонил юрист по поводу судебного разбирательства с одним из подрядчиков, и я решил остаться в Москве. На одну гонку. Всего на одну.

Я смотрел трансляцию из своего кабинета.

«Лезвие самурая» — трасса, вырезанная в склоне горы на острове Хоккайдо. Семь поворотов, три из которых проходили на скорости выше трёхсот. Спираль на входе — самый опасный участок, где скорость падает до двухсот, но перегрузка остаётся запредельной.

На третьем круге, когда пелотон входил в спираль, «Феникс» — команда из Монако, которой управлял молодой пилот по имени Анри Дюбуа — потерял сцепление на влажном асфальте. Его машину занесло, и она ударила «Титан» — болид из Милана, который шёл следом. «Титан» перевернулся, врезался в опору, упал в пропасть. «Феникс» загорелся на трассе.

Я смотрел, как дым поднимается над горами, и не мог отвести взгляд.

Оба пилота погибли мгновенно. Анри Дюбуа было двадцать три года. Пилот «Титана», Марко Риччи, — тридцать один. У него осталась жена и дочка.

Я выключил трансляцию и долго сидел в тишине. За окном падал снег — Москва, ноябрь, серая хмарь. Я смотрел на снежинки, которые таяли, не долетая до земли, и думал о том, что всё это значит.

Через три дня я полетел в Цюрих на экстренное совещание организаторов. Зал был полон — владельцы команд, инженеры, врачи, юристы. В воздухе витало напряжение вперемешку со страхом. Все понимали: если мы не найдём решение, чемпионат закроют. Правительства уже начали давление — Япония пригрозила отозвать лицензию на проведение гонок, Италия требовала ужесточения правил безопасности, Франция говорила о полном запрете.

Я стоял у стены и слушал, как люди кричат друг на друга.

— Мы не можем продолжать! — орал владелец «Феникса», красный от ярости. — Моя команда потеряла пилота! Мы потеряли двух пилотов за неделю! Это не спорт, это бойня!

— Мы не можем остановиться! — кричал в ответ владелец «Карателя». — Мы создали лучший чемпионат в истории! Если мы остановимся, всё было зря. Все деньги, все годы, все мечты — в мусор!

На трибуну поднялся Лукас Мейер — один из основателей Формулы Ноль. Я запомнил его ещё с первой презентации в Цуге — молодой, бледный, с холодными глазами и тихим, но твёрдым голосом. Тогда он говорил о трассах. Теперь он говорил о смерти.

— Дистанционное управление, — сказал он. — Андроиды. Биомеханические манекены, повторяющие движения пилота. Пилоты управляют машинами из защищённых кабин. Без риска для жизни. Без смертей.

Зал затих. Кто-то сказал:

— Это убьёт дух гонок.

Мейер посмотрел на говорившего и ответил так, что я запомнил каждое слово:

— Дух гонок — это скорость. А не смерть. Зрители хотят видеть скорость, а не трупы. Мы дадим им то, что они хотят. Без компромиссов.

Я смотрел на экран, где застыло лицо Анри Дюбуа. Ему было двадцать три. Он улыбался на той фотографии — зубасто, по-мальчишески, будто позировал на выпускном, а не перед смертельной гонкой.

Рядом кто-то кричал. Кто-то отвечал. Голоса смешивались в белый шум, который бился о стены конференц-зала, как муха о стекло.

А я смотрел на улыбку Дюбуа и думал об охватившем меня противоречии. Я знал эту улыбку. Я сам так улыбался, когда впервые выехал на «Русскую петлю». Когда прошёл «Иглу» и понял, что жив. Когда финишировал четвёртым и меня вырвало прямо на асфальт.

Я знал цену этой улыбки.

И я знал, что, если сейчас подниму руку «за» — я предам её. Не Дюбуа. Не гонки. Себя. Того себя, который стоял на старте в Карелии и чувствовал, как ветер бьёт в лицо, как сердце колотится от переизбытка эмоций, как воздух пахнет сосновым лесом и горелой резиной.

Но если я проголосую «против» — кто-то ещё умрёт. Может, завтра. Может, через год. Может, кто-то из моей команды. Кто-то, кого я ещё не знаю, но кто уже строит свою мечту в гараже, не думая о последствиях.

Я поднял руку.

— За, — сказал я. Голос прозвучал глухо, как будто я говорил не из зала, а из-под воды.

Лукас Мейер кивнул и записал что-то в планшет.

Я опустил руку, почувствовал, как внутри что-то оборвалось и перестало быть целым.

Потом, вышел в коридор и попросил сигарету у какого-то незнакомца, хотя бросил курить десять лет назад. Я долго смотрел на тлеющий огонёк, сделав одну единственную затяжку. Но этого хватило что бы мысли пришли в порядок.

Голосование было почти единогласным. Всего несколько участников воздержались. Я проголосовал «за». Не потому, что я был за андроидов, а потому, что я не мог смотреть на смерть двадцатитрёхлетнего парня на экране и ничего не делать.

Через две недели был опубликован новый регламент. С пятого сезона все машины пилотировались дистанционно. Разработка андроидов началась в трёх лабораториях — в Швейцарии, Японии и США. К началу сезона они были готовы.

Перегрузки перестали быть ограничением. Машины стали быстрее, злее, беспощаднее. Конструкторы больше не думали о том, выдержит ли пилот 9g. Они думали о том, как заставить машину пройти поворот на пределе возможностей физики.

В тот день, когда я впервые увидел андроида вживую, я стоял в боксе команды «Каратель» на тестовом заезде в Хоккенхайме.

Манекен сидел в кокпите. Его тело было покрыто серой резиной, скрывающей гидравлические мышцы. Руки сжимали руль, ноги лежали на педалях. Оптические сенсоры в глазницах смотрели на трассу пустым, холодным взглядом.

Когда двигатель заревел, андроид не вздрогнул. Он не моргнул, не сглотнул, не сжал кулаки от страха. Он просто начал действовать — быстро, точно, без единой ошибки.

Машина прошла круг за 1:38 — на семь секунд быстрее, чем лучший человеческий результат на этой трассе. Семь секунд.

Я стоял и смотрел на монитор, где отображались показатели андроида: пульс — нет, давление — нет, сатурация — нет. Только цифры. Только данные. Только скорость.

Там, в кокпите, сидел не пилот, а инструмент. Идеальный, безжалостный, лишённый страха. Он не чувствовал вибрации руля. Не слышал, как двигатель поёт на высоких оборотах. Не ощущал запаха горелого асфальта и выхлопных газов. Он просто дублировал движения пилота.

Я должен был чувствовать облегчение. Никто больше не умрёт. Гонки стали безопасными.

Но я чувствовал только пустоту.

Я ушёл с тестов, не дождавшись финиша.

## Глава 4. Кризис мечты

Пятый сезон начался в Дубае.

Я сидел в своей ложе на трибуне «Песчаного шторма» и смотрел, как машины проходят по шестикилометровому полотну над Персидским заливом. Жара стояла невыносимая — сорок два градуса в тени, асфальт плавился, воздух дрожал над трассой, как над раскалённой сковородой. Даже здесь, в кондиционируемой ложе, я чувствовал, как пот стекает по спине.

В стартовой решётке стояли двадцать машин. Все — с андроидами. В кокпитах сидели серые манекены, дублирующие движения пилотов из защищённых боксов. Никакого риска. Никаких смертей. Только скорость. Идеальная, стерильная, бездушная скорость.

Я должен был радоваться.

Но осознание того, что машинами будут управлять андроиды вызывало во мне горечь и разочарование. Гонки перестали быть живыми. Все эти машины казались просто игрушками на радиоуправлении. Я ещё не был готов сесть в кресло оператора и управлять машиной дистанционно. Моя тоска по живому пилотированию пока не позволяла мне окунуться в виртуальную реальность. Но жажда скорости всё ещё осталась, мне было интересно к чему приведут эти нововведения, исключаяющие ограниченность человеческого тела в кокпите.

Я нанял молодого и подающего надежды спортсмена, который раньше был чемпионом в киберспортивных гонках. На тестовых заездах он показал отличное время, опередив результаты всех живых пилотов. Неплохая заявка на будущий сезон, но я ещё не догадывался, какие сюрпризы нас ждут. Это была его стихия, пусть попробует.

Первая гонка сезона показала то, что все и предчувствовали. «Каратель» из Штутгарта взял поул, «Дракон» из Шанхая финишировал вторым, «Архангел» из Москвы — третьим. Все машины были построены с нуля. Специальные болиды, созданные для одной цели — победы.

Я выставил Bugatti Chiron, перестроенный уже в четвёртый раз. Новый аэродинамический пакет, активная подвеска, дополнительное охлаждение, форсаж двигателя, модифицированная трансмиссия. Два с половиной миллиона евро инвестиций — я считал каждую цифру, когда подписывал счета. Агент по закупкам запчастей уверял меня, что это будет «конкурентная машина». Он аргументировал и говорил это с такой убеждённостью, что я поверил. Или хотел верить.

Она финишировала в первой пятёрке... с конца. Пятнадцатой.

Я смотрел на экран, где отображалось время прохождения круга. 1:58 — это было всё, на что была способна моя Bugatti после всех доработок. Лидер — «Каратель» — прошёл круг за 1:42.

Шестнадцать секунд.

Я смотрел на эту цифру и меня разрывало отчаянное негодование, холодное и неистовое. В этот момент рушилась моя уверенность и самообладание. Медленно, как оседает старая постройка, у которой подгнили стропила. Шестнадцать секунд на круг — это не просто отставание. Это пропасть! Это другой класс машин. Это другой мир, в который меня не пускают несмотря на все старания и вложения.

В тот вечер я сидел в своём номере в отеле «Бурдж-Халифа» и смотрел на огни Дубая. Они горели внизу, как россыпь драгоценных камней, и каждый из них стоил чьих-то миллионов. Я смотрел на них и не чувствовал ничего. Только пустоту.

Мой пилот не оправдал ожиданий, но в этом не его вина. Проблема в ожиданиях. Я всегда думал, что деньги решают всё.

Я был амбициозным и гнался за богатством с юношества. Я создал свой первый бизнес в двадцать пять, второй купил в тридцать два, третий — в сорок. Я верил, что любая проблема

имеет цену. Если у тебя есть деньги, ты можешь купить всё. Любую машину. Нанять любого инженера. Получить доступ к любой технологии.

Но это оказалось заблуждением.

Деньги не создают скорость. Деньги покупают вещи, а не мечты.

Я включил ноутбук и открыл фотографии своего гаража. Двадцать семь машин. Каждая из них когда-то была вершиной. Каждая стоила состояния. И ни одна не была создана мной. Я не проектировал их двигатели. Не проливал пот над чертежами. Не спорил по ночам с коллегами о том, как выжать лишние десять лошадиных сил. Я просто открывал чековую книжку и подписывал.

Я закрыл фотографии и долго смотрел в потолок.

Что это? Кризис среднего возраста? Осознание жизненного пути? Откровение совести перед пенсией? Я не знал, как это назвать. Но я знал, что больше не могу так жить. Не могу наблюдать, как другие творят чудеса, и делать вид, что я имею к этому отношение.

Я снял машину с дальнейшего участия в сезоне и разорвал контракт с пилотом. Нужно было в корне менять подход к участию в соревнованиях, либо отказаться от них полностью. Но я не собирался отступать, поэтому открыл ноутбук снова и начал искать.

Технические форумы. «Инженерная Свобода». «Гоночные Технологии». «Клуб строителей болидов». Я читал до глубокой ночи. О золотниковом ГРМ — механизме, который позволял двигателю работать на запредельных оборотах. О планетарных трансмиссиях, которые убирали потери на переключениях. О метаноле как топливе — ядовитом, агрессивном, но дающем такую мощность, что бензин казался детской игрушкой.

Я смотрел, как люди спорят, доказывают, вычисляют. Как они живут своей мечтой. У них не было миллионов. У них были только руки, головы и бессонные ночи. Но они создавали то, что я не мог купить.

Я искал. Я не знал ещё, кого именно, но уже понимал: следующая машина должна быть построена с нуля. И построит её не тот, кто покупает, а тот, кто не спит ночами. Тот, у кого в голове не встаёт на место какая-то шестерёнка и он не может успокоиться пока не разберётся до конца. Тот, кто видит решение там, где другие видят тупик.

Один из них работал на моём заводе.

В третьем цехе. В ночную смену.

Его имя — Дмитрий Ледогоров.

Я не знал, как он выглядит. Но я знал, что он пишет на форумах с ником «Ledo\_Engine», и его профиль зарегистрирован на рабочую почту с нашим доменом. Я знал, что он уже три года выкладывает расчёты и схемы — не для денег, не для славы, а потому что не может иначе. Я знал, что он построил в уме машину, которую никто ещё не построил в металле.

Я закрыл ноутбук и посмотрел в окно. Уже светало.

Огни Дубая горели внизу, уже не такие яркие, как вечером. В этот момент я осознал, что просидел за ноутбуком всю ночь, но в моей голове созрело решение. Днём я лечу в Москву. Я найду этого человека. Я скажу ему то, что никто не говорил ему раньше.

Я не знал, что конкретно говорить. Не знал, как объяснить ему, что я — владелец завода, который ни разу не спросил его имя, — хочу, чтобы он построил чудо. Не знал, поверит ли он мне.

Но я знал одно: если я не сделаю этого сейчас, я никогда не сделаю этого.

Утром я поехал в аэропорт. Рейс до Москвы, потом — такси до промзоны. Я не предупредил директора завода. Я не хотел, чтобы меня встречали с флагами и отчётами. Я хотел увидеть правду.

Через двенадцать часов я стоял у проходной своего собственного завода.

Снег падал на бетонные плиты, смешиваясь с грязью. Где-то гудели трубы, выбрасывая в небо белый пар. Я смотрел на вывеску «Штерн-Автоматика» и меня опять одолевало то самое противоречие, которое я так хорошо запомнил.

Я построил этот завод. Я создал эту империю. Но я никогда не создавал ничего по-настоящему своего.

Сегодня это должно измениться.

Я толкнул дверь и вошёл.

## Глава 5. Человек в третьем цехе

Москва. Промзона на окраине. Завод сервоприводов «Штерн-Автоматика». Ноябрь.

Слякоть хлюпала под ногами, серое небо сочилось ледяной крупой. Трубы дымили, выбрасывая в атмосферу белую взвесь, которая медленно оседала на ржавые крыши гаражей и бетонные плиты пустырей. Воздух пах мазутом, сыростью и ещё, тем особенным запахом старой советской промышленности, который не выветривается даже после десятилетий.

Я не был здесь два года.

Завод работал как часы, приносил прибыль, совет директоров отчитывался раз в квартал. Я подписывал документы на коммуникаторе, сидя в Цюрихе или в своём доме в Подмоскovie. Зачем ехать в эту промозглую дыру?

Сегодня я приехал. Лично. Без предупреждения.

Служебный лифт спустил меня на уровень третьего цеха. Двери открылись, и меня накрыло: гул станков — ритмичный, басовитый, с металлическим призвуком, от которого вибрировали кости. Запах эмульсии и разогретого металла — резкий, сладковатый, въедающийся в одежду. Мертвенный свет люминесцентных ламп, под которым лица рабочих казались зеленоватыми, как у призраков.

Я прошёл между станками. Рабочие косились на меня, не узнавая, перешёптывались. Для них я был просто хозяин, который появился неизвестно зачем. Некоторые отворачивались, делая вид, что не заметили. Другие смотрели с любопытством и настороженностью — как на чужого, который забрёл не в ту дверь.

Я не стал никого останавливать.

В конце цеха я нашёл начальника смены — грузного мужчину с покрасневшим лицом и руками, с въевшейся грязью под ногтями. Он стоял у плазменной резки и ругался на техника, неправильно настроившего подачу газа.

— Ледогоров. Дмитрий. Кто он?

Начальник смены обернулся. Увидел меня и на мгновение растерялся — узнал. Потом лицо его приняло выражение деловой озабоченности, которое я видел тысячи раз у своих менеджеров.

— Оператор ЧПУ. Третья линия. — Он нахмурился, пытаясь понять, что я здесь делаю. — А что? Что-то случилось?

— Ничего. Где его рабочее место?

— Третья линия, второй станок. Но его сейчас нет.

— Где он?

— Курит, наверное. На пожарной лестнице. Он всегда туда уходит, когда... ну, когда думает.

— Когда думает?

— Да. — Начальник смены пожал плечами. — Станный он парень. Стоит у станка, смотрит на деталь и будто видит что-то, чего мы не видим. Потом идёт на лестницу, сидит, думает. Возвращается и начинает делать что-то, что никто из нас не понимает. Но детали выходят идеальные.

Я усмехнулся. Рабочий, который думает. В мире, где от людей требуется только нажимать кнопки, это уже было странно.

Я пошёл к пожарной лестнице. Металлическая дверь поддавалась с протяжным скрипом, за ней — бетонные ступени с облупившейся краской, холодный воздух с улицы, запах машинного масла и сырости.

Я поднялся на один пролёт и увидел его.

Худой, невысокий парень в заляпанном маслом комбинезоне. Волосы собраны в хвост, но половина выбилась и висела сосульками. Под глазами — тени, такие глубокие, что казались нарисованными углём. Он сидел на ступеньках, сторбившись, и смотрел в стену. В руке — сигарета, давно погасшая. Он не курил. Он просто сидел и думал.

Губы его беззвучно шевелились. Он разговаривал сам с собой, перебирая цифры, формулы, углы опережения зажигания.

Я подошёл ближе. Услышал обрывок фразы:

— ...если угол поворота золотника увеличить на три градуса, то фаза впуска...

Я кашлянул.

Он обернулся. Дёрнулся, чуть не уронив сигарету. Увидел меня — и замер. На его лице промелькнули удивление, испуг, растерянность. А потом — желание понять: зачем я здесь?

— Вы... Штерн? — выдавил он. Голос хриплый, сорванный.

— Он самый.

— Я... простите, я на минуту отошёл. Станок работает, я проверил программу, всё нормально, я...

— Я не за этим.

Он замолчал. Глаза его метнулись к двери, потом обратно ко мне. Он пытался просчитать ситуацию, понять, что ему грозит. Я видел, как его пальцы сжались в кулаки от страха.

— Вы... — начал он, но я перебил.

— Я приехал не проверять. Я приехал поговорить.

Я достал коммуникатор и развернул голограмму. Трёхмерная модель двигателя повисла в воздухе над бетонными ступенями. V10. Золотниковый ГРМ. Графики мощности, крутящего момента, расхода топлива. Схема коленвала, поршней, системы смазки. Это был не просто чертёж. Это была исповедь. Годы работы. Ночей без сна. Ошибок, перечёркнутых и перерисованных заново.

Дмитрий побледнел. Его руки сжались в кулаки, костяшки побелели. Он смотрел на голограмму так, будто я вытащил на свет то, что он прятал глубоко внутри.

— Это я... — прошептал он. — Я не использовал рабочие ресурсы. Это моё личное. Я делал это дома, а сюда приносил просто посмотреть, чтобы... сверить с реальными размерами. Я понимаю, что это нарушение, я...

— Успокойтесь.

Он замолчал.

— Вы не будете наказаны.

Он не поверил. Я видел это по его глазам — в них всё ещё теплился страх, смешанный с надеждой, которую он боялся принять.

— Вы хотите уволить меня? — спросил он тихо. — Я понимаю. Я нарушил.

— Нет. — Я посмотрел на него. — Я хочу, чтобы вы построили это.

Тишина. Ветер гнал по лестнице сухие листья, залетевшие с улицы. Где-то внизу гудел цех — ритмично, монотонно, как огромное сердце.

— Что? — прошептал он.

— Я даю вам всё. Цех. Материалы. Оборудование. Бюджет. Вы будете работать только над этим проектом. Зарплату назовёте сами. Срок — двадцать месяцев, до начала сезона. Задача — построить машину, способную победить в «Формуле Ноль».

Он молчал. Смотрел на меня так, будто я сошёл с ума. Потом перевёл взгляд на голограмму. V10 медленно вращался в воздухе.

— Почему я? — спросил он. Голос дрогнул.

Я подошёл ближе, посмотрел на него — ссутулившегося от привычки гнуться над чертежами, чья спина запомнила это раньше, чем он сам. С узкими, длинными пальцами и бледным, истощенным лицом от неправильного питания и хронического недосыпа. С красными

прожилками глаз, запутавшимися в белках, с той застывшей гримасой, что выдаёт человека, вечно занятого внутренним поиском.

— Я посмотрел ваш профиль на форуме, прочитал несколько сотен сообщений с проектами и расчётами. Вы спорили с инженерами вдвое старше вас и доказывали, что золотниковый ГРМ — это не фантастика, а реальность. Вы делали это не для выгоды и не для самоутверждения, а потому что не могли примириться с непониманием.

Он молчал.

— Потом я заглянул в ваш личный файл. У вас нет высшего образования. Вы работаете на заводе оператором ЧПУ. Но вы знаете больше, чем любой выпускник Бауманки. Я не знаю, откуда в вас это — природный дар или самообразование, но я знаю, что вы не спите ночами, потому что эта машина уже живёт у вас в голове. И она не даёт вам покоя.

Он отвёл взгляд, и я заметил, как дрогнули его губы. Так реагирует человек, которому впервые сказали вслух то, что он прятал от себя.

— Я знаю это чувство, — сказал я тихо. — Я чувствовал его когда-то давно. Когда впервые сел за руль. Когда скорость стала не просто цифрой, а кислородом. Оно прошло. У меня — прошло. А у вас — нет. Вы одержимы. И только такие люди создают невозможное.

Он смотрел на меня долго. Секунды тянулись. Где-то внизу хлопнула дверь, кто-то крикнул. Но мы не слышали.

— У неё уже есть имя, — сказал он наконец.

— Какое?

— «Гиперион».

Он повернулся к голограмме и провёл пальцем по виртуальному блоку цилиндров.

— Я назвал её так, когда впервые набросал схему золотникового ГРМ. Это было три года назад. Я сидел в своей комнатухе, пил мутный кофе и рисовал на листе бумаги. У меня не было компьютера. Я рисовал от руки. И когда я закончил — я понял, что она должна быть не просто быстрой. Она должна быть совершенной. Как титан, который бросил вызов богам.

Он посмотрел на меня. В глазах его горел огонь — ровный, сильный, неистовый. Тот самый, который я искал.

— А теперь я должен сказать «да» или «нет»? — спросил он.

— Здесь и сейчас.

Он усмехнулся. Впервые за весь разговор.

— Я не знаю, что движет вами. Но я знаю, что ждал этой возможности долгие годы. Я построю её. Я вложу в неё всю свою душу. Она должна победить.

— Я на это и рассчитываю.

Я развернулся и пошёл к лифту. На последней ступеньке остановился.

— Завтра в девять утра жду вас в конструкторском бюро. Отправляйтесь домой и выспитесь. Приведите себя в порядок. Вы мне нужны со свежей головой. Это приказ.

Он не ответил. Я не оборачивался, но слышал, как он стоит на лестнице. Слышал его дыхание — прерывистое, глубокое. И когда я уже заходил в лифт, до меня донёсся шёпот:

— Я не усну. Я не смогу уснуть.

Лифт закрылся. Я стоял, глядя на цифры этажей, и улыбался. Я знал, что не ошибся.

## Глава 6. Нулевой цикл

Конструкторское бюро завода «Штерн-Автоматика» не видело ничего подобного с момента своего основания.

Я распорядился освободить целый этаж административного корпуса. Перегородки снесли за три дня, оставив открытое пространство — шестьдесят на сорок метров. Ангар, залитый светом. Я хотел, чтобы Дмитрий вошёл туда и понял, что предела нет. Что всё, что он рисовал на коленке в своей комнатухе, теперь может стать реальностью. Не когда-нибудь потом, а здесь и сейчас.

Посередине установили голографический стол. Новейшая разработка швейцарской фирмы — система, способная проецировать трёхмерные модели в масштабе один к одному с точностью до десятой доли миллиметра. Стол стоил как Bugatti Chiron. Но он того стоил.

По периметру ангара расставлены рабочие станции. Двенадцать мест. На каждом установлен вычислительный кластер. Это не обычные компьютеры, а специализированные машины для расчёта газодинамики, прочности материалов, тепловых потоков. Каждый кластер стоил как небольшая квартира в Москве. И я купил двенадцать.

Отдельная комната оборудована для 3D-печати металлом. Три принтера: один для титана, второй для алюминия, третий для нержавеющей стали. Запас порошка подготовлен на полгода непрерывной работы.

Ещё одна комната — для работы с композитами. Автоклав, печи для отверждения, вакуумные насосы, система контроля давления.

В девять утра я стоял в центре ангара, залитого светом со всех сторон ровным и стерильным сиянием. Пахло новым пластиком, разогретой пылью и изоляцией от техники, включённой минуту назад. От статики немного щипало в носу, так бывает, когда воздух наэлектризован. Это был запах, которым пахнет помещение за минуту до начала работы. Я был весь в предвкушении, что вот-вот начнётся то, ради чего всё это строилось.

Дверь открылась.

Дмитрий вошёл. Он был в новой чёрной спецовке, с логотипом «Штерн-Автоматика», ещё со свежей типографской краской. Но под глазами всё те же тени, видимо, он не спал. В руках держал старый ноутбук с треснутым корпусом, заклеенным скотчем в трёх местах.

Он остановился в дверях и замер.

Я смотрел на него. Сначала его взгляд скользнул по голографическому столу — пустая проекция медленно вращалась, ожидая данных. Потом по рабочим станциям — мониторы, клавиатуры, вычислительные блоки. Потом по автоклаву — огромная белая капсула, похожая на космический модуль. По 3D-принтерам, по печам, по вакуумным насосам.

Он стоял так минуту. Может, две. Я не торопил его.

Потом его губы дрогнули. Он перевёл взгляд на меня.

— Это всё... мне?

— Здесь ты будешь работать, — произнёс я с твёрдой уверенностью. — Команду собирай по своему усмотрению: зови лучших — из цехов, из институтов, с профессиональных форумов. Зарплаты утверждаю я и всё обеспечение беру на себя. Твоя задача в разработке и воплощении в жизнь проекта. Бюджет более чем достаточен, чтобы воплотить самые смелые идеи.

Он молчал. Я видел, как его пальцы разжались и руки чуть не уронили ноутбук от неверия. Это падение он бы точно не пережил. Наверное, он готов был ущипнуть себя, чтобы проверить не сон ли это. Он получил именно тот шанс, которого ждал всю жизнь.

— Есть одно условие, — продолжил я. — Никаких компромиссов. Если для двигателя нужен титан — покупаем титан. Если для аэродинамики нужна труба — арендуем трубу в ЦАГИ. Я не хочу слышать слов «это невозможно». Ты проектируешь. Я обеспечиваю.

— Невозможное возможно, — усмехнулся он тихо — если не знать, что оно невозможно.

Он подошёл к голографическому столу, положил ноутбук на край. Я видел, как он провёл пальцами по гладкой поверхности, проверяя, реальна ли она. Потом открыл крышку — экран засветился, но половина была залита трещинами.

— Почему? — спросил он, не глядя на меня. — Почему вы это делаете?

Я подошёл к окну. За стеклом — серое московское утро, дымящие трубы, бетонные корпуса. Всё это я построил. Но не я создал.

— Мои машины стоят в гараже и ржавеют, — сказал я, поворачиваясь к нему. — Я построил империю, но я не построил ничего по-настоящему своего. Завод делает сервоприводы — хорошие, качественные. Они стоят на половине роботов в этой стране и не только. Но это не моё творение. Я купил технологию, нанял инженеров, поставил менеджеров. Я не создал ни одной машины сам. Я старею и у меня остаётся всё меньше времени на активную жизнь. Но я не желаю становиться стариком, преисполненным сожалений. Когда до меня дошло всё это, не умом, а осознанием, вот здесь, — я похлопал себя по груди, — я решил, что больше ни минуты не потрачу зря. Понимаешь?

Он кивнул. Я видел, что понимает.

— Вы создали, — сказал он тихо. — Вы создали этот ангар.

Я усмехнулся.

— Ангар — это просто помещение. Это как утроба, в которой может зародиться жизнь. А ты создал двигатель. На коленке. В комнатухе, где, наверное, даже стола не было. Именно это вдохнёт жизнь в ангар.

— И ещё, — добавил я после некоторой паузы, — перейдём на «ты» при личном общении. Нам предстоит воплотить в жизнь грандиозный проект и нужно учиться доверять друг другу. Но без фамильярности.

Он кивнул, но ничего не ответил. Просто стоял, сжимая в руках ноутбук с треснутым экраном.

— Я хочу, чтобы ты кое-что понял, — сказал я. — Мы строим «Гиперион» не просто чтобы выиграть гонку. Мы строим его, чтобы доказать: скорость нельзя купить. Её можно только создать. И если мы победим, мы покажем всем, что «Прометей» не владеет этим миром.

Он вопросительно посмотрел на меня.

— Что такое «Прометей»?

— Это консорциум, — ответил я. — Группа компаний, которые скупали команды одну за другой. Они показали себя на третьем сезоне «Формулы Ноль», когда стало ясно, что чемпионат не умрёт, а будет расти. Сначала «Прометей» действовал аккуратно — скупал мелкие команды, которые не могли найти спонсоров: «Феникс» из Монако, «Титан» из Милана. Потом — крупные. К пятому сезону они контролировали семь команд из двадцати. Сейчас, наверняка, они контролируют некоторых судей и комиссаров. Их метод прост: они не запрещают гонки. Они не пытаются закрыть чемпионат. Они действуют так, как все корпорации, когда хотят поглотить что-то живое — они делают его предсказуемым. Я читал их манифест. Написанный сухим, бюрократическим языком, он звучит как приговор:

«Мы стремимся стандартизировать технические регламенты Формулы Ноль для обеспечения безопасности, стабильности и предсказуемости чемпионата».

Звучит разумно, но это убивает свободу. Это означает: никаких неожиданностей. Унификация требований к топливу, ограничение мощности двигателей. Никаких умников, которые приезжают с машиной, собранной на коленке, и выигрывают у корпораций. Только деньги. Только бюджеты. Только те, кто заплатил за победу. Это и даст им вожеленную «предсказуемость чемпионата».

Формула-1 прошла этот путь. Сначала — спорт джентльменов. Потом — деньги. Потом — правила, которые писались под бюджеты. Потом — побеждал не лучший инженер, а лучший юрист.

— А ты хочешь помешать им? — спросил он.

Я не ответил сразу. Я смотрел в окно, на дымящие трубы, и думал о том, сколько раз я сам был частью системы, которую теперь ненавижу.

— Формула Ноль родилась как протест. Но «Прометей» хочет повторить путь Формулы-1. Они хотят загнать чемпионат в клетку.

Помню, я смотрел интервью одного из основателей «Формулы Ноль». Их было трое — швейцарец, американец и русский. Они построили чемпионат на свои деньги, без спонсоров, без рекламы. Они говорили о скорости как о религии.

— Мы создаём чемпионат для инженеров, — говорил швейцарец Лукас Мейер в том интервью. — Мы хотим свободы.

Я смотрел на его лицо — молодое, горячее, уверенное. Он верил в то, что говорил. Все трое верили. Они построили трассы, привлекли первых гонщиков, создали то, что стало легендой. Это была свобода. Чистая, дикая, опасная. Она не могла длиться вечно.

Спустя несколько лет после интервью, тот же швейцарец, но с потухшими глазами, говорил о том, как «Прометей» предложил выкупить его долю.

— Они сказали, что хотят сохранить дух чемпионата, — говорил он. — Я поверил. Я думал, они такие же, как мы. Я ошибался.

Тогда я понял кое-что важное. Деньги могут быть клеткой. А могут быть инструментом. Всё зависит от того, как их использовать. Я хочу построить машину, которую они не смогут купить. И я хочу, чтобы ты помог мне.

Дмитрий внимательно слушал, пока я говорил. Когда я закончил он задумчиво кивнул, не просто соглашаясь, а примеряя на себя мою исповедь.

— Тогда начнём, — сказал он.

Он развернул на голографическом столе свою первую схему. V10. Золотниковый ГРМ. Схема, которую он рисовал три года, переделывал, пересчитывал, перечерчивал. Она повисла в воздухе, объёмная, точная, живая.

Он молчал. Смотрел на схему. Потом заговорил спокойно, без пафоса. Просто рассказывал.

— Я ходил пешком на большие расстояния. До института, до работы. По два-три часа в день. Я шёл и думал. В моей голове выстраивались схемы, механизмы, узлы. Я видел, как работает двигатель изнутри — в объёме, в движении. Поршни, шатуны, коленвал, распредвал. Всё это крутилось у меня в голове как настоящая машина.

Он провёл пальцем по голограмме, увеличивая изображение золотникового ГРМ.

— Когда я придумал золотниковый механизм, я понял, что это то, чего не было раньше. Традиционные клапаны ограничивают обороты. Пружины не успевают закрываться. Я заменил их вращающимся цилиндром с окнами. Нет пружин, нет толкателей, нет потерь. Просто вращение. Просто газ.

— Ты придумал это сам?

— Да, я придумал это, когда шёл по улице. Шёл и смотрел прямо сквозь людей. Я всегда смотрел расфокусированным зрением, когда думал, поэтому часто не замечал знакомых, которые со мной здоровались как в пустоту. И вдруг увидел, как работает золотник в паровой машине. Не знаю, почему я подумал об этом. Просто пришло в голову.

Он улыбнулся, вспоминая.

— Потом была трансмиссия. Я придумал два конусных вала с бегунком между ними. Меняешь положение бегунка — меняешь передаточное число. Я думал, что изобрёл что-то новое, но потом узнал, что это называется вариатор и он уже существует, только с ременной

передачей вместо бегунка. Но я не расстроился. Я понял, что мысля в правильном направлении.

— А потом?

— Потом я узнал про гибриды. Электромоторы, батареи, рекуперация. И я понял, что электромотор можно поставить прямо на коленвал. Убрать маховик, убрать сцепление, убрать коробку. Всё заменить одним планетарным механизмом. Два электромотора, планетарный редуктор, двигатель. Всё в одном узле.

Он развернул схему трансмиссии. Планетарный редуктор, два мотор-генератора, водило от ДВС.

— Я назвал это eCVT-P. Электрический бесступенчатый вариатор с планетарным дифференциалом. Никто не делал такого раньше. Это моё.

Я смотрел на схему и понимал, что он не врёт. Это действительно было его. Каждая линия, каждая шестерёнка, каждая цифра — всё это родилось в его голове. На ходу. В тишине. В темноте зимних вечеров, когда он шёл домой и думал.

— Ты сказал, что у тебя нет высшего образования.

— Нет, — ответил он. — Я бросил институт на втором курсе. Мне нужны были деньги. Я пошёл работать на завод. Но я продолжал учиться сам. Я читал книги, статьи, форумы. Я изучал только то, что меня интересовало.

— Ты сожалеешь, что бросил?

Он посмотрел на меня.

— Нет. Если бы я остался, у меня не было бы времени думать. А думать — это единственное, что я умею хорошо.

Я кивнул.

— Тогда думай. Здесь у тебя будет для этого всё, что нужно.

Он повернулся к голографическому столу и начал настраивать проекцию. Я стоял и смотрел на него. Худой, невысокий, с тёмными кругами под глазами. Но в его движениях была уверенность, которой я не видел ни у одного инженера, работавшего на меня.

Он был одержим. Именно это делало его опасным для «Прометея» и могло принести победу.

— С чего начнём? — спросил он, не оборачиваясь.

— С команды. Один ты не справишься.

— Да, я знаю, кого позвать.

И в этот момент я увидел в его глазах то, что искал. Не надежду, или голый энтузиазм. А твёрдую и абсолютную уверенность в том, что он знает, что делает.

## Глава 7. Сбор команды

Первые две недели Дмитрий собирал команду.

Я не вмешивался. Он сам решал, кто войдёт в этот ангар, кто будет ночами гнуть спину над чертежами, кто примет на себя ответственность за свои ошибки. Он знал, кого звать. Они годами переписывались на форумах, спорили о газодинамике, делились расчётами, обменивались ссылками на редкие статьи. Никогда не встречались вживую. Но он знал их лучше, чем соседей по лестничной клетке.

Первый пришёл Илья Корнеев.

Я стоял у входа, когда он вошёл. Высокий, сутулый, с вечно растрёпанными волосами, пропахшими флюсом от пайки. Он тащил за собой чемодан, набитый платами, инструментами, блоками питания. Когда он вошёл в ангар, его взгляд сразу упал на вычислительный кластер.

— Ты серьёзно? — он повернулся к Дмитрию, даже не поздоровавшись. — Всё это — нам?

Дмитрий многозначительно кивнул.

Илья подошёл к одному из кластеров, провёл пальцем по корпусу, потом по монитору.

— У тебя там, — он кивнул на угол, — стоят суперконденсаторы. Я вижу по корпусам. Это на графене?

— Да.

— Ёмкость?

— Пятьсот ватт-часов.

Илья присвистнул.

— Ты в курсе, что это в три раза больше, чем у любого болида Формулы-1?

— Я в курсе. Поэтому я тебя и позвал.

Илья обернулся. Посмотрел на Дмитрия долгим взглядом. Потом усмехнулся.

— Я в деле. — Он швырнул чемодан на пол. — Но предупреждаю: я буду спорить. Часто.

Илья уже разворачивался к кластеру, когда я шагнул вперёд.

— Я рассчитываю на это.

Илья посмотрел на меня. В его глазах мелькнуло что-то похожее на удивление — видимо, он не ожидал, что владелец завода будет говорить такие вещи.

— Говорят, что в споре рождается истина. — Он усмехнулся. — Просто у меня не было таких ресурсов для создания весомых аргументов.

Он отвернулся к кластеру и начал раскладывать платы. Я улыбнулся. Ещё один одержимый.

На следующий день пришёл Антон Звягинцев.

Молчаливый, с руками, вечно испачканными эпоксидной смолой. Кончики пальцев у него были обожжены — работа с автоклавами не прощает небрежности. Он поздоровался, огляделся и подошёл к голографическому столу, развернув схему углепластикового монокока.

— Мне нужны три автоклава. — Он говорил, не поднимая глаз. — И печь для постотверждения. Температура — двести сорок градусов, давление — десять атмосфер. И ещё вакуумный насос с производительностью не меньше тысячи литров в минуту.

— Будут.

Он кивнул и отошёл к стенду, где уже лежали образцы карбонового волокна. Начал их разглядывать с видом скульптора, рассматривающего глыбу мрамора. Он не спросил, кто я. Ему было всё равно. Он пришёл работать.

Через три дня появилась Лена Воронова.

Аспирантка МФТИ, специалист по газодинамике. Стройная и хрупкая девушка, со светлыми волосами, заплетёнными в большую косу от самых корней волос, на конце которой висела

моделька ракеты. Она была одета в зелёный инженерный комбинезон с нашивками и выглядела как сотрудник космического агентства. Когда она открыла свой ноутбук и развернула модель золотникового ГРМ с расчётами потоков, с графиками турбулентности, с профилями окон, я понял: она знает о газах больше, чем любой инженер в этом ангаре.

— Мне нужно увеличить вычислительный кластер в три раза. — Она посмотрела на Дмитрия. — Мои модели требуют ресурсов. На текущей конфигурации я буду считать одну итерацию два часа. Это слишком долго.

— Увеличим.

Она улыбнулась — мелькнули ямочки на щеках — и уткнулась в экран. Я смотрел на неё и думал: сколько ещё таких людей сидят в лабораториях и библиотеках, не зная, что их гений может стать реальностью?

Четвёртым пришёл Кирилл.

Он походил на подростка, случайно забредшего во взрослый цех, если бы не седые виски. За плечом висел рюкзак, набитый разной электроникой. Он не стал здороваться, быстро оглядел помещение и, не останавливаясь, прошёл к дальнему столу.

Скинув рюкзак, он вытащил ноутбук. Я насчитал по загрузочным иконкам шесть операционных систем, пока экран загорался. Не глядя на нас, он открыл редактор кода и начал печатать с такой скоростью, что клавиши застрекотали, как пулемёт.

— Я буду делать управление. — Он говорил не оборачиваясь. — Электроника, софт, роботы. Есть одно условие: когда я в коде, вы для меня пустое место. Без обид.

Он замолчал, полностью погрузившись в экран, и мы на мгновение перестали для него существовать. Я посмотрел на Дмитрия. Тот одобрительно кивнул.

Последним пришёл Михаил.

Механик-сборщик, лучший кандидат, которого посоветовал директор завода. Сорок два года, седина в волосах, шрам через левую ладонь — след от попадания под пресс на старом заводе. Он обвёл взглядом ангар, хмыкнул, потом подошёл к Дмитрию и протянул руку.

— Михаил. Руки золотые, характер скверный. Терпеть не могу электронику. Если вы хотите строить машину, которая сломается, когда перегорит один транзистор, то я вам не нужен. Если хотите строить машину, которая поедет даже с отключённым питанием, — я с вами.

Дмитрий пожал его руку.

— Договорились.

Я шагнул вперёд.

— Михаил, ты знаешь, зачем мы всё это делаем?

Он посмотрел на меня. В его глазах не было удивления — он уже понял, кто я.

— Виктор Алексеевич, — Он кивнул в знак приветствия. — Я знаю, зачем мы это делаем. Мы делаем это, чтобы показать всем, что старые механические руки ещё могут сделать то, что не могут компьютеры.

— Тогда ты на правильном месте.

Он кивнул и отошёл к своему стенду. Я смотрел на команду. Пять человек. Разные, странные, не похожие друг на друга. Но у них было одно общее: они не могли иначе.

И тут в разговор вступил Илья. Он поднялся из-за своего стола, где уже начал раскладывать платы, и подошёл к Михаилу.

— А что, простите, вы имеете против электроники?

— Я ничего не имею против. — Михаил ответил спокойно. — Я имею против того, что вы, электронщики, считаете себя умнее всех. Машина — это механика. Колёса, рычаги, болты. Без них ваши транзисторы — мусор.

— А без моих транзисторов, — усмехнулся Илья, — ваша механика развалится на первом повороте. При 5g нагрузки любой рычаг согнётся, если у него не будет правильной обратной связи.

— Вы думаете, я не знаю, как работает рычаг? Я собирал их, когда вы ещё в школе транзисторы паяли.

— Я паял транзисторы, когда вы ещё в школе болты разглядывали.

Они стояли друг напротив друга — высокий, сутулый Илья и коренастый, с широкими плечами Михаил. Между ними искрило.

Дмитрий шагнул между ними.

— Хватит.

Они замолчали.

— Илья, — сказал Дмитрий, — электроника — это мозг. Без неё мы не сможем управлять двумя тысячами сил на скорости пятьсот километров в час. Михаил, — он повернулся к механику, — механика — это скелет. Без неё мозг не сможет приложить усилие. Вы нужны друг другу. И вы будете работать вместе.

Илья хмыкнул, но отошёл к своему столу. Михаил молча проводил его взглядом и повернулся к голографическому столу.

— Покажи мне свой двигатель. — Он обратился к Дмитрию. — Я хочу посмотреть, как ты собрался ставить золотниковый ГРМ.

Это было начало. Но я видел, что этот конфликт не кончился. Он только начался. И он был нужен. Без споров не бывает настоящих решений.

Я облокотился на дверной откос и смотрел на свою команду, впервые за много лет мне было не стыдно за то, что я чувствую. Гордость. Не за деньги, не за империю, а за людей, которые собрались здесь, чтобы создать невозможное.

В тот вечер я ушёл поздно. Команда уже разошлась, только Дмитрий остался у голографического стола, настраивая расписание работы на двадцать месяцев вперёд.

Я подошёл к нему.

— Ты уверен, что они справятся?

Он не обернулся.

— Они справятся. — Он помолчал, потом добавил: — Я знаю их по увлечениям, по форумам, спорам, ночным чатам. Они одержимы, как и я.

Я кивнул.

— Тогда завтра начинаем.

Я вышел из ангара. За дверью — холодный московский вечер, фонари, снег. Я стоял на крыльце, смотрел на тёмное небо и думал о том, что сегодня началась новая глава в моей жизни.

## Глава 8. Первое касание скорости

Через три дня после того, как команда собралась, Дмитрий подошёл ко мне с неожиданной просьбой.

— Мне нужна машина. — Он стоял передо мной, и я видел, что он боится моего отказа. Но не отступит. — Не обычная. Спортивная. И трек.

Я оторвался от монитора.

— Зачем?

— Я никогда не ездил быстрее ста двадцати километров в час. Я знаю, как работает двигатель, но я не знаю, как он работает на скорости. Я считал аэродинамику на компьютере, но я не знаю, как воздух давит на кузов в повороте. Я не знаю, как руки двигаются при перегрузке в 3g. Я должен почувствовать. Иначе я спроектирую машину для робота, а не для человека.

— Ты хочешь научиться пилотировать?

— Да, но в первую очередь мне надо научиться чувствовать. Это разные вещи.

Я смотрел на него изучая, потом кивнул.

— Бери Bugatti. Она всё равно стоит без дела.

Мы начали ночные заезды. Два раза в неделю, когда основная работа над «Гиперионом» заканчивалась за полночь, Дмитрий уезжал на полигон в Дмитрове. Я иногда приезжал, чтобы посмотреть.

Первые заезды были кошмаром.

Когда Дмитрий впервые сел в Bugatti Chiron, он выглядел не как инженер, который понимает каждый болт в двигателе, а как водитель-новичок — руки слишком сильно сжимали руль, плечи были напряжены, голова вжата в плечи.

— Готов? — спросил я по радио.

— Да.

Машина рванула с места. Ускорение в 1.2g вжало его в кресло. Я видел на мониторе, как он побледнел. Он прошёл круг за три минуты — на сорок секунд медленнее, чем я в своей первой квалификации.

Когда он вышел из машины, его трясло.

— Ну как? — спросил я.

— Ужасно. — Голос его был хриплым. — Я думал, это будет как на симуляторе. Но там нет страха. А здесь — есть. Я не чувствую машину. Я чувствую только ужас.

— Это пройдёт. — сказал я. — Через десять кругов.

Он сделал ещё пять. Потом ещё пять. На пятнадцатом круге я увидел, как его поза изменилась. Он перестал вцепляться в руль мёртвой хваткой. Плечи расслабились, голова чуть наклонилась вперёд. Он начал слушать машину.

— Что ты слышишь? — спросил я.

— Вибрацию подвески. — Голос его был сосредоточенным. — Она говорит мне, где кончается сцепление. Я чувствую, как задняя ось начинает уходить в повороте.

На двадцатом круге он прошёл трассу за 2:40. На тридцатом — за 2:30.

Дмитрий рассказывал мне об этом много позже. Как мы сидели в пустом боксе в Дмитрове, пили остывший кофе, и он пытался объяснить то, что нельзя объяснить словами.

— Знаешь, — сказал он, глядя на пустую трассу за окном, — я ведь никогда не знал, что машина может быть живой.

Он усмехнулся. Невесело. Как человек, который пытается перевести с языка, которого не существует.

— Первый круг я просто выживал. Сжимал руль так, что костяшки побелели. Смотрел на поворот и зажмуривался за мгновение до входа. Я думал, что это и есть гонка — терпеть, держаться, не ошибиться.

Он замолчал на минуту. Может, на две.

— А на третьем круге я перестал думать. Просто мозг отключился, слишком много информации, слишком быстро. И тогда я впервые почувствовал двигатель. Это был не просто звук, а скорее голос. Я слышал, как он начинает петь сопрано на высоких оборотах, а потом уходить на октаву вниз при переключении передачи. Смена ритма заставляет его дышать полной грудью. Его голос отзывался во мне через вибрацию в руле, через давление в грудной клетке, через дрожь на педали газа. Я понял, что всё, что я делал раньше — чертежи, расчёты, ночи без сна — это была подготовка. Как разговор перед разговором. А сейчас я впервые заговорил на настоящем языке.

— И что он сказал?

Дмитрий посмотрел на меня. В его глазах горело что-то, чего я не видел раньше.

— Он сказал: «Ты не управляешь мной. Ты — часть меня».

Он допил кофе и поставил кружку на стол.

— Это было самое страшное и самое прекрасное, что я чувствовал в жизни.

Через месяц он гонял Bugatti по три раза в неделю. Я приезжал на полигон и видел его эволюцию. Он научился чувствовать сцепление шин с асфальтом. Входить в поворот на грани заноса и ловить машину в миллиметре от срыва. Дышать под перегрузками.

Но самое главное — он полюбил скорость.

Однажды ночью я застал его сидящим на капоте Bugatti. Машина дымилась, потрескивала остывающим металлом. Над полигоном висела луна.

— Что? — спросил я, подходя.

— Я понял, каким должен быть «Гиперион». — Он не обернулся, глядя на трассу, залитую лунным светом. — Не просто мощным. Не просто технологичным. Он должен быть живым. Он должен разговаривать с пилотом. Через руль, через вибрацию, через перегрузки. Как этот Bugatti. Только лучше.

— Что значит — лучше?

Он повернулся ко мне. Глаза его горели в темноте.

— Bugatti говорит с пилотом, но на языке, который пилот должен учить. А я хочу, чтобы «Гиперион» говорил на языке тела. Без слов, без инструкций. Чтобы пилот просто делал, а машина отвечала.

Я встал рядом.

— Теперь ты понимаешь, почему я не продал эти машины? Даже когда они перестали побеждать?

— Понимаю. Они живые. И я хочу, чтобы «Гиперион» был живым с самого рождения. Не после того, как его обкатают, а в первый же день.

Я смотрел на Дмитрия и видел его эволюцию. Но я не сказал ему, что сам каждую ночь сажусь за руль.

Я купил старый болид Формулы-3 — без электроники, без систем помощи, только механика и мотор. Я выезжал на полигон в шесть утра, когда никто не видел. Восемь кругов. Десять. Двенадцать. Я гонял, пока руки не начинали дрожать от усталости, это заряжало меня энергией на целый день.

Мне было пятьдесят два. Сердце — не то, что в сорок. Реакция — медленнее. Но я хотел доказать себе, что ещё могу. Что скорость не только для молодых.

Однажды Дмитрий застал меня. Я так же сидел на капоте болида, переводил дыхание. Он подошёл и сел рядом. Мы молчали минут пять.

— Вы делаете это каждый день? — спросил он.

— Почти каждый.

— Зачем?

Я посмотрел на трассу, залитую утренним солнцем.

— Я хочу сесть за руль «Гипериона». Не как владелец. Как пилот.

— Но андроид...

— Андроид — это компромисс. — сказал я. — Он позволит мне гоняться, не убивая себя. Но я должен чувствовать машину. Через тело. Так же, как ты.

Дмитрий помолчал.

— Тогда нам нужно тренироваться вместе. — Он посмотрел на меня. — Я — чтобы чувствовать машину, планировать стратегию, понимать её границы. Ты — чтобы побеждать через андроида. Мы должны быть одной командой.

— Я не хочу, чтобы ты считал меня стариком, который цепляется за прошлое.

— Я не считаю. — Он усмехнулся. — Я считаю тебя человеком, который не хочет сдаваться.

В ту ночь мы договорились: мы будем тренироваться вдвоём. Я — на Формуле-3, он — на Bugatti. Мы будем сравнивать ощущения, обсуждать траектории, спорить о настройках.

Я не сказал ему, что у меня ишемическая болезнь сердца. Что врачи запретили мне перегрузки выше 4g. Что я рискую инфарктом каждый раз, когда сажусь за руль.

Это мой выбор. Мой шанс вернуться в гонки. Моё решение прожить эту жизнь так, как я считаю нужным — в погоне за мечтой, а не в наблюдении из зоны комфорта.

Однажды он рассказал мне, как провёл день на полигоне, наблюдая за конкурентами. «Архангел» из Москвы проходил повороты с креном — их подвеска была слишком мягкой. «Каратель» из Штутгарта дрожал на прямых — вибрация от двигателя передавалась на кузов. «Дракон» из Шанхая тормозил раньше всех — их тормоза перегревались.

Он считал. Записывал. Сравнивал.

— «Архангел» теряет 0.3 секунды на каждом повороте из-за крена. «Каратель» — 0.2 секунды на каждом прямике из-за вибрации, которая вынуждает пилота сбрасывать газ. «Дракон» — 0.4 секунды на торможении, потому что они боятся перегреть диски.

— И что мы делаем?

— Мы делаем машину, у которой нет этих проблем. Жёсткая подвеска, которая гасит вибрацию. Активная аэродинамика, которая не требует сброса газа. И тормоза, которые не перегреваются, потому что мы используем рекуперацию.

Он говорил, и я слушал. Впервые за много лет я чувствовал, что строю что-то настоящее. Не бизнес и не империю, а то, что останется после меня.

Я смотрел на него и вспоминал себя в его возрасте. Таким же горящим взглядом, такой же одержимостью. Я потерял это чувство где-то по пути, когда деньги и империя стали важнее мечты. Но глядя на Дмитрия, я чувствовал, как оно возвращается.

Не в полную силу. Я уже не мог работать по ночам, не спать сутками, гнуть спину над чертежами. Но я мог дать ему то, что у меня было — ресурсы. Я мог создать пространство, где его одержимость станет реальностью.

И я сделаю это. Чего бы это ни стоило.

## Глава 9. Сердце зверя

Утро понедельника. В ангаре витал запах свежесваренного кофе, смешанный с лёгкой кислинкой статического электричества от работающих вычислительных кластеров. Свет от голографического стола заливал лица собравшихся. Дмитрий стоял в центре, Лена и Илья — по бокам, Михаил скрестил руки на груди и смотрел скептически, Антон уже возился с образцами карбона у своего стенда, но краем уха слушал.

Дмитрий развернул голограмму. В воздухе повис блок цилиндров. V-образный. Десять цилиндров. Угол развала — 72 градуса.

— Это не просто двигатель. Это сердце зверя. — Он говорил спокойно, но я слышал в его голосе уверенную интонацию, с которой преподаватели ведут лекцию ученикам. — V10. 72 градуса. Пять модулей коленвала. Золотниковый ГРМ. Наддув 4.5 бара. Метанол. Две тысячи сил.

Михаил присвистнул.

— Две тысячи? С 5.2 литров?

— Именно так.

— Не бывает. — Михаил покачал головой. — Турбины — да, но они жрут наддув. И при такой степени сжатия ты либо взорвёшь поршни, либо детонация сожжёт клапана. Точнее, золотники, раз уж ты решил пойти этим путём.

Дмитрий улыбнулся. В этой улыбке была спокойная уверенность человека, который уже всё просчитал.

— Забегая вперёд, скажу, что стабильную работу при такой степени сжатия нам обеспечит метанол. Но обсудим всё по порядку, начну с коленвала.

Он увеличил изображение.

— Коленвал составной, из пяти модулей, в профиль как пятиконечная звезда. Коническая посадка модулей с натягом в 0.05 мм. Торцевые зубья Хирта, они обеспечивают передачу крутящего момента без люфта. Центральный болт из мартенситно-старееющей стали, стягивающий модули с усилием 200 000 ньютонов. При затяжке модули спекаются в монолит. Но если один выйдет из строя — мы заменяем его, а не выбрасываем весь коленвал.

— Пиковый момент — 1400 ньютон-метров, — сказала Лена. — Если коленвал не выдержит, мы потеряем двигатель на втором круге.

— Выдержит, — ответил Дмитрий, не отрываясь от схемы.

— Ты проверял?

— Нет.

— Тогда почему ты уверен?

Дмитрий поднял голову. Посмотрел на неё — впервые за весь вечер не на голограмму, а на неё.

— Потому что я рассчитал каждую частоту колебаний. И потому что ты перепроверила мои расчёты и нашла ошибку в третьем знаке после запятой. Если бы ты не нашла, я бы не был уверен.

Лена моргнула. Потом взяла маркер и вернулась к схеме. Но я видел, как она прячет улыбку.

Антон оторвался от своего стенда и подошёл ближе.

— Подождите, вы сказали, что мы будем использовать метанол? Почему не бензин? Привычно, надёжно, есть везде, не надо изобретать топливную систему. Берём обычный АИ-100, добавляем присадки для октанового числа — и едем.

— И на 1000 сил мы упираемся в детонацию, — парировал Дмитрий. — 15:1 степень сжатия — это не для бензина. Даже с присадками мы будем на грани. Метанол — это огонь.

Октановое число — 130. Степень сжатия 15:1 — без проблем. Наддув 4.5 бара — без проблем. Теплота испарения — в три раза выше, чем у бензина. При впрыске он испаряется в цилиндре и снижает температуру на 60—80 градусов. Это работает как встроенный интеркулер. Мы получаем плотный, холодный заряд.

— И расход, — сказал Антон. — Бешеный расход.

— Расход — 1 литр в секунду на максимальной мощности. — ответил Дмитрий. — Бак 100 литров. Гоночный цикл — 6 кругов по 5 километров = 30 километров. На максимальной мощности мы проедем 100 секунд. Но мы не будем ехать постоянно на максимальных оборотах «газ в пол». Мы сбрасываем газ на торможении, рекуперлируем, используем накопленную в конденсаторах энергию на электромоторах — и расход падает.

— Ты серьёзно? — Антон посмотрел на него. — Ты хочешь сказать, что на пятом круге у тебя может закончиться топливо?

— На пятом круге у нас будет либо победа, либо мы уже проиграли. — Дмитрий посмотрел на него в упор. — Ты предлагаешь проиграть медленно, на бензине, или выиграть быстро, на метаноле?

— А что, если гонка затянется? — спросил я. — Красные флаги, рестарт, дополнительные круги?

— Тогда мы будем экономить. Снизим обороты, наддув, перейдём в режим экономии. А когда нужно будет — включим форсаж. У нас есть 100 литров. Этого достаточно для 5 кругов в гоночном режиме. Если гонка продлится дольше — мы будем пересматривать стратегию.

Я посмотрел на Антона. Он сжал кулаки, но потом выдохнул.

— Ладно, убедил, пусть будет метанол. Но объём бака увеличим до 120 литров, я не хочу, чтобы мы рисковали остаться без топлива. Но если на шестом круге мы высохнем — я буду тем, кто скажет «я же говорил».

Дмитрий кивнул в знак согласия.

— Хорошо, небольшой запас нам не помешает. Но тебе надо будет спроектировать облегчённый бак за монококом.

— Не проблема, — ответил Антон. — Я сделаю специальный бак с тепловым экраном от двигателя. Метанол гигроскопичен — он впитывает влагу из воздуха. Если в бак попадёт вода, мощность упадёт. Поэтому добавлю осушитель воздуха на входе, и систему продувки перед заправкой.

Михаил внимательно посмотрел на одного, потом на второго.

— Всё, обсуждение топлива закончили? Тогда вернёмся к двигателю. Ты объяснил, как собрать коленвал. — Он смотрел на голограмму, прищурившись. — Но, почему мы используем V10, а не V8, или V12?

Дмитрий переключил изображение. На экране появились три схемы — V8, V10, V12.

— Хороший вопрос. — Он повернулся к команде. — Давайте разбираться.

**V8.**

— Классика. 90 градусов. Хорошая уравновешенность при использовании крестообразного коленвала. Мощность — до тысячи сил с турбонаддувом. Но у V8 есть врождённый порок: два цилиндра в каждом ряду работают с перекрытием по выпуску. Это создаёт пульсации во впускном коллекторе, и на высоких оборотах — от 12 тысяч — двигатель начинает «захлёбываться». Плюс вибрации второго порядка. Мы можем их гасить балансирными валами, но это добавляет массу и трение.

Он переключил на V12.

**V12.**

— Шедевр. Идеальная уравновешенность, как первичная, так и вторичная. Шесть цилиндров в ряду дают ровный поток выхлопа, который можно использовать для наддува. Мощность — до полутора тысяч сил без проблем. Но V12 — длинный. Длинный коленвал. Длинный блок.

Длинная голова. Это масса, это инерция, это ограничение по оборотам из-за длины коленвала — 10—11 тысяч, максимум. И центр тяжести слишком высокий и смещённый назад — для гиперкара с открытыми колёсами это критично. Мы потеряем в управляемости.

## **Конец ознакомительного фрагмента.**

Текст предоставлен ООО «Литрес».

Прочитайте эту книгу целиком, [купив полную легальную версию](#) на Литрес.

Безопасно оплатить книгу можно банковской картой Visa, MasterCard, Maestro, со счета мобильного телефона, с платежного терминала, в салоне МТС или Связной, через PayPal, WebMoney, Яндекс.Деньги, QIWI Кошелек, бонусными картами или другим удобным Вам способом.