



ПОМОЩНИК МИЛЛИОНЕРА

АЛЕСЬ ШУППО

Алесь Шуппо

Помощник миллионера

«Издательские решения»

Шуппо А.

Помощник миллионера / А. Шуппо — «Издательские решения»,

ISBN 978-5-00-591162-9

Насколько яркой может быть жизнь? Помощник миллионера абсолютно уверен, что ничего невозможного в жизни человека нет. Если есть желание, найдутся и возможности. Эта книга про активный образ жизни, в том смысле этого выражения, о котором прежде вы даже не догадывались. Это книга о силе общения, способного разрушать внутренние барьеры. Эта книга — путеводитель по параллельным вселенным, в которых возможно все.

ISBN 978-5-00-591162-9

© Шуппо А.
© Издательские решения

Содержание

Быстрая мечта	6
Остаться в живых	12
Игра по-крупному	17
Велопокатушки	20
Потерянное время	22
Конец ознакомительного фрагмента.	28

Помощник миллионера

Алесь Шуппо

© Алесь Шуппо, 2022

ISBN 978-5-0059-1162-9

Создано в интеллектуальной издательской системе Ridero

Отключи мозг

Глупо? Неразумно? Да кому вообще придет в голову раздавать такие безумные советы. Не для того мы прошли путь от обезьян до покорителей космоса, чтобы следовать таким бестолковым рекомендациям. И все же иногда это единственно верный путь.

Знаменитая французская трасса Маньи-Кур, построенная в далеком 1961 году. Она 18 раз принимала этапы Formula 1. Вот она, великолепная Маньи-Кур, все такая же ухоженная и аккуратная. Кажется, что воздух здесь пропитан невидимым дымом выхлопа быстрейших на планете автомобилей. А асфальт еще помнит, с какой силой в него вгрызались колеса Ferrari Михаэля Шумахера. Установленный немцем в 2004 году рекорд, к слову, не побит до сих пор.

И вот он я. Самый простой парень, из тех, кого вы могли бы вспомнить. В моих руках руль стоимостью 20 тысяч долларов. Позади меня оглушительно ревет мотор мощностью 720 лошадиных сил. Которые выстреливают смехотворными 560 килограммами болида со скоростью пули. Передо мной стоит невероятная задача: мне нужно отключить мозг и войти в поворот на немыслимой скорости.

Это критически важно. Если дать волю страху, послушать мозг, который буквально вопит: «Алесь, это невозможно!», – машина сорвется. И все 80 тысяч деталей стоимостью в полтора десятка миллионов долларов отправятся в неуправляемый полет.

Нужно собраться, отключить мозг и удержать скорость. Тогда переднее антикрыло и задний спойлер сумеют прижать машину к асфальту достаточно сильно, чтобы болид облизал поворот и без потерь вышел напрямик. А там уже проще. Даже самый осторожный в мире человек не откажет себе в удовольствии вдавить педаль газа в пол. Ощутить, как останавливается дыхание, а в кровь невидимый доктор шприцом на 10 кубов впрыскивает порцию эндорфинов. Нет слов, которые бы могли описать это ощущение. Для этого не придумали ни рифм, ни нот. Это нужно прожить.

Быстрая мечта

Сколько себя помню, меня тянуло к машинам. Чем быстрее, тем лучше. Но управлять болидом Formula 1? Думаю, вы согласитесь, мечта отличная.

В 1961 году, когда Гагарин отправился в свой знаменитый полет, а во Франции закончили строить автодром Маньи-Кур, мальчишки по всему миру заразились одной на всех мечтой. Сколько из них в итоге стали космонавтами? Не знаю, но предполагаю, что пара-тройка все же сумели добиться своего. Моя мечта была не менее скромной – я хотел проехать за рулем болида F1.

Задача, доложу, та еще. В моем роду не было гоночных чемпионов, мне не повезло родиться сыном арабского шейха. Я не выигрывал миллионов в лотерею. Родной для меня Минск от итальянской «Долины моторов» отделяли 2000 километров. Нет ни одного случайного обстоятельства, которое бы помогло осуществиться сумасшедшей мечте.

Впрочем, нет, вру. Одно все же есть. Я очень настойчивый парень. Который, к тому же, верит, что нет ничего невозможного. Если есть цель и желание ее достичь – все получится. Я знаю это. Я верю в это. И могу доказать.

Если взять за точку отсчета момент, когда я решил приступить к реализации проекта «Formula 1», весь процесс занял у меня год. От минуты, когда я отправил первое письмо компании-организатору столь экстравагантного «досуга», до секунды, когда механик вставил шток стартера в скважину на маховике и меня насквозь пронизал звук 10-цилиндрового мотора, сжигающего 75 литров высокооктанового бензина за 100 километров пути.

Как бы не хотелось вам поверить в обратное, гоночный уик-энд, подобный тому, который я прожил в конце 2019 года вместе с 7-ю счастливицами из разных уголков мира, роскошь доступная лишь избранным. Не важно, сколько денег на вашем счету, в каком банке он открыт. Чтобы прожить этот опыт, нужно пройти строгий отбор. Каждая деталь имеет значение. Даже мои 190 сантиметров роста едва не стали препятствием. Как выяснилось, это тот предел, за которым управление болидом становится невозможным. Более высокий человек физически не поместится в тесный кокпит. В него не влезет человек с парой лишних килограммов.

Огромное значение имеет водительский стаж. Вы можете впечатлить случайного прохожего опытом вождения армейского грузовика, троллейбуса и десятка легковушек. Но этот опыт не поможет вам пройти конкурс на право проехать десяток кругов на настоящем болиде F1.

Менеджеры компании-организатора задали мне, кажется, тысячу вопросов. Мне пришлось отправлять им видео-доказательство опыта пилотирования мощных спорткаров. В подробностях рассказывать о каждодневных тренировках, чтобы подтвердить физические кондиции, поскольку пилотирование болида требует колоссальных усилий. Которые не под силу выдержать рядовому человеку, ведущему спокойный и размеренный образ жизни в режиме «дом-работа».

«Формульные» перегрузки достигают 8g. В такие моменты масса пилота увеличивается в 8 раз. На торможении она с огромной силой вдавливают грудь в ремни. В повороте пытается оторвать голову и вышвырнуть ее за горизонт. Но дело не только в перегрузках. Управление болидом – физически очень тяжелый труд.

Безумные тормоза F1 требуют героических усилий. Чтобы эффективно замедлить болид, нужно вдавить педаль с усилием 100 килограмм. И сделать это по меньшей мере 10 раз за один круг. Попробуйте как-нибудь на досуге, это не так просто, как кажется.

Отчасти это объясняет, почему организаторы подходят к отбору кандидатов с такой щепетильностью. Однако мне удалось его пройти. В доказательство этому, спустя год после первого письма, я получил по почте черную коробку. В ней мне прислали специальный пропуск на трек и приглашение принять участие в заездах. Не буду врать – это до сих пор одно

из важнейших событий в моей жизни. Я помню каждую его деталь. Матовую поверхность бокса, шелест и запах бумаги. Именно тогда я понял, что мечта сбывается.

В поездке на трек меня сопровождал Юрий. Французы не очень-то чтят английский, потому без переводчика проект был невозможен. К выбору последнего пришлось подойти со всей серьезностью. Мне нужен был не просто человек, худо-бедно знающий русский и французский. Ему предстояло переводить специфический гоночно-инженерный лексикон. От точности его работы зависел не только успех всей затеи, но и безопасность.

Выбор пал на Юрия – русского, который более 20 лет прожил во Франции. Он, насколько я могу судить, идеально говорил на французском. И даже обзавелся специфическим акцентом в своем русском. Точный, внимательный к деталям, безупречно педантичный и очень эрудированный Юрий стал моим водителем и переводчиком. А заодно провел мне великолепную экскурсию по Франции. Два часа дороги из Парижа до Маньи-Кура прошли, как несколько минут.

20 лет за полдня

На трассе нас встречала целая команда. Тут были инженеры и механики, тренеры и гонщики. Каждому была отведена определенная роль, каждый выполнял четко поставленную задачу. При этом каждый излучал гостеприимство и доброжелательность. В этом не было бы ничего удивительного, если бы не одно обстоятельство. Через полдня им предстояло отдать в руки абсолютных новичков, которые видели болид F1 только по телевизору, технику стоимостью в полтора десятка миллионов долларов. Машину, самая дешевая деталь которой – крышка-слик – стоит 800 долларов. Как в таких условиях можно искренне улыбаться, ума не приложу.

Но они сумели. За тот день, что я провел на треке, я ни разу не поймал косога взгляда. Даже когда едва не угробил Jaguar R2, послушавшись наставлений моего инженера не рвать жилы на прогревочном круге, и привез на обтекателе в боксы пластиковый дорожный конус. Исключительная вежливость, безупречный профессионализм – вот мое первое впечатление от F1.

Но, конечно, за руль формулы сразу никто нас пускать не стал. Полдня мы провели в аудитории, изучая теорию. За несколько занятий по 1—2 часа команда инженеров и гонщиков попыталась затолкать в наши головы все самое важное. По сути, обучить нас тому, чему профессиональные пилоты F1 учатся по 20 лет, шаг за шагом преодолевая ступени гоночной карьеры от пилотирования карта до болида формулы.

Даже мне, человеку увлеченному, это было непросто. Одно дело смотреть трансляцию по телевизору, совсем другое сидеть в болиде. Тут нет неважных мелочей. Нужно выучить значение каждого флага и жеста.

Даже в боксах классическое «голосовое» общение с командой невозможно. Мотор F1 ревет так оглушительно, что перекричать его не смог бы и Шаляпин. 6000 оборотов на холостом ходу, 3 литра объема на 10 цилиндров и всякое отсутствие глушителя делают свое дело на отлично.

За несколько уроков нам нужно было хоть как-то познакомиться с особенностями управления болидом. Задача нетривиальная, учитывая, что ничего похожего на «гражданское» автомобилестроение тут и близко нет. Передачи переключаются на руле, чтобы тронуться с места, нужно пройти многоступенчатый алгоритм. А обилие кнопок и рычажков на руле буквально сводит с ума. Только на них в вымышленном гоночном университете выделили ли бы целый семестр.

А ведь есть еще сложная наука прохождения круга. Чтобы освоить ее, каждого из нас отправили в мини-тур по треку с профессиональным гонщиком. Он показал каждую точку разгона и торможения. Подробно рассказал, на какой передаче и с какой скоростью нужно входить в поворот. Среди нас семерых не было ни одного случайного человека. У каждого за плечами

солидный опыт управления очень быстрыми машинами по асфальтированному кольцу. Каждый мог бы с уверенностью записать себя в список самых быстрых любителей своей страны. Но все это в случае с формулой не имело ровно никакого значения. Просто потому, что болид F1 не имеет вообще ничего общего даже с самыми быстрыми и совершенными гиперкарами. Их разделяют столь же огромные расстояния, как трехколесный детский велосипед и шоссейник на Tour de France. И это вовсе не преувеличение.

Пикантности придавал и тот факт, что освоить полученные знания нам предстояло в тот же день. Тут уж не до конспектов: записывай или нет, прочесть пометки все равно будет некогда.

Первым делом мне нужно было пройти курс обучения на младшей Formula 2. Машина куда проще и ближе по принципу управления к обычным авто. Тут по крайней мере есть три педали. Но, наверное, это единственное, что роднит их с городскими собратьями.

Ключевое отличие Formula – аэродинамика. Она творит настоящие чудеса, превращая четырехколесное средство передвижения в ошеломляющий аттракцион. В котором, кажется, теряют силы законы физики. Там, где самый продвинутый гиперкар сорвется в занос, колеса формулы даже не пискнут. Но этим свойством нужно научиться управлять. Осознать его умом, который привык к классическим принципам управления автомобилем, сходу невозможно.

Первый же выезд на F2 завершился для меня разворотом. Не успел я понять, что произошло, к болиду подлетела техническая помощь. Парни выкатили болид на трассу, осмотрели и быстро проверили его. Затем завели и махнули «езжай». Но спустя несколько кругов история повторилась. Ровно в том же повороте.

«Ты проходишь поворот на второй передаче, а нужно на третьей», – объяснил мне в боксах гоночный инженер. И дал противоречащий логике совет: проезжать поворот быстрее. Так начнет работать прижимная сила и болид останется на траектории.

Это сложно. Реально сложно. Все внутри тебя кричит об опасности. Мозг не может осознать эту искривленную реальность. Что значит «быстрее – безопаснее»? Когда всю жизнь было наоборот? В это физически невозможно поверить. Можно лишь вынуть умозрительный предохранитель и отключить ненужную функцию. Надо сказать, очень полезный навык. Сложно себе представить, сколько возможностей мы упускаем в жизни, слепо доверяя такого рода предрассудкам.

Мечта сбывается

Не буду лукавить, реальный болид F1 я увидел почти сразу. Первым делом нам провели экскурсию по гаражу, стоимостью, наверное, в сотни миллионов долларов. Здесь было около двух десятков болидов F2, порядка десяти машин F1 и еще немало других гоночных машин с закрытыми колесами. Но по-настоящему я познакомился с Formula 1 только во второй половине дня.

После обеда в ресторане мы вернулись на трек и застали машину в весьма неприглядном состоянии. Колеса с нее сняли, надели на них грелки и доводили до рабочих температур чуть в стороне. К моторному отсеку тянулись толстые шланги, прогонявшие через себя охлаждающую жидкость, чтобы поддерживать ее температуру в рабочем диапазоне. К машине проводами подключили лэптоп, и инженер колдовал над настройками.

Каждый был при деле, но ощущения суеты почему-то не возникало. Позднее я понял, что дело в исключительно точной подгонке каждого механизма команды. Как и детали болида, члены команды безупречно дополняют друг друга. Иначе в столь дорогом виде спорта, где годовой бюджет составляет в среднем 250 миллионов долларов, не получится выжить. Не говоря уже о результате.

Но первое по-настоящему сильное впечатление от болида я получил при посадке внутрь. Это тесно. Безумно тесно. Я очень подтянутый парень. Провожу минимум 5 тренировок

в неделю. Но как же трудно втиснуться в болид F1! Не просто трудно – больно. Ради экономии места, ради безопасности, кокпит сделан настолько маленьким, насколько это вообще допустимо. Чтобы забраться внутрь, приходится снимать руль. Но это лишь делает посадку возможной, нисколько ее не упрощая. Чтобы сесть, а точнее лечь в болид, нужно изо всех сил вдавить себя в узкий проем. Это настолько сложно, что у меня на бедрах образовались синяки. Самые настоящие синяки.

Когда этот этап оказался позади, а инженер поставил руль на место, болид выкатили из боксов. Механик завел ручным стартером мотор.

Передать словами звук, который издает болид F1, невозможно. Громко ли это? Представьте себе обычную машину без глушителя. А теперь умножьте свои ощущения на 5 – это и есть звук F1. Беруши лишь немного приглушают его для слуха. Но все остальное тело продолжает «слышать». И, должен признаться, это чертовски приятно. Каждая клетка ощущает едва уловимую вибрацию. Но это не механическая дрожь – ее не почувствовать на 6 тысячах оборотов. Это звуковая волна пронизывает тело насквозь. И это просто фантастическое ощущение.

Гоночный инженер в наушниках, похоже, моего мнения не разделял. На его сосредоточенном лице не было и намек на улыбку. Жестами, которым нас обучали утром, он напомнил мне алгоритм. Тут потянуть, здесь переключить, там нажать. Первый челендж – тронуться с места. Придержаться 720 «лошадей» до поры. Не вышло. Машина заглохла.

Со второй попытки мне удалось выехать на трек. Ощущения просто невероятные! Меня захлестывали эмоции, адреналин заставлял кровь кипеть. Я сидел в настоящем болиде F1! За рулем! Один! Передо мной идеальный асфальт знаменитой Маньи-Кур! Хотелось буквально кричать от радости! Хотелось взять от этого момента все до последней капли. И я взял!

Управлять болидом F1 не так уж сложно. Конечно, мне не приходилось крутить все переключатели и нажимать кнопки на руле, которых там 23 штуки. Передо мной не стояла задача выгрызть пару очков у неуступчивых соперников. Меня не терзали мысли, как сохранить резину до следующего пит-стопа. Что сильно упрощало жизнь. Но если сравнивать F1 и F2, первая формула мне показалась даже проще.

Это ракета. Самая настоящая ракета, которая все время пытается сделать из тебя фарш. От нуля до сотни за 1,7 секунды? Легко!

8 секунд до 300 км/ч. Всего 4 секунды, чтобы замедлиться с 300 до нуля. Это невероятные цифры, которые даже выглядят страшно. Ощущать их на себе совсем другое дело. В повороте мне казалось, что щека дотрагивается до края забрала. На разгоне дыхание буквально оставалось. Мне есть с чем сравнивать. Так вот: с перегрузками в F1 могут тягаться только фигуры высшего пилотажа на боевом истребителе. Летали, знаем.

Да только ограничений на земле гораздо больше. На коротком прямике я разогнал мой Jaguar R2 до 240 км/ч – абсолютный рекорд того дня. Далек не предел для машины, но больше, чем позволяла трасса и не прогретая резина. Перед глазами мелькнул знак 200 – до поворота меньше одной пятой километра. Мгновение, и вот он знак 150, 100...

Когда я начал тормозить, было поздно. Колеса заблокировались. Стираясь об асфальт, покрышки оставляли сзади шлейф густого белого дыма. Но этих спецэффектов было недостаточно. Выбор был невелик: небольшая полоска травы за границей трека. Или заасфальтированный участок трассы, отгороженный от основной траектории пластиковыми дорожными конусами, какими ремонтники преграждают путь автомобилям. Непростой выбор. Уж не помню почему, я предпочел конусы.

В этом не было никакой логики. На такой скорости времени «на подумать» не существует. Решения принимаются молниеносно, на каком-то непостижимом сознании уровне. Но мое, думаю, оказалось верным. Сбив один из конусов, я остановил болид. Но продолжить гонку не смог. На руле начали мигать лампочки, экран сообщил о некоей Error и потребовал ехать

на питлейн. При этом болид перешел в какой-то очевидно аварийный режим: передачи выше второй не переключались, скорость была жестко ограничена 100 км/ч.

Признаюсь, тут я испугался. В этом страхе было много всего. И чувство вины мальчишки, который послушался маму, полез на стройку и разодрал новые штаны. И совсем взрослое опасение не справиться с финансовыми последствиями. Конечно, на такие случаи есть страховка, но кто знает, как все повернется. Случалось вам поцарапать арендованную машину на парковке? А теперь умножьте свои ощущения на 100.



К счастью, ничего страшного не случилось. На питлейн мой болид подняли на домкраты, тут же установили мощные вентиляторы, направив воздушный поток в воздухозаборники, чтобы охладить машину после променада в прогулочном темпе. Надо мной образовался зонтик и вокруг машины засуетились механики.

За полчаса, которые я провел, не вылезая из кокпита – сама мысль о том, что предстоит второй раз втискиваться в узкую щель, по ошибке, названной креслом, отдавала болью в бедрах. Они извлекли застрявший между подвеской и антикрылом конус, проверили все системы, заново прогрели колеса. И вновь выпустили меня на трек.

Повторять свою ошибку на этот раз я не стал. Но знаете что? Я так и не смог найти предел этой машины. Я проходил повороты все быстрее, тормозил все позже, но так и не смог понять, чего не может болид F1. Конечно, предел есть. Конечно, мне и не снился рекорд Михаэля Шумахера, который проехал Маньи-Кур в 2004 году за 1 минуту 15 секунд и 377 тысячных. Но, черт возьми, я честно пытался! Это совершенно невероятный, космический опыт. Скорость, перегрузки, адреналин – ничто не может сравниться с управлением болида F1. И как же все-таки несправедливо, что эта возможность доступна только единицам. Но вот, что я вам скажу: я твердо уверен, что это возможно. Если смог я, сможет каждый.

После заезда меня ждало традиционное шампанское. Я вообще не пью алкоголь, но в этот раз сделал глоток. В конце концов, мечта стоит того, чтобы отметить ее шампанским. А по дороге в Париж мой гид и переводчик Юрий вынужден был примерить на себя роль слушателя. Уж не знаю, было ли ему интересно, но остановить меня он все равно бы не смог. За два часа дороги я рассказал ему все: про каждый поворот, про перегрузки, про скорость, сумасшедший держак прогретых сликов. И, конечно, про то, что иногда критически необходимо отключать предохранитель в мозгу.

Остаться в живых

Отключить его не так сложно, как может показаться. Каждый из нас рождается с очень похожим набором параметров. Ученые спорят, как много в характере человека «сидит» генов, а сколько дает воспитание. Но вряд ли это касается страха. Ребенок не боится «220 кусючих» чертиков в розетке. Пока не упадет, ему не страшна лестница. Только время и боль, простая физическая боль, учат нас бояться.

Сейчас, оборачиваясь назад, мне кажется чудом, что я до сих пор жив. Вряд ли это сможет впечатлить хоть кого-то, кто прожил суровое «советское детство». Строго формально, правда, в моем случае оно не было советским. Этот период моей жизни совпал с ранними годами независимости Беларуси – именно так стало называться государство, до 1991 года входившее в состав СССР под именем «Белорусская советская социалистическая республика». Впрочем, это обстоятельство только усугубляло ситуацию, которая и без того никак не способствовала выживанию детей.

Поместите в хаос девяностых непоседу, вроде меня, прибавьте к этому вечно занятых на работе родителей, умножьте на тысячу опасностей городской среды. А теперь попытайтесь решить это уравнение. Не выходит? Что ж, понимаю, сам никак не возьму в толк, как дожил до этих дней.

Наверняка, это преувеличение, но порой мне кажется, что не было дня, который бы мы не проживали без риска для жизни. Абсолютно реального, а не вымышленного.

Мое детство прошло в одном из центральных районов Минска, в котором каким-то чудом уцелело несколько кварталов частной жилой застройки. Среди неказистых домов, не ровня нынешним усадьбам в центре города, находился и мой. Ничего выдающегося – простенький дом, в котором жили мой отец, автомастер на станции техобслуживания, моя мама, массажист, и я – самый обыкновенный минский сорванец, которому остро не хватало приключений.

Я рос жутким непоседой. Сколько бы меня не лупил отец, а бывало, мне доставалось и ремнем, и даже ногой, как бы не уговаривала мама – я отчаянно рвался на свободу. Одно из моих первых воспоминаний связано с побегом из садика. Конечно, я был совсем маленьким и почти не помню деталей. Большую часть этой истории мне рассказала мама. Не ждете же вы, что мальчуган 3—4х лет от роду вспомнит, кому пришлось в голову ремонтировать забор в садике? Как ему в голову пришла мысль, что отсутствие физических преград равносильно исполнению мечтаний? Но факт остается фактом – прореху в ограде воспринял, как приглашение. Я отлично помню, куда понесли меня ноги.

По дороге в садик мы каждый раз проходили мимо торгового центра «Гандлю». По нынешним меркам это скорее универсам – здание длиной около 100 метров, в котором продавалась всякая всячина. Но тогда это был – именно был, а не казался мне таким – огромный торговый центр. Именно туда я и отправился после побега. Внутри набрал каких-то сладостей, машинок, и тихонько играл, пока на меня не обратил внимания охранник, спросивший строгим голосом: «Ты чей»?

Что я ему ответил – не помню. Да и так ли это важно? В этой истории нет ничего такого, что могло бы вас удивить. Милиция, перепуганные родители, наказание. Конечно же, нашли и вернули в семью. Наверняка

позднее мне пытались объяснить, как это опасно, почему так больше никогда нельзя делать. Наверняка я слушал и кивал. Да что толку? Это был не последний мой побег.

А уж сколько раз нам в более взрослые года надирали уши, не сосчитать. По соседству с нами жил мальчуган Кирилл Прохоров. Он был на пару лет меня старше и, конечно, чуть выше ростом. Потому ему в результате наших проделок доставалось всегда чуть больше.

Но и мне, бывало, крепко доставалось. Когда от прямых жертв наших чересчур опасных развлечений, когда от отца, который придерживался старой школы воспитания.

Чего мы только не вытворяли в детстве. Швыряли каштанами по проезжающим по шоссе машинам – с пригорка, где находились наши дома и территория местного лицея, делать это было особенно удобно. Когда каштанов не было, пускали в ход камни. Нас совершенно не беспокоило, что мы можем нанести приличный ущерб технике, создать аварийную ситуацию на четырехполосном шоссе. Мы просто не думали об этом – нам было интересно, забавно. Риск щекотал нервы. Порой самые настырные из пострадавших автомобилистов объезжали квартал и подбирались к нам со спины, чтобы провести «воспитательную беседу». Чаще всего нам с Кириллом удавалось удрать, что по большей части было его заслугой.

О, как он бегал! Белорусский Усейн Болт, никак не меньше. Как я не пытался, угнаться за ним мне никогда не удавалось. Если бы не крепкая рука Кирилла, хватавшего меня за ладонь, и тянувшего несмотря ни на что вперед, я бы никогда в жизни не смог бы его догнать. Но он никогда меня не бросал и тянул, тянул, тянул. До тех пор, пока опасность не оставалась позади. Мне лишь только и оставалось, что попроворней перебирать ногами да хватать ртом воздух. Нет, в детстве я не страдал лишними килограммами, да и дефицита физической нагрузки никогда не было. Но Кирилл у нас все равно был главным по убеганиям.

Да и не только по ним. В округе было много интересного. К примеру, старое подземное бомбоубежище. Кто и когда его построил – сказать не возьмусь. Но некогда наверняка секретный объект времен Второй мировой к нашему детству стал достоянием общественности. Местные жители приспособили его под своего рода кладовку, благо места там хватало. Ничего ценного там не хранили – так, всякий хлам, какой в многоэтажках обычно сгружают на балконы. Наверное, потому сколько-нибудь серьезных мер предосторожности никто не предпринимал. По крайней мере для нас с Кириллом не составило труда забраться вовнутрь. Мы соорудили из какого-то тряпья и палок факелы – вымоченные в масле они горели достаточно ярко и долго, чтобы можно было изучить интерьер убежища. И долго бродили под землей, фантазируя невероятные приключения. Одно из самых любопытных мест находилось почти сразу справа от входа. По центру комнаты стояло загадочное устройство с седлом и педалями, внешне отдаленно напоминавшее велосипед. Очевидно, по задумке инженера, создавшего конструкцию, кто-то из обитателей убежища должен был взгромоздиться на седло и крутить педали. По цепи вращательное усилие передавалось какому-то механизму, которые уже выполняло какую-то, наверное, очень важную работу. Быть может, подавал воздух или откачивал воду – выяснить нам это так и не удалось.

Вход в убежище закрывали две двери. Наружная была относительно скромной – довольно тонкий металл, никакого намека на герметичность. Ее задачей точно не было спасать людей от ударной волны. Скорее всего ее соорудили, чтобы оградить убежище от чрезмерно любопытных зевак и сорванцов, вроде нас. Вторая дверь, утопленная в холм чуть глубже, походила на затвор сейфового хранилища, каким его себе представляли «диснеевцы», рисовавшие заставку к мультфильму про Скруджа Макдака. Помните, где он ныряет в золотые монеты, заполняющие его хранилище? В нашем случае разница была только в форме – с внутренней стороны прямоугольной двери толщиной с полметра располагалось колесо, выполнявшее роль замка. Почему я так подробно ее описываю?

Во-первых, это действительно впечатляло. Во-вторых, однажды мы оказались заперты внутри убежища. Произошло все довольно обыденно. Кто-то из взрослых проходил мимо, увидел, что дверь приоткрыта и решил ее запереть. Просунул голову внутрь, громко спросил, есть ли кто внутри и, не дождавшись ответа, запер наружную дверь.

Почему мы с Кириллом не откликнулись тогда? Кто знает. Боялись снова получить подзатыльники за то, что полезли куда не положено. Услышав скрипы и шорохи, мы не придумали

ничего лучше, как погасить факелы и замереть. Нам и в голову не пришло, что прямо сейчас нас могут похоронить заживо в старом бомбоубежище.

Но нам повезло. Тот мужик не стал придумывать никаких надежных способов закрыть дверь. А лишь притворил ее. Так что мы выбрались наружу довольно просто.

Но далеко не все наши развлечения заканчивались так безобидно. Однажды нам удалось взломать дверь в еще одно секретное место – загадочно гудящую трансформаторную будку, от которой питались наш частный сектор и все многоэтажки в округе. Внутри двухэтажного кирпичного здания оказалось три небольшие комнаты, закрытые полупрозрачными решетчатыми дверьми. За ними очень нарядно, по-детски празднично вдоль стен шли цветные металлические полоски в несколько сантиметров шириной. Сейчас я понимаю, что это токоведущие шины под огромным напряжением. Но тогда они мне не казались таким уж безопасными.



Но Кирилл был иного мнения. «Алесь, точно тебе говорю, ничего не будет», – сказал он и потянулся рукой к одной из полосок.

Все, что произошло дальше, в моей голове сохранилось словно кадры из голливудского блокбастера. Как только его рука коснулась металла, прозвучал оглушительных хлопок. В яркой вспышке света я увидел, как Кирилла отбросило к противоположной стене. Помещение тут же заволкло дымом.

Каким-то чудом он остался жив и даже не потерял сознания. Но досталось ему крепко. На ноги Кирилл подняться не мог, да и шевелился с трудом. По началу мне приходилось его тащить. Не самая простая задача, учитывая двухлетнюю разницу в возрасте. Но постепенно ему становилось лучше, он смог ползти. Кое-как мы выбрались из будки, жутко напуганные, потрепанные, но живые. Помню, как тогда дал Кириллу серьезный взрослый совет. Нет, вовсе не тот, о котором вы подумали, ничего и близко про опасность электрического тока. «Тебе нужно обнять дерево, чтобы оно забрало лишний ток», – с видом знатока порекомендовал я. Кирилл послушался.

Помогло ли? Вряд ли. Позднее, спустя несколько лет, у него обнаружили проблемы с сердцем. Достаточно серьезные, чтобы спустя еще несколько лет его отказались брать в армию. Стала ли та история причиной заболевания, или оно развивалось само собой – точно сказать никто не сможет. Но мы с Кириллом уверены, что именно так все и было.

Конечно, это далеко не все истории, случавшиеся со мной в детстве. Бывали и разбитые лбы, которые приходилось штопать в травмпункте, и пробитые гвоздями насквозь руки. Трудно сосчитать, сколько раз мы были на грани, удирая со стройки от сторожа – ничего не поделать, другого способа добыть гвозди для нашей многоэтажной системы шалашей тогда не было.

Все в итоге обошлось. Мы остались живы. Чудом, как и многие тысячи детей того времени. Но знаете что? Мы ничего не боялись, и это в самом деле бесценно. Нет, конечно, мне даже подумать страшно, что мои дети могли бы пройти тот же путь. Я бы не желал такого и вашим. Но сам я вспоминаю те годы с огромной благодарностью. Я несу дружбу с пацанами, делившими тогда со мной все приключения, по сей день. А ранения, полученные в боях с собственной дуростью, отличный способ окунуться в приятные воспоминания.

Игра по-крупному

Тяга к приключениям – далеко не единственная моя черта, проявившаяся еще в детстве. Есть еще две вещи, которые меня манили с самых ранних лет: тяга к накоплению и скорость.

Сколько себя помню, я все время на что-то копил. Деньги никогда не были самоцелью. Я не собирал их для красоты, не пытался создать подушку безопасности на будущее. Я не был жадным и до сих пор не считаю себя таким. Просто мелкие траты никогда не приносили мне большого удовольствия.

Мои сверстники тратили все свои карманные капиталы на пирожки, жвачки и лимонад. Такие траты были и у меня, но с самого детства я собирал деньги на крупную покупку. В разные годы это были то велосипеды, то мопед. Были машины и квартиры, путешествия и, конечно, приключения. Чем крупнее покупка, тем больше удовольствия, считал я, и копил.

Деньги далеко не всегда падали на меня с неба. Конечно, кое-какую мелочь давали родители – в основном на пирожки в школьной столовой. Их я старался не тратить и откладывал. Но это были крохи – состояние, даже «школьное», на таких поступлениях не сколотишь. Потому я искал способы заработать.

Источники дополнительного дохода, на самом деле, всегда можно было найти. Нужно было только вовремя сообразить, использовать подвернувшуюся возможность. Одна из моих первых крутых бизнес-идей – продажа сирени. Под нашим забором рос огромный куст, который весной заполнял квартал невероятным ароматом. Частенько прохожие задерживались у него, чтобы насладиться запахом и выразить восхищение хозяевам. Они интересовались возрастом сирени, сортом растения. Одним словом, проявляли огромный интерес. Однажды я подумал, что можно попробовать продавать букеты таким вот прохожим. Дело пошло очень хорошо.

Позднее с моим другом Сашей Свирским, с которым я познакомился на занятиях по греко-римской борьбе, мы продавали щенков. Которых наши две кавказские овчарки «поставляли» с завидной регулярностью. У «кавказцев» в помете бывает около 10 щенков. Справиться с такой оравой родителям было непросто, потому, когда я предложил взять на себя роль продавца, мама с отцом охотно согласились. Все доходы, за вычетом затрат на кормежку, мы делили с Сашей пополам.

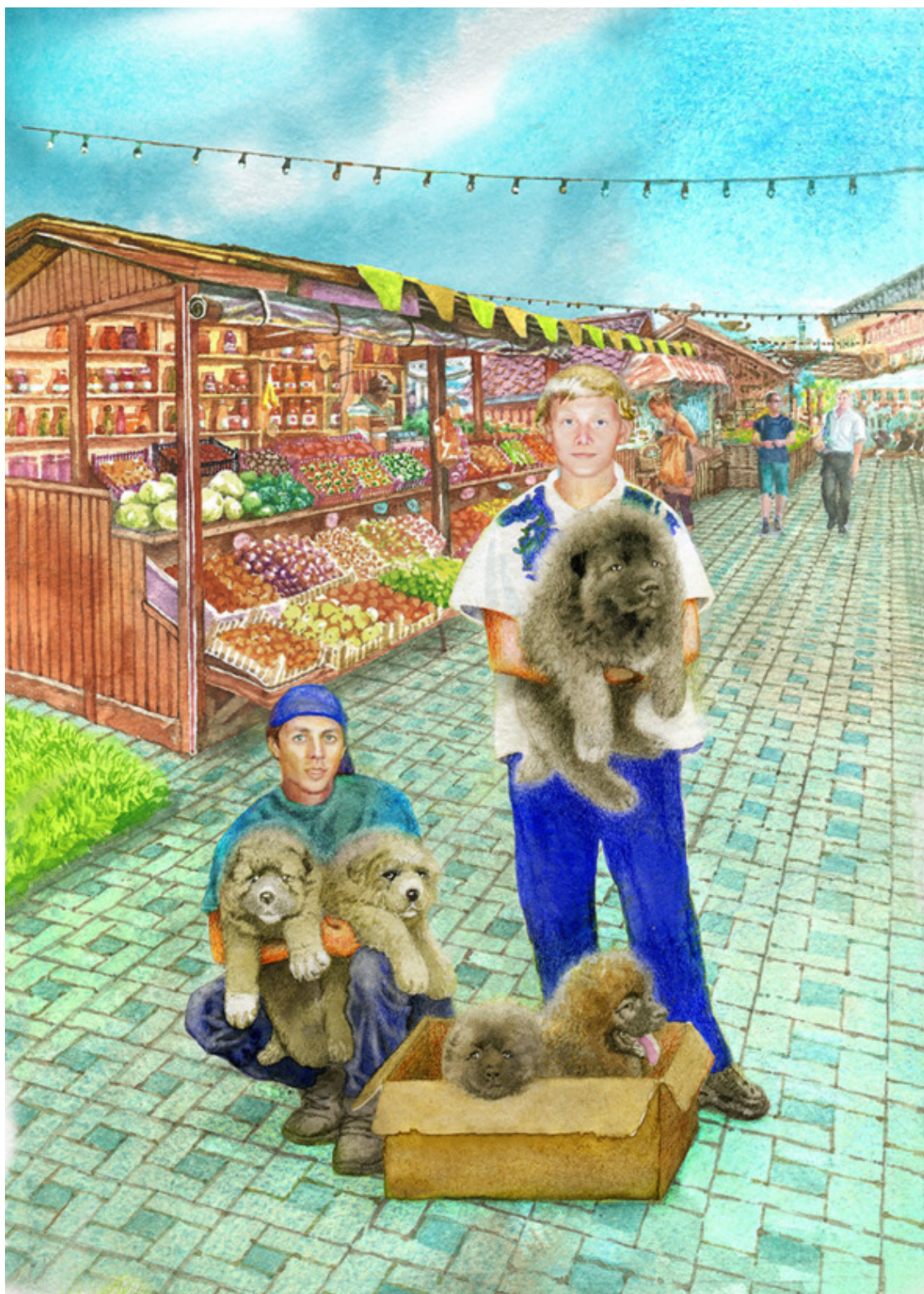
Но самым стабильным и всепогодным заработком, еще до сирени и продажи щенков, были бутылки. Каждый день мы выходили охотиться на стеклотару. Временами нас собиралась целая банда и мы устраивали своего рода соревнования – кто соберет больше. Самой ценной была бутылка из-под водки «Крышталъ», местного водочного завода. В ней не было ничего особенного. Обычная цилиндрическая бутылка объемом 0,75 литра, чуть вытянутая вверх. Но за нее в пункте приема предлагали больше всего денег. Всего 4 такие бутылки в сумме давали доллар – сумасшедшие деньги по тем временам для нас.

Конечно, «Крышталъ» был редкостью. Все равно как найти белый гриб – они есть, попадают, но и охотников на них хватает. Мы брали регулярно: каждодневные обходы основных мест «обитания» любителей крепкого спиртного давали свои плоды. Хотя, конечно, собирали мы и другую тару.

В удачные дни большой полиэтиленовый мешок удавалось заполнить доверху. Мы тщательно вымывали каждую бутылку (грязные, приемщица брать отказывалась), проверяли, чтобы не было сколов. Затем аккуратно укладывали в пакет и тащили в пункт приема. Главной задачей было не разбить ни одной бутылки по дороге. Не так это и просто, учитывая рост чуть больше метра. Пакет приходилось тащить на плече, периодически меняя руки – ручки отдавливали пальцы до синего цвета.

Пункт приема стеклотары располагался на Маяковского. Это было небольшое одноэтажное здание бежевого цвета, в котором всегда пахло спиртным. Заведовала этим царством не слишком приветливая тучная женщина. Эдакая королева бутылок, властительница денег. Ее роль была ничтожной, но нам казалось, что она преисполнена огромной важности. Приемщица сидела у конца конвейера – линии из роликов, на подобие той, по какой скользят лотки с ручной кладью в зоне безопасности аэропорта. На другом конце мы сортировали собранные и вымытые бутылки по ящикам, ставили их на ролики и один за одним отправляли ей. Постукивая ручкой о горлышки, она тщательно проверяла их на вероятные сколы, чистоту, и подсчитывала количество. А затем выдавала причитающуюся сумму.

Это были относительно небольшие деньги, которые пацаны тратили на нехитрую снедь: сладости, лимонад, жвачки. Я же большую часть откладывал. Причем, в долларах.



С чего мне вдруг пришла идея, что копить деньги нужно в «зеленых» – не понимаю. Может где-то подслушал, может что-то увидел. Так или иначе, когда у меня на руках оказывалась сумма, достаточная для покупки хотя бы доллара, я мчался в ТД «Гандлю», внутри которого имелся обменник. В те времена покупать валюту мог кто угодно. Никто не требовал паспорта, не спрашивал возраст. Дашь рубли, получаешь доллары. И я очень активно пользовался этой возможностью, прибавляя к своему капиталу бакс за баксом. Поначалу, думаю, я и сам не понимал, зачем мне нужны деньги. Но со временем у меня появилась мечта – велосипед.

Велопокатушки

Конечно, у меня были велосипеды. Первый, трехколесный, совсем детский, мне подарили родители. Вообще, планировалось, что он достанется мне на день рождения. Но так получилось, что именно в тот день я сбежал из садика, так что подарок вручили только через несколько дней.

О втором я не помню ровным счетом ничего, кроме ощущения всемогущества – именно это чувство заполнило меня, когда папа впервые подтолкнул меня за седло и оказалось, что я могу ехать на двух колесах. Сам. Без помощи. Ехать и не падать, даже когда крутишь педали.

Третий тоже достался мне бесплатно – это был купленный родителями дамский велосипед, на котором я мог ездить исключительно стоя. В сидячем положении достать до педалей я никак не мог. Но я обожал этот велик. Пожалуй, именно на нем впервые проявилось мое педантичное отношение к технике. Он всегда был вычищен до блеска, вплоть до каждой отдельной спицы. Обслужен, смазан, в безупречном техническом состоянии.

На четвертом велосипеде – моей первой раскладушке, я уже оттачивал навыки механика. Велик достался мне случайно, его подарил отцовский друг, Саша Хурсевич, который прослушав мой увлекательный рассказ о любви к «раскладушкам», вспомнил, что у него где-то стоит ровно такой, никому не нужный образец.

В какой-то момент я превратил его в ракету. У него были новые колеса, звезды, я максимально его облегчил. Но все же для некоторых задач он не годился. Одной из таких были трюки. Рядом с моим домом была школа. А возле нее, как это принято в постсоветских странах – стадион. Места было достаточно, так что в какой-то

момент там построили велотрек для трюковой езды. Надо ли говорить, что я пропадаю там целыми днями. И когда объявили соревнования, тут же записался в участники.

Шансов выиграть хоть что-то у 12-летнего пацана-самоучки на неподготовленном для трюков велосипеде, конечно, не было. Так что я обошелся «утешительным призом» – местная газета взяла у меня небольшое интервью и проиллюстрировала статью фотографией. Вырезка из той газеты до сих пор хранится где-то в семейном архиве.

Но именно тогда я понял, что мне нужен ВМХ – настоящий трюковый велик. И вот его я купил за собственные деньги. Купил у товарища, папа которого был тренером в кружке по мотокроссу. Конечно, не новый. Это был далеко не лучший экземпляр, с тяжелой стальной рамой. Но он был моим первым ВМХ: без лишних деталей, украшательства и тормозов. С последним обстоятельством, кстати, связана еще одна опасная история. Как-то раз, спускаясь с затяжной горки, я понял, что не успеваю затормозить. Нет, я прекрасно оценивал расстояние, понимал свои возможности, вот только красный свет внизу на перекрестке загорелся неожиданно рано. Тормозить на велосипеде без тормозов, вопреки мнению большинства родителей, вполне можно. Для этого всего-то и нужно, вставить ногу между колесом и передней вилкой и немного прижать. Трение колеса о подошву создает достаточное тормозное усилие. Если, конечно, не пытаться остановить велосипед со скорости 40 км/ч. У этого способа есть, правда, важный недостаток: давить слишком сильно, в надежде остановиться быстрее, категорически нельзя. Так можно запросто вывернуть ногу.

И вот я мчусь как сумасшедший с горы, впереди перекресток, по которому наперерез мне уже начинают ехать машины. Я понимаю, что не смогу остановиться. Что делать? Не знаю, как это пришло мне в голову, но поступил я как опытный байкер: завалил велосипед на бок и начал тормозить всем телом. От опытного байкера меня отличало только отсутствие какой-либо защиты. Так что тормозил я не шкурой убитой коровы, а своей собственной. Было больно. Заживало долго. Но встречи с машинами мне все же удалось избежать.

На второй свой ВМХ, который стоил сумасшедших на то время 60 долларов, я тормоз все же поставил. И это была единственная дополнительная на нем деталь. В остальном это был истинный ВМХ: весил всего 9 килограмм, ничего лишнего.

В общей сложности у меня было 7 велосипедов. Вершиной этого увлечения стал алюминиевый МВ Merida, за который я в свои 25 лет отвалил космические \$2000. Это был на самом деле крутой байк. Алюминиевая рама, контактные педали, все лучшее из навесного – все, что должно быть у топового велосипеда, у него было.

Конечно, далеко не все велосипеды я сохранил. Некоторые я продавал, чтобы купить новый. И в этом нет ничего грустного. Да, я относился к каждому своему велосипеду, мотоциклу, машине, с огромным уважением. Но в конечном итоге меня тянул не бренд на раме, не ценник в магазине, не состав материалов. А скорость и драйв. Просто в детстве лучшим и самым доступным инструментом достижения этой цели были велосипеды. Когда ветер свистит в ушах, мимо проносятся деревья и сердце колотится от нагрузки и адреналина – так ли важно, мчишь ты на Lamborghini 320, или летишь с горы на ВМХ 40?

Потерянное время

Я доучивался в школе с правовым уклоном. Закономерно, что ближе к окончанию, когда нужно было выбирать «жизненный путь», главным приоритетом был БИП – Белорусский институт правоведения. В него-то я и подал документы, а потом без значительных трудностей сдал экзамены.

Но была одна проблема. Меня совсем не привлекал аллонж или адвокатская корочка. Меня изо всех сил тянуло к машинам. Потому я решил рискнуть и в последний момент подал документы еще и в БНТУ – белорусский политех. Сдать экзамены сюда оказалось несравнимо труднее. Но все же я прошел, едва-едва набрав нужный балл. И тут же, ничуть не сомневаясь в правильности решения, забрал документы из БИПа и отнес в БНТУ.

Сейчас очень много говорят о том, что работа должна приносить удовольствие. Мол, по-настоящему успешен тот человек, кто работает по зову души, а не из-под палки жизненных обстоятельств. Вполне возможно, что авторы этой теории абсолютно правы. Но есть одна сложность: молодому человеку с излишне романтизированным представлением о жизни крайне затруднительно отличить увлечение от специальности.

Именно такая история случилась со мной. С самого детства я был увлечен техникой. Меня тянуло ко всему, что было способно передвигаться на колесах. И чем быстрее, тем интереснее. Но одно дело управлять нафаршированным техническими новинками гиперкаром, совсем другое – изучать прочностные характеристики конкретного болта. Одним словом, учиться в БНТУ было мукой. Из 33 человек, которые начинали со мной в одной группе, дипломы в итоге получили 15 человек.



Среди них оказался и я. Впрочем, пару раз, и я был на грани.

Первый курс института – опасное и жутко интересное время. Новые друзья, иллюзия свободы и вседозволенности. В группе нашлось немало парней, столь же увлеченных машинами, сколько и я. Они что-то все время переделывали, тюнинговали.

Как и многие, я немало прогуливал. Все же пары в университете занятие не самое увлекательное. Девушки, например, намного интереснее. Помню, в тот период я встречался одновременно с 5-ю девушками. Трое из которых к тому же были подругами. Надо ли говорить,

что все это было похоже на гипертрофированную Санта-Барбару. Какие-то вечные разборки, интриги, слухи. Тогда мне казалось, что это невероятно круто. Глупость, конечно. Сейчас я это понимаю.

Как минимум, это невероятно энергозатратно и пожирает массу времени. Первую половину дня я посвящал учебе. Во второй – работал. В разное время это были разные специальности. От курьера до первых бизнес-проектов. Заканчивал уже ближе к 8—10 часам вечера. После чего переодевался и погружался в чарующий мир то запутанных отношений, то машин и гонок. Эти «гульки» длились порой до 3—4 часов утра. Потом пару часов сна и к 8 утра на занятия. Откуда брались силы – не знаю. Что-то давала молодость, что-то «вывозил» усилием воли. Но я бы соврал, сказав, что в таком режиме было комфортно.

Короче, конечно, это была глупость. Сейчас я бы точно не стал этого делать. И, наверное, даже порекомендовал самому себе тогда хоть немного остепениться. Впрочем, это лукавство. Любое событие в жизни имеет смысл, потому что меняет нас. В конце концов, как говорит мой наставник, лучше все же учиться на своих ошибках. Это идет в разрез с известным утверждением о том, что мудрый учится на чужих ошибках. Однако, чтобы там не говорили, ни один тренинг, ни один мастер класс не даст того понимания, которое можно получить, совершив ошибку.

На втором курсе, спустя несколько месяцев после 20-летнего юбилея, у меня появился мой первый реально быстрый автомобиль. Это был Fiat Coupe Pininfarina. То есть почти Ferrari – именно ателье Pininfarina по сегодняшний день создает дизайн знаменитой итальянской марки. Это было действительно круто. Пожалуй, я был одним из самых быстрых парней в институте, а может и в Минске. Учитывая, что встретить девушку в стенах очевидно «мужского» ВУЗа было чем-то фантастическим, это, скажу вам, неплохое достижение.

Я купил Pininfarina в Германии, привез на лафете в Минск, растаможил. Мне очень нравилась эта машина, и я тратил немало сил и времени, ухаживая за ней. Так, что знакомые, подтрунивая надомной, говорили, будто я начищаю ее ушными палочками. Конечно, это было преувеличение, но в целом они были правы. Для меня Pininfarina действительно была гораздо большим, чем просто машиной.

За год до того после небольшого ДТП, в котором был виноват я, как человек, не уступивший дорогу, у меня отобрали право управлять автомобилем на год. Выходит, что именно Fiat стал первым автомобилем, которым я мог законно управлять после вынужденного перерыва.

Конечно, тот год пешком я не ходил. Меня лишили прав на категорию В, однако в запасе оставалась «мотоциклетная» А. Я принял этот знак судьбы буквально.

И исполнил еще одну мечту детства – купил себе Honda CBR600F. Реальный спортбайк. Тоже, признаться, не самое правильное решение – катался я на нем, честно говоря, не слишком аккуратно. А иногда – откровенно опасно. Но это было крутое драйвовое время. Мотослеты, байкеры, девушки.

И все же, это было временное решение. К тому же зимой в Минске передвигаться на двух колесах невозможно. Потому я продал байк и написал ходатайство на имя начальника ГАИ с просьбой сократить срок наказания и вернуть мне право управлять автомобилем. Как ни странно, это сработало. Спустя полгода мне вернули категорию В. И я купил Fiat.

Точно такая же машина была у моего друга Леша Змитровича. Но в его версии стоял 16-клапанный мотор. У меня был 20 клапанный турбированный. Но чтобы начать кататься, нужно было первым делом привести ее в порядок. По сути – провести полное техобслуживание. С Лешей мы загнали Fiat в его гараж, и я начал доводить его до ума. Машина была на ходу, но вы же уже, наверное, поняли: я твердо уверен, что автомобиль, мотоцикл и любая другая техника должна быть в безупречном состоянии. Да и, если честно, «игрушка» была не из дешевых. Сломайся на ней что-то при тестовом проезде, ремонт мог влететь в копеечку.

Сложность заключалась в том, что я отдал на покупку машины все деньги. И процесс ремонта затянулся. Детали и запчасти я покупал, только когда появлялись свободные средства.

Однажды Леха попросил прокатиться на моей, так и недоделанной Pininfarina. А я отказал. Нет, это не был жесткий разговор. Я объяснил, что еще не закончил, что непременно дам, как только все будет готово.

Но ему отчего-то это нужно было вот прямо сейчас. Слово за слово и простая житейская ситуация приобрела масштабы катастрофы. До драки дело не дошло. Но из-за этого пустяка мы с Лехой не общались несколько лет. Именно так – многолетняя дружба была перечеркнута в одно мгновение.



Гораздо позднее я нашел силы и способ выйти из этой ситуации. Я пошел на примирение первым, хотя до сих пор не могу понять, что именно тогда произошло, и, конечно, не чувствую своей вины. Но тем и опасны такие вот ссоры друзей. Никто не чувствует себя виноватым. Однако кому-то все же нужно сделать первый шаг навстречу, протянуть руку.

Да и история показала, что в общем, я был прав. Ехать на незаконченной машине в самом деле не стоило. И кто знает, чем бы закончилась тестовая поездка Леши на моем Fiat.

Чуть позднее, когда все работы были завершены, как я думал, один мой знакомый попросил его прокатить. «Не вопрос», – гордо ответил я, завел мотор, и мы погнали. Быстрая машина не может только выглядеть быстро. А как это понять, если не разогнать ее как следует? Тогда на одной из улиц Минска, в то время еще не сильно загруженной автомобилями, я успел поднять стрелку спидометра до 180 км/ч. Впереди показался перекресток, начал мигать зеленый. Нога машинально уперлась в педаль тормоза и надавила на нее. Но в ответ – ничего. Ну как, ничего: какие-то доли секунды машина тормозила, но потом педаль просто провалилась в пол. Позднее я понял, что причина в лопнувшем тормозном шланге.

И вот мы мчимся 180 по улице. Тормозов нет. Вообще. Педаль утоплена в пол, но никакой реакции нет. Загорелся желтый. За ним красный. Нога первого пешехода опустилась на проезжую часть, вот тронулась первая машина. Времени на принятие решения нет, как, впрочем, и тормозов. Не знаю, как и почему, но тогда я решил пойти от обратного и вместо бессмысленных попыток замедлить летящий снаряд, вжал в пол педаль газа. Я не знаю, как эта картина выглядела со стороны, в моей голове она сохранилась как сцена из Матрицы. Каким-то чудом мне удалось проскочить между всеми людьми и машинами и вылететь на ту сторону перекрестка без повреждений. Уже там, на другой стороне, понижая передачи, помогая ручником я кое-как остановил машину. А потом меня стошнило.

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.