



Колесо Жизни. Повесть о



балансе. Книга 1



Никита Котровский

Никита Котровский

**Колесо Жизни. Повесть
о балансе. Книга 1**

«Автор»

2024

Котровский Н.

Колесо Жизни. Повесть о балансе. Книга 1 / Н. Котровский —
«Автор», 2024

Десять часов я провел в свой первый сезон за рулем болида Legends 600 на Автодроме ADM Raceway. Это 10 практик, тренировок: десять дней, по ходу каждого из которых я один час (три сессии по двадцать минут) – собственно за рулем; в перерывах же между выездами размышлял о полученных впечатлениях, анализировал их, расставлял по полочкам; словом, «записывал ходы». "Колесо Жизни. Повесть о балансе" - об этом; и не только...

© Котровский Н., 2024

© Автор, 2024

Содержание

Колесо Фортуны (Вместо предисловия)	6
Часть первая. Гуманитарная	11
Зона комфорта	11
Наши страхи	14
Конец ознакомительного фрагмента.	15

Никита Котровский

Колесо Жизни. Повесть о балансе. Книга 1



Колесо Фортуны (Вместо предисловия)

Очень много разных почему, на которые я обязан ответить в дебюте этого учебного издания.

Начну, наверное, с выбора спортивного автомобиля – Legends 600. Здесь все очень просто: минувшие 6 лет, начиная с 2018-го, я – завсегдатай автодрома ADM Raceway, в неперменном качестве тренера по картингу.



Картинг – наше все!

При этом ADM, так скажем, дом родной для серии Legends Cup. И, чуть забегаю вперед, отмечу, что, на мой взгляд, трек в Мячково как нельзя лучше подходит для болида Legends 600 с его техническими характеристиками.

Колесная база	1854 мм
Ширина	1524 мм
Длина	3200 мм
Высота	1168 мм
Двигатель	Yamaha XJR 1300 куб.см
Охлаждение	воздушное или воздушно-жидкостное
Мощность	132 л.с. при 10500 об/мин
Коробка передач	5-ступенчатая, секвентальная
Разгон до 100 км/ч	менее 4 секунд
Вес	порядка 600 кг с водителем
Рама	трубчатая, со встроенным каркасом безопасности
Подвеска:	
Спереди	на поперечных рычагах
Сзади	зависимая на продольных рычагах

Естественно, что в какую-то единицу времени болид серии Legends Cup привлек мое внимание... А в итоге его завоевал: сегодня я тренер и тест-пилот серии на ADM Raceway.

10 часов я провел в свой первый сезон за рулем болида Legends 600. Это 10 практик, тренировок: десять дней, по ходу каждого из которых я один час (три сессии по двадцать минут) – собственно за рулем; в перерывах же между выездами размышлял о полученных впечатлениях, анализировал их, расставлял по полочкам; словом, «записывал ходы».

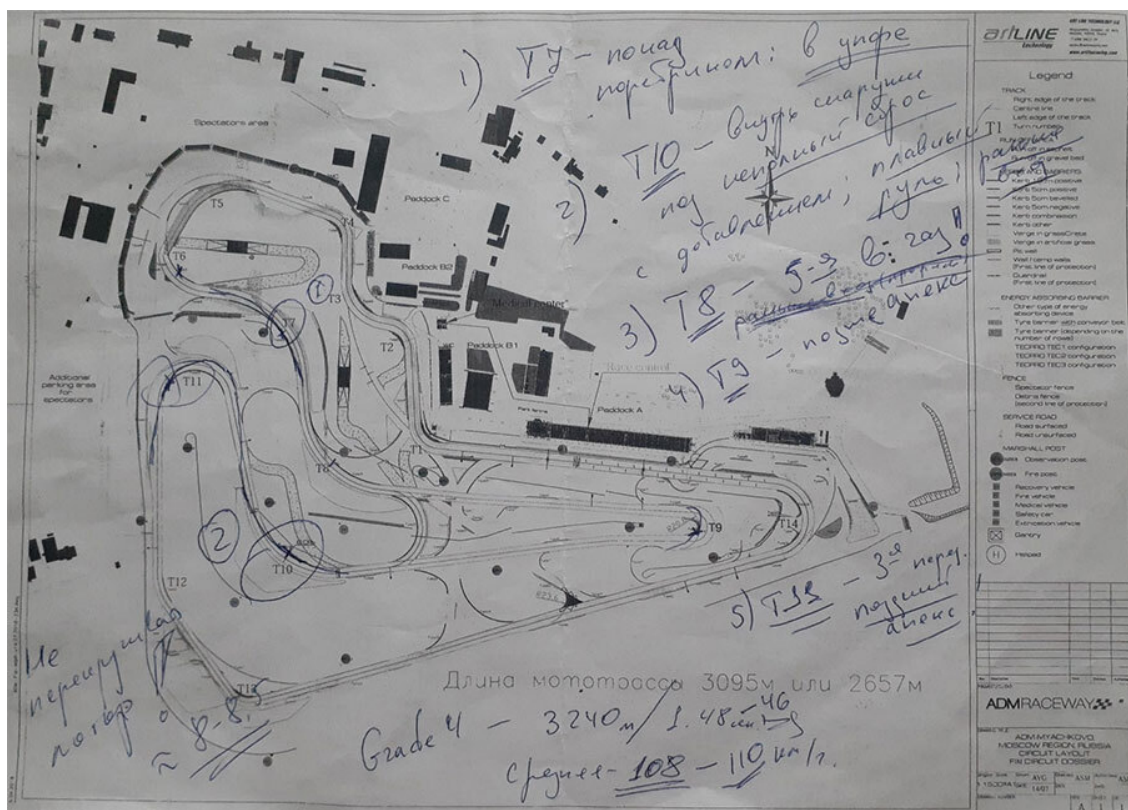
6 секунд – это динамика прогресса: от случайного лучшего для себя круга 1 минута 49 секунд по ходу первой тренировки, – до стабильного движения в диапазоне 1.43–1.44 на десятой практике (наконец, абсолютного рекорда трека ADM Raceway в конфигурации Grade 4 на Legends 600–1.42.779; правда, на чуть более спортивном колесе – полуслике Yokohama Advan A048).

Это объективно быстро для Legends 600 на трассе ADM Raceway, конфигурация Grade 4 (3240 метров), на сухом асфальте и на шине Тоуо R888R – полуслик.

Теперь о чем, собственно, пойдет речь.

Я – тренер; и, как тренер, – «хочу дойти до самой сути».

Разложив эволюционный процесс на составляющие, я взялся за учебник куда более широкого профиля, нежели просто методичка по быстрому движению на болиде Legends 600 по трассе ADM Raceway. Нет, безусловно, будет и, так скажем, «дорожная карта» (Рис. 2), представленная с точки зрения главной темы данного издания.



НО: это совсем не главное; более того, это – не идея учебника!

Главное, важнейшее, – разобраться в том, «как это быстро ехать ваще работает?!» (С). От мозга к чувствам, к кончикам пальцев на руках и ногах. Чтобы в итоге мы с вами смогли разогнать все, что бы нам ни попало в руки: от прокатного карта – до, не побоюсь этого слова,

болида Формулы 1! Разогнать с чувством, толком и расстановкой; не круша технику и не ломая себе шею.

То есть речь пойдет о *системе* (подчеркну!) погружения в спортивный автомобиль; а точнее, его главную часть – Колесо.

Как «сферический конь в вакууме» (С), спортивный автомобиль существует исключительно для того, чтобы позволить одному человеку преодолеть данную дистанцию в данное время быстрее, чем способен другой человек на подобном спорткаре. В этом смысле спортивный автомобиль – это исключительно средство (инструмент) в руках того или иного пилота.

Первая и, пожалуй, главная задача пилота – разобраться с теми силами, которые действуют на автомобиль в движении; понять реакции автомобиля на эти силы, и, наконец, обратить последствия этих действий в свою пользу.

Итак, что же мы хотим от спортивного автомобиля (а на самом деле – практически от любого авто)?

Ускорения на прямых участках дороги; замедления (или ускорения со знаком «минус»); уверенного и по возможности быстрого прохождения поворотов. Вот, пожалуй, и все.

Да, есть еще максимальная скорость. Но, во-первых, этот показатель зачастую очень сильно зависит от того, как мы проходим тот или иной вираж и как быстро начинаем ускорение в начале прямого отрезка; во-вторых же, как это ни странно, максимальная скорость вовсе не является ключевой характеристикой в автомобильном спорте.

Автомобиль в динамике – это жертва трех стихий: земля, воздух и, конечно же, человек! Первые две – всегда неизбежная данность; третья – по обстоятельствам. В абсолютном большинстве случаев все зло, которое может причинить автомобиль, есть лишь последствия действий того, кто им управляет. «И помните, не машина ломается у спортсмена, а спортсмен ломает машину» (С) – кинофильм «Гонщики», классика советского кинематографа.

На страницах этого издания, взяв в качестве «подопытного кролика» болид Legends 600 – спорткар серии Legends Cup, – мы будем разбираться, как последовательно и безболезненно заставить силы, мешающие нам быстро ехать, работать на нас. Как найти согласие и гармонию не только с «Легендой», – но в принципе с любым транспортным средством. Ибо без согласия и гармонии, то есть полного взаимопонимания, невозможно уверенно двигаться даже на трехколесном велосипеде, не говоря уже о карте (тут суть не важно – прокатный он или спортивный) или гоночном автомобиле класса «Спортпрототип CN».

По ходу своей тренерской деятельности я очень люблю задавать своим подопечным вопросы: они привносят интерактив и заставляют думать обе стороны – и подопечного, и его тренера (поэтому нередко после очередной тренировки я и отправляюсь в библиотеку). Один из любимых вопросов, на который зачастую «криво» отвечают даже опытные бойцы, звучит следующим образом:

– Перечислите, пожалуйста, за счет чего автомобиль разгоняется, что его тормозит и почему он поворачивает?

Полный недоумения пилот отвечает незамедлительно:

– Ну это же очевидно! Разгоняем мы авто газом, то есть силовым агрегатом. Замедляем машину тормозной системой. Ну а поворачиваем ее рулем, с помощью рулевого управления.

Послушайте, ведь этот ответ ни в коем случае нельзя назвать неверным, правда? На первый взгляд, все так оно и есть. Однако именно такой ответ выдает всю поверхностность взгляда пилота на спортивный автомобиль. С этим взглядом вполне себе можно жить, и даже относительно быстро – иногда выдавая случайные перфомансы. Увы, по большей части с ним (этим взглядом) пилот зачастую упирается в те бесконечные десятые доли секунды, которые отделяют его от по-настоящему быстрых; которые он не знает, где «отгрызть», постоянно вопрошая шустрых и стабильных коллег по цеху; и в которых в конечном счете у него обязательно оказывается виновен автомобиль.

А «фишка» в том, что разгоняет, тормозит и поворачивает абсолютно любое транспортное средство – колесо; то есть то, за счет чего мы цепляемся за одну из главнейших для нас, как гонщиков, стихий – землю!



Есть совершенно потрясающая фраза: «Большую часть своего рабочего времени спортсмен проводит флиртуя с дорогой на грани зацепа».

Вот с этого, а именно – флирта колеса с дорогой, – мы с вами, пожалуй, и начнем наш учебник – дорогу от колеса Фортуны до колеса Жизни.

Часть первая. Гуманитарная

Зона комфорта

– Как на этом вообще можно ездить?! Какой там, нафиг, быстро!?

Это моя первая мысль, после того как впервые оказался за рулем Legends 600.

Далее мысли детализировались: узко, тесно и, главное, низко; я не видел даже переднего края вполне себе длинного капота, – что уж тут говорить о каких-то представлениях о реальных габаритах автомобиля?!.

Давайте сразу расставим точки над «i». Выше мы уже договорились, что спорткар – это орудие в руках опытного профессионала; средство для достижения им максимального результата. По сути, такое же, как бензопила или отбойный молоток... Скажите, вы держали в руках отбойный молоток?

Любой инструмент – не важно, прост он или сложен – создан для того, чтобы реализовать потенциал человеческих знаний. И, как следствие, помочь в достижении поставленной цели. Идеально, когда у человека есть инструмент, знания и опыт; отлично, когда к инструменту подходят со знанием дела; хорошо, когда новичок обращается к специалисту, чтобы тот рассказал, показал, объяснил – словом, научил работать с инструментом.

Все плохо, однако, если новичок, изрядно «намахавшись» обычным молотком, со всем своим рьяным пылом хватается за молоток отбойный, требует забой поглубже и обещает вернуться с рекордной добычей: «не жди его, мама, – хорошего сына!» (С)

... Вопреки всему вышеизложенному, тронуться мне удалось с первого раза! Глохнут все, рано или поздно; но дебютанты – это как правило. Причиной тому, помимо отсутствия опыта, – особенности трансмиссии болида серии Legends Cup. Впрочем, об этом не здесь и не в этот раз.



Сейчас же, так сказать, одна из новелл относительно моих дебютных выездов на «Легенде». И первая пусть называется «Тахометр».

Как я уже отметил, завестись и тронуться с места особого труда не составило; также не сложно было преодолеть зону пит-лейна до места выезда на трассу. Красный сигнал выпускающего светофора переключается на зеленый. Поехали!

Первая передача; газ; я отпускаю сцепление куда активней, чем при маневрах на пит-лейне, – машинка довольно резво берет с места (естественно, с пробуксовкой: гонщик я, или где!?).

Мама дорогая, на тахометре уже 10 тысяч оборотов! Вторая передача; газ, – ускорение динамично, но ничего сверхъестественного. А на тахометре снова 10 тысяч. Третья, – и события развиваются как под копирку: не успеваю я отпустить сцепление и нажать на газ, как «Легенда», едва подхватив очередную передачу, выдает мне на тахометре предельные 10 тысяч оборотов. Естественно, что чем выше передача, тем меньше фактическое ускорение автомобиля. В голове мелькнули мысли: либо мне, как новичку, дали авто с самой короткой в мире главной парой, либо где-то что-то идет не так.

Удивительно, что совершенно простая и очевидная мысль об элементарной неисправности тахометра мою голову так и посетила. А дело, как вы, наверное, уже догадались, было именно в нем.

НО: мораль этого лирического опуса в том, что я сегодня искренне благодарен неисправному тахометру; и, во-первых, потому, что он не позволил мне по ходу первого в жизни выезда на «Легенде» попробовать прыгнуть выше собственной головы – выйти далеко за пределы зоны собственного комфорта.

«Ты что, не слышишь, что ли, оборотов двигателя?» – поинтересовался руководитель серии, когда я ему обрисовал ситуацию. А вот и да! А вот и не слышу! В смысле слышу, конечно же; однако совершенно не понимаю, я уже делаю мотору больно, или он может еще потерпеть(?)

Важно здесь отметить, что последнее, чего бы мне хотелось от дебюта, так это сломать автомобиль; и, в частности, «положить» мотор.

Во-вторых же, я говорю «спасибо, тахометр!» потому, что он пробудил во мне живой неподдельный интерес к возможностям этого спортпрототипа, которые, благодаря неисправности, я смог почувствовать, но не мог (слава Богу!) реализовать.

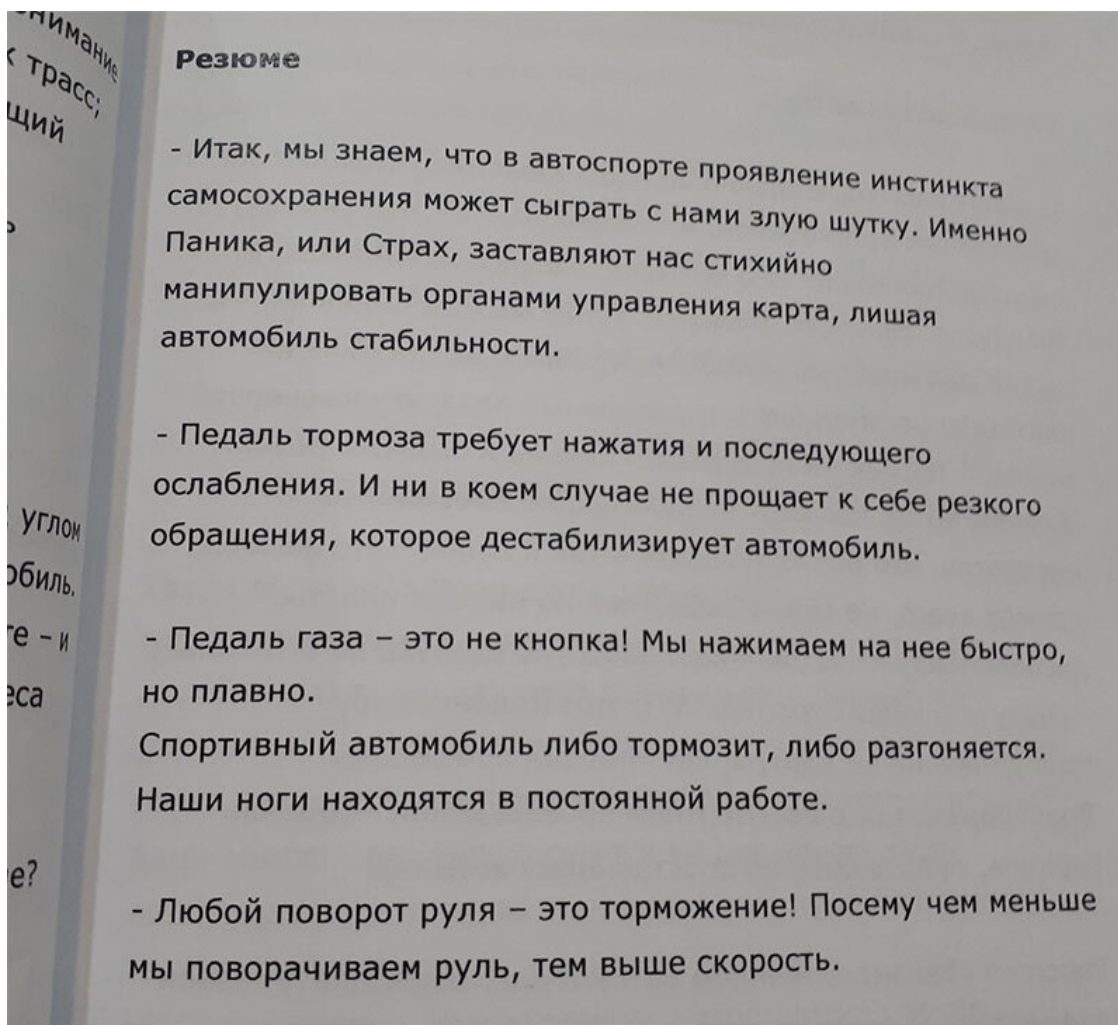
Первый заезд – заезд-знакомство – подарил устойчивое впечатление: этот автомобиль может многое; и сегодня он быстрее тебя, Никита. И это – проблема, которую нужно решить!..

Послушайте, я – тренер, знающий, как научить быстро ездить с минимальными потерями. Есть много примеров того, как хороший тренер, например, по футболу (можно рассмотреть практически любую спортивную дисциплину) сам гонял мяч весьма посредственно. Более того, Кэрролл Смит – автор, на мой взгляд, лучших автоспортивных учебников – убежден, что тренер пилота Формулы 3 вовсе не обязательно должен обгонять своего воспитанника. Скорее наоборот, ибо грош цена тому тренеру, который лучше ученика. Да, конечно, – тренер должен досконально знать свой предмет. Однако воплощение его знаний в жизнь – прежде всего, задача ученика...

Наверное, правильная философия; но это не про меня. Короче говоря, я испытываю жуткий дискомфорт, если прошу ученика сделать то, чего не делал сам. Хотя и знаю в теории наверняка, что так делать можно и нужно.

В контексте новеллы «Тахометр» (равно как и в контексте всей первой главы) понятие дискомфорта есть понятие ключевое. Мы вряд ли способны делать что-либо (все, что угодно) по-настоящему хорошо, пока мы не делаем это естественно – то есть, в зоне максимального личного комфорта.

Наши страхи



Пограничники личного комфорта – наши страхи. Мы все, всегда и всего боимся; иной раз, попросту не отдавая себе в этом отчет. Любая новая информация, стучащаяся в двери нашего комфорта, с избытком получает достойный отпор дверных стражей – наших страхов.

– Да оно мне надо? Да и так нормально! Мы и сами с усами!

И так далее, и тому подобное...

Кэрролл Смит пишет: «Обычно решить, что делать, так же трудно, как предпринять это действие. Единственное решение, которое мы в этой жизни принимаем легко и непринужденно, – это решение о том, что мы будем делать после, в будущем, потом».

То, что я уже знаю (или не знаю), умею (или не умею) – все это мое, здесь, в домике – в комфорте! Поэтому само по себе восприятие (принятие) новой информации наталкивается на целую баррикаду страхов.

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.