



# Колесо Жизни.

## Повесть о



# балансе. Книга 1

Никита Котровский



**Никита Котровский**  
**Колесо Жизни. Повесть**  
**о балансе. Книга 1**  
Серия «Повести о Балансе», книга 1

*<https://litres.ru/70368601>*

*SelfPub; 2026*

*ISBN 978-5-532-90100-1*

**Аннотация**

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...

# 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

непрерывном качестве тренера по картингу.



*Картинг – наше все!*

При этом ADM, так скажем, дом родной для серии Legends Cup. И, чуть забегаая 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 |

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 Toyo 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

[illegible]

Главное, важнейшее, – разобраться в том, «как это быстро ехать вообще 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 называть 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 десятки 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 спорткар 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, зна-

ния 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 про-

шу 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 дискомфорт 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**

## Резюме

- Итак, мы знаем, что в автоспорте проявление инстинкта самосохранения может сыграть с нами злую шутку. Именно Паника, или Страх, заставляют нас стихийно манипулировать органами управления карта, лишая автомобиль стабильности.

- Педаль тормоза требует нажатия и последующего ослабления. И ни в коем случае не прощает к себе резкого обращения, которое дестабилизирует автомобиль.

- Педаль газа – это не кнопка! Мы нажимаем на нее быстро, но плавно.

Спортивный автомобиль либо тормозит, либо разгоняется. Наши ноги находятся в постоянной работе.

- Любой поворот руля – это торможение! Посему чем меньше мы поворачиваем руль, тем выше скорость.

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.