



## САМОКОНТРОЛЬ — ОСНОВА УСПЕХА В ГОНКЕ

Автор: Олег Алексеевич Ильин / Из книги «Психология парусного спорта: Взаимодействие с противником»

Надо ли доказывать, что самоконтроль гонщика — одно из главных условий его успешного выступления? Очевидно, что доказывать нет нужды, а вот разобраться в этом не простом вопросе необходимо. Поговорим о психологическом самоуправлении непосредственно в гонке.

В качестве эффективного средства управления своим состоянием Д. Бернхэм (известный яхтсмен и многие годы возглавлявший популярный журнал Sailing World) предлагает внутренний диалог. Спортсмен как бы внутренне раздваивается. А участниками диалога становятся его «Эмоциональное Я» и «Физическое Я». При этом «Эмоциональное Я» у автора выступает в роли пессимиста и сурового критика, в то время, как «Физическое Я» ищет позитивные выходы из затруднительных положений, да еще и успевает ответить на аргументы «Эмоционального Я» и успокоить его.

Попробуйте использовать этот прием, очень помогает. Как практическое средство, диалог полезен вообще, а в критических ситуациях просто необходим. Он позволяет избежать поспешных решений, паники, прикинуть с разных сторон в поисках выхода сложившуюся ситуацию, а в целом снизить уровень стресса.

Теория и практика рационального самоуправления в спорте высших достижений была детально разработана американским спортивным психологом Тимом Голлуэем. Метод получил название «внутреннего тенниса» и в последние два десятка лет широко используется во многих видах спорта.

Методику «внутреннего тенниса» творчески переработал применительно к парусному спорту Дэйв Пэрри, известный тренер, автор многих книг по тактике и гоночным правилам. Эта методика настолько положительно зарекомендовала себя, что в настоящее время осваивается гонщиками в большинстве ведущих сборных национальных парусных команд мира и дает великолепные результаты. Хороший пример — успехи национальной сборной Австралии. Старший тренер этой команды, Виктор Коваленко одним из первых внедрил метод «внутреннего тенниса» в психологическую подготовку своих экипажей.

Выше мы не раз говорили о том, что в процессе тренировок основные навыки, приемы со временем автоматизируются. Когда вы управляете яхтой, вы же не думаете каждую секунду, как вы это делаете. В знаменитой притче сороконожка вдруг задумалась, какую ногу и следом за какой ногой нужно ставить и... не смог-

ла бежать! Сознание как бы сбрасывает контроль за стереотипными действиями в подсознание, в «автопилот», освобождая оперативное пространство для обработки поступающей информации и принятия решений более высокого уровня — стратегии и тактики.

Например, анализируя технику поворота фордевинд в экстремальных условиях, Д. Пэри подчеркивает, что:

*«Главную опасность представляет вовсе не сильный ветер и крутая волна, а внезапная попытка сознания покомандовать, проконтролировать действия «автопилота», посоветовать, улучшить и т.п.»*

Все это неизбежно приводит к сбою, нарушению отработанного до автоматизма навыка и, как следствие, к ошибочным или поспешным и неточным действиям. В случае с поворотом фордевинд это часто ведет к оверкилю.

Казалось бы, так просто: научись доверять своему «автопилоту» и порядок. На самом деле все куда как сложнее. Одно дело тренировка, другое — официальное соревнование; одно дело первенство клуба, и совсем другое — последняя гонка олимпийской регаты. Есть разница, не так ли?

Эмоции — неизбежный спутник спортивного действия, ценнейший помощник и злейший враг. Наши чувства, переживания — эмоции тесно связаны и «произрастают» из энергетического ядра личности. Невозможно, например, равнодушно выиграть соревнование. Для победы личность настраивает себя на цель — мотивирует, т.е. побуждает, высвобождает необходимый энергетически ресурс и т.д. Выдающиеся достижения невозможны без мощного выброса энергии (вспомните хотя бы высказывание Дэйва Аллмэна в самом начале этой главы). В цирке исполнители опасных номеров, называют такой эмоциональный настрой емким понятием *кураж*<sup>1</sup>. Сведущие люди говорят, что ни один канатоходец на ступит на канат, если не привел себя в это особое состояние куража. И в спорте выдающийся результат невозможен без куража: это когда гонщика охватывает «озноб победителя», все сумею, все смогу, всех переборю!

Но как часто эмоции подводят нас, играют с нами в коварную, злую игру? Например, невозможно быть совершенно невозмутимым во время гонки. А вам случалось попадать в такую ситуацию: вы вырвались вперед, лидируете. И вот как на экране монитора, начинают проползать перед внутренним взором такие мыслишки: «Парень, да ты, похоже, первым

<sup>1</sup> «Кураж» — различные толковые словари дают несовпадающие определения этому понятию. Общими являются смелость, амбиции, известная развязность, т.е. «переход за границы обыденности» (см. напр., самый известный «Толковый словарь Ожегова»).

идешь! Да, точно, первым! Наконец-то! Теперь главное не упустить первое место! Смотри, как наветренный жарит — так и насаждает, так и прет!» Знакомо? Они, эти мыслишки, а по сути, эмоции и есть самый злобный противник. Они — информационный шум, сор, отвлекающий фактор. И вот, только что ты был первым, а уже две-три яхты обошли тебя, и с наветра, и с подветра. Ты хочешь вырваться из тисков конкурентов, чтобы снова вздохнуть чистый воздух лидерства. Ты закладываешь контргалс... и получается, как говорили наши грубоватые парусные предки, «галс в задницу».

Вернемся к интереснейшей теории Т. Голлуэя. Он пишет: «Каждая игра<sup>2</sup> состоит из двух частей: внешней и внутренней. Внешняя игра осуществляется против внешних противников, в целях преодоления внешних препятствий для достижения внешних целей. Внешняя игра — предмет описания многих и многих книг, предлагающих рекомендации, как добиться наилучших результатов...».

Гораздо меньше внимания уделяется игре внутренней: «Это та игра, которая происходит в голове и ведется эта игра против таких «противников», как провалы в концентрации внимания, нервозность, сомнение в себе и самообвинения. Коротко говоря, такая игра ведется в целях преодоления всех привычек нашего ума, которые препятствуют совершенству нашего мастерства».

Для упрощения и большей наглядности Голлуэй так описывает, что происходит в психике спортсмена в процессе осуществления им соревновательной деятельности. Психика условно делится на два Я: **Я-1** и **Я-2**. При этом **Я-2** — это компьютер, автопилот, исполнитель технических действий, а **Я-1** — указчик, «пан-начальник» и вообще «директор паники». Так вот, характер взаимоотношений между двумя Я и определяет, по мнению психолога, способность индивида реализовать свои знания и умения в эффективные действия.

**Я-1** — это те самые эмоции, о которых мы уже говорили выше. Плохо, когда их слишком мало или слишком много. Как же нащупать золотую середину? Как сделать, чтобы эмоции не мешали, а помогали? Как соединить усилия обоих Я, как заставить их действовать вместе?

Для этого необходимо подчинить **Я-1** своему **Я-2**, а лучше добиться гармонии их взаимодействия. Надо добиваться того, чтобы **Я-1** из крикуна и субъективного критикана превратилось в объективно оценивающий обстановку инструмент. Прекратите давать оценки! Принимайте информацию, сосредотачивайтесь на объективных деталях, а не том, что вы о них думаете.

<sup>2</sup> Используемое в английском языке понятие «игра» (game) обозначает не столько конкретный игровой вид спорта (теннис, баскетбол и т.п.), сколько соревновательную деятельность вообще. В этом смысле парусная гонка — это ничто иное, как ИГРА.



В качестве примера Д. Пэрри приводит такой случай из жизни. Как-то он, шкотовый у широко известного в Америке рулевого Билла Шора, приехал на чемпионат мира в классе «Снайп». До гонок оставалось едва полдня. Экипаж снимает чехол с корпуса яхты и видит, что во время транспортировки палуба в районе пяртнерса оказалась совершенно разрушена. Шкотовый (Дэйв Пэрри) был готов к тому, что рулевой вот прямо сейчас упадет в обморок! Но тот только временно закрепил пяртнерс с помощью весла и других подручных средств, и продолжал распаковать яхту.

**В стресс-ситуации важно сохранить спокойствие — не дать воли своему Я-1. Ваш компьютер, ваше Я-2, в доли секунды извлечет из памяти десятки подобных ситуаций и выберет оптимальный вариант решения.**

Вот показательный пример самонастройки. Марк Рейнольдс, чемпион Сиднейской Олимпиады, так описывает своей внутренний диалог: «На дистанции мы твердили сами себе: *«Мы здесь гоняемся обычные соревнования в классе «Звездный». И нет никакой разницы по сравнению с другими гонками, в которых мы участвовали. Это помогает чувствовать себя немного спокойнее».*

А вот пример противоположного свойства. На XXIX Олимпийских играх 2008 года в Чиндао швед Фредерик Леф (Швеция) выступал в классе «Звездный». Си-

туация складывалась для него более чем благоприятно: перед медальной гонкой Леф на равных с Яином Перси (Англия) претендовал на золото. Более того легко было подсчитать, что любое место в медальной гонке впереди или сразу позади конкурента давало Фредерику золотую медаль. Задача «не делай того-то», «приди на финиш не дальше такого-то места» предполагает консервативную тактику гонки: держись флота, жмись к противнику, но не задирайся, не рискуй, короче, вперед не рвись, но и задних не пускай. Да ведь Фредерик это делал сотни раз, он профессионал, гонщик супер-класса!

В первой половине гонки Леф успешно решал свою задачу, находясь в пределах 2–5 мест. Однако на третьей лавировке он решил рискнуть, покинул флот, уйдя вправо, и... оказался на последнем месте.

После гонки Леф пытался протестом в международное жюри доказать, что он был предпоследним, что давало ему сразу медаль более высокого достоинства. Но когда ему продемонстрировали видеозапись финиша, то спорить стало не с чем. Фредерик расплакался, как ребенок. Можете себе представить двухметрового викинга, размазывающего по щекам слезы? Не смеяться, это действительно драма. Но сотворил эту драму он сам. Не справился гонщик со своим **Я-1**, слишком был сосредоточен на мыслях о будущей победе, слишком мешал своему **Я-2** делать свою повседневную, будничную работу. Правильно говорят, что тщеславие — самая дорогое удовольствие на свете.

Было бы нечестно на этом поставить точку. Как настоящий спортсмен и боец, Фредерик не только сде-



лал выводы, он сумел перебороть, перестроить себя. Переборов тяжкие эмоции обидного поражения, он стал упорно готовиться к следующей Олимпиаде.

Накануне медальной гонки в Олимпийском Веймуте (XXX Олимпийские игры, 2012 г.) Фредерик проигрывал 12 очков основному претенденту — Яину Перси (Англия). Леф тем не менее не собирался сдаваться. Особенно было интересно следить за выражением лица Фредерика, которое отчетливо читалось на многих кадрах видеозаписи медальной гонки. В принципе, человек с ярко выраженным эмоциональным типом личности, в этот раз Леф сумел справиться со своими эмоциями, подчинив **Я-1** своему **Я-2**. Внешне выражение лица Лефа было каменно-спокойным. Но одновременно каждый их конкурентов мог прочитать на нем непоколебимое: *«гонка моя, не лезьте, все равно не отдам!»* И не отдал: финишировал первым и заслуженно завоевал олимпийское золото.

Скажем, мы теперь более или менее отчетливо представляем себе, что с нами происходит в гонке. Но это теория. А как ее применить практически? Как суметь не идти на поводу собственных эмоций? Как научиться не отвлекаться на посторонние мелочи и, собрав все свое внимание «в кулак» обратить его только на нужные объекты и процессы? Большинство специалистов по психологии парусного спорта, а равно и лучшие тренеры настаивают на важнейшей роли **концентрации** внимания в гонке. Далеко не всем дана эта способность удерживать себя в рамках «здесь и теперь». Это трудно, очень трудно, но нужно этому учиться. Хорошо известно, что само по себе внимание обладает циклической природой. Через какое-то время даже очень сосредоточенный человек отвлекается. Причем сам он этого не замечает. Это означает, что в принципе невозможно поддерживать внимание на одном уровне бесконечно. Периоды внимания и «отвлечений» или отключения у разных людей разные. У нетренированных людей внимание устает

значительно быстрее и так и норовит переключиться на что-нибудь новенькое, интересненькое.

Объективным условием необходимости держать внимание «здесь и теперь» является быстрое развитие событий в гонке, а также огромный объем перерабатываемой информации. Например, сильный соперник делает поворот у вас «на морде». Ну как тут не выразиться по матушке! Но — нельзя! Нельзя мешать **Я-2** собрать воедино и проанализировать все факторы, и затем решить, что же делать: в какую сторону — выгодную или невыгодную — движутся остальные яхты? Является ли данный противник вашим основным конкурентом в регате? Насколько на самом деле он прикрывает ветер? В выгодном или не выгодном направлении движется ваша яхта? Где находится знак? Где главные конкуренты? — т. д. и т. п.

Представьте теперь на секунду, что ваше **Я-1** начинает припоминать, сколько раз этот конкретный противник уже перекрывал вам ветер. Или, что это тот самый парень, из-за которого вы не смогли взять блестящий старт во вчерашней гонке. Вот и уйдут драгоценные секунды не на принятие верного решения, а на пустые переживания.

*«Нет сомнений, — настаивает Д. Пэрри, — что когда ваше сознание находится в настоящем, сфокусировано на том, что происходит прямо сейчас, то начинает казаться, что события развиваются медленнее, решения принимаются более произвольно и точно, а тело переполнено энергией».*

Хорошим дополнением к этому подходу является дельная статья Эда Бэйрда «Думайте простые мысли». «Нет надобности доказывать, — пишет он, — что гонка является сильнейшим раздражителем. Выиграет тот, кто сумеет грамотно этому противостоять. Если стратегия в том, что нужно идти вправо, идите туда! Если вам нужно попасть именно туда, то не имеет значения, что приходится пару раз увалить, чтобы пропустить яхты правого галса».



Таблица 1



Эд Бэйрд справедливо указывает, что на официальных соревнованиях, у многих, особенно молодых, недостаточно опытных гонщиков происходит нарушение системы психологической ориентации, а также иерархий задач оперативной деятельности. Это значит, что наше внимание, наше сознание занято какими угодно, только не рабочими мыслями. В качестве борьбы с описанными неблагоприятными состояниями Берд предлагает гонщику учиться концентрировать свое внимание на сугубо рабочих задачах, или, как он их называет «простых мыслях». Вот некоторые из них:

- **Будь быстрым, чтобы стать умным.** Если вы чувствуете, что правильно выстраиваете лавировку, грамотно и вовремя обрабатываете заходы, и все же теряете места, значит дело в скорости. Сосредоточьтесь на своей лодке: что сделано неправильно? что мешает яхте показывать обычный ход? Здесь заложена действительно простая мысль о том, что нечего и думать быть умным в гонке, если не хватает скорости. Но если лодка не идет, то значит тому есть конкретная причина! И причина эта в большинстве случаев в самом гонщике (или экипаже), а не в противодействии «черных сил». История парусных гонок хранит немало трагикомических ситуаций, когда в пылу борьбы экипаж после огибания знака не замечает, например, волочащийся по воде не убранный до конца спинакер, или плетущийся «на буксире» брамс дли-

ной этак метров тридцать, или недобранный стаксель вследствие перехлеста шкотов.

- **Никто не может выиграть все гонки подряд**<sup>3</sup>. Для того чтобы убедиться в этом, возьмите в руки первый попавшийся протокол. Важно научиться современной стратегии планирования текущего результата. Поэтому в гонке нужно не рисковать ради первого места, а честно отрабатывать каждое продвижения вперед. Переместился, скажем, на лавировке в седьмого на четвертое — отлично! Теперь можно двигаться дальше.

**В серии, как правило, решающими оказываются вовсе не лучшие гонки, а как раз гонка худшая из зачетных.**

Поскольку молодые гонщики недооценивают это положение, стоит привести пример. Посмотрите Таблицу 1 с выпиской из официальных результатов предварительной серии на XXX Олимпийских играх 2012 года в Веймуте, класс «Лазер Радиал», женщины.

<sup>3</sup> Напомним, текущий рекорд принадлежит австралийскому экипажу с рулевым Метью Белчером: в течение двух лет выиграно пятнадцать крупных регат, включая Олимпийские игры с сухим счетом. Другой пример — Расселл Куттс выиграл чемпионат мира в матчевых гонках в 1992/1993/1994 годах, а также в с годичным перерывом — в 1996 году.

Страна	Имя	Гонки предварительной серии										Сумма	Место
		1	2	3	4	5	6	7	8	9	10		
MEX	Tania Calles	12	9	6	19	13	(33)	13	5	13	10	100	10
ESP	Alicia Cebrian	15	11	14	9	(24)	23	5	9	2	13	101	11

Проиграв всего одно очко, испанка Алисия Цебриан не попала в заветную десятку и не участвовала в медальной гонке. Это место в десятке заняла мексиканка Тания Каллес.

А теперь внимательно посмотрите на Таблицу: достаточно было Алисии прийти в своей худшей из зачетных гонок - в гонке №6 не 23й, а хотя бы 22й или 21й, и она, а не мексиканка заняла бы место в десятке.

Вы спросите, а где гарантии? Гарантий нет, их вообще в спорте нет. Но вероятность очень высока: во-первых место в шестой гонке для Алисии, если не считать выброса, было худшим и за гранью второй десятки. Среднее место у Алисии 9,4, т.е. в десятке. При этом у нее четыре прихода в десятке (у Мексиканки - только три), включая одно место в тройке (2-е) и одно место в шестерке! Иными словами, по всем показателям место Алисии в десятке. Увы, гонщица дала себе маленькое послабление в гонке №6 и лишилась почетного права сражаться в медальной гонке.

- **Чтобы успешно обрабатывать заходы, постоянно следите за развитием ветровой обстановки.** Если до старта или на первой лавировке вам удалось выяснить период «качания» ветра, то вы легко сможете спланировать вторую лавировку, построив ее независимо от флота. Если ваш расчет правилен, и вы убеждены, что настало время для поворота — делайте поворот!
- **При каждом кроссинге, какая-то из яхт идет в неправильном направлении.** Не спешите делать поворот, уступая дорогу яхте правого галса. И точно также, находясь на яхте правого галса, не спешите реализовать свое право дороги. Вместо того чтобы трястись мелкой дрожью от страха, идя левым галсом, или кровожадно скрежетать зубами, идя правым галсом, подумайте лучше о том, в какую сторону дистанции выгоднее идти. Часто бывает разумнее пропустить яхту левого галса и продолжать двигаться в выгодную часть дистанции.







- **Идите так, чтобы видеть знак без поворота головы.** Это хороший совет для молодого гонщика. На самом деле, если рулевому необходимо выворачивать голову, чтобы видеть верхний знак, это просто-напросто означает, что он идет от знака (на «уводящем галсе», так говаривал Сергей Машовец). И наоборот, если знак присутствует в поле вашего зрения, значит, вы идете курсом, приближающим вас к знаку.
- **Не делайте поворота от флота, если только для этого нет серьезного повода.** Сплошь и рядом ваша персональная позиция не самая лучшая: и с наветра кто-то сидит, и с подветра кто-то выдвигается. Взвесьте все за и против, прежде чем делать контргалс на чистый ветер. Если в данный момент флот движется в правильном и выгодном относительно ветра направлении, то такой контргалс да два поворота — все это пойдет в чистый проигрыш относительно того же флота. Это правило особенно верно применительно к таким классам, как «49-й», «49FX», «Накра», а также по отношению к медальным гонкам, где лавировка длится 8–10 минут, а относительная ценность каждого поворота много выше, чем в обычных гонках флота.
- **Если вы кричите, значит, вы не в форме.** Крик на яхте — дурной тон, показатель низкого профессионализма и низкого культурного уровня. Отличная команда тем и хороша, что готова к любым неожиданностям в гонке. А потому нет повода и для крика — действовать надо! Мастер спорта международного класса В. Леонтьев как-то рас-

сказал автору, что перед одной из гонок чемпионата мира (класс «Летучий Голландец»), на берегу, они со шкотовым горячо, «в голос» спорили по какой-то ерунде. Позже, примерно на полпути на дистанцию, идя в караване, горе-экипаж вспомнил, что забыл на берегу... латы. Вот цена неправильной внутренней ориентации. И на кого, собственно, рулевому кричать? Ведь это его яхта, его экипаж!

В 50-60гг. лучших шкотовых в сборной, в классе «Летучий Голландец» готовил наш знаменитый гонщик, участник двух Олимпиад, Александр Шелковников. Так складывалась судьба, что ему приходилось часто менять напарников. Взяв очередного молодого матроса, Шура (так все знали Шелковникова) спокойно и вразумительно объяснил новичку, как лучше поступить в данной ситуации, и никогда не кричал на своих шкотовых. Поэтому и люди у него росли моментально и становились настоящей элитой сборной.

- **Главное удовольствие в получении нового знания.** Эд Берд настаивает: Относитесь к каждой гонке как к очередному уроку, который должен открыть что-то новое, захватывающе интересное в парусном спорте. Вы почувствуете себя гораздо спокойнее в гонке, а на берегу у вас найдется гораздо больше поводов для шуток и смеха!

Приведем в качестве оригинального примера рассказ Почетного Президента ИСАФ Короля Греции Константина, который автору посчастливилось ус-



лышать от этого необыкновенного человека. В 1959 году, Константин, тогда еще Наследный Принц, одновременно показал себя талантливым и перспективным гонщиком в классе «Летучий Голландец». Решением Национального Олимпийского Комитета Греции Константин был пересажен с «Голландца» на килевую яхту класса «Дракон» с задачей — выиграть Олимпиаду 1960 года.

В течение года тренировал Константина никто иной, как сам Пауль Эльвстрем. Для нас важно то, что Пауль начал не с нравочений и даже не с отработки отдельных элементов техники. Он начал с обучения рулевого произвольно владеть своим вниманием, уметь концентрироваться на самом важном в данный момент, или на данном этапе гонки.

На первом же соревновании в новом классе Эльвстрем поставил Константину задачу выиграть гонку. При этом он строго-настроено приказал рулевому (Константину) сосредоточиться исключительно на ведении лодки. Все остальное он, Пауль, берет на себя. Рулевой должен четко выполнять все команды тактика, т.е. в данном случае Пауля Эльвстрема. В первом же соревновании такое разделение труда принесло Константину первое место. Это произвело на него столь сильное впечатление, что он безусловно поверил в систему подготовки Эльвстрема, в которой психологический тренинг занимал не менее значимое место, чем остальные виды подготовки. Пройдя годовую школу Эльвстрема, юный олимпиец (в 1960 году Константину было всего 18 лет) сумел выиграть XVIII Олимпийские игры (Неаполь) в классе «Дракон».

Необходимым дополнением к описанным общим рекомендациям являются индивидуальные методы самонастройки, пригодные только для себя или исключительно для вашего экипажа. Каждый гонщик, даже если он и не олимпийский чемпион, личность, нечто индивидуальное, неповторимое. Поэтому, способ самонастройки пригодный для одного может вовсе не работать у другого. Гонщик сам, через собственный опыт должен нащупать, что и как на него благотворно влияет перед гонкой и в ходе гонки.

В качестве примера можно привести так называемые ритуальные действия. В советские времена идеологи спорта и даже тренеры боролись со всей этой «мишурой»: амулетиками, крестиками, похлопываниями, вставанием на колени перед гонкой, плевкам через плечо перед стартом, молитвой — и т.д. А зря! Ничего в этом зазорного нет. Просто прагматическому типу личности это не нужно, не сработает. А эмоциональным типам, с неустойчивым балансом нервных процессов, очень даже на пользу. Кто не знает, что Макс Таранов всегда выходит на старт в кепке с длинным козырьком. Иной скажет: бред какой-то! Кому какое дело, в кепке вышел Макс Таранов или нет! А вот и не бред. Если рулевой каждый раз выходил в кепке, а потом, совершенно неожиданно снял ее (или забыл на берегу), — значит, были для этого существенные причины. Значит, что-то изменилось: рулевой не был в обычном для него боевом настрое. И мало вероятно, что это добавило ему сил. А впрочем, спросите сами у Макса, почему он снял кепку в тот раз. ■