

# Установка 5

## Контролируйте свои мысли: что и зачем

После того случая в Швеции, когда мое эго меня выручило, события развивались очень быстро. Я окончил университет в мае 2005 года, а летом мне предложили должность преподавателя в Денверской академии — там преподавала моя девушка Эми, — и я отказался. Я выбрал приключенческие гонки.

Трудно назвать это решение мудрым и надежным. «Профессиональные» участники приключенческих гонок не гребут деньги лопатой; у меня же не было даже четкого плана или программы поиска спонсоров, когда я отказался от своей первой реальной работы. Но я уперся и решил попробовать с гонками — и сегодня рад, что поступил именно так.

Я еще дважды участвовал в экспедиционных гонках с командой SOLE — теми ребятами, с кем мы прошли гонку Explore Sweden. Мы выдержали трудные пять дней на EcoMotion Pro в Бразилии, в грязи и под дождем; на велоэтапе двоим из нашей команды пришлось целый день ехать на велосипедах без одной педали — потому что у одного велосипеда сломались обе. Как вы понимаете, ездить на велосипеде с одной педалью даже хуже, чем прыгать на одной ноге. Далекое не уедешь. Весь тот длинный этап мы работали в команде, толкали и буксировали Пола и Даррена.

Мы финишировали вторыми в экспедиционной гонке Desafio de los Volcanes, проходившей в Патагонии, на удаленной южной оконечности Южной Америки. Гонка начиналась на южном побережье Чили и шла

через всю страну до Сан-Мартин-де-лос-Андес, красивого горного городка в Аргентине. Однажды ночью в сильный ветер и ливень мы наткнулись посреди большого озера на другую команду, у которой перевернулись оба каяка. Ветер опрокинул лодки, они наполнились водой, и четверо нахлебавшихся воды аргентинцев не могли перевернуть их обратно. Положение было отчаянным, все четверо стремительно замерзали. Благодаря замечательной работе Пола и Даррена на веслах мы смогли отбуксировать команду и каяки к берегу, где они развели костер и согрелись. Команда дошла до финиша. Они были благодарны нам, и все же это было хорошим напоминанием о реальных опасностях приключенческих гонок. Вспоминая сейчас о том времени, я понимаю, что рисковал в гонках жизнью — за копейки и бесплатные футболки. Так не могло продолжаться долго, и перемены не заставили себя ждать.

По возвращении домой я какое-то время держался на временных подработках, подменял других преподавателей и работал в кафешках, пока мы с Дэйвом Маки и Данэль Балленджи не нашли для своей команды солидного спонсора — компанию Spyder, производителя лыжной экипировки. Ту самую компанию, что много лет спонсировала Бобе Миллера и других высококлассных лыжников. Для приключенческих гонок это было все равно что в шоссейном беге получить крупную спонсорскую поддержку компаний «Найк» или «Адидас». Дэйв и Данэль были опытными спортсменами, им было за тридцать, они уже много лет зарабатывали деньги бегом и приключенческими гонками, и мне повезло оказаться в такой компании. Платили мне 1250 долларов в месяц, неплохие деньги для холостого двадцатидвухлетнего парня, к тому же Spyder взялась финансировать наше регулярное участие в приключенческих гонках по всему миру — примерно раз в полтора месяца. Теперь я зарабатывал деньги как профессиональный спортсмен и был в восторге от этого! Мы собрали очень сильную команду и хотели сразу же начать бороться за первые места.

Это удалось нам в 2006 году на гонке серии Raid World Series в Австралии, которую команда Spyder выиграла, притом что нас атаковал напуганный и разъяренный эму (представьте себе птицу чуть меньше страуса, но столь же быструю), он стремительно напал на нас из кустов, когда нам оставалась всего пара километров до финиша. В гонках бывало

всякое: я мерз, уставал, терпел боль... но никогда еще мне не было так страшно, как в тот день, когда на меня набросилось это существо! И никогда еще я так быстро не крутил педали.

Мы победили на нескольких этапах гонки в Мексике у очень сильных соперников, постоянно наращивая свою физическую форму, навыки командной работы и ориентирования и общий уровень команды.

После этого мы нацелились на гонку Primal Quest: на тот момент это была самая крупная и прибыльная гонка в Америке. Проходила она в самое пекло моабского зноя, в июле. В рамках подготовки я решил за полтора месяца до старта поучаствовать в горном велозаезде Kokopelli Trail Mountain Bike Race. Пара сотен участников, стартовавших в этой неформальной велогонке по знаменитой «Тропе Кокопелли» со стороны Моаба, должна была проехать 142 мили и финишировать на другом конце тропы около местечка Лома, Колорадо. Кокопелли — это божество плодородия у некоторых племен североамериканских индейцев. Трасса идет мимо многочисленных археологических памятников по каньонам, долинам и горам, и в обычных условиях велосипедисты проходят ее за три–пять дней при поддержке машин обеспечения. Наша гонка должна была быть безостановочной, и единственным правилом этого неформального старта была полная автономность; всю еду и воду нужно было везти с собой.

Мы стартовали в полночь, и всего через несколько часов гонки я упал и раздробил ключицу так, что никаких шансов добраться на велосипеде до ближайшего городка, Фруты, у меня не было. (К счастью, тот случай был единственным, когда мне пришлось прервать одиночную гонку по причине травмы.)

За мной ехал парень, по иронии судьбы носивший мрачное прозвище Дум\*. Он остановился, чтобы помочь мне, и пожертвовал при этом своей гонкой. Дум подхватил оба велосипеда и помог мне пройти несколько миль до возвышенности, где ловил мобильный. Меня трясло от переохлаждения, это вызывало сильную боль в сломанной ключице, но наступающий чистый и ясный рассвет я встретил с удивительным чувством покоя, счастья от того, что я жив, и благодарности за великодушные незнакомого мне человека.

---

\* Doom (англ.) — рок, судьба, конец света.

Куда более разбитой ключицы и поврежденного плеча для меня было разочарование от того, что придется пропустить одну из ключевых гонок года. Для нашего спонсора, компании Spyder, было важно наше участие и результаты на Primal Quest, и я упорно готовился к этой гонке, физически, психологически и технически. Но в гонках, как и в жизни, все часто идет не по плану (я еще раз убедился в этом много лет спустя во Франции, на гонке Ice Trail Tarentaise, когда, как я уже рассказывал, расстегнувшийся рюкзак заставил меня принять очень трудное с моральной точки зрения решение и потерять в результате место на пьедестале почета). Приходится принять это и продолжать делать все, что в твоих силах, несмотря ни на что. И вот вместо гонки я неделями крутил педали на велостенде у себя в подвале, держа спину прямо и опираясь правой рукой для равновесия на лыжную палку — левая висела в бандаже. Это максимум, на что я был способен в то время, но это лучше, чем ничего. А иногда для того, чтобы продержаться, достаточно просто делать все, что в твоих силах, даже если это совсем не идеально.

Через два месяца, в августе 2006 года, мою ключицу уже скрепляли титановый стержень и болты (я и сейчас живу с ними), и я был готов участвовать в составе команды Spyder в чемпионате мира по приключенческим гонкам (ARWC) в Швеции. Когда Марк Бернетт перестал проводить гонки Eco-Challenge, переключившись на телевидение, чемпионаты мира ARWC фактически стали главными соревнованиями на международной арене. Десять лет назад в Eco-Challenge участвовал мой отец, и мне было приятно осознавать, что кто-то из Мэйси по-прежнему стартует в самой престижной приключенческой гонке мира.

Как и Eco-Challenge в былые времена, чемпионат мира способствует выходу нашего вида спорта на воистину международный уровень. Каждый год гонки проходят в разных странах, и в 2006 году в Швеции собрались лучшие команды мира. Фаворитами стали многократные чемпионы — команда Nike PowerBlast, большинство участников которой были из Колорадо, но их, несомненно, ждало очень жесткое соперничество со стороны четверок со всего мира, спонсируемых компаниями Merrell, Buff, The North Face, ну и Spyder, конечно. Да, наш смелый план предполагал борьбу среди лидеров, от старта до финиша, и место на пьедестале — как мы надеялись, первое.

Данэль не участвовала в гонке из-за травмы, и мы с Дэйвом позвали в команду Даррена Кларка — того самого добродушного практичного австралийца, который будил меня год назад на гонке Explore Sweden, и Фриду Розенберг, сильную спортсменку из Швеции, чье знание местности нам точно пригодилось бы. Снега на чемпионате мира было значительно меньше, чем на прошлогодней гонке (и нам вряд ли пришлось бы снова укрываться в заброшенной избушке), но гонка снова проходила по удаленным северным районам. Пару раз мы переходили норвежскую границу, видели маленькие деревушки, где люди занимались разведением северных оленей, пересекали крупные ледники и даже на этапе каякинга видели в море косаток — хотя подходить к ним *слишком* близко желания не возникало.

Сама поездка на другой континент на такие соревнования — это уже приключение. Если вам доводилось ездить куда-нибудь с клюшками для гольфа или лыжами, вы знаете, что сложности начинаются уже на пути от такси к стойке регистрации. Теперь представьте, что вы путешествуете с пластиковым контейнером для снаряжения на 180 литров, кофром для велосипеда длиной 1,2 метра и спортивной сумкой весом больше 20 килограммов, и все это битком набито: там лежат обувь, одежда, спасжилет, весло, энергетические батончики, кошки, фонари, куча упаковок с растворимыми энергетическими порошками и гелями, которые обычно вызывают особый интерес у служб безопасности аэропорта. Такой вариант весьма чреват хаосом и задержками, и они регулярно случаются.

У нас с Дэйвом был «типичный» перелет к старту приключенческой гонки: он начался с ругани на стойке по поводу оплаты провоза кофров с велосипедами и сумок с вещами, потом мы несколько раз мчались через аэропорт, чтобы успеть на пересадку (при нас были рюкзаки по 20 килограммов с едой и экипировкой), а кульминацией стал поиск наших бесчисленных единиц багажа в аэропорту прилета. На одной из пересадок, перед самой посадкой, мы заметили, что у окна собирается толпа зевак. Мы подошли туда и увидели в окно, что на тележке с багажом, где лежал и наш пластиковый кофр с велосипедом, что-то *горело*. Секунд через десять огонь потух, и сбежавшийся персонал аэропорта заслонил от нас дальнейшие события. Мы сели в самолет, так и не зная, что случилось, и по прибытии выяснили,

что из нашего велокофра выпала и воспламенилась литий-ионная батарейка для фонарика. Батарейку пришлось поменять на новую, но велосипед не пострадал, и никто не стал нас задерживать и допрашивать.

Мы прибыли на место проведения гонки, в отель где-то в районе полярного круга, измотанные перелетом и сменой часовых поясов. Обычно полноценный сон и отдых в расслабляющей обстановке в программе приключенческих гонок не значатся, и ультранастрой необходим перед гонкой не меньше, чем во время нее. Если честно, не только перелет на полярный круг может утомить спортсмена в дни перед гонкой. Поездка на крупный марафон в Нью-Йорк или Чикаго с длинными очередями на получение номеров и стартовых комплектов и всеми приготовлениями к выходу на старт может вымотать не меньше. Даже при хорошей организации, если в мероприятии участвует 40 000 человек, не говоря уже о миллионе зрителей, предварительный этап может стать серьезной проверкой на выносливость.

Соревнования в разных видах спорта на выносливость, вне зависимости от того, где они проходят, часто характеризуются чередой эмоциональных взлетов и падений. Еще в 1937 году великий марафонец Кларенс Демар (семикратный победитель Бостонского марафона, подвиг которого вряд ли кто-то сможет повторить) описал внутренние «американские горки» атлета на длинные дистанции и рассказал, почему они ему нравятся. «Хочет ли большинство из нас прожить свою жизнь в одной геометрической плоскости — полного спокойствия? — писал Демар в своем забытом ныне классическом труде о беге, книге “Марафон”. — Конечно, мы хотим разнообразия в жизненных удовольствиях, хотим испытывать приливы радости, эмоциональные подъемы и спады, и марафонский бег дает нам именно это».

Спорт часто сравнивают с жизнью в миниатюре. И описанные Демаром подъемы и спады в ходе марафона еще теснее сближают его с ритмами нашей жизни в целом.

Вы испытываете большой подъем, когда коллеги хвалят вашу новую идею, и спад, когда руководство отклоняет ее. В Швеции мы чувствовали эмоциональный подъем, пересекая глубокий каньон по троллею длиной в 300 метров, и спад сразу после, когда мы заблудились в поисках следующего КП.

Спокойным семейным утром вы можете ощутить подъем, но ближе к ночи, когда детям пора спать, они переутомлены и все идет вразнос, наступает предсказуемый спад. В Швеции мы шли на каяках по морю под мириадами звезд среди ныряющих косаток и испытывали подъем, но к обеду следующего дня наступил спад, мы все еще были на веслах и засыпали на ходу. Мы решили тогда сдаться сну и поспать часок, дрейфую на месте и надеясь не перевернуться.

В жизни люди испытывают подъемы по случаю свадьбы, рождения детей, новой работы и хороших друзей, а затем спады — в связи с болезнями, смертями, финансовыми трудностями и отказами в работе. В Швеции мы шли первыми несколько часов гонки, прекрасно справились с ориентированием и вели на обширном леднике глубокие и содержательные философские дискуссии. Но там же мы потеряли час при поломке велосипеда, целый день тряслись от холода под дождем и орали друг на друга, одурев от недосыпа.

Это знакомо всем: мы знаем, что взлеты и падения неизбежны. И все же, когда нас уносят эти качели, мы часто оказываемся не готовыми к этому: либо взмываем вверх в порыве самонадеянности и мимолетной эйфории, либо летим вниз на острые камни депрессии.

Почему так происходит? Почему мы позволяем этим приливам и отливам утаскивать нас, как неопытных пловцов? Потому что не отдаем себе отчет в том, как мы *думаем*. Секрет успеха в спорте и в жизни — продумать заранее, что ты будешь думать и как реагировать в ситуациях подъема и спада, а еще лучше — продумать, что ты будешь делать в определенный момент времени и почему. В Швеции мы поняли, что это ключ к сохранению равновесия и достижению в итоге успеха и способ избежать разочарований.

За четыре дня чемпионата ARWC в Швеции команде Spyder довелось испытать и победы, и поражения. Мы начали полными сил, целый час лидировали в пешем подъеме на крутой горнолыжный склон, первыми вышли на велосипедный этап: 20 миль по трейловой трассе за два часа. Все шло хорошо, мы лидировали на чемпионате мира!

Обстоятельства вмиг переменились, когда у Фриды слетела цепь с задней звездочки и ее зажало между кассетой и спицами. Это все равно что в автомобиле заклинить гвоздь между поршнем и цилиндром: пока не уберешь помеху, движение невозможно. Мы вытаскивали цепь



вместе с Дэйвом, но к тому времени, как команда снова стала мобильной, нас уже обогнали все, кто мог. Одни на опустевшей трассе мы заново стартовали в гонке — на этот раз с последнего места.



Иногда в длинных приключенческих гонках хорошо часок поспать днем, особенно если по ночам слишком холодно для нормального отдыха, как обычно и бывало в Швеции. Фото: Трэвис Мэйси

Но что хорошо в длинных гонках (и в жизни в целом) — это то, что почти всегда есть время отвоевать упущенное, если беречь себя, не терять спокойствия, сохранять позитивный настрой и двигаться эффективно. Так мы и делали следующие несколько дней и обходили одну за другой команды, переправляясь по головокружительным троллеям, забываясь кратким сном в жилищах из оленьих шкур, двигаясь на каяках



по морю среди косаток, проходя сложные этапы ориентирования в густых лесах, пробираясь по извилистым пещерным ходам с подземными реками и шагая по горам и ледникам. И все это время, прокладывая себе путь через этот край природных чудес, мы знали, что медленно, но верно наверстываем упущенное время.

В какой-то момент нам нужно было преодолеть длинный ночной этап на роликах. Эта дисциплина не входит в стандартный набор для приключенческих гонок, но шведы любят роликовые коньки, и этот этап был вовсе не катанием по парку. Это были 35 миль по холмистой местности, включая как минимум один большой подъем по грунтовке, где нужно было снять ролики и бежать вверх в носках (если, конечно, вы не догадались тащить с собой обувь; я не догадался). Как и многие сельские жители по всему миру, шведы используют специальные заграждения для скота — зарешеченные канавы поперек дорог, глубиной почти метр и длиной около двух с половиной метров, проходимые для машин, но не для парнокопытных. Это снимает необходимость открывать и закрывать ворота.

Не сомневаюсь, что эти заграждения очень эффективны от разбредающих оленей, но для команды, едущей ночью на роликах, они превращаются в смертельные ловушки. Коньки наезжают на решетку, и ты под действием мощной инерции на скорости летишь головой вперед на дорогу. Тому, кто ехал первым, приходилось, едва завидев в свете налобного фонаря такую решетку, нырять в кювет! Иногда в гонках бываешь счастлив завершить этап просто потому, что ужасно болят плечи, ноги и зад. Но бывает и так, что ты рад, что просто остался жив и не нужно больше думать о том, где тебя поджидает смерть. Тот этап на роликах был именно таким.

Последние сутки длинной приключенческой гонки подобны последней прямой в забеге по стадиону: ты уже почти на финише и можно рискнуть всем, чтобы выиграть. Финишная прямая команды *Spyder* началась с шестичасового горного трекинга, где предстояло попасть на ледник, к которому вели разные пути. Я был штурманом и отвечал за выбор пути. Выбрать грунтовку к востоку — безопасный, но более длинный путь? Пойти на северо-восток по отмеченной на карте тропе, которая, возможно, ведет в нужном направлении? Или идти напрямик на север, ровно вниз по пути водостока, кратчайшим путем, который

может завести в непролазный кустарник или к обрыву? Я был «хранителем» карты и знал, что правильное решение требует моей предельной внимательности и оперативности.

Водосток, если вкратце, — это путь, по которому течет или текла вода. Маленькие водостоки могут быть просто ручьями и канавками на склонах, крупный водосток может стать каньоном. Вода любит двигаться по прямой (и прокладывает себе такой путь за счет эрозии), поэтому спуск по узкому ручейку в этих шведских горах однозначно был кратчайшим и, возможно, самым быстрым путем. Но там, где есть вода, обычно есть и растительность, а еще вода иногда падает со скал водопадами; такие препятствия могли задержать нас на этом пути.

Если позволите, я проведу еще одну параллель между приключенческими гонками и жизнью в целом: выбор пути в таких соревнованиях подобен выбору пути в жизни. Оцениваешь, где ты сейчас и куда хочешь попасть, решаешь, на какой риск готов пойти, используешь по максимуму любую доступную на данный момент информацию, выбираешь направление и стараешься не оглядываться. Тщательно изучив изолинии, границы растительности, водостоки и отметки высоты на карте в точке, откуда расходились три возможных для нас пути, я взвесил все варианты, быстро все обдумал и принял решение.

«Рискнем! По водостоку!» Мой боевой клич немного уступал знаменитому «Помни Аламо!»\*, но желаемый эффект был достигнут. Мы припустили вниз по пути, проложенному водой. Решение было рискованным: мы могли выиграть час (потому что путь был прямее и короче) или потерять три часа и даже больше (если бы подошли к обрыву и пришлось поворачивать назад). Но команда верила мне, а внимательное изучение карты говорило, что там можно пройти.

Как оказалось, по ручью действительно можно было спуститься, мы прошли узким проходом между скалами и вышли к большой реке, куда впадал наш ручеек. Риск был оправдан! Команда, покинувшая

---

\* «Помни Аламо!» — боевой клич армии техасских поселенцев в войне с мексиканцами за независимость Техаса (1835–1836). Проигранная техасцами битва при Аламо стала самым известным сражением в этой войне, и два месяца спустя с этим боевым кличем техасцы выиграли решающую битву у Сан-Хасинто.

транзитную зону за несколько часов до нас, теперь была всего лишь по ту сторону реки, и мы продолжали сокращать расстояние. Гонка подходила к концу, и нужно было делать ставку: пан или пропал. Мы пошли на риск, сделали все возможное — и отыграли немного драгоценного времени. Разлившуюся ледниковую реку мы перешли вброд — голые, держась за руки, поминутно рискуя быть снесенными течением (теперь, будучи отцом, я вряд ли решился бы на такое), и выиграли еще немного времени, поднявшись на строчку выше в турнирной таблице. Потом мы безостановочно двигались в связке по технически сложной трассе, пересекавшей вздыбившийся, покрытый трещинами ледник. Надетые на горные ботинки кошки обеспечивали нашу прочную связь с этим миром — и служили надежным барьером между жизнью и смертью. На леднике мы обогнали команду, которая ждала вертолет спасателей — у одного из участников так сильно промокли, опухли и были так натерты ноги, что он не мог больше двигаться по круто поднимавшемуся неровному льду.

После трека по леднику мы оказались в зоне смены этапов с двумя другими командами, которые боролись за второе место. *Второе место в мире!* Мы были полны надежд и торопились выйти на этап каякинга, думая только о том, за что мы боремся на гонке — *за то, чтобы финишировать в тройке лидеров на чемпионате мира.*

На предыдущем этапе трекинга, где я помог укрепить наши позиции, выбрав рискованный путь, я очень внимательно думал о том, что делаю, когда вглядывался в изолинии, границы растительности, пути водостоков, тропы, скальные образования и прочие детали, из которых складывалось решение штурмана. Теперь, когда волнение усилилось и мы спешили выйти на воду вместе с другими командами или впереди них, я мысленно переключился на глобальную цель нашей гонки. Прежде я уже просматривал маршрут водного этапа и знал, что нам нужно просто несколько часов идти на каяках вниз по реке, пока не увидим точку финиша этапа по правому берегу. Учитывая, что идти на каяке вверх по такой большой и быстрой реке просто невозможно, я думал, сложно ли будет просто идти вниз по течению?

Мы быстро управились в транзитной зоне, и я пришел в еще большее волнение, узнав, что теперь мы даже слегка обходим две другие,

сильные в гребле, команды. Если они догонят нас, мы сможем идти в их струе, как велосипедисты в пелотоне на «Тур де Франс».

Через четыре часа гребли — по расчетам должно было быть не больше трех — мы с Дэйвом перестали, наконец, болтать о том, как мы будем стратегически и систематически обходить соперников на финальных участках: пешем переходе с элементами спелеологии и 40-мильном спуске на велосипеде по шоссе к финишу. Мы решили обсудить текущий этап гребли.

— Хм, разве мы не должны были уже приплыть? Что там с картой? По компасу мы правильно идем?

— Ты о чем? Разве карта не у тебя?

Карты не было ни у одного из нас, каждый понадеялся на другого. Когда мы вытащили карту из грузового отсека (где ей точно было не место), выяснилось, что большая река, по которой мы шли, пересекала в одном месте крупное водохранилище. Чтобы попасть в нужную точку, командам нужно было аккуратно пройти вдоль берега и вновь выйти в реку, поворачивавшую на юг. Опьяненные мыслями о близости финиша и о целях гонки, мы ушли далеко вглубь водохранилища и почти два часа гребли на восток, перпендикулярно нужному направлению.

То есть нужная нам река — и команды соперников, стремительно двигавшиеся к финишу, — была теперь в двух часах обратного хода.

Можете себе представить, как тихо и напряженно мы гребли обратно. Я старался даже не думать о том, что творится в головах у моих товарищей: я был основным штурманом почти во всей гонке, и ошибка произошла в основном по моей вине. Два часа хода в неверном направлении — нередкое дело для длинных приключенческих гонок, но с командами, претендующими на место лидера, и на таких простых участках, как спуск по реке, такого обычно не случается. И это был, пожалуй, самый неудачный момент для того, чтобы потерять четыре часа.

Мы были страшно злы, но вернулись на трассу и продолжили борьбу. Мы были сильными, опытными спортсменами и пытались говорить друг другу что-нибудь позитивное, чтобы не терять собранности:

— У впереди идущих команд случится сбой.

— Они не выспались.

— Если постоянно концентрироваться на том, что мы делаем, до самого финиша, мы не повторим больше таких ошибок, отыграем потерянное время и войдем в тройку.

И мы концентрировались. Это оправдало себя на следующем участке, где нужно было пролезть очередную обводненную пещеру, а потом полночи идти пешком в гидрокостюмах, потому что было ужасно холодно. К последней транзитной зоне мы подошли около полуночи, быстро распаковали и собрали велосипеды и выехали на последний 40-мильный спринтерский заезд до финиша.

Теперь нужно было только удерживать внимание на дороге впереди и думать о том, как не снижать темп; таким образом, по дороге к финишу мы обошли еще несколько команд. Подбадривание друг друга продолжалось:

— Они потеряют концентрацию, как мы на каяках.

— Если не будем расслабляться, мы их догоним.

Простые, но однообразные действия, такие как гребля и езда на велосипеде по шоссе, становятся невероятно сложными задачами, когда страдаешь от недосыпа. Все последние 40 миль к нам медленно, но неустанно подкрадывались сонные чудища. Мы поглощали противную черную жижу, кофейный концентрат, по несколько пакетиков за раз:

— Не спи! Крути педали! Мы сможем!

Я обернулся перекинуться словами ободрения с командой. Когда я понял, что Дэйва нет, то до скрежета выжал тормоз, развернулся и увидел, что Дэйв заснул, упал на обочину и продолжает спать прямо там. До финиша оставалось менее полчаса.

Что тут можно сделать? Поднять его и понести? Дэйв очень крепкий парень, но, если ты так устал, что не просыпаешься, даже упав с велосипеда, обычные способы пробудки уже не срабатывают. Дэйв отключился. И остальная команда присоединилась к нему. В тот момент холод твердого шведского асфальта был чудеснее чистой постели в шикарном отеле. Через полчаса я почувствовал рассветную свежесть и сонно сел. Я знал, что призовых мест нам уже не видать, но слишком устал, чтобы злиться. И если кого-то и можно было винить, то только меня за ту ошибку на реке.

Я услышал знакомый голос: «Давай, парень, погнались». Это был Даррен, он снова, как и год назад на стоянке дальнбойщиков, призывал меня и команду к действиям: «Мы почти на финише».



На этапах работы с веревкой жизненно важно тщательно продумывать свои действия, особенно если ты не выспался и у тебя тяжелый рюкзак.  
Фото: Трэвис Мэйси

## Практика ультрамышления

Наш провал в Швеции много лет не давал мне покоя, и только недавно я смог понять, как могли случиться два таких глобальных промаха — сначала гребля не в том направлении, а затем неудача на таком, казалось бы, простом велоучастке перед финишем, когда наша мотивация была на пике.

Карты, по ошибке попавшие в грузовые отсеки, и недостаток сна не могли служить достаточным объяснением. В обоих этих случаях мы все запороли из-за того, *как мы думали*. А если конкретно (как это подробно объяснила Хайди Грант Хэлворсон в книге *Succeed: How We Can Reach Our Goals\**): мы думали о том, *зачем* мы делаем что-то, когда нужно было думать о том, *что* мы делаем, и наоборот. В замечательной работе Хэлворсон подводятся итоги новейших психологических исследований

---

\* Издана на русском языке: Хэлворсон Х. Г. Психология достижений. Как добиваться поставленных целей. М. : Манн, Иванов и Фербер, 2013.

по ряду вопросов, относящихся к целям. По поводу мышления в категориях «что я делаю» и «зачем я это делаю» Хэлворсон пишет: «Думайте о своих целях в ключе ЗАЧЕМ, когда вам нужен толчок к действию, нужно сохранить мотивацию или избежать соблазнов. Рассматривайте свои цели в аспекте ЧТО, когда сталкиваетесь с чем-то особенно сложным, незнакомым или требующим долгого изучения».

Вот оно как! Чего бы я только не отдал за возможность прочитать эту книгу до нашей гонки 2006 года! Она помогла мне понять, что мы делали правильно — и что неправильно — на чемпионате мира по приключенческим гонкам в Швеции.

Мы правильно мыслили поначалу, когда двигались по этапам, постепенно обгоняя другие команды. Когда мы 12 часов гребли на каяках (а это монотонное занятие, требующее хорошей мотивации), мы думали о том, *зачем* мы так выкладываемся — *чтобы догнать другие команды*, — и это работало. Следующий этап, где требовалась сложная и рискованная навигация при спуске по ручью, был трудным и незнакомым. Соответственно, мой подход с концентрацией на том, *что* я делаю, и тщательным изучением карты хорошо сработал.

Но в какой-то момент мы сбились с пути: перед этапом каякинга и во время его нам нужно было думать о том, *что* мы делаем, потому что навигация на этом этапе оказалась неожиданно сложной и опять же незнакомой. Но в транзитной зоне мы думали только о том, *зачем* мы так спешим (настолько, что забываем достать карту) — *чтобы обогнать другие команды в выходе на воду*, — и нам даже в голову не пришло подумать, *что* мы делаем. И мы дорого за это заплатили.

На финальном велосипедном участке до финиша, который не был ни сложным, ни незнакомым, мы переключились на то, *что* мы делаем. К сожалению, когда делаешь что-то простое, однообразное и скучное и сосредоточиваешься на том, *что* ты делаешь, этот путь становится еще длинней и ужасней. Дело осложнялось нашей полной измотанностью, которая тем пуще нас деморализовала, что никакого воодушевления на тот момент уже не оставалось. В этот момент целенаправленная фокусировка на аспекте *зачем* — *чтобы обойти еще несколько команд и добиться высокого места на финише чемпионата мира* — была бы значительно эффективнее, чем фокусировка на аспекте *что* — *не спи, крути педали, не спи, крути педали*.



Команда Spyder была в силах выиграть чемпионат мира. Мы были хорошо подготовлены, упорно работали на трассе, не теряли нацеленности на результат и задействовали командную работу и множество позитивных, подбадривающих фраз. Все участники команды имели высокий уровень мастерства и были в хорошей форме. И тем не менее в критических ситуациях наши ошибки в мысленной концентрации — на том, «что», или на том, «зачем», — привели к весьма посредственным результатам в крупнейшем старте года.

Я успешно применял этот урок в следующих гонках. И те призовые финиши и победы, что выпали на мою долю, стали возможными в том числе и потому, что я лучше понимал, куда нужно направлять свои мысли.

## Рефлексия

Фокусировку мыслей на *что* или *зачем* можно использовать в приключенческих гонках, в работе и вообще в любых сложных и полезных делах. Давайте попробуем поймать ход ваших мыслей.

Допустим, вы гуляете, бегаєте или катаєтесь на велосипеде, а может быть, сгребаете листья, складываете одежду или делаете какую-то другую, не требующую особой мысленной концентрации работу. Замечаете, как падает ваша мотивация, энергия и энтузиазм? Теперь остановитесь и вспомните, о чем вы думали. О том, *что* вы делали, о самих этих не слишком увлекательных действиях? (*«Я натираю полы... Я крашу сарай... Унылая работенка. Мне жарко, я устал, и мне это не нравится.»*) Как переключение на мысли о «зачем» могло бы помочь вам взбодриться и повысить мотивацию? (*«Полы будут блестеть, так приятно, когда в доме чисто... На выходные к нам придет родня, и, уверен, кто-нибудь обязательно заглянет на задний двор и скажет, что там красиво, и сарай тоже будет хорошо смотреться. Прежде он портил нам весь вид!»*)

Думать о том, *что* ты делаешь, хорошо, когда задача сложная, интересная и требует внимания к деталям. Думать о том, *зачем* ты что-то делаешь, полезно, когда относительно простая задача начинает наскучивать или слишком затягиваться.

Дальше приводится небольшое задание на самооценку, которое поможет вам мыслить более продуктивно, в зависимости от того, какая задача перед вами стоит.

**Условия: НА РАБОТЕ**

*Ситуации, когда нужно думать в ключе «ЧТО» (интересные задачи, требующие внимания к деталям)*

---

---

---

*Ситуации, когда нужно думать в ключе «ЗАЧЕМ» (обычные, скучные, выматывающие задачи)*

---

---

---

**Условия: ДОМА**

*Ситуации, когда нужно думать в ключе «ЧТО» (задачи, требующие внимания к деталям)*

---

---

---

*Ситуации, когда нужно думать в ключе «ЗАЧЕМ» (обычные, скучные, выматывающие задачи)*

---

---

---

**Условия: ВОСПИТАНИЕ ДЕТЕЙ**

*Ситуации, когда нужно думать в ключе «ЧТО» (задачи, требующие внимания к деталям)*

---

---

---

*Ситуации, когда нужно думать в ключе «ЗАЧЕМ» (обычные, скучные, выматывающие задачи)*

---

---

**Условия: НАУЧНАЯ РАБОТА**

*Ситуации, когда нужно думать в ключе «ЧТО» (задачи, требующие внимания к деталям)*

---

---

---

---

---

*Ситуации, когда нужно думать в ключе «ЗАЧЕМ» (обычные, скучные, выматывающие задачи)*

---

---

---

---

---

**Условия: УПРАЖНЕНИЯ, ТРЕНИРОВКИ И СОРЕВНОВАНИЯ**

*Ситуации, когда нужно думать в ключе «ЧТО» (задачи, требующие внимания к деталям)*

---

---

---

---

---

*Ситуации, когда нужно думать в ключе «ЗАЧЕМ» (обычные, скучные, выматывающие задачи)*

---

---

---

---

---

---

---

---

---

---

И, как обычно, я «протестировал» себя в этих заданиях на самооценку. Мои результаты можно увидеть ниже.

### **Условия: НА РАБОТЕ**

*Ситуации, когда нужно думать в ключе «ЧТО» (задачи, требующие внимания к деталям)*

- Планирование лекции по мотивации с учетом специфики аудитории и успешным использованием классических категорий риторики: этоса, логоса и пафоса

*Ситуации, когда нужно думать в ключе «ЗАЧЕМ» (обычные, скучные, выматывающие задачи)*

- Преподавание, заполнение журнала успеваемости, переключки на уроке, подготовка отчетной документации

### **Условия: ПО ДОМУ**

*Ситуации, когда нужно думать в ключе «ЧТО» (задачи, требующие внимания к деталям)*

- Заполнение налоговых деклараций (если уж я действительно решил с ними разобраться)
- Планирование ремонта в ванной, выбор материалов, комплектующих и исполнителей

*Ситуации, когда нужно думать в ключе «ЗАЧЕМ» (обычные, скучные, выматывающие задачи)*

- Заполнение налоговых деклараций (когда я только пытаюсь заставить себя приступить к этому делу)
- Чистка собачей конуры

### **Условия: ВОСПИТАНИЕ ДЕТЕЙ**

*Ситуации, когда нужно думать в ключе «ЧТО» (задачи, требующие внимания к деталям)*

- Обучение Уайатта езде на велосипеде
- Планирование вместе с Эми наших общих целей в воспитании детей, психологических установок, методов и способов коммуникации

- Игра с Лилой в парке, когда очень хочется проверить сообщения в телефоне, но нужно не отвлекаться от того, что я делаю, чтобы время, проводимое с дочерью, было качественным

Ситуации, когда нужно думать в ключе «ЗАЧЕМ» (обычные, скучные, выматывающие задачи)

- Перелеты в Европу с годовалой дочкой и трехгодовалым сыном
- Ситуации, когда нужно вставать к детям посреди ночи
- Попытки сохранять спокойствие и продолжать быть чутким и последовательным, и эффективно учить и воспитывать детей даже во время детских истерик и драк

### **Условие: УЧЕБА И НАУЧНАЯ РАБОТА**

Ситуации, когда нужно думать в ключе «ЧТО» (задачи, требующие внимания к деталям)

- Изучение новой системы управления обучением, необходимой для составления интерактивного учебного плана
- Изучение научных вопросов, связанных с тренерской работой в видах спорта на выносливость, таких как «максимальная средняя мощность» (*functional threshold, FT*) или  $VO_2 \max$  (максимальное потребление кислорода, МПК)

Ситуации, когда нужно думать в ключе «ЗАЧЕМ» (обычные, скучные, выматывающие задачи)

- Работа над получением магистерской степени в университете (рассчитанная так, чтобы успеть до рождения Уайатта)
- Преподавание в ситуациях, когда мысли о низкой зарплате перевешивают мою страсть к этому занятию

### **Условие: УПРАЖНЕНИЯ, ТРЕНИРОВКИ И СОРЕВНОВАНИЯ**

Ситуации, когда нужно думать в ключе «ЧТО» (задачи, требующие внимания к деталям)

- Бег или езда на велосипеде вниз по крутому каменистому склону
- Проработка сценария, требующего сложной навигации

- Выбор и упаковка снаряжения
- Испытания, где нужно не забывать о правилах питания и поддержания водного баланса

*Ситуации, когда нужно думать в ключе «ЗАЧЕМ» (обычные, скучные, выматывающие задачи)*

- Бег или езда на велосипеде на скучном однообразном участке
- Бег или езда на велосипеде, когда я чувствую, что засыпаю
- Бег или езда на велосипеде, когда финиш уже близко и критически важно не расслабляться и работать с отдачей
- Бег или езда на велосипеде, когда я сосредоточенно работаю на пределе своих сил, в короткой гонке или в завершении длинной гонки

### **Условия: ДРУГИЕ**

*Ситуации, когда нужно думать в ключе «ЧТО» (задачи, требующие внимания к деталям)*

- Изучение влияния какой-либо технологии на жизнь моей семьи и принятие совместного с Эми обдуманного решения по поводу того, как мы будем применять ее дома

*Ситуации, когда нужно думать в ключе «ЗАЧЕМ» (обычные, скучные, выматывающие задачи)*

- Ситуации, когда нужно сделать все, что в моих силах, чтобы помочь незнакомому человеку

### **Упражнения: техническая тренировка**

Как тренер я часто сталкиваюсь с атлетами, которые день за днем устраивают себе практически одинаковые тренировки. Они думают об аспекте «зачем» («Хочу позаниматься и подтянуть форму»), но совершенно не уделяют внимания аспекту «что» («Невозможно улучшить свою форму при помощи одной и той же тренировки, проводимой ежедневно»).

Один из ключевых моментов, который часто упускают в тренировках, — упражнения на развитие определенных навыков.

*Психологический тренинг.* Технически сложная тренировка заставляет сосредоточиться на том, что делаешь, и помогает отключиться от привычной спешки; если вы делаете что-то достаточно трудное и интересное, вы не будете думать о сроках сдачи рабочего проекта или мысленно готовить ужин для прожорливых подростков.

*Физическая тренировка.* Очень важно совершенствовать разные навыки, а не только укреплять общую физическую форму. Личный рекорд в беге на милю и максимальная мощность на шоссейном велосипеде мало вам дадут при спуске по крутому каменистому склону бегом или на велосипеде, или при сплаве по бурной воде, или в заплыве в открытом море. Такие виды спорта, как катание на лыжах, бег на снегоступах, каякинг и плавание, точно так же основаны в первую очередь на использовании правильных техник, позволяющих двигаться эффективно.

*Когда.* Я рекомендую устраивать себе как минимум одну техническую тренировку в неделю в каждом виде спорта, которым вы занимаетесь. Мне нравится проводить такие тренировки в относительно незагруженный день, часто такие дни выпадают на дни до или после более сложных или длительных тренировок.

*Как.* Вечером перед тренировкой или утром за кофе уделите десять минут изучению или анализу навыка, который вы будете отрабатывать на технической тренировке. Узнайте что-то новое из книг или из интернета и примените это на практике. Посмотрите одну видеозапись или статью и отработайте их (лучше одну, чем несколько, — чтобы сконцентрироваться на одной идее), помня при этом о том, что вы узнали, проводя свое исследование. Помните, что ваша цель в этот день — отработать технику или навык, укрепление физической формы при этом вторично. Вот некоторые навыки, над которыми можно поработать.

*Велосипед.* На горном велосипеде уделите особое внимание спускам с низким положением тела: немного сместите корпус за седло (но не слишком далеко), пригнитесь так, чтобы корпус был почти параллелен земле, голова выпрямлена для максимального обзора. Попробуйте засечь свое время спуска на сложном участке и потом несколько раз повторить спуск с попыткой улучшить это время. На шоссейном велосипеде поработайте над ровным, плавным вращением педалей (без чрезмерного давления вверх и вниз), поработайте с высоким каденсом, 100–110 оборотов в минуту (для точного отслеживания показателей



вам понадобится велокомпьютер), чтобы нормальный эффективный каденс в 90 оборотов педалей в минуту стал для вас более комфортным.

**Бег.** При беге по шоссе поработайте над хорошей формой и быстрым каденсом. Я рекомендую поставить себе цель делать 22–23 шага каждой ногой за 15 секунд. Можно также изучить эффективную систему дополнительных упражнений на выпады, она подробно дана на сайте тренера Джея Джонсона, ведущего эксперта в беговых видах спорта ([www.coachjayjohnson.com](http://www.coachjayjohnson.com)). Для улучшения навыков трейлового бега поработайте над пешими подъемами вверх. Да, над *подъемами шагом!* Во многих горных забегах встречаются такие крутые подъемы, что на них эффективнее — и столь же быстро или даже быстрее — подниматься шагом, а не бегом, особенно когда ты устал. Поднимаясь в напряженном темпе на крутую горку, я использую «ходьбу с усилием», то есть наклоняюсь и упираюсь руками в колени. Такая техника воздействует на стопы, ноги и спину иначе, чем бег, и такой навык нужно отрабатывать отдельно.



Драфтинг\* — важное умение для езды как на шоссе, так и на горном велосипеде. Наши команды часто двигались такой цепочкой. На этом снимке мы едем в Моабе по грунтовке, ведущей высоко в горы Ла-Саль. Фото: [www.axsracing.com/](http://www.axsracing.com/) [www.newcomerphoto.com](http://www.newcomerphoto.com)

\* Драфтинг — техника группового передвижения, при которой за лидером вплотную движется следующий участник группы, снижая таким образом собственные энергозатраты на преодоление сопротивления среды.

*Пешие походы.* Устройте себе поход, где вы сможете протестировать разные варианты, чтобы определить идеальное для вас положение рюкзака. Удобнее ли вам, когда грудной ремень плотно затянут, а поясной слегка ослаблен, или наоборот? Насколько плотно должны быть утянуты лямки? Какие из многочисленных систем утяжек и ремней на рюкзаке необходимо отрегулировать, чтобы рюкзак сидел наиболее удобно, правильно и позволял эффективно двигаться?

*Триатлон.* Поработайте над переходами от плавания к велоэтапу и от велосипеда к бегу. Используйте при этом всю свою экипировку и проделывайте такие переходы по многу раз. Если вы будете плыть в гидрокостюме, потренируйтесь быстро его снимать, пока не достигнете в этом мастерства. Поверьте, вам не захочется корчиться на земле, тщетно пытаясь стянуть скомканный гидрокостюм, скатанный до уровня лодыжек... я был в такой ситуации, и это вовсе не смешно!

*Приключенческие гонки.* Не забывайте о гребле! Критически важно научиться мощно и эффективно грести — хотя многие начинающие спортсмены упускают этот момент из виду. Посмотрите ролики на сайтах производителей каяков (например, [www.epickayaks.com](http://www.epickayaks.com)) и изучите инструкции от чемпионов по гребле, таких как Грег Бартон и Оскар Чалупский. Многие начинающие каякеры используют только руки и работают одними бицепсами, что малоэффективно. Работайте при гребле всем корпусом, плавно разворачивая его, весло погружайте в воду на уровне стоп и поднимайте из воды на уровне бедер, не проводя его дальше.

*Дополнительно.* Можно использовать и другие источники: замечательные полезные советы для велосипедистов ([www.better-ride.net](http://www.better-ride.net)), советы для бегунов от экспертов ([www.running.competitor.com](http://www.running.competitor.com)) и подробные инструкции для триатлетов ([www.triathlon.competitor.com](http://www.triathlon.competitor.com)). На моем сайте [www.travismacy.com](http://www.travismacy.com) также есть видеоролики с инструкциями по отработке разных навыков.

## Опыт: Сэм Сколд

### Спортивная жизнь

Сэм занимается бегом на тренажере и по пересеченной местности в Военно-воздушной академии Соединенных Штатов в Колорадо-Спрингс. Во время учебы в Эвергринской средней школе, моей альма-матер, она стала чемпионкой штата по бегу. Она действительно крепкий орешек.

### Обычная жизнь

Сэм — целеустремленная девушка, она проявляет исключительное упорство и в беге, и в учебе, и в военной подготовке в академии. При этом она вполне типичная студентка, любит проводить время с семьей и друзьями, путешествовать и участвовать в разного рода приключениях на природе. Совсем недавно у нее появился горный велосипед, и прошлым летом она очень активно испытывала его на прочность в Моабе.

### Сэм о мышлении в ключе «зачем»

*Когда я поступила в Военно-воздушную академию США, я еще не вполне понимала, что мне предстояло стать не просто спортсменом-студентом. Я стала курсантом. И кроме тренировок и учебы мне еженедельно предстояли часы военной подготовки.*

*Эта часть моей жизни началась в 7:30 утра 27 июня 2013 года, когда я приступила к «Базовому курсу» — начальному курсу интенсивных тренировок, психологически и физически подтягивающему всех первокурсников академии. Я сразу же оказалась лицом к лицу с пожилым агрессивным инструктором, который на переключке орал во всю глотку прямо мне в лицо. В тот момент я поняла, что это станет моей жизнью на ближайшие семь с лишним лет. Я не знала, что думать и как поступить. Поговорить было не с кем. Я была отрезана от мира. Я фокусировалась только на своих действиях. Я бегала и падала лицом вниз по команде. Я следовала всем однообразным приказам — мылась в душе за минуту, складывала форму в идеальные квадраты со стороной 10 дюймов. Я ужасно тосковала и смотрела в будущее без всякой надежды.*

*Но все изменилось, когда я однажды поняла, для чего все это делаю. Я вступила в ряды ВВС США, не просто чтобы стать бегуном или студентом; я пошла туда, чтобы показать родителям, какую дочь они вырастили. И в этот момент крик, моральное истощение и физическая боль стали вполне терпимыми. Подтягиваясь, я представляла, что показываю родителям, какая я сильная; выживая при трехчасовом режиме сна, демонстрировала им свою решимость; а надевая форму, думала о том, как они могут мной гордиться.*

*После поступления в Академию ВВС мой день расписан с пяти утра до полуночи: военная подготовка, учеба, строевая подготовка и тренировки каждый день — на три года вперед. Поначалу эта мысль была невыносима. Я хотела сбегать, наслаждаться студенческой жизнью и свободой, но потом вспомнила о том, зачем я это делаю, и с тех пор я никогда не оглядывалась назад.*

СЭМ



[Почитать описание, рецензии  
и купить на сайте](#)

Лучшие цитаты из книг, бесплатные главы и новинки:

