



SM-mästare - för att det var kul!

- En kvalitativ studie om psykologiska framgångsfaktorer hos motocrossförare

Jimmy Jonsson

GYMNASTIK- OCH IDROTTSHÖGSKOLAN

Examensarbete 73:2012

Utbildningsprogram 1995-1998

Handledare: Karin Söderlund

Examinator: Birgitta Fagrell

Sammanfattning

Syfte och Frågeställning

Syftet med studien är att undersöka motocrossförarens förberedelse inför tävling och deras uppfattning av en topprestation under tävling. De frågor som jag sökt svar på är: Hur ser förarna på balansen mellan utmaning och skicklighet utifrån sin förmåga? Vilka mål har förarna inför en tävling och vilken feedback får förarna under tävling? samt hur förarna upplever sin topprestation?

Metod

Studien har en kvalitativ ansats med semistrukturerad intervju som metod (Bryman 2008 s. 206). I studien ligger tonvikten på att uppfatta och tolka förarens förklaringar. Intervjuerna spelades in, transkriberades och analyserades, till största del, utifrån flowteorin. Det gjordes ett medvetet urval av informanter. Deltagarna i studien är två aktiva elitförare i motocross med SM-guld och erfarenhet från internationella tävlingar på meritlistan. Analysen vilar på forskningsanknuten litteratur samt vetenskapliga artiklar inom aktuellt ämnesområde.

Resultat

Undersökningen visar att de faktorer som gör att förarna upplever sin topprestation är en kombination av flera olika faktorer som överensstämmer med flowteorin; tydliga mål, tydlig feedback, handling av medvetande bildar ett sammanhang, koncentration på uppgiften, känsla av kontroll, förlust av osäkerhet, tidsförskjutning samt en autotelisk upplevelse. Förarna i studien upplever flow på olika sätt. Den ena föraren upplever en känsla av ”att vara ett med hojen” och ha fullständig kontroll över den. Den andra föraren uttrycker det som att hon ”går in i en bubbla” och minns i stort sett ingenting av prestationen.

Slutsats

Båda förarna anser det avgörande att komma väl förberedd inför en tävling samt att allt runt omkring ska fungera för en topprestation skall uppnås. Hur förarna förbereder sig och vilka strategier de använder ser dock olika ut, men gemensamt är att de har den autoteliska upplevelsen, glädjen, som drivkraft för sitt idrottande.

Innehållsförteckning

1 Inledning.....	1
Introduktion.....	1
2 Bakgrund.....	2
2.1 Tävlingsens olika klasser och upplägg.....	2
2.1.2 Waitingzone.....	3
2.1.3 Startprocedur.....	3
2.2 Begreppsförklaringar.....	4
3 Forskningsläget.....	5
3.1 Motocross och den fysiska belastningen.....	5
3.2 Uppmärksamhet och koncentration.....	6
3.2.1 Nideffers modell.....	6
3.2.2 Delad uppmärksamhet.....	7
3.2.3 Perception.....	7
4 Syfte och frågeställning.....	9
4.1 Syfte.....	9
4.2 Frågeställningar.....	9
5 Teoretiskt ramverk.....	9
5.1 Flow.....	9
5.1.1 Nio fundamentala dimensioner.....	10
5.1.2 Flowkvadranten.....	11
6 Metod.....	12
6.1 Urval.....	13
6.2 Procedur.....	13
6.3 Datainsamlingsmetoder.....	14
6.4 Etiskt övervägande vid en kvalitativ studie.....	14
6.5 Validitet och reliabilitet.....	14
7 Resultat.....	15
7.1 Balans mellan utmaning och skicklighet utifrån sin förmåga.....	15
7.2 Förarnas mål och feedback.....	18
7.2.1 Tydliga processmål.....	18
7.2.1 Tydliga prestationsmål.....	19
7.2.2 Resultatmål.....	20
7.3 Förarnas upplevelse av en topprestation.....	21
7.3.1 Koncentration på uppgiften.....	21
7.3.2 Tidsförskjutning.....	23
7.3.3 Handling och medvetande bildat ett sammanhang.....	23

7.3.4 Den autoteliska upplevelsen.....	24
8 Sammanfattande diskussion	24
8.1 Balansen mellan utmaning och skicklighet utifrån sin förmåga	24
8.2 Förarnas mål och feedback.....	26
8.3 Förarnas upplevelse av en topprestation	28
8.3.1 Koncentration på uppgiften	28
8.3.2 Tidsförskjutning	29
8.3.3 Handling och medvetande bildat ett sammanhang.....	30
8.3.4 Autostelisk upplevelse.....	30
8.4 Slutsats	31
8.4 Metoddiskussion.....	32
8.5 Fortsatt forskning	32
8.6 Egen reflektion	32

Bilaga 1 Käll- och litteratursökning

Bilaga 2 Intervjuguide

1. Inledning

Introduktion

Faktorer som utlöser en topprestation har alltid intresserat mig. Att utveckla, förstå och förbättra förberedelser inför en prestation har studerats under många år i flertalet idrotter. Sökningar i databaser, Pubmed och Sportdiscus, (112012) innehåller inga studier gällande flow i motocross. De innehåller inte heller några studier som belyser förberedelser och rutiner för att utlösa en topprestation inom motocrossen ur ett psykologiskt perspektiv.

Ett av de enskilt viktigaste tävlingsmomenten under ett heat är själva starten då den till stor del påverkar heatets utformning. Det är vanligt att skillnaden mellan första och sista föraren redan efter två kurvor är ca 200 meter. Heatets genomförande påverkas också av starten, då en dålig start innebär en större fysisk ansträngning. En ökad fysisk ansträngning uppkommer då en förare med en dålig start måste konkurrera om spårval och avvika från den optimala linjen runt banan.

Förutom motocrossens prestanda kan även yttre förhållanden såsom bantyp, väder eller publik liksom inre, stressfyllda situationer påverka starten. Förmågan att upprepa en framgångsrik start under olika omsändigheter är avgörande. Det är då viktigt att uppnå en medvetandenivå som har full fokus på prestationen och utesluter andra ovidkommande tankar och känslor, en känsla av flow (Jackson & Csikszentmihalyi 2000, s. 18).

Jag finner det därför intressant att göra en studie om motocrossförarens förberedelser inför en topprestation samt deras uppfattning av den.

2. Bakgrund

2.1 Tävlingsens olika klasser och upplägg

För att skapa förförståelse och förstå kontexten beskriver jag hur ett SM i motocross går till, utifrån tävlingsupplägg och genomförande.

Ett Svenskt mästerskap körs i klasserna MX1, MX2 och MX Girls och sträcker sig över två dagar. MX1 och MX2 är för herrar och MX Girls är för damer. I MX1 klassen körs 250 cc (kubik) och i MX2 500 cc. MX Girls har bara en klass, 250 cc.

Ett SM pågår en hel helg. Under lördagen hålls träning och kval för MX1 och MX2. Under söndagen sker träning samt två finalheat för samtliga klasser. Högsta tillåtna ljudnivå är 96dB/A för 2-takt och 94dB/A för 4-takt, mätt enligt bestämmelser i nationellt tävlingsreglemente (Svemo 2012, s. 22).

För MX1 och MX2 finns det två vägar att nå söndagens final; via kvalheat eller tidskval. På lördagen hålls en fri träning på 20 minuter. Efter det sker ett tidskval på 20 minuter, där bästa varvtid räknas hos varje förare. Efter tidskvalet hålls två eller flera kvalheat (beroende på antalet tävlande).

I kvalheatet kör förarna runt banan under 15 minuter. Efter 15 minuter har gått kör de ytterligare två varv (15+2). Ett varv är normalt sett mellan 1500-1800 meter. I kvalheatet delas totalt 26 platser ut till söndagens final och de fördelas proportionerligt efter antalet kvalheat som körs.

Resultatet i kvalet avgör i vilken turordning förarna får välja plats på grinden i finalheaten. Föraren som vinner kvalheat nummer 1 får välja plats först, därefter får föraren som vinner kvalheat 2 välja. (Svemo 2012, s. 59).

Totalt finns det 30 platser i finalen. Resterande 4 finalplatser tas ut från tidskvalet och de får välja position på grind sist av alla. För MX1 och MX2 är finalheaten 25 min + 2 varv. (Svemo 2012, s. 60).

För MX Girls genomförs kvalificeringstävlingen i direkt anslutning till den fria träningen och genomförs som en tidskvalificering. När tränings/kvalificeringsgruppen körs, kvalificerar sig de 20 främsta förarna till final. Vid fler än 30 tävlande fördelas de i två eller flera kvalheat. För MX Girls är finalheaten 15min + 2 varv. (Svemo 2012, s. 60).

2.1.2 Waitingzone

Inför kval och heat skall förarnas motocross befinna sig i en väntzon, sk waitingzone, senast 10 minuter innan utsatt starttid. Förarna får köra ett varv på banan, ett sk mastervarv, innan de åter samlas i waitingzone. För sen ankomst till waitingzone innebär avstängning från heatet. (Svemo 2012, s. 61).

2.1.3 Startprocedur

På given signal får förarna rulla ut i tur och ordning från waitingzone och ta en plats på startgrinden. Förarna kan innan starten förbereda sitt startspår, vilket brukar innebära att föraren förbereder sin tänkta startposition. Att förbereda sitt startspår innebär att välja ett spår och ta bort och packa eventuellt löst grus. Det är dock endast förare nummer ett som kan välja startposition helt fritt. Under tiden som förarna tar plats på grinden visas en grön flagga av en funktionär. När samtliga förare är uppställda går funktionären till kanten av startsträckan och visar upp en 15-sekunders skylt. När 5 sekunder återstår till start visar funktionären en skylt där det står 5 sekunder. Grinden faller sedan efter 5 till 10 sekunder. (Svemo 2012, s. 62).

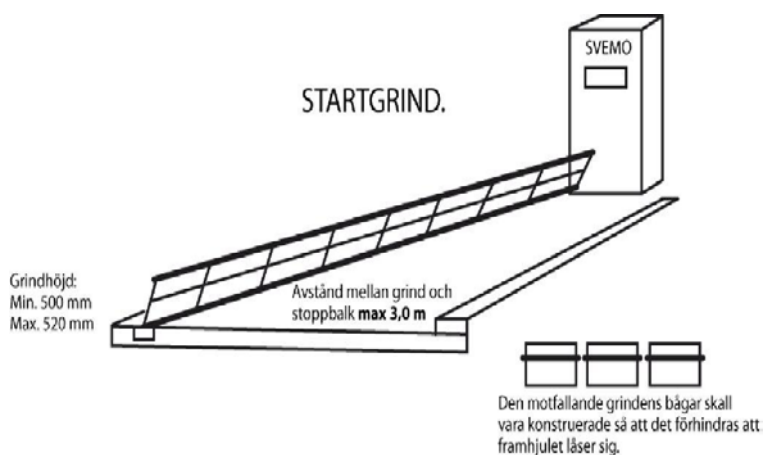


Fig. 2.1 Startgrind (Svemo, 2012, s.36).

2.2 Begreppsförklaringar

Den teoretiska ramen för denna studie utgörs till stor del av flowteorin som utvecklades av Mihaly Csikszentmihalyi, 1975 (Gould, Eklund & Jackson 1992, s. 385). Flowteorin är uppdelad i nio delkomponenter, varav en delkomponent är tydliga mål. I studien använder jag Goulds (2006, s. 241) beskrivning av målstrategier:

Målstrategier

Ett *processmål* är när den aktive fokuserar på de relevanta strategier och procedurer som behövs för att nå en bra prestation. *Prestationsmål* innebär att den aktive har fokus på sin egen prestation för att nå målet. *Resultatmålet* har med själva tävlingsresultatet att göra.

Föreställning

En föreställning är när idrottaren använder alla sina sinnen för att skapa en bild i huvudet av en prestation (Vealey & Greenleaf 2006, s. 307). I denna studie avses att föraren visualiserar, t ex. ser sig själv köra banan.

Inre feedback

Inre feedback är den återkoppling idrottsutövaren får från sin egen kropp under en prestation (Jackson & Csikszentmihalyi 2000, s. 27).

Yttre feedback

Med yttre feedback menas den återkoppling idrottsutövaren får från källor utanför den egna kroppen, exempelvis från tränare eller motståndare (Jackson & Csikszentmihalyi 2000, s. 27).

Trigger

En trigger är ett stimuli som utlöser ett gensvar. Med hjälp av triggern kan ett tillstånd förändras (O'connor 2003, s. 171).

3. Forskningsläget

Forskningsläget berör i huvudsak olika psykologiska faktorer som påverkar förmågan att prestera under stor fysisk och psykisk press. Eftersom det finns relativt få studier om motorcross är genomgången av forskningsläget av mer allmän karaktär.

3.1 Motocross och den fysiska belastningen

Motocross är en sport som ställer stora krav på utövaren. Tidigare studier av Collins, Doherty, & Talbot (1993, s. 293) konstaterar att Grandprixförare utnyttjade mellan 90-100 % av sin maximala hjärtfrekvens under ett tävlingsheat. Senare studier av Kontinen, Häkkinen och Kyröläinen (2007, s. 997 f) visar liknande resultat där förare uppmätte 71 % av maximalt syreupptag (förbrukning) och 95 % av maximal hjärtfrekvens under körning. Dessutom påvisas ett medelvärde för blodlaktatnivån, mätt efter körning, på 5,0 mmol/l. Vidare konstaterar Kontinen, Häkkinen och Kyröläinen (2007, s. 995) i sin litteraturgenomgång på området att det är svårt att göra jämförelser mellan olika studier, då skillnader förekommer i mätningssapparat, tillvägagångssätt och bantyp.

En motocrossbana går över naturlig terräng, inkluderat upp- och nedförsbackar, raviner, olika kurvkombinationer samt artificiella hinder i form av hopp och waves (vågliknande formationer). Banans utformning kan innebära ett hopp på 20 meter, vilket kan resultera i att föraren når en höjd av fem meter. Föraren behöver, förutom att behärska motocrossens vikt på mellan 85-100 kg, kunna hantera stora accelerations- och retardationskrafter i höga hastigheter. Ett laborieförsök visade att den effektiva kraften på hjulen kan uppgå till 10-15 gånger kroppsvikten hos motocrossen vid landning efter ett hopp. Förutom en hög aerob och muskulär kapacitet ställs krav på reaktionshastighet (Gobbi, Francisco, Tuy & Kvitne 2005, s. 927 ff).

Enligt Wang finns det fyra kriterier som beskriver idrotter som baseras på reaktionstid: 1) Snabbt reaktion på oförutsägbara händelser. 2) Extremt höga hastigheter. 3) En hög press från flertalet motståndare. 4) Begränsat rörelseutrymme. (Wang 2009, s. 69-72).

Under en tävling får inte medelhastigheten överstiga 55 km/timme (Svemo 2012, s. 45).

Reaktionssträckan är den väglängd som ett fordon färdas under förarens reaktionstid (Nationalencyklopedin 2012). Vid en reaktionstid på 1 sekund i 55km/timme hinner föraren färdas i 15,2 meter, vilket fordrar en god reaktionsförmåga under körning.

I en studie jämfördes 8 professionella racingförare i amerikanska Lemans serien 2005 med en kontrollgrupp bestående av 10 jämnåriga fysiskt aktiva personer utifrån bålstabilitet, styrka, uthållighet och reaktionstid. Racingförarna hade betydligt snabbare reaktionstid än kontrollgruppen. Enligt studien utvecklades reaktionstiden hos förarna pga. att de konsekvent måste ta snabba beslut i höga hastigheter. Varken bålstabilitet, uthållighet eller styrka skiljde sig åt jämfört med kontrollgruppen (Baur, Müller, Hirschmüller, Huber & Mayer 2006, s. 906 ff).

Det finns relativt få undersökningar som lägger fokus på den fysiska belastningen i motocross. Mycket av motocrossforskningen har fokuserat på skador och riskfaktorer, eftersom den höga förekomsten av skador har gjort det nödvändigt att skaffa förståelse för de mekanismer som orsakar skadorna (Kontinnen, Häkkinen & Kyröläinen 2007, s 995). Motocross är en idrott som ställer höga krav på förarens fysiska och psykiska kapacitet och är en högrisksport på grund av de höga hastigheterna och banans utformning (Gobbi, Tuy & Panuncialman 2004, s. 574 ff).

3.2 Uppmärksamhet och koncentration

Olika situationer inom idrotter kräver olika typer av koncentration. Därför krävs det att idrottsutövaren snabbt kan skifta koncentrationstyp. (Williams & Nideffer 2006, s. 382). Koncentration är en av de viktigaste faktorerna för att uppnå flow (Jackson & Csikszentmihalyi, 2000, s. 10, 28).

3.2.1 Nideffers modell

Nideffers modell "Four attentional style" från 1976 över uppmärksamhet är en av de mest uppmärksammade och utforskade modeller när det gäller koncentration (Moran 1999, s. 142 ff). Enligt Nideffer består idrottarens uppmärksamhetsfokus av två olika dimensioner; ett brett och ett smalt fokus. De båda dimensionerna går i sin tur att dela upp i två delar, en yttre (extern) och inre (intern). Utifrån denna teori kan koncentrationen kombineras i fyra olika tillstånd.

1. Ett brett, externt fokus används då man behöver reagera automatiskt och/ eller snabbt på händelser i omgivningen. Ett brett externt fokus kan också användas för att samla in information från omgivningen.

2. Ett brett, internt fokus används när strategiska beslut fattas.
3. Ett smalt, internt fokus används vid t ex en systematisk, inre repetition av en rörelse.
4. Ett smalt, externt fokus används vid genomförandet av den faktiska rörelsen. (Moran 1999, s. 143-144 ff).

Nideffer (1990, s. 285 ff) menar att alla människor har förmågan att använda de fyra olika tillstånden men att man har ofta en koncentrationsstil som man föredrar. Enligt Nideffer kan en människa befinna sig i ett av fälten åt gången. Niddefer konstaterar att koncentrationen är selektiv, begränsad och viljestyrd, vilket även Hassmén, Hassmén & Plate anser.

Koncentrationen kan betraktas som en viljestyrd selektiv uppmärksamhet som medvetet kan riktas mot yttre föremål och händelser eller inre tankar och föreställningar. Koncentrationen kan skifta fokus och ha olika bredd (Hassmén, Hassmén & Plate 2003, s. 69).

För idrottare är det viktigt att kunna koppla bort ovidkommande stimuli och fokusera på det som är relevant för situationen. Förmågan att utestänga viss information och fokusera på annan har därför stor betydelse för prestationen (Hassmén, Hassmén & Plate 2003, s. 67).

3.2.2 Delad uppmärksamhet

Inhämtandet av information är betydande för hur framgångsrik en idrottsutövare kommer att vara. (Baker, Horton, Robertson-Wilson, Wall, 2003, s. 1 ff). Detta studerades redan på 50-talet av Hick som kom fram till att delad uppmärksamhet leder till en reducerad reaktionshastighet. Förmågan att selektivt kunna välja stimuli är därför avgörande för reaktionsförmågan. Enligt Hicks lag leder delad uppmärksamhet till en reducerad reaktionshastighet. Graden av välbekanta situationer och uppgifter som kan hanteras med mer automatiska informationsprocesser kan dock utföras parallellt med andra uppgifter i relativt stor omfattning (Usher, Olami & McClelland 2002, s. 704 ff).

3.2.3 Perception

Ett närliggande forskningsområde som hör ihop med reaktion är perception. Perception är en grundläggande funktion som kan översättas med varseblivning. Den innefattar dels inhämtande av information från vår omgivning men även om tillstånd inom oss själva.

Perceptionen är en samverkan mellan yttre information och inre strukturer, vilket gör information meningsfull. Informationen registreras och väljs ut selektivt . Till den inre strukturen räknas våra sinnesorgan och kognitiva strukturer. (Hassmén, Hassmén & Plate 2003, s.66). Synen är det sinnesorgan som kan stå för så mycket som 85-90% av de sinnesintryck som når idrottaren under en tävling. Trots att det är synen som står för 85-90 % av sinnesintrycken så är det hörselintrycken som lättast distraherar en idrottare (Zupan et al., 2006, se Paul, Biswas & Sandhu 2011, s. 112).

Gould, Eklund & Jackson (1992, s. 384 ff) undersökte likheter och skillnader hos 20 olympiska brottare 1988. Brottarna intervjuades utifrån deras bästa, viktigaste samt sämsta matcher de genomfört under olympiaden, med inriktning på vilka kognitiva upplevelser de hade haft. Det som kännetecknade de bästa matcherna var ett optimalt prestationstillstånd med total koncentration, ett orubbligt självförtroende och lagom anspänningsnivå. Vidare hade de förmågan att analysera och strategiskt planera sina matcher samt kunde använda fokuserings-/ refokuseringstekniker (Gould, Eklund & Jackson 1992, s. 399).

Som nämndes inledningsvis har jag inte hittat några studier som belyser förberedelser och rutiner för att utlösa en topprestation inom motocrossen ur ett psykologiskt perspektiv. Vidare gav sökningar i databaser, Pubmed och Sportdiscus, (112012) inga resultat som berörde flow i motocross. Sammanfattningsvis är detta ett outforskat område inom motorsporten. Därför tycker jag att det är ett intressant område att skriva om.

4 Syfte och frågeställning

4.1 Syfte

Syftet med studien är att undersöka elitaktiva motocrossförarens förberedelse inför tävling och deras uppfattning av en topprestation under tävling.

4.2 Frågeställningar

Hur ser förarna på balansen mellan utmaning och skicklighet utifrån sin förmåga?

Vilka mål har förarna inför och under en tävling och vilken feedback få de under tävlingen?

Hur upplever föraren sin topprestation?

5 Teoretiskt ramverk

Det teoretiska ramverket utgörs av flowteorin, grundad av Mihaly Csikszentmihaly (1990). Csikszentmihaly satt under andra världskriget en tidsperiod i ett italienskt fångläger. Det var där han upptäckte att man kan avleda uppmärksamheten från yttre stimuli genom schack. Efter kriget flyttade Csikszentmihaly till Schweiz, där han inspirerades av både Jung och Freud. Csikszentmihaly studerade sedan psykologi i Amerika. Där började han studera människor som hade möjligheten att göra det som de tyckte allra mest om. Han studerade både idrottsmän, konstnärer, kirurger och schackspelare vars berättelser av det optimala tillståndet liknade varandra, vilket senare utgjorde grunden för flowteorin Cherry, K (2012).

5.1 Flow

Flow beskriver ett prestationstillstånd när allt fungerar och känslan av kontroll samt koncentrationen är optimal (Jackson & Csikszentmihalyi 2000, s. 5 ff). Idrottsutövaren är så koncentrerad på prestationen att den kan utesluta alla andra tankar och känslor. Flow innebär också en känsla av harmoni och glädje. Det finns många olika uttryck för flow; att hamna i zonen, när allt flyter, att det är otroligt roligt, vara totalt fokuserad etc. Flow inger en upplevelse av att bli fullständigt uppslukad av något. För att nå flow måste utövaren vara starkt koncentrerad, ha ett smalt yttre fokus samt bemästra ett antal faktorer som samverkar.

Idrottare som upplevt flow, att man blir ett med sitt handlande, beskriver det som en positiv känsla, fylld av glädje och som de gärna vill återuppnå:

Varenda hopp jag gjorde kändes som om jag red på en våg. Mitt självförtroende växte vartefter programmet fortsatte. Jag var inte ett dugg trött. Jag njöt oerhört. Det var underbart. Det var det här som allt jobb i åratal gick ut på (Jackson & Csikszentmihalyi 2000, s. 132).

Att minnas dessa ögonblick betyder att man återkallar de positiva känslorna av flow vilket i sin tur kan tjäna som en källa till motivation, en karta som gör att man kan hitta tillbaka till denna optimala känsla (Jackson & Csikszentmihalyi 2000, s. 24).

5.1.1 Nio fundamentala dimensioner

För att nå en topprestation krävs att en uppsättning av rörelser effektivt koordineras så att tekniken blir optimal (Cotterill 2007, s. 8). Att skapa ett psykologiskt tillstånd som underlättar för utövaren att utföra sina inlärd färdigheter är därför av stor betydelse. Utövaren strävar efter att uppnå det prestationstillståndet. Csikszentmihalyi föreslår nio fundamentala dimensioner för att uppnå flow (Jackson & Csikszentmihalyi 2000, s. 20).

Nio dimensioner definierades (Jackson & Csikszentmihalyi 2000 s. 20 ff):

1. Balans mellan utmaning och förmåga. För att uppnå flow behöver idrottaren känna att det råder en balans mellan utmaning och skicklighet. För lätta uppgifter kan leda till uttråkning, medan för svåra kan leda till stress eller rädsla.
2. Handling och medvetande bildar ett sammanhang, dvs när en idrottare upplever att handling och medvetande smälter ihop. Idrottaren får en känsla av att allt sker automatiskt, utan ansträngning. Detta inträffar då idrottaren har sin fulla fokusering på prestationen samt känner att förmågan att klara av utmaningen finns.
3. Tydliga mål. För att idrottaren ska uppnå flow måste den sätta upp tydliga mål, så att den vet exakt vad den ska göra. Visualisering är en teknik för att tydliggöra mål.

4. Tydlig feedback. För att utvecklas och nå framgång behöver idrottaren få feedback på sin prestation. Det handlar om att idrottaren får signaler på resultatet i prestationen. En feedback bör vara tydlig och omedelbar.
5. Koncentration på uppgiften. För att uppnå flow måste idrottaren hålla full koncentration på prestationen och inte låta andra tankar störa. Idrottaren måste lära sig att utesluta ovidkommande tankar.
6. Känsla av kontroll. En idrottare som har vetskap om att den kan ta kontroll, bara den anstränger sig tillräckligt, får en känsla av styrka, tillit och lugn. Känslan av kontroll infinner sig när idrottaren upplever sig tillräckligt skicklig för uppgiften.
7. Förlust av osäkerhet. När idrottaren upplever känsla av kontroll försvinner negativa tankar och förlust av osäkerhet uppstår. Att förlora negativa tankar är en stärkande faktor.
8. Tidsförskjutning. Idrottaren får en annan känsla för tid. En del upplever att tiden går saktare, men vanligast är att den upplevs som snabbare. När en idrottare är starkt koncentrerad på en prestation kan den lätt glömma bort tiden.
9. Autotelisk upplevelse. Idrottaren får en angenäm idrottslig upplevelse som skänker glädje och en inre tillfredsställelse. Positiva känslor och tankar associerade med den egna idrotten kan vara en länk mellan idrottarens engagemang och flow (Hodge, Lonsdale & Jackson 2009, s. 198). Philippe, Vallerand, Andrianarisoa & Brunel (2009 s. 79) betecknar den autoteliska upplevelsen som en inre belöning.

De tre viktigaste delkomponenterna för att uppnå flow är koncentration på uppgiften, att handling och medvetande bildar ett sammanhang, samt en autoteliska upplevelsen (Csikszentmihalyi & Jackson 2000, s. 10 f; Gould, Eklund & Jackson 1992, s. 384).

5.1.2 Flowkvadranten

En av grunderna för att uppnå flow är att det råder balans mellan utmaning och skicklighet. Möjligheten att uppleva flow ökar när det finns en balans mellan stor utmaning och stor skicklighet, vilket illustreras med hjälp av flowkvadranten på bild 5.1.

Den övre kvadranten till höger visar var *flow* normalt infinner sig, när både utmaning och skicklighet är hög. De tre övriga kvadranterna visar ett tillstånd där det råder obalans mellan idrottarens utmaning och skicklighet, vilket inte är ett optimalt. Den nedre kvadranten till

höger *avkoppling* – *leda* visar på när utmaningen är för liten i förhållande till skickligheten. *Apati* kan upplevas av idrottaren när utmaningar saknas och det inte behövs någon skicklighet. Den övre vänstra kvadranten *rädsla* visar det tillstånd som kan upplevas när utmaningen är större än förmågan (Jackson & Csikszentmihalyi, 2000 s. 36 f).

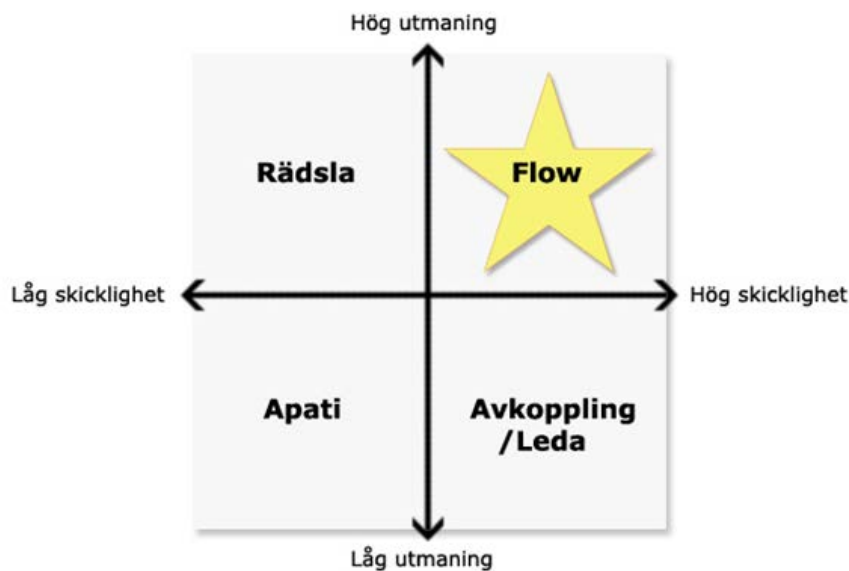


Fig. 5.1 Flowkvadranten (Jackson & Csikszentmihalyi, 2000, s. 37).

6 Metod

I studien ligger tonvikten på att uppfatta eller tolka förarens förklaringar, utifrån dennes perspektiv. Kvalitativa intervjuer kännetecknas av att fokus ligger på respondentens egna uppfattningar och ståndpunkter, på det som respondenten upplever vara viktigt och hur den uppfattar och tolkar frågor och skeenden (Bryman 2008, s. 207). Intervjun är flexibel och uppföljningsfrågor eller nya frågor kan ställas utifrån vad som framkommer i intervjun, vilket uppfattas ge mer kunskap om respondentens synsätt. Därför valdes en kvalitativ metod i form av semistrukturerad intervju.

6.1 Urval

Det gjordes ett medvetet urval av förare. Urvalet av de två motocrossförarna gjordes utifrån två kriterier. Det första kriteriet var förare som tagit SM-guld, då de har stor erfarenhet, kunskap och färdighet av motocross. Intervjuerna skedde under mars och april månad. Under dessa månader befinner sig många förare utomlands för försäsongsträning, varför det andra kriteriet var krav på vistelse i Sverige.

Informanterna har fått fingerade namn i uppsatsen för att bibehålla sin anonymitet.

Informant 1, Sonja (S)

Sonja har ett SM-guld i sin meritlista och flera silverplaceringar. Sonja har också tävlat internationellt. Hon kör för ett stort svenskt team och har en mekaniker som servar motocrossen före, under och efter tävlingar. Sonja kombinerar sin elitåkning med arbete.

Informant 2, Mathias (M)

Mathias har en lång karriär bakom sig som motocrossförare på elitnivå. Han har tagit flera SM-guld och tävlat internationellt. Mathias kör inte för något team, men har en mekaniker anställd som servar motocrossen under helger och tävlingar. Han kombinerar idrottsutövande med arbete.

6.2 Procedur

Inledningsvis kontaktades förarna via telefon. Under samtalet informerades de om studiens mål och syfte samt vilka områden som skulle belysas under intervjun. Vid det första samtalet gav förarna sitt samtycke till att delta i studien. Tanken var att intervjua förarna på Ripa, en bana utanför Kristianstad, under mars/april månad. Valet av plats grundade sig på att banan är välbesökt av förare som väljer att göra sin försäsongsträning i Sverige. Den ena föraren blev dock skadad och kunde inte komma till Skåne, varvid det bestämdes att göra en telefonintervju istället. Tid och plats bestämdes för de båda intervjuerna. Tiden valdes tillsammans med förarna och bestämdes till en lördag eftermiddag, efter förarnas sista träningspass. Målet med vald plats och tidpunkt var ett lugnt ställe utan tidspress. Den första

intervjun genomfördes som planerat på Ripa, i Kristianstad. Den andra intervjun hölls per telefon. Båda intervjuerna varade i drygt en timme.

Intervjuerna spelades in och transkriberades i sin helhet för att sedan kodas och analyseras. En kodning är en katalog över termer som bidrar till tolkningar av transkriberingen. Koder är ett enkelt sätt att etikettera, åtskilja, sammanställa och organisera data (Bryman 2008, s. 158).

6.3 Datainsamlingsmetoder

Det finns olika typer av kvalitativa intervjuer. En av de viktigaste intervjuformerna är semistrukturerad intervju. Vid en semistrukturerad intervju har intervjuaren en förbestämmd intervjuguide men kan under intervjun välja att frågå den och ställa följdfrågor eller ytterligare frågor till det som uppfattas som viktiga svar. En fördel med en kvalitativ intervju är att den når djupare i sina svar. Kvalitativ forskning ger ingen generell sanning, utan en bild av något där man försöker tolka hur människor förstår något (Bryman 2008, s. 206, 415 f).

6.4 Etiskt övervägande vid en kvalitativ studie

Ett etiskt övervägande ska alltid ingå i ett studiesammanhang. Vetenskapsrådet (2002) har tagit fram fyra forskningsetiska principer: informationskravet, samtyckeskravet, nyttjandekravet och konfidentialitetskravet. Dessa krav har tagits hänsyn till i studien. Berörda parter skall på förhand få veta undersökningens metod och syfte, likaså att deltagandet är frivilligt och att de kan avsluta undersökningen när de vill. Förarna informerades om nyttjandekravet, vilket innebär att insamlade uppgifter enbart får användas i forskningsändamål. Förarna gav sitt samtycke till studiens genomförande. Informanterna informerades om att deltagandet var frivilligt samt rättigheten om att själv bestämma över sin medverkan. Alla uppgifter har behandlats konfidentiellt.

6.5 Validitet och reliabilitet

Validitet talar om man mäter det man avser att mäta (Bjereld, Demker & Hellfors 2009, s. 112). Den omedelbara validiteten anses vara hög om frågorna är relevanta. Förarna informerades om att ärlighet under intervjutillfället var en förutsättning för studiens validitet. En nackdel med den kvalitativa intervjun är att validiteten kan ifrågasättas utifrån att

respondentens konkreta beteende inte behöver överensstämma med hur de svarar. En annan kritik som har riktats mot den kvalitativa forskningen är hur intervjun säkerställer att respondenterna besitter den kunskap som krävs för att besvara frågorna.

Båda förarna var verbala och kunde på ett beskrivande sätt nyansera de olika dimensionerna, vilket ytterligare stärker validiteten. Validiteten bedöms som högre då svaren till stor del överensstämmer med redovisad forskning i arbetet.

Reliabiliteten talar om hur en företeelse mäts. I intervjusituationer är det av stor betydelse för hur samverkan sker mellan intervjuaren och den intervjuade. Valet av slutna/öppna frågor har stor betydelse samt i vilken ordning frågorna ställs.

Reliabiliteten i denna studie har stärkts genom att intervjutillfället och utskrift skedde under samma vecka. Bearbetningen av intervjun skedde genom en tematisering utifrån Flowteorin.

7. Resultat

Nedan följer en resultatredovisning där frågeställningen till största del beskrivs utifrån flowteorin (Jackson & Csikszentmihalyi 2000, s. 20). När det gäller komponenten koncentration på uppgiften så beskrivs den även utifrån Nideffers teori om koncentration (Moran 1996, s. 142 ff). Resultatet beskrivs utifrån likheter och skillnader mellan förarna, utifrån .

7.1 Balans mellan utmaning och skicklighet utifrån förmåga

Båda förarna visar på att det är viktigt att komma fysiskt förberedda inför en tävling för att orka fullfölja ett heat. För att uppnå balans mellan utmaning och skicklighet utifrån deras förmåga behöver de känna att de är i god fysisk form.

S: För det första gäller det att få upp fysiken, det skall aldrig vara ett problem att köra ett heat rent fysiskt, det skall det inte.

M: För fysen, den vet jag att jag har.

M: Jag vet att jag är förberedd att jag har gjort min läxa så att säga.

Den ene föraren uttrycker en medvetenhet om att kapaciteten för att nå bra resultat finns vid rätt förutsättningar.

M: Sedan är det inte alltid jag kan komma upp i den hastigheten från början... men får jag vara med dom i den hastigheten från början då kan jag vara där.

Förare S ser utmaning i att fullfölja en tävling även om en skada föreligger. Hon vet att hon kan klara en utmaning trots trötthet eller smärta. Hon visar på att hon kan tänja på sina gränser för att klara av en utmaning.

S: Som när jag åkte i mål på endurotävlingen "6-days" med bruten rygg, då var det kanske inte så bra. Man skulle nog känt efter mer, då jag inte sovit på tre nätter. Jag vet att jag hela tiden försökte åka och lägga framhjulet på kanter och inte köra i hålror och så. Hela tiden försöka hitta möjligheterna för hur jag skall göra... Det tror jag är en styrka som jag har. Och ibland är det rena dumheter som jag har för mig ... men många andra gånger räddar det en också... som att shit! jag klarade det.

Samma förare uttrycker också att för höga krav kan hämma prestationen.

M: Det var först när jag började köra mitt eget team som resultaten började komma.

M: Jag försöker inte sätta någon press på mig själv. Jag vill ha... ryggen fri om man säger. Alltså jag vet att inga andra sätter några krav på mig eller så... utan kraven, de ställer jag på mig själv.

Förare M upplevde att pressen var för stor då han tillhörde ett större team, med följderna att resultaten uteblev. För att uppnå en balans mellan utmaning och skicklighet tycker båda förarna känslan av kontroll över situationen är av stor betydelse. Resultatet visar att känslan av kontroll inger en trygghet hos förarna.

Förare S uttrycker att hon vill ha koll på läget. I kontrollbegreppet ligger även att alla i teamet runt S har sina bestämda roller. Hon vill känna trygghet i att cyklarna och allt annat runt omkring är färdigt i god tid för att inte skapa onödig stress. Hon har t ex planerat varje måltid under hela tävlingshelgen. S är i behov av struktur, ordning och reda *inför* och *under* en tävlingshelg, samtidigt som hon är flexibel i sitt agerande under tävlingen.

S: Allt skall vara förberett innan, vilken frukost jag skall ha, vilken tid jag skall gå upp, när frukosten intas och så vidare. Även efteråt så är allting förberett, klaffat och klart. Om jag vill ha en drink efteråt... då skall den stå där!

S: Jag vill vara förberedd med allt, från maten under helgen till rollfördelning i teamet. Så allt sådant har jag planerat innan, så när man kommer till tävlingen då skall man njuta av att vara där.

S: Men om det inte fungerar kan jag t ex ta hand om min hjälm själv, det blir inget problem.

Förare M uttrycker också att känslan av kontroll är viktig.

M: Kontroll är oerhört viktigt för mig. Jag måste känna mig säker på hojen för att få en trygghetskänsla. Jag kan ha en dåligt inställd cykel fast jag vet vad den gör. Alltså den kanske inte är perfekt, men jag vet vad den gör och hur den reagerar i olika situationer.

M: Men när jag inte riktigt vet vad hojen gör med mig... då fungerar det inte, då kan jag i stort sett lägga av. Jag måste alltså ha en riktig, riktig trygghet när jag kör och kunna lita på mina grejer.

Förare M lägger ner mycket tid på att förbereda sig på olika tänkbara yttre situationer, t ex dåligt väder. Han väljer därför att träna i dåligt väder för att kunna lita på hur cykeln reagerar vid olika förhållanden.

M: Allt skall vara klart när jag klickar igång cykeln i waitingzone. Har jag gjort min läxa, så att säga, så är det inga problem.

Resultatet visar att förare M har förmåga att stänga av och sortera bort negativa tankar och tänka positivt.

M: Jag har väl de dagar då det inte funkar. Det har väl hänt...det har det gjort... men, det gäller att inte komma dit. Jag försöker att inte få de tankarna., att slå bort dom. Jag vet att tänker jag positivt, är glad och har bra attityd, så går det bättre.

M: Det spelar ju ingen roll om jag blir förbannad eller sur, det blir ju bara sämre. Det är ju därför jag alltid försöker vara positiv och försöker slå undan de här negativa tankarna.

M: Man kan oroa sig fram till man rullar ut till start, men då behöver man släppa de tankarna. Har jag exempelvis dåligt väder, så har alla andra det också.

Båda förarna uttrycker att de litar på sin mekaniker och materialet.

M: Jag litar absolut på honom. Hm... det är ju jag som är chef, om man får uttrycka sig så... så det är jag som skall tala om vad han skall göra. Sedan har han varit med mig i många år så han har ju lärt sig mig och hur jag fungerar. Så det brukar inte vara några problem.

S: Jag litar på min mekaniker att han sköter cykeln. Jag brukar aldrig kolla om han har bytt däck och så vidare. Sedan får ingen annan röra cykeln... så är det.

Förare M påtalar att trygghet inger kontroll.

M: Jag måste känna mig säker på hojen och ha en trygghetskänsla. Trygghetskänsla är ungefär detsamma som kontrollbehov. Jag måste ha kontroll på grejerna annars fungerar det inte.

7.2 Förarnas mål och feedback

Att arbeta med tydliga mål har visat sig vara en framgångsfaktor för många idrottare om de är rätt utformade (Wienberg & Gould 1995, s. 319). Resultatet presenteras utifrån tre övergripande mål: processmål, prestationsmål och resultatmål. (Gould 2006, s. 249).

7.2.1 Tydliga processmål

M har satt upp tydliga processmål för tävlingen. Han känner sig säker på att komma till söndagens final och ser lördagen mer som en transportsträcka. På lördagen tänker han strategiskt och analyserar vilken startposition han behöver ha för att få en lyckad start i söndagens finalheat. Han anpassar hastigheten därefter under kvalet.

M: Skapar du en bra position på lördagen så har du en större fördel på söndagen. Jag tittar av grinden och ser hur viktigt det är att vara topp 10. Då får man ju se där också lite hur mycket energi man måste lägga på lördagen.

Resultatet visar att båda förarna förbereder sig inför en tävling med hjälp av föreställningar. Förare M visar på att han jobbar med föreställningar när han försöker se sig själv som en vinnare strax innan start.

M: När jag rullar ut på grind, försöker jag alltid se mig som en vinnare.

Han beskriver även hur han skall köra för att prestera bra genom att analysera banans förutsättningar. Den informationen använder han sedan för att kunna arbeta med föreställningar innan tävlingen.

M: Nu när jag kommer dit nästa gång, så skall jag köra där istället... För där körde jag inte när jag var där och tränade. Det måste jag prova... för det kan funka. Att ta den linjen... för den linjen, den kanske gör att jag tjänar där borta istället. Då kanske det blir en annan känsla i det spåret. Så kan jag ligga och köra banan i huvudet innan jag kommer till tävlingen.

S arbetar med föreställningar för att förstärka tekniken. Enligt S så hjälper föreställningarna henne att förbereda sig inför en tävling. Hon går igenom olika scenarion under tävlingen för att förbereda sig på vad som kan komma att dyka upp under tävlingen. Däremot är det ingen teknik som hon har satt i system, utan hon låter mer tankarna komma och gå.

S: Det är framförallt kvällen innan som jag kan ligga och mala detta lite grand. Det är inte ett helt heat... utan mer att nu kom tankarna in på det... och så tänker man på något annat, sedan kommer man tillbaka dit och så vidare. Det är inget jag har satt i system utan det bara blir så.

7.2.1 Tydliga prestationsmål

Ett resultatänkande finns hos M, men det framkommer att prestationen är den del som han bryr sig mest om. Han beskriver att glädjen att vinna ett SM är lika stor som att vinna en enklare serietävling.

M: Prestation... jag kan känna många gånger, att jag har vunnit men att jag har mer att ge... alltså att jag kan vara besviken fast jag har vunnit. Att jag inte är nöjd med min prestation, fastän jag har vunnit. Det har även hänt på SM... att ha vunnit två SM heat... att jag har vunnit hela tävlingen, men att jag fortfarande känner att jag inte fått ut max av mig själv.

M: Då åker jag hem och försöker hitta vad det är, t ex. bygga vidare med hojen om det är den jag inte varit nöjd med. Men jag kan även ha blivit tvåa eller trea och vara jättenöjd. Det har också hänt.

Precis som M har S tydliga prestationsmål. Under träningen väljer hon att lägga speciellt fokus på vissa delar på banan. Hon har alltid tekniskmål under träningen. Hon har delat in banan i olika partier och har som delmål att förbättra partier där det inte går så bra.

7.2.2 Resultatmål

Förare S har varit med om då resultatmålet har tagit över.

S: Så var det faktiskt hela förra året. Enda gången jag var nervös var inför tidskvalet på sista tävlingen, då var jag nervös att jag inte skulle kvala in... Då var jag faktiskt riktigt, riktigt nervös. Det har jag aldrig upplevt förut faktiskt. Då tänkte jag bara på resultatet.

Båda förarna anser att det är viktigt att få feedback för att förbättra sin prestation. Ett uttalat mål med träningen är att känna på banan samt ställa in motocrossen inför en tävling. Båda förarna arbetar mycket noggrant med detta, fast på skilda sätt. S förlitar sig till stor del på extern feedback, både när det gäller den egna prestationen och motocrossens inställningar.

S: Vi går igenom vad jag skall tänka på... eller helt enkelt om jag bara kört bra, då skall man lägga fokus på det.

S: Cykeln däremot, den kollar jag inte! Där litar jag på mekanikern, att han sköter den. Det är inga problem. Jag la mig alltid i det där förut, men haha... det blir inte bra. Han ställer ju in den bättre än vad jag gör, så det är ingen idé att jag försöker och krånglar med det.

Efter träningen går S tillsammans med sin tränare igenom vad som gick bra och vad som kan göras bättre till kommande heat. Mycket av diskussionerna handlar om motocrossen, dess inställningar och materialval.

S: Hojen pratar vi alltid om. Antingen om den funkar eller om den inte gör det. Om det är någon ändring man kan göra och... om man vågar göra någon ändring. Det är ju lite det. Det är ju alltid en avvägning där. Man vill inte hålla på och pilla inför ett heat. Utan det är ju något man gör under träningen.

För M är också motocrossens inställningar av stor betydelse, men feedbacken är framförallt intern.

M: Känner jag att jag fått till hojen, då är ju allt bra. Då känner jag mig säker. Får jag inte till hojen kan jag vara jäkligt pruttig och besviken. Då försöker jag fokusera och lösa situationen. Så att jag kan få en bra känsla i cykeln på banan. Jag kommer in i banan med hojen...

M: Många gånger hittar jag inte den rätta känslan på lördagen. Hojen tar ut mig för mycket... kör slut på mig så att säga. Jag har för stark hoj... fjädringen är inte korrekt.

7.3 Förarnas upplevelse av en topprestation

Förarnas upplevelse av en topprestation redovisas utifrån fyra underkategorier; koncentration på uppgiften, tidsförskjutning, handling och medvetande bildar ett sammanhang och den autoteliska upplevelsen.

7.3.1 Koncentration på uppgiften

Resultatet visar att förare S tydligt kan skifta fokus, från att låta tankarna komma och gå när hon är i waitingzone till att koncentrera sig på prestationen vid startögonblicket. I waitingzone är hon mer avslappnad, pratar med andra runt omkring och låter tankarna komma och gå.

S: Innan är jag väldigt avslappnad, inte nervös så att det pirrar i magen... utan jag är ganska lugn. Då kan jag stå och tänka på andra saker.

Förare M visar också att han är koncentrerad på uppgiften och kan skifta fokus. När han står i waitingzone visualiserar han sig som en vinnare.

M: Jag ser mig själv göra en bra start och hur känslan skall vara när jag släpper upp kopplingen. När jag ser grinden falla kan jag känna hur pulsen stiger. Jag försöker peppa mig själv hela tiden och se mig som en vinnare och hitta något som gör att man har den här känslan i kroppen.

Efter waitingzone, under mastervarvet, upplever förare S att koncentrationen har ökat. Förare M visar på en höjd anspänningsnivå i kroppen under mastervarvet.

S: På mastervarvet, då är man mer koncentrerad och jag kollar på hur banan ser ut.

M: Bäst är att åka ut först på mastervarvet, att köra nästan racefart på vissa delar av banan. Så att jag får känslan i hojen och får upp pulsen lite grand.

Nästa koncentrationsförändring hos förare S sker när samtliga förare är uppradade på grind och den gröna flaggan visas. S brukar då slå på sig själv för att väcka kroppen.

S: Så när jag står där på grind, då försöker jag slå lite på mig själv. Det brukar jag alltid göra, så att det nästan gör ont. Det är mer för att jag skall få kroppen att vakna. Det är mer en ”kom igen nu!”

Då 15-sekunder skylten kommer upp är S så koncentrerad att hon varken ser andra förare, hör musiken från högtalarna eller ljudet från motocrossarna. Förare M upplever en ökning av koncentrationen när 15-sekunder skylten visas.

S: Då blir jag väldigt fokuserad. Jag hör ju aldrig musiken eller något annat.

M: 15-sekunder skylten är mer som var beredd!... tankarna är ju inte på Kanarieöarna kan jag ju säga... de är ju på plats, men inte 100 % ... kanske 85%.

När 5-sekunder skylten kommer upp uttrycker S det som att den ”riktiga fokusen” kommer. Hon beskriver det som att hon ”går in i en bubbla” och inte minns så mycket av tävlingen. För M skärps koncentrationen ytterligare.

S: Då mins jag ofta inget mer...haha. Så då går jag nog in i min ”bubbla”. Det brukar bli svart.

M: 5-sekunder skylten är mer en på-knapp. När 5-sekunder skylten kommer, då är det 100%.

Koncentrationen resulterar inte i något minnesbortfall för M, men vid startögonblicket upplevs ett ljudbortfall.

M: Jag känner min hoj och hör min hoj, men jag höra inga andras just då. Jag känner så att jag får rätt motorvarv. Då försöker jag bara hitta exakt rätta momentet själv, så oftast försvinner de andras bort.

Under heatet förekommer det att S tappar fokus på uppgiften. Vid de tillfällena brukar ofta mekanikern se att hennes körning har försämrats, innan hon själv gör det. Hon får då en indikation från depån om att körningen har försämrats.

S: Om tankarna har banat iväg så behöver jag verkligen gå in och tänka att jag skall köra rätt. Det är något som faktiskt har gått in hos mig, att det går fortare om man tar det lite lugnare.

Förare S har även en refokuseringsplan då hon tappar koncentrationen. Hon för en inre dialog med sig själv och beskriver känslan av att säga till sig själv som betydelsefull och stark.

S: Det är nästan som att jag ger mig själv en örfil under körningen.

Båda förarna går banan kvällen innan för att analysera banans utformning.

M: man kommer ju dit på fredag kväll eller eftermiddag och besiktigar, checkar banan, går runt den och kollar. Gå runt, det gör jag alltid för att kolla om den är som den var sist.

Förare M visar att han använder den informationen han fått från banan.

M: Att ta den linjen... för den linjen, den kanske gör att jag tjänar där borta istället. Då kanske det blir en annan känsla i det spåret. Så kan jag ligga och köra banan i huvudet innan tävlingen.

7.3.2 Tidsförskjutning

Citatet nedan visar att S upplever en tidsförskjutning eller snarare en känsla av att tiden försvinner. Hon beskriver det som att "gå in i en bubbla". Hon kan efteråt knappt komma ihåg vad som har hänt under ett race.

S: Jag är så himla fokuserad när jag gör saker. Om det är en träning eller en tävling glömmar jag ofta bort efteråt vad det är som har hänt, under loppet. När jag går in i min bubbla då blir det alldeles svart. Jag minns ofta ingenting från den delen i tävlingen.

S: Jag hade en kompis med mig på Stångebro i somras och han sa att när det var 30 sekunder kvar till start, då var det precis som att han såg att allt svartnade för mig Han tyckte att det var häftigt. Så antagligen är det väl något jag går in i när jag är fokuserad.

Förare M upplever att tidsperspektivet går långsammare och att han har gott om tid på sig.

M: Det känns som om tiden går långsammare och det blir enklare att köra som man vill.

7.3.3 Handling och medvetande bildat ett sammanhang

Analysen visar att förare M har en känsla av att åkningen går lätt, smidigt och utan ansträngning. Han beskriver det som att vara ett med hojen och att det är en fantastisk känsla.

M: Min höj, just mot det underlaget... och jag får in en sådan jättekänsla! Att man kan göra vad som helst. Jag tycker det är fantastiskt roligt att ha den känslan och hitta det där.

Han kan också vittna om motsatsen.

M: Om banan inte riktigt blev som jag har tänkt mig... utifrån crossens inställningar och mina förberedelser ... då faller pusselbitarna inte riktigt på plats. Då går jag och grubblar mycket.

M: Då försöker jag ju hitta en lösning med motorcykeln. Oftast så ändrar jag hojen inför träningen på söndag morgon, och då försöker jag göra en så bra träning som möjligt.

7.3.4 Den autoteliska upplevelsen

Resultatet visar att förare M försöker ha kul, vara positiv och få in rätt känsla i kroppen. Vidare säger han att fokusera på känslan är viktigare än prestationen. Att vinna är underordnat att ha kul och finna glädje i tävlingen.

M: Men jag tänker inget speciellt, jag försöker bara tänka positivt och ha kul, så tänker jag.

M: Känslan och prestationen är viktigare än resultatet. När jag är på en tävling försöker jag alltid att vinna. Men jag försöker... Jag gör ju detta för att det är roligt.

M: Om jag skall sluta för att jag är 10:a och inte vinner ett SM... ja, då måste ju alla andra som är bakom mig också sluta... Jag gör ju detta för att jag brinner för det och att det är kul.

En liknande känsla visar S när det gäller den autoteliska upplevelsen i tävlandet. S längtar till tävlingen och den glädje som tävlingen ger henne. På tävlingen försöker hon njuta av tävlingen och ha kul.

S: Jag ser fram mot tävlingen och försöker att ha roligt när jag är där.

8 Sammanfattande diskussion

Syftet med studien är att undersöka motocrossförarens förberedelse inför tävling och deras uppfattning av en topprestation under tävling. De frågor som jag sökt svar på är: Hur ser förarna på balansen mellan utmaning och skicklighet utifrån sin förmåga? Vilka mål har förarna inför en tävling och vilken feedback får förarna under tävling? samt hur förarna upplever sin topprestation?

8.1 Balansen mellan utmaning och skicklighet utifrån sin förmåga

Studien visar att förarna upplever det viktigt att finna en balans mellan utmaning och skicklighet utifrån sin förmåga. För att finna en balans mellan utmaning och skicklighet anser

de att de behöver vara väl förberedda. Förare M beskriver att resultaten började komma först då han inte körde för ett större team vilket kan tyda på att han inte längre kände de yttre kraven på att prestera resultatmässigt. M upplever att han behöver köra i ett eget team för att finna balansen mellan utmaning och skicklighet. Resultatet visar att förlust av osäkerhet för de båda förarna handlar om känslan av kontroll och om tillit till sin egen förmåga, motocrossen och mekanikern. När det föreligger en balans mellan utmaning och förmåga upplever inte förarna några krav. När förarna upplever en känsla av kontroll försvinner negativa tankar och de känner en trygghet inför prestationen, vilket i sin tur leder till en förlust av osäkerhet.

Enligt Jackson & Csikszentmihalyi (2000, s. 21) behöver en utmaning inte vara kopplad till ett resultat där personen jämför sig med medtävlan. Utövaren kan själv bestämma utmaningen och avgöra vad som behövs för att nå den. En utmaning kan vara både fysisk, mental och teknisk. Förare S kan se en utmaning i att fullfölja en tävling trots trötthet eller smärta.

Genom att ändra på ett tankesätt eller på sättet att uppfatta en situation, kan en idrottsman ändra på utmaningen i en given situation (Jackson & Csikszentmihalyi 2000, s. 44). Det är *hur* utövaren uppfattar utmaningen som är avgörande för att känslan av flow skall infinna sig och inte den faktiska objektiva utmaningen i situationen. En idrottsutövare som känner sig trygg med sin förmåga har större chans att lyckas med utmaningar eftersom de tror mer på sin förmåga (Jackson & Roberts 1992, s. 156).

Båda förarna lägger energi på de faktorer som de kan påverka och har inställningen att tävlingen inte skall avgöras på egna misstag. Förare M uttrycker det som att "få en trygghet på hojen" och "att veta vad den gör i olika situationer". Förare M menar att det handlar om att lägga fokus på saker som ligger inom sin kontroll snarare än att fokusera på variabler som inte kan påverkas. För S handlar det om att komma förberedd till en tävling. Alla i teamet runt henne har sina bestämda roller och vet hur de skall agera under en tävling. Förare S uttrycker en trygghet i att veta hur helgen kommer att fortlöpa. Att ha ordning och reda skapar för henne en känsla av kontroll och trygghet.

Enligt Jackson & Csikszentmihalyi (2000, s. 29) handlar känslan av kontroll om att känna att man har möjligheten till kontroll snarare än att faktisk ha kontroll över situationen. Båda

förarna visar ett stort behov av kontroll, men det yttrar sig på olika sätt. Förare M upplever känslan av att ha kontroll genom att veta hur cykeln reagerar i olika situationer. Genom att träna vid olika väderförhållanden lär han sig kontrollera cykeln och känna trygghet i de situationerna.

Känslan av att ha kontroll infinner sig när en person är övertygad om att han eller hon är tillräckligt skicklig för den aktuella uppgiften. Resultatet blir att man inte oroar sig över olika möjligheter, särskilt möjligheten att det kan gå snett. (Jackson & Csikszentmihalyi 2000, s. 29).

När idrottaren upplever känsla av kontroll försvinner negativa tankar och förlust av osäkerhet uppstår. Att förlora negativa tankar är en stärkande faktor. (Jackson & Csikszentmihalyi 2000, s. 30). Båda förarna visar på olika delkomponenter som stärker känslan av kontroll, tillit är en av dem. Båda upplever tillit till sin mekaniker, cykeln och materialet. Förare M uttrycker att trygghet stärker känslan av kontroll.

Resultatet visar på förlust av osäkerhet hos förare M på det sättet han hanterar negativa tankar. Han beskriver hur han bearbetar dessa tankar och visar på en förmåga att vända motgång till medgång. Han väljer även att tänka på saker som är bra för den egna prestationen.

En strategi som förare S använder för att inte tvivla på sin egen prestation är att lägga fokus på det kontrollerbara. Förmågan att utestänga viss information och fokusera på annan har stor betydelse för prestationen. Det är viktigt att kunna koppla bort ovidkommande stimuli och fokusera på det som är relevant för situationen (Hassmén, Hassmén & Plate 2003, s. 67).

Förare S upplever känslan av kontroll genom att vara fysiskt förberedd. Motocross är en idrott som ställer höga krav på förarens fysiska och psykiska kapacitet (Gobbi, Tuy & Panuncialman 2004, s. 574 ff). Förare S påtalar vikten av den fysiska kapaciteten. Vetskap om att kapaciteten som krävs för att genomföra en tävling finns, inger henne tillit.

8.2 Förarnas mål och feedback

Resultatet visar att båda förarna förbereder sig inför en tävling med hjälp av föreställningar. Det räcker inte med att bara sätta mål utan det behövs strategier för hur målen skall uppnås

(Gould 2006, s. 249). För M yttrar det sig dels genom att medvetet arbeta med inställningar av motocrossen men även genom att tänka på hur han skall agera ute på banan. Likaså är det för S då hon medvetet går igenom de olika delarna på banan för att förbättra sin prestation. Hon fokuserar på hur hon skall agera på vissa partier ute på banan. Båda förarna har under träningen specifika mål i form av att förbättra ett visst parti på banan. M har även ett uttalat, övergripande mål som består av att ställa in motocrossen optimalt inför en tävling. Han arbetar för att få in "den rätta känslan" under en tävling och lägger stor vikt på att ställa in motocrossen på träningen, inför ett heat.

Enligt Gould (2006, s. 248) har prestationsmål visat sig vara mer effektiva än resultatmål. En anledning till det är att prestationsmålen helt och hållet ligger inom förarens egen kontroll. Under en tävling lägger S stor vikt vid att fokusera på sin egen teknik. Både S och M visar att de lägger större vikt vid prestationsmålet jämfört med resultatmålet. Förare S går tillsammans med sin tränare igenom vad som gått bra och vad som kan göras bättre under kommande heat. Hon använder sig vid de tillfällena av prestationsmål, som innebär att hon lägger fokus på sin egen prestation, för att förbättra resultatet. Prestationsmålet är så starkt hos M att han kan vinna ett SM och ändå vara besviken på sin egen insats. S beskriver att hon varit med om motsatsen, då hon mer såg till resultatet, vilket resulterade i stress för henne.

Ett av kriterierna för att uppnå flow är att se mer till prestationen än till resultatet. (Jackson & Csikszentmihalyi 2000, s. 11). En idrottsutövare som lägger fokus på saker inom dess kontroll reducerar stress och främjar prestationen (Wienberg & Gould 1995, s. 323). Detta bekräftas även av Gould (2006, s. 248). En förklaring kan vara att målsättningar låter idrottaren fokusera på relevanta aspekter inom idrotten, vilket gör att prestationen förbättras (Murphy 2004, s. 23).

Feedback, liksom delmålen, är en ständigt pågående process, vilket gör att idrottaren utvecklas (Jackson & Csikszentmihalyi 2000, s. 26). Förare S får specifik återkoppling på prestationen från sin mekaniker, dvs. yttre feedback. Förare M lyssnar mer till sig själv och får intern feedback, vilket mer bygger på en egen känsla, en självmedvetenhet om hur prestationen gått.

Självmedvetenhet är nödvändigt för att en idrottare skall kunna utveckla sina mentala färdigheter optimalt. En självmedveten idrottare har bland annat lärt sig lyssna på kroppens

signaler och analysera sin fysiska och psykiska kapacitet i relation till situationens varierande krav. Självmedvetenhet är något som är under ständig utveckling. Nästan varje form av feedback kan leda till flow om den logiskt hänger ihop med målet som utövaren har investerat psykisk energi i. (Hassmén, Hassmén & Plate 2003, s. 35).

Mycket handlar om motocrossen, dess inställningar och materialval. Att båda förarna lägger så stor vikt på att ställa in motocrossen är en strategi för att uppnå ett resultat. Denna strategi, som kallas processmål, är enligt Gould (2006, s. 241) värdefull för att den låter idrottaren fokusera på relevanta strategier och procedurer för att kunna skapa en bra prestation.

Csikszentmihalyi (1996, s. 84) påtalar att ett av skälen till att det är möjligt att totalt uppslukas av en flowupplevelse är att målsättningen vanligtvis är klara och feedbacken är omedelbar.

8.3 Förarnas upplevelse av en topprestation

De tre viktigaste delkomponenterna för att uppnå flow är *koncentration på uppgiften, när handling och medvetande bildar ett sammanhang*, samt en *autotelisk upplevelse* (Csikszentmihalyi & Jackson 2000, s. 10 f; Gould, Eklund & Jackson 1992, s. 384). Analysen av förarnas upplevelse av en topprestation redovisas här utifrån samma underkategorier som i resultatet, nämligen koncentration på uppgiften, tidsförskjutning, handling och medvetande bildar ett sammanhang och den autoteliska upplevelsen.

8.3.1 Koncentration på uppgiften

Båda förarna har en förmåga att skifta fokus när det behövs. Efter den gröna flaggan kommit upp brukar förare S slå på sig själv för att väcka kroppen. Detta moment förstärker hennes koncentration och fungerar som en trigger, en beteendemässig rutin. Förare S använder en trigger som hjälp för att utlösa flowtillståndet. S uttrycker också att hon för en inre dialog med sig själv, i syfte att få tillbaka koncentrationen.

Förare M visar inte direkt på någon beteendemässig rutin när det gäller förberedelser inför en start. Hans primära mål är att få in den rätta känslan i kroppen. Det gör han genom att exempelvis höja sin anspänningsnivå och köra i "racefart" under mastervarvet.

Koncentrationen kan öka vid en ökad anspänningsnivå i kroppen (Moran 1999, s. 193).

Flow kan inträffa utan att den aktive anstränger sig för att försöka nå flow. Den aktive kan däremot underlätta för att hamna i tillståndet av flow genom tankar och handlingar före och under tävling (Jackson & Csikszentmihalyi 2000, s. 128). Vissa idrottare kan göra en viss ritual eller procedur inför en tävling för att underlätta att hamna i flow. Det kan exempelvis yttra sig genom en fysisk handling vilket förare S gör när hon slår på sig själv. Enligt (Jackson & Csikszentmihalyi 2000, s. 128) kan ritualer inför en prestation hjälpa idrottaren att koncentrera sig och ge han eller hon en känsla av kontroll över aktiviteten och tjäna syftet att uppnå flow.

Ett brett, externt fokus används då man behöver reagera automatiskt och/ eller snabbt på händelser i omgivningen. Ett brett externt fokus kan också användas för att samla in information från omgivningen (Moran 1999, s. 143 ff), vilket förare S påvisar under mastervarvet då hon ”kollar av banan”. Förare M visar också på att han samlar in information när han går banan kvällen innan. När S tappat fokus på uppgiften under ett heat får hon en indikation från depån om att körningen har försämrats. När förare S får yttre feedback från hennes mekaniker använder hon sig också av ett brett, externt fokus.

Ett brett, internt fokus används när strategiska beslut fattas, vilket förare M visar när han använder sig av informationen han fått från att gå banan. Ett smalt, internt fokus används vid t ex en systematisk, inre, repetition av en rörelse. M visar på ett smalt, internt fokus då han i waitingzone visualiserar sig själv som en vinnare och se sig själv ta starten.

Ett smalt, externt fokus används vid genomförandet av den faktiska rörelsen. Vid stark koncentration på prestationen kan yttre ovidkommande stimuli försvinna. Detta påvisas av M när han fokuserar så starkt på prestationen att irrelevant information utesluts. Ett exempel på detta är när ljudet från de andra cyklarna försvinner vid starten. Likaså när förare S beskriver att hon ”går in i en bubbla” och inte minns så mycket efter prestationen.

8.3.2 Tidsförskjutning

De båda förarna visar olika resultat beträffande tidsförskjutning. Resultatet visar att förare S upplever en tidsförskjutning och kan glömma bort stora delar av prestationen. Den förändrade tidsuppfattningen är motsägelsefull på det viset att den antingen kan göra att tiden går saktare, eller snabbare. När tidsperspektivet går långsammare känner idrottsutövaren generellt sett att

den har god tid på sig för att utföra sin uppgift, vilket M uttryckte. Idrottsprestationen kan också upplevas som snabb och i de fallen minns inte idrottsutövaren prestationen så väl i efterhand (Csikszentmihalyi 1990, s 90 f). Enligt Csikszentmihalyi är det inte alla som upplever en skillnad i tidsförskjutning. Det är inte heller klart om tidsförskjutningen är en biprodukt av den intensiva koncentrationen. En förklaring till att upplevelsen av tidsbegreppet blir irrelevant är att personen är så uppslukad av aktiviteten och känner en njutning av att vara i nuet.

8.3.3 Handling och medvetande bildar ett sammanhang

Handling och medvetande bildar ett sammanhang när en idrottare upplever sig som ett med sin handling, att handling och medvetande smälter ihop. Idrottaren får en känsla av att allt sker automatiskt, utan ansträngning. Detta inträffar då idrottaren har sin fulla fokusering på prestationen samt känner att förmågan att klara av utmaningen finns (Jackson & Csikszentmihalyi 2000, s. 25 f).

När handling och medvetande smälter samman upplever M det som att vara ett med cykeln. Han får känslan av att ”kunna göra vad som helst med cykeln”. Han beskriver att åkningen går lätt, smidigt och utan ansträngning och att det är en fantastisk känsla.

Csikszentmihalyi (1996, s. 78) beskriver tillståndet som att vara så uppslukad av det man gör att ens handlingar blir spontana, nästan automatiska och man slutar att vara medveten om sig själv, som skild från det man håller på med.

Handling och medvetande smälter samman då idrottaren är fullständigt uppslukad av det den gör (Gould, Eklund & Jackson 1992, s. 383).

Denna dimension av flow är svårare för S att beskriva. Hon beskriver att hon ”kliver in i en bubbla”. Hon är så absorberad av sin egen körning och fokusering att hon inte minns så mycket av själva händelsen.

8.3.4 Autostelisk upplevelse

En autostelisk upplevelse innebär en angenäm idrottslig upplevelse som skänker glädje och en inre tillfredsställelse. Idrottsutövaren deltar i idrotten för sin egen skull, enbart för att det är roligt (Hodge, Lonsdale & Jackson 2009, s. 198). Båda förarna påvisar att de drivs av glädjen

för sin idrott och i att åka motocross. Förare M menar på att han försöker vinna varje tävling som han ställer upp i, men att han gör det för att det är roligt. Förare S visar på liknande resultat då hon ser fram emot tävlingen och njuter av att vara i en tävlingsituation. Att vinna är underordnat att ha kul, vilket kännetecknar en autotelisk upplevelse (Jackson & Csikszentmihalyi 2000, s.11). Philippe, Vallerand, Andrianarisoa & Brunel (2009, s. 79) betecknar den autoteliska upplevelsen som en inre belöning.

När målet är att ha nöje av utövandet är du inriktad direkt på aktiviteten, så att det du vinner finner du just i utövandet (Jackson & Csikszentmihalyi 2000, s. 125).

8.4 Slutsats

För att uppleva en balans mellan utmaning och skicklighet anser förarna att de behöver komma väl förberedda inför en tävling samt att allt runt omkring ska fungera. Båda förarna visar på ett stort behov av kontroll, samtidigt som de visar stor tillit till sin egen mekaniker, cykel och sitt material. När idrottaren upplever känsla av kontroll försvinner negativa tankar och förlust av osäkerhet uppstår. (Jackson & Csikszentmihalyi 2000, s. 30).

Båda förarna visar att de lägger större vikt vid prestationsmålet jämfört med resultatmålet. Prestationsmålet är så starkt hos M att han kan vinna ett SM och ändå vara besviken på sin egen insats. De visar också att de har specifika mål gällande körningen, motocrossen samt sin egen teknik och strategi.

När det gäller förarnas feedback får S återkoppling på prestationen från sin mekaniker, dvs. yttre feedback. Förare M lyssnar mer till sig själv och får intern feedback, vilket mer bygger på en egen känsla, en självmedvetenhet om hur prestationen gått.

Resultatet visar att förare M har en känsla av att handling och medvetande bildar ett sammanhang. Han beskriver att åkningen går lätt, smidigt och utan ansträngning. Han beskriver det som att vara ett med hojen och att det är en fantastisk känsla.

Beträffande koncentrationen så är förare S är så starkt koncentrerad att hon inte minns så mycket av tävlingen. Hon beskriver det som att hon går in i en bubbla. Koncentrationen resulterar inte i något minnesbortfall för M, men vid startögonblicket upplevs ljudbortfall. Vilket kan tyda på att båda förarna har ett smalt externt fokus.

Gemensamt för de båda förarna är att de har den autoteliska upplevelsen som drivkraft. Förare M uttrycker att det övergripande målet med idrotten är just glädjen i själva idrottsutövandet,

att vinna är underordnat att ha kul. Förare S visar på liknande resultat då hon pratar om att längta till och njuta av tävlingssituationen.

8.4 Metoddiskussion

En kombination av kvantitativ och kvalitativ metod i form av enkäter och semistrukturerade intervjuer kanske vore att föredra för att besvara den tänkta frågeställningen, men det skulle kräva mer tid i anspråk. Kvale (2003, s. 60 ff) framhåller fördelen med blandade metoder. Med tanke på ett examensarbets begränsade tidsomfattning förespråkar jag en kvalitativ ansats med semistrukturerade intervjuer. Nackdelen med semistrukturerade intervjuer är att det är en tidskrävande process. Helst bör en pilotintervju göras innan själva huvudintervjun för att se om frågorna fungerar som det var tänkt. Att transkribera alla intervjuer tar också mycket tid (Bryman 2008, s. 421 f).

Reliabiliteten kan undersökas dels utifrån intervjuarens synsätt men även utifrån respondentens, vilket kallas objektkonstans (Bjereld, Demker, & Hinnfors 2009, s. 116). Objektkonstansen kan undersökas genom en andra intervju. Om den intervjuade svarar lika på samma eller liknande frågor ökar trovärdigheten i studien. Reliabiliteten i denna studie skulle i det avseendet varit högre om flera intervjuer hade genomförts. Intervjuarens erfarenhet av motocross och idrottspsykologisk rådgivning torde stärka studiens validitet. Validiteten har ytterligare stärkts genom att frågebatteriet har diskuterats med en idrottspsykologisk rådgivare.

8.5 Fortsatt forskning

En intressant fråga för fortsatt forskning skulle vara att jämföra upplevelsen av de bästa idrottsliga prestationerna med de sämsta prestationerna, oavsett resultat. För att se vilka likheter och skillnader som förekommer.

8.6 Egen reflektion

En egen reflektion är att många av delkomponenterna i flowteorin flyter in i varandra och kan vara svåra att skilja på. Samma citat kan passa under två olika delkomponenter. Vidare anser

jag att denna studies resultat stämmer väl överens med tidigare studier om flow.

Anmärkningsvärt är dock, att utifrån genomgången litteratur och vetenskapliga artiklar, har jag inte funnit något stöd för ifrågasättande av flowteorin.

Käll- och litteratursökning

Baker, J., Horton, S., Robertson- Wilson, J. & Wall, M. (2003). Nurturing sport expertise: factors influencing the development of elite athlete. *Journal of sports science and medicine*. 2, s. 1-9.

Baur, H., Müller, S., Hirschmüller, A., Huber, G. & Mayer, F. (2006). Reactivity, stability, and strength performance capacity in motor sports. *British journal of sports medicine*. 40 (11), s. 906-911.

Bjereld, U., Demker, M. & Hinnfors, J. (2009). *Varför vetenskap*. Lund: Studentlitteratur.

Bryman, A. (2008). *Samhällsvetenskapliga metoder*. Malmö: Liber.

Collins, D., Doherty, M. & Talbot, S. (1993). Performance enhancement in motocross: a case study of the sport science team in action. *The sport psychologist*. 7 (3), s. 290-297.

Cotterill, S. T. (2007). *Effect of shot type, task difficulty and research environment on consistency of pre-performance routines in golf: psycho-physiological base and implications*. University of Edinburgh: UK.

Csikszentmihalyi, M. (1996). *Flow - den optimala upplevelsens psykologi*. Stockholm: Natur och kultur.

Gobbi, A. W., Francisco, R. A., Tuy, B. & Kvitne, R. S. K. (2005). Physiological characteristics of top level off-road motorcyclists. *British journal of sports medicine*. 39, s. 927-931.

Gobbi, A. W., Tuy, B. & Panuncialman, I. (2004) . The incidence of motocross injuries: a 12-year investigation. *British Journal of Sports Medicine*. 39 (12), s. 927-931.

Gould, D., Eklund, R. C. & Jackson, S. A. (1992). 1988 U.S. Olympic wrestling excellence: 11. Thoughts and affect occurring during competition. *The sport psychologist*. 6, s. 383-402.

Gould, D. (2006). Goal setting for peak performance. I: Williams, J.M. (Ed) Applied sport psychology. 5. ed. Boston: McGraw-Hill. s 240-259.

Hassmén, P., Hassmén, N. & Plate, J. (2003). *Idrottspsykologi*. Stockholm: Natur och kultur.

Hodge, K., Lonsdale, C. & Jackson, S. A. (2009). Athlete engagement in elite sport: an exploratory investigation of antecedents and consequences. *The sport psychologist*. 23, s. 186-202.

Jackson, S. & Csikszentmihalyi, M. (2000). *Flow och idrott*. Jönköping: Brainbooks.

Kontinen, T., Häkkinen, K. & Kyröläinen, H. (2007). Cardiopulmonary loading in motocross riding. *Journal of sports sciences*. 25 (9), s. 995-999.

Kvale, S. (2003). *Den kvalitativa forskningsintervjun*. Lund: Studentlitteratur.

Murphy, S. M. (2004). *The sport psych handbook: a complete guide to today's best mental training techniques*. Champaign, IL: Human Kinetics.

Moran, A. P. (1999). *The psychology of concentration in sports performers – a cognitive analysis*. UK: Psychology press.

Nationalencyklopedin. (2012).

Nideffer, R. M. (1990). Use of the test of attentional and interpersonal style (TAIS) in sport. *The sport psychologist*. 4 (3), s. 285-300.

O'Connor, J. (2003). *NLP & Idrott - redskap för att vinna den mentala matchen*. Stockholm: SISU-idrottsböcker.

Philippe, F. L., Vallerand, R. J., Andrianarisoa, J. & Brunel, P. (2009). Passion in referees: Examining their affective and cognitive experiences in sport situations. *Journal of sport & exercise psychology*. 31, s. 77-96.

Cherry, K (2012). Mihaly Csikszentmihalyi Biography
<http://psychology.about.com/od/profilesal/p/mihaly-csikszentmihalyi-biography.htm> [2012-12-11].

Svemo. (2012). *Motorkalendern*.

Usher, M., Olami, Z. & McClelland, J. L. (2002). Hick's law in a stochastic race model with speed-accuracy tradeoff. *Journal of mathematical psychology*. 46, s. 704-715.

Vealey, R. S. & Greenleaf, C. A. (2006). Seeing is believing: understanding and using imagery in sport. I: Williams, J. M. (Ed). *Applied sport psychology*. 5. ed. Boston: McGraw-Hill. s. 306-343.

Vetenskapsrådet. (2002). *Forskningsetiska principer inom humanistisk, samhällsvetenskaplig forskning*. Stockholm: Vetenskapsrådet.

Wang, J. (2009) Reaction-time training for elite athletes: a winning formula for champions. *International journal of coaching science*. 3 (2), s. 67-78.

Weinberg, R. S. & Gould, D. (1995). *Foundations of sport and exercise psychology*. Champaign IL: Human kinetics.

Williams, J. M. & Nideffer, R. M., Sagal, M. S. (2006). Concentration and attention control training: Williams, J. M. (Ed). *Applied sport psychology*. 5. ed. New York: McGraw-Hill. S. 382-403.

Zupan et al., 2006, se Paul, M., Biswas, S. K & Sandhu, J. S. (2011). Role of sports vision and eye hand coordination training in performance of table tennis players. *Brazilian journal of biomotricity*. 5 (2), s. 106-116.

Bilaga 1

Litteratursökning

Syfte

Syftet med studien är att undersöka motocrossförarens förberedelse inför tävling och deras uppfattning av en topprestation under tävling.

Frågeställningar

Hur ser förarna på balansen mellan utmaning och skicklighet utifrån sin förmåga? inre och yttre krav på sin förmåga vid tävling?

Vilka mål har förarna inför och under en tävling och vilken feedback få de under tävlingen?

Hur upplever föraren sin topprestation?

Vilka sökord har du använt?

Motocross

Flow

Sport psychology

Pre performance routines

Preformance routines

Var har du sökt?

PubMed

Br. Journal

Sport discus

Google

Sökningar som gav relevant resultat

Motocross

Flow

Pre performace routins

Performance routines

Kommentarer

Inom motocrossen var det svårt att hitta relevant forskning. Enbart en artikel skriven om motocross och idrottspsykologi. Forskningen har framförallt varit inriktad på skador och studier kring den fysiologiska belastningen förarna utsätts för under tävling.

Ett arbetssätt jag använde mig av var att fördjupa mig i review artiklarnas litteraturlistor.

Jag har i stor utsträckning använt mig av artiklar inom närliggande område, men även böcker inom det idrottspsykologiska området.

Sport discuss har varit utgångspunkten i mina sökningar för studien.

En artikel har distribuerats via min handledare.

Bilaga 2

Intervjuguide

1. Vilka faktorer är viktiga för dig för att du skall lyckas i en tävling?
2. Hur ser du på balansen mellan utmaning (inre som yttre) och din förmåga?
3. Hur förbereder du dig inför en tävling för att prestera bra?
4. Hur förbereder du dig inför en start för att prestera bra?
5. Vad har du för mål inför och under en tävling?
6. När det går som allra bäst, vilka känslor har du då?
7. Hur upplever du tidsaspekten när du presterar som bäst?
8. Kan du beskriva din koncentration inför och under ett heat?
9. Hur ser du på begreppet kontroll inför och under en tävling?
10. Hur viktigt är det med tillit till motocrossen och till din mekaniker?