

Modellbilkjøring og konsentrasjon

*Skrevet av Ellen Svarverud, Off. godkjent Optiker og MSC fra UMIST
Oversatt fra Warren Chamberlains "Concentration for racers"*

Ved modellbilkjøring innebærer begrepet "konsentrasjon" et vidt spekter av ferdigheter. I tillegg til å holde fokus på bilen, må kjøreren følge med på det som foregår på andre deler av banen og på ting i nærheten. Denne konsentrasjonen innebærer på en måte to forskjellige typer oppmerksomhet, som begge er like viktige når det gjelder å bli god til å kjøre.

Hjernehalvdelen

Hjernen vår er bygget opp av to halvdel, som har litt forskjellige oppgaver, men som må virke sammen for at vi skal fungere. Venstre hjernehalvdel representerer den type oppmerksomhet som vi vanligvis tenker på som "konsentrasjon". Denne delen av hjernen styrer den evnen vi har til å konsentrere oss om bare en ting om gangen, som for eksempel når vi følger en bil med øynene. Dette er nyttig fordi det er viktig å vite nøyaktig hvor man befinner seg på banen. I tillegg til det å bruke synet er hørselen og evnen til å styre bilen også viktige deler av denne formen for oppmerksomhet. Den venstre hjernehalvdelen samler alle inntrykkene og gjør opp status for plassering, fart og traction etc. Denne blir deretter sammenlignet med et arkiv som bygger på tidligere erfaring og som er lagret i hjernen. Hvis det er nødvendig, vil den venstre hjernehalvdelen gi beskjed tilbake om å foreta justeringer, som for eksempel "Skrud ned farten". Problemet er at det er veldig krevende med all innhentingen av informasjon og vurdering av situasjoner, så den venstre hjernehalvdelen blir nedlesset i stress. Hvis man ikke greier å holde oversikten kan det være fort gjort å gjøre feil.

Derfor bør man ikke bare stole på venstre hjernehalvdelen, men også bevisstgjøre bruken av den høyre hjernehalvdelen som sørger for å danne et oversiktsbilde, det vil si samler informasjon om alt som ikke er selve bilen. Fordelene med høyre hjernehalvdel er at den kan hente større mengder informasjon enn den venstre. I tillegg kan den nesten umiddelbart gi et riktig bilde av den aktuelle situasjonen og vurdere den mot det lagrede arkivet, med langt mindre stress. Slik sett kan man jo lure på vitsen med å bruke venstre hjernehalvdel i det hele tatt, siden det er masse slit og man får lite igjen. Men høyre hjernehalvdel kan ikke samle den detaljerte informasjonen vi også trenger for å kjøre bra, så vi ser at begge delene av hjernen har sin jobb å utføre. De beste i racing-miljøet har en evne til å konstant skifte mellom de to slik at de kan utnytte fordelene maksimalt (mange gjør nok det helt ubevisst).

For eksempel vil høyre hjernehalvdel være mest nyttig på langsiden, mens det ved sving og nedbremsing kreves mer presisjon, og venstre hjernehalvdel kobles inn. Når man har plassert seg i svingen, kan igjen høyre hjernehalvdel kobles tilbake. Ut av svingen må venstre hjernehalvdel brukes igjen, til bilen igjen er på plass på langsiden (Se Fig. 1).

Venstre hjernehalvdel vil også tas i bruk hvis det dukker opp noe annet som krever oppmerksomhet, som for eksempel en annen bil i nærheten.

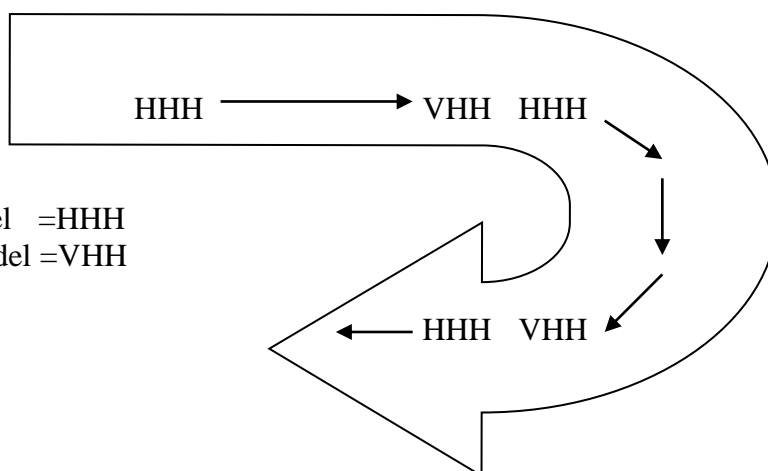


Fig.1

Høyre hjernehalvdel = HHH

Venstre hjernehalvdel = VHH

Hvordan oppleve forskjell mellom venstre og høyre hjernehalvdel?

For å få et inntrykk av hvordan konsentrasjon av venstre hjernehalvdel virker kan du gå nærme et speil og se nøye på et av øynene dine. Fokuser på en av de små blodårene i det hvite og legg merke til at mens du gjør det, vil det være vanskelig å samtidig se andre detaljer tydelig, og ennå verre resten av ansiktet ditt. Du kan også kjenne at det krever ganske mye bare å holde fokus på den ene lille blodåren. Hvis du forandrer fokus, vil du ikke lenger se akkurat denne klart. Når man mister konsentrasjonen om en bestemt ting, har den venstre hjernehalvdelen tatt fri. Du kan også prøve å holde fokus på blodåren mens du samtidig prøver å være bevisst på det som er rundt. Det er fullt mulig, men ganske vanskelig å få til.

Konsentrasjon av høyre hjernehalvdel kan du bevisstgjøre ved å rette oppmerksomheten til hele ansiktet ditt. Du vil ikke da være i stand til å se detaljene så sylskarpt som hvis du fokuserer på hver og en direkte, men til gjengjeld får du bedre oversikt. I tillegg er det mye enklere å beholde oppmerksomheten.

De andre sansene kan bevisstgjøres på samme måte (eksempelvis hørsel). Det vil ikke gå på bekostning av hva synet mottar, men vil i stedet hjelpe til å utnytte tilgjengelig mengde informasjon.

Hvordan holde konsentrasjonen når en uforutsett situasjon oppstår

Vi har en mekanisme som kan kalles noe sånt som ”raskt oppmerksomhetssystem” (ROS). Det er denne mekanismen som kontrollerer bevissthet og konsentrasjon og dermed er involvert i å sende sanseintrykk til hjernen for bearbeiding. Dette systemet fungerer også som et alarmsystem slik at hvis noe uforutsett oppstår, blir venstre hjernehalvdel oppmerksom og tar over styringen. Fra et overlevelsessynspunkt er dette veldig bra siden det hjelper oss mot å bli fysisk skadet ved at vi flytter oss vekk

fra det som kan true oss. Når man kjører modellbil, derimot, kan dette lage store problemer. Hvis man konsenterer seg for mye om å kjøre mot et spesielt punkt på banen, vil det ikke være nok kapasitet til å unngå å treffe andre biler. Det er viktig å lære å ta i bruk ROS bare når det er nødvendig. Når noe uventet skjer eller når noe man forventer skal skje ikke skjer, vil ROS oppfatte det som en trussel, og hele oppmerksomheten vil bli dratt mot denne hendelsen. Forandring i traction på grunn av olje eller sand på banen, at man bremses uten at farten reduseres så mye som man forventer, bremses for sent eller kjører for fort mot en sving og kjører for nær andre er eksempler på slike uforutsette hendelser. I slike situasjoner tar venstre hjernehalvdel over for å vurdere hvor alvorlig det er:

- ✓ Hvis det ikke er så alvorlig, for eksempel ved en tett men sikker passering, vil venstre hjernehalvdel bare notere hva som skjedde og gå tilbake til passiv funksjon.
- ✓ Hvis det er en noe mer truende situasjon er det sannsynlig at venstre hjernehalvdel tar kontroll over den høyre. Dette er akkurat hva man ikke trenger når det er problemer, siden man bør holde seg så rolig og avbalansert som mulig for å ha full kontroll.
- ✓ Hvis hjernen oppfatter en virkelig alvorlig situasjon, som at bremsene ikke virker eller at det er olje på asfalten, vil paradoksalt nok høyre hjernehalvdel overstyre den venstre for å prøve å overkomme problemet. Dette føles veldig rart, siden alt skjer i *slow-motion* og man observerer at man forsøker å kontrollere bilen.

At ROS stimulerer venstre og høyre hjernehalvdeler til handling når noe går galt, gjør at det kan være vanskelig å komme tilbake til en balansert posisjon. Venstre hjernehalvdel vil forsøke å ha hele kommandoen fordi den ikke kan "stole på" den høyre.

Hvordan man kan programmere ROS

Siden ROS mottar signaler som både mottas i hjernen og sendes fra den, er det i prinsippet to måter man kan gjøre dette på:

1. ***Programmering med innkommende signaler***, som er det samme som erfaring. ROS sjekker alt du gjør når du kjører mot tidligere erfaringer. Hvis alt er som før vil disse erfaringsmalene fortsatt være gyldige, men hvis noe nytt oppstår, for eksempel at det begynner å regne, vil disse malene gradvis endres. For å reprogrammere ROS, kan man gjøre en liten forbedring i måten man kjører på, og repetere den. Dette gjør at ROS vil kunne akseptere at du kjører litt fortere, bremses senere eller velger en annen rute gjennom en sving. Disse forandringene må være så små at ROS oppfatter dem som uviktige. Etter noen runder er dette blitt "normalt", og man kan gjøre en annen liten forbedring. Etter hvert vil ROS benytte et bredere spekter av maler og bli mer fleksibel.

Ulemper med denne metoden er at det er svært tidkrevende i tillegg til at det kan være vanskelig å repetere en forandring likt nok fra runde til runde, noe som vil få hjernen til å tro at man ikke greier å kjøre riktig og dermed ikke vil være villig til å utvikle malene. Det kan også være fristende å gjøre for store forandringer om gangen, slik at ROS ikke gjenkjenner måten du kjører på og influerer deg til å gjøre feil.

2. **Programmering med utgående signaler**, som kan sammenliknes med å bruke forestillingsevnen. Dette kan brukes fordi hjernen ikke kan skille mellom en reell erfaring og en forestilt erfaring. Derfor kan du bruke fantasien til å programmere hjernen ved å definere hva som er viktig og hva som er truende eller ikke. Du kan også ta en tilfeldig valgt erfaring og føye den til de andre malene i tillegg til å forberede deg på å modifisere malene.

✓ **Definere hva som er viktig og/eller truende**

Det er mulig å omprogrammere ROS' oppfatning av hva som er truende. En dyktig modellbilkjører vil ha andre en annen oppfatning av hva som er skummelt enn en uerfaren, og vil lettere unngå uheldige situasjoner siden ROS ikke reagerer på samme måte. Faktisk kan man omprogrammere ROS ved bare å tenke ut hva som er viktig eller ikke, selv om det kan være vanskelig å definere. En av de beste måtene å lære på er ved å observere hva mer erfarne gjør, og prøve å gjøre det samme. Det er lurt å huske at alle endringer bør gjøres i etapper slik at ikke ROS blir forvirret. Bare det å være oppmerksom på det du selv gjør når du kjører, kan vise hva du bør vurdere som viktig.

✓ **Tilføye en tilfeldig valgt erfaring til eksisterende maler**

Denne metoden kan være nyttig hvis du har en uforutsett hendelse. Et eksempel er hvis du kjører forbi en annen bil og kommer for fort inn i en sving men likevel klarer deg bra, selv om ROS slo kollbøtte og venstre hjernehalvdel tok overhånd et øyeblikk. Dermed vet du at du kan kjøre svinger i et høyere tempo, selv om du ikke nødvendigvis føler for å gjøre det. Ved å tenke gjennom mange ganger hvordan du kan gjennomføre det, vil ROS etterhvert godta det som en reell erfaring, og du kan klare å kjøre raskere i svinger uten å miste kontroll.

✓ **Forberede deg på å modifisere malene**

Det er veldig vanskelig å forandre kjørestil mens man er i et løp, bortsett fra hvis man er erfaren og har mange maler inne. Mindre erfarne må gjerne gå av banen, evaluere det de gjorde og deretter bestemme hva som bør endres. Selv om du gjerne har forberedt deg mentalt på forhånd på hva som bør gjøres, er det ingen garanti på at du vil være i stand til å gjennomføre det. Hjernens vil helst holde på den gamle måten, siden det virket og ikke minst at det var trygt. Ved å forestille deg at du kjører på en bestemt måte, kan dette problemet løses. Man kan jo lure på hva som vil skje hvis forestillingsevnen lurer deg til å tenke ut kjøring på feil måte. Dette skulle ikke være noe stort problem hvis forandringene gjøres i etapper, slik at det er mulig å ombestemme seg underveis. Etter du har greid å gjennomføre forbedringen, vil den reelle erfaringen du fikk på banen, overkomme eventuelle feil du gjorde.

Lykke til med kjøringen! Husk at det viktigste er å holde hodet kaldt!