

СПОРТИВНЫЙ АВТОСТОП

УМЕТЬ ВИДЕТЬ МИР ЖИВЫМ



На вопросы корреспондента "ПИ" Тани Гордеевой отвечает Алексей Воров, организатор ПЛАС – Петербургской Лиги Спортивного Автостопа. Человек, 25 лет профессионально занимающийся автостопом, проехавший более миллиона километров, ни разу не потерпевший поражения ни на одном соревновании.

- Вы говорили, что одно из основных качеств, которое необходимо для занятий спортивным автостопом – это мобильность мысли. Что вы имеете в виду?

- Один из аспектов – это независимость мышления. Умение иметь собственный взгляд на ситуацию, не действовать по шаблону. Это очень важный и, к сожалению, очень редкий момент. С детства, с самого начала своей сознательной умственной деятельности, я руководствовался только этим. Меня всегда шокировало стадное существование класса в школе: стадные реакции на то или другое, стадное кидание за мной, шагание по стойке "смирно", руки по швам, в комсомол, который я послал глубоко и надолго, из-за чего стал врагом номер один, чуть ли ни диссидентом. Брежневские времена, школьник встает и говорит: "Я не буду вступать в политическую организацию, пока вы мне не объясните, зачем вы меня туда тащите" - "Да, ты что! Все же иди!" А мне это как масло в огонь. Давить бесполезно. Закон Ньютона: сила действия равна силе противодействия.

Мне кажется, что умение мыслить мобильно присуще только самостоятельному, независимому человеку. Сейчас гонки все больше меняются. Если раньше здесь были - бесшабашный дух, удал: повезло - проскочил, то сейчас это борьба интеллектов. Это как шахматная задача. Многовариантная и очень сложная. Воплощение всего этого построения зачастую не имеет той важности, какую имеет гениально спланированная очень сложная комбинация. Странно

это звучит по отношению к автостопу, но, тем не менее, это так.

Здесь интеллект может все гениально спланировать. Но, постоянно поступают новые вводные по мере развития событий. Спланировал так, например... - ба-бах! - обнаружилось, что разобрали мост. Эта дорога не функционирует. Немедленно меняешь всю схему, потому что, двигаясь по другому варианту, в другое время оказываешься на другом участке, а в это время там оказался какой-то соперник, который блокирует потоки. Не успеваешь на каком-то участке, наступает ночь, гололед, что характерно для осенне-весеннего периода. Из-за этого падает линейная скорость. Все - вылет, и дальнейший свал, свал, свал пошел. Ситуация непредсказуемо изменчива, поэтому очень важно насколько быстро и насколько точно идет обработка поступающей информации.

Это не обязательно на соревнованиях, это может быть в какой-то экспедиции - где угодно - когда мобильное изменение ситуации приводит к тому, что ты ее должен очень четко всю видеть. В целом все ее осмысливать, не по шаблону, и в целом решать возникающую перед тобой задачу. Все это колоссально интересно, потому что это не поле 8 на 8 клеточек черно-белых, а это жизнь с сотнями тысяч вариантов, которые она тебе может преподнести.

Очаровывались нашими соревнованиями люди достаточно серьезные. Помню, парень из спецназа ГРУ в прошлом, говорил: "Обалдеть. Человек, не имея никаких технических средств,

не используя никакого общепринятого транспорта, в кратчайшие сроки наиболее эффективно преодолевает громадные расстояния, выполняя поставленные перед ним задачи. Нас тоже натаскивали на подобные вещи, но на гораздо более дилетантском уровне. Особенно интересно, когда включены какие-то участки пеших переходов - какой-то перевал в горах или переправа через реку на том, на чем хочешь, хоть байдарку с собой тащи - твои проблемы". Совершенно человек был очарован.

Задача поставлена в чистом виде. Вот стоит человек с маленьким рюкзаком. Перед ним 5000 км и все. И он должен через несколько дней преодолеть эти 5000 км с кучей дополнительных заданий, не имея ничего, на что можно было бы опираться, да еще как можно быстрее. Действительно здорово.

- А деньги в каком-то количестве должны быть?

- Они у всех должны быть. Я не очень понимаю, когда идет разговор об автостопах как о чуть ли не какой-то идеологии нищеты. Мне всегда это было странно слышать. Одно дело, когда это метод передвижения, другое - когда это отношение к собственным расходам, попытка что-то делать за чужой счет.

- Экономить?

- Да. Автостоп достаточно дорог. Хорошее профессиональное снаряжение стоит немало. Ездить, как попало, в чем попало можно, конечно - скажем, при необходимости, я могу в комнатных тапочках ходить три дня в Копенгагене у друзей. Но любое дело надо делать профессионально. За 25 лет существования наша команда не потерпела ни одного поражения, ни на одном соревновании. Разница между подготовленным человеком и неподготовленным просто чудовищная.

Мы даем технику спортивного автостопа, и тут очень важна этическая составляющая. Мы - лицо клуба в глазах тех людей, с которыми имеем дело. И я не буду "обучать человека трем аккордам, чтобы он потом играл попу". Из альпинизма попу не делают, к счастью - погибнуть бояться. В туризме попу приводит к выжженным лесам и горам мусора.

По эмоциональному содержанию дорога сравнима для меня с классической музыкой.

А насчет оплаты водителю... Мне кажется, денежные отношения в автостопах неуместны. Это все равно, что где-то пригласили тебя к костру чайка попить, побеседовать, а ты потом хочешь за чай деньги заплатить. Это совсем другие отношения с людьми. Я никогда не буду ехать с водителем, с которым не установлено психологического контакта. Причем, можно даже ни о чем не разговаривать. У меня были случаи, когда мы ехали с водителями по 500, по 1000 километров и при этом обменивались двумя, тремя фразами. Но у нас такой контакт устанавливался! - мы были как один экипаж. Молчать можно тоже по-разному. А бывает, болтаешь без перерыва, а каждый говорит на своем языке.

Мне кажется, что автостоп - это идеальный способ теснейшего контакта с окружающим миром, с людьми. Никаким другим способом ты мир так не увидишь.

- Мне нравится Ваша собранность и "концентрированность", умение четко формулировать мысль. Этому можно научиться?

- Не знаю, можно ли этому научиться. Врожденное или приобретенное? - не знаю. Хотя надо сказать, наблюдая за нашими новичками, что да - сначала некоторая расхлябанность есть, но потом видишь, как они начинают концентрироваться, в них ярко проявляется ин-

дивидуальность.

В автостопах, в отличие от туризма, каждый должен быть лидером. В туризме один руководитель ведет 15 человек. Сказал вешать веревки, они могут повесить веревки. Сказал рубить ступени, они могут рубить ступени, сказал, организуем переправу, они могут организовать переправу. Здесь же человек может полагаться только на самого себя.

И это создает немеренные проблемы в любых организациях автостоппиков, когда собирается полсотни лидеров.

- Человек должен развивать свою индивидуальность, свою сущность?

- Да.

- Может, и неуязвимость появляется?

- В чем-то да, в чем-то может и неуязвимость. Это действительно так. Кстати, я скажу абсолютно парадоксальную вещь. Если взять статистику всех происшедших аварий и взять статистику аварий, происходящих с нами, и соотносить процент серьезных повреждений, то у нас в результате аварий серьезных повреждений вообще практически нет. Получается, что аварий у нас на километры не меньше - то же самое число. Повреждений практически нет.

Отчасти, это можно объяснить хорошей подготовкой - знанием как действовать в аварийной ситуации. Но что там остается от лекции? В первой аварии человек себя совсем не контролирует. Это потом, когда 5-6 авария, то голова уже четко соображает.

У меня ощущение, что создается коллективное силовое поле, которое удерживает что-то, я не могу сказать что, какая-то фишка, но это есть. Вспоминаешь ситуации - они должны были кончиться плохо. Но происходит что-то странное. Это как если бы бензин не загорался, оторвавшееся колесо прирастало на место. Нечто, что противоречило законам физики, баллистики, механики. Объяснить я это ничем не могу.

Едет наш гонщик Лиги в грузовике, груженом соляной кислотой в стеклянной таре, причем он пересаживается - меняет ноги и рюкзак местами за 10 минут до аварии. Просыпается за долю секунды до лобового столкновения, успевает сгруппироваться. У него царпины, ушибы, рюкзак потом долго выкорчевывают ломом.

- Вот Вы объехали вокруг света. Как Вы на это решились?

- Вы можете представить: ночь, пустая комната. Вы смотрите в потолок и понимаете, что пройдет 20 лет, пройдет 30 лет и вас не станет. Есть Африка. Есть Азия. Есть Аляска. Есть какие-то немислимые страны, какие-то немислимые горы. Ну, какого черта отказываться туда пойти, почему их не увидеть? Особенно нам, когда мы умеем это делать - передвигаться быстро, эффективно, надежно. Если этого не сделать, я буду просто элементарно нищ. Переезда не будет. И это страшно.

- Вы очень изменились после того, как объехали вокруг земного шара?

- Да, мы вернулись другими. Возросла глубина и острота восприятия окружающего мира. И это важно - уметь видеть мир живым.

беседовала: **Таня Гордеева, tany@ksan.ru**

Познакомьтесь с наукой о душе, а также получить бесценный внутренний опыт дает возможность учение

Сант Мат



Сант Мат в переводе означает "Путь Мастера". Эта наука - чистая внутренняя, существующая без изменений с незапамятных времен, и дающая познание истинной Реальности, лежащей далеко за пределами чувств и разума человека. Для того чтобы вступить на Путь познания Высшего "Я", обрести духовный опыт, необходим компетентный мастер, сведущий в науке Духовности. Передавая нам свой жизненный импульс, Мастер временно поднимает нас над телесным сознанием и дарует нам непосредственный опыт Свето-Звукового принципа, который, благодаря ежедневной регулярной практике (медитации), может быть развит до любой желаемой степени.

Лекции и введение в практику медитации на внутренние Свет и Звук состоятся 26 и 27 июля в 14.00 по адресу: Ружейный пер., д.4, библиотека. Ст. м. Смоленская, выход к магазину "Руслан".

Вход свободный.

www.santmat.ru