

---

**AUTORES:**

Emanuel Figueiredo <sup>1</sup>  
Cláudia Dias <sup>1</sup>  
Nuno Corte-Real <sup>1</sup>  
António Manuel Fonseca <sup>1</sup>

<sup>1</sup> CIFI<sup>2</sup>D, Faculdade de Desporto  
Universidade do Porto, Portugal

<https://doi.org/10.5628/rpcd.10.02.12>

---

## A excelência no Desporto: Um estudo com o tetra-campeão nacional de ralis.

**PALAVRAS CHAVE:**

Competências psicológicas. *Stress* e  
ansiedade. *Coping*. Emoções. Ralis.

---

**RESUMO**

O presente estudo teve como objectivo traçar o perfil psicológico de Armindo Araújo um dos melhores atletas portugueses de rali de todos os tempos. Foram realizadas dez entrevistas semiestruturadas: uma num momento aleatório, fora do ambiente competitivo, e as outras nove no final de cada prova da época desportiva de 2006. As entrevistas versavam sobre quatro aspectos principais: características/ competências psicológicas importantes para o sucesso desportivo, fontes de *stress*, estratégias de *coping* e emoções (para além da ansiedade) com influência no rendimento. Os resultados ressaltaram a importância da componente psicológica no rali e confirmaram o interesse de a preparação psicológica incluir diferentes factores e processos cognitivos, emocionais e comportamentais, sempre em relação com a modalidade e suas exigências contextuais específicas.

Excellence in sport:  
A study with the tetra-national  
champion of rallyes.

**ABSTRACT**

The present study aimed to trace the psychological profile of Armindo Araújo, one of the greatest Portuguese rally pilots ever. Ten qualitative interviews were conducted: one in a random moment, and one after each competitive race of the 2006 Portuguese Rally Championship (in a total of nine interviews). These interviews revolved around four main themes: psychological characteristics/ skills important to sports success, sources of stress, coping strategies, and the role of emotions (other than anxiety) in performance. The results highlighted the importance of the psychological component in rallying, and confirmed the significance, with regard to athletes' psychological preparation, of different cognitive, emotional and behavioral processes. This preparation should take into account the specific contextual requirements of each sport.

**KEY WORDS:**

Psychological skills. Stress and anxiety. Coping. Emotions. Rally.

## INTRODUÇÃO

Porque será que os responsáveis pela melhoria do desempenho desportivo atribuem cada vez maior importância à componente mental?

Em termos históricos, o interesse dos responsáveis pelo rendimento desportivo dos atletas centrava-se quase exclusivamente na melhoria dos aspectos técnico-tácticos, biológicos e motores. Todavia, cedo se começou a constatar que nem sempre os aspectos físicos ditavam o curso dos resultados, porquanto nem sempre os atletas fisicamente mais robustos e tecnicamente mais evoluídos conseguiam os melhores desempenhos. Assim, começou a cimentar-se a necessidade de considerar e examinar de forma aprofundada o papel de diferentes características, factores e/ou processos psicológicos no rendimento desportivo.

Num primeiro momento, a crença geral era a de que a identificação das características psicológicas, identificadas com traços ou atributos (estáveis e persistentes) da personalidade dos atletas, especialmente dos atletas de elite, permitiria diagnosticar e prever o comportamento e sucesso futuro no desporto, independentemente da situação <sup>(4, 35, 36)</sup>. Esta perspectiva dominou particularmente durante os anos 60 e 70 do século XX e as investigações caracterizaram-se por uma tradição de comparações intergrupais: atletas eram comparados com não-atletas, atletas bem-sucedidos eram comparados com atletas menos bem-sucedidos e eram efectuadas comparações entre atletas de diferentes modalidades. No entanto, apesar do elevado número de estudos publicados nos anos 60 e 70, muitos autores protestaram que a avaliação dos resultados destas investigações não era, de todo, consistente e que os traços de personalidade não eram, afinal, um factor significativo no desporto — no qual explicavam apenas uma pequena percentagem de variabilidade no desempenho <sup>(3, 6, 23)</sup>.

Estas críticas abriram espaço para um modelo interacionista, que defendia que, para compreender o comportamento dos atletas, era necessário considerar não apenas o atleta, mas também a situação desportiva específica <sup>(4)</sup>. De acordo com esta perspectiva, enquanto, no que diz respeito à situação, o mais importante seria compreender o seu significado psicológico, em relação à pessoa importariam os factores cognitivos, vistos como os principais determinantes do comportamento; por último, também era importante não desconsiderar os factores emocionais <sup>(22)</sup>.

Assim, considerando que as experiências psicológicas actuais dos atletas também poderiam afectar decisivamente o seu desempenho, os investigadores não se restringiram à análise das características psicológicas dos atletas de elite, procurando também identificar estratégias e padrões comportamentais e cognitivos utilizados antes e durante as situações competitivas. Isto implicava compreender, no âmbito de um paradigma interacionista e transaccional, como é que os atletas se preparam mentalmente para a competição, qual o nível de ansiedade experienciado antes e durante a mesma, até que ponto esses factores influenciam o rendimento óptimo, ou quais as características psicológicas que diferenciam os atletas de elite dos restantes <sup>(4)</sup>.

Neste contexto, importará fazer referência a algumas das investigações mais antigas neste domínio, desenvolvidas por Mahoney e colaboradores. Em 1977, Mahoney e Avenir <sup>(24)</sup> recorreram a entrevistas semiestruturadas, com o objectivo de analisarem as competências psicológicas que distinguiam seis atletas seleccionados para a equipa olímpica dos EUA de seis não seleccionados. Os resultados demonstraram que os indivíduos apurados revelavam níveis mais elevados de autoconfiança, sonhavam mais vezes com as provas, recorriam mais frequentemente ao discurso interno positivo e pensavam na competição mais vezes por dia do que aqueles que não tinham sido seleccionados. Dez anos depois, Mahoney, Gabriel e Perkins <sup>(25)</sup> utilizaram uma metodologia quantitativa para analisarem as competências psicológicas de 713 atletas de 23 modalidades, sendo 126 atletas de elite, 141 pré-elite e 446 universitários. De forma similar ao estudo referido anteriormente, os resultados mostraram que os atletas de elite evidenciavam algumas diferenças em relação aos outros: experimentavam menos problemas de ansiedade, atingiam melhores níveis de concentração antes e durante a competição, eram mais autoconfiantes, recorriam mais vezes à visualização mental interna e cinestésica, estavam mais focalizados no seu rendimento individual do que na sua equipa e encontravam-se mais motivados para o sucesso.

Um outro investigador que se destacou neste domínio foi Terry Orlick. Em 1988, Orlick e Partington <sup>(32)</sup> publicaram uma investigação com 273 atletas norte-americanos que tinham participado nos Jogos Olímpicos de Los Angeles (1984), concluindo que, entre os elementos comuns àqueles que obtiveram melhores resultados, estavam a qualidade do treino, o estabelecimento de objectivos diários, a prática da visualização mental, o uso de simulações e a preparação mental das provas a disputar.

Num estudo posterior com jogadores de golfe de elite, McCaffrey e Orlick <sup>(26)</sup> concluíram que estes atletas, nos seus melhores momentos, estavam num estado de total envolvimento com a tarefa, recorriam a planos mentais para a competição, praticavam diariamente visualização mental, possuíam objectivos claramente definidos, e tinham uma percepção muito clara dos elementos e estratégias que os conduziam a um bom desempenho.

Entretanto, numerosos estudos realizados posteriormente confirmaram estes resultados <sup>(e.g., 14, 28, 29)</sup>, podendo actualmente ser considerados seis domínios principais de diferenciação dos atletas mais bem-sucedidos e dos restantes: controlo da ansiedade, preparação mental, focalização na equipa, concentração, confiança e motivação. Especificamente, os atletas de sucesso e com elevados níveis de rendimento parecem caracterizar-se por níveis mais baixos de ansiedade (ou mais competências de regulação e controlo da ansiedade), um maior envolvimento e focalização (concentração) nas tarefas competitivas, níveis mais elevados de autoconfiança nas suas competências e capacidades, mais motivação e comprometimento com o desporto e com a sua realização desportiva, e mais esforço e cuidado na sua preparação mental para a competição. As estratégias ou métodos utilizados incluíam a visualização mental, estratégias cognitivas e comportamentais de controlo

emocional, a formulação de objectivos claros e específicos para as competições, a estruturação de planos pré-competitivos e competitivos e a capacidade para lidar eficazmente com acontecimentos inesperados e distrações. Nos desportos colectivos possuem também maiores níveis de orientação para o colectivo e de espírito de equipa <sup>(3, 4, 9, 25, 31, 32)</sup>.

Entre as características psicológicas consistentemente identificadas como importantes para o desempenho desportivo, a (capacidade de controlo da) ansiedade competitiva tem-se constituído como uma das que mais investigação gerou ao longo dos anos <sup>(e.g., 12, 15)</sup>. Diversos investigadores preocuparam-se, por exemplo, em identificar as principais causas/ fontes de *stress* e ansiedade. De uma forma geral, os estudos realizados neste âmbito têm apontado um vasto leque de fontes gerais de *stress*, as quais podem ser agrupadas nos seguintes aspectos principais: padrões de alto rendimento baseados em exigências potenciais e ambientais, pressões de outros significativos, a natureza da competição, ou a avaliação social <sup>(e.g., 12, 18, 33)</sup>.

Ainda no domínio do *stress* e ansiedade, outra temática que tem suscitado o interesse dos investigadores prende-se com a determinação das estratégias de *coping* utilizadas pelos atletas para lidarem com situações *stressantes* e/ ou problemáticas <sup>(e.g., 1, 10, 11, 17)</sup>. Hoje em dia, parece ser claro que os atletas recorrem a diferentes estratégias de *coping*, muitas vezes simultaneamente, e que, embora muitas dessas estratégias sejam transversais a diferentes modalidades e atletas, também há algumas específicas às exigências e contexto da modalidade <sup>(e.g., 17)</sup>.

Finalmente, importa salientar que, nos últimos anos, a investigação do *stress* e ansiedade no desporto tem-se expandido, estando hoje em dia claramente demonstrada a relevância do estudo do impacte de diferentes emoções negativas e positivas para além da ansiedade (e.g., irritação/ raiva, felicidade/ alegria, culpa, medo, vergonha) no rendimento e comportamento desportivos <sup>(e.g., 2, 13, 16, 21, 27)</sup>.

Decorrendo do exposto, a presente investigação visou traçar um perfil psicológico de Armindo Araújo, tetra-campeão nacional de ralis (2003, 2004, 2005 e 2006), relativamente a quatro aspectos centrais: as características e/ ou competências psicológicas mais importantes para o sucesso desportivo, as principais fontes de *stress* e ansiedade, as estratégias de *coping* usadas em situações problemáticas e *stressantes*, e outras emoções (para além da ansiedade) com influência no rendimento desportivo. O piloto foi acompanhado durante toda a época desportiva de 2006, numa abordagem longitudinal que, envolvendo múltiplas entrevistas, permitiu a monitorização de uma possível natureza dinâmica das respostas de um dos maiores pilotos portugueses de rali de todos os tempos ao longo de toda uma época desportiva. De facto, convém sublinhar que não obstante partilharem um importante número de características psicológicas que os diferenciam dos atletas menos bem-sucedidos, os atletas de elite não podem e não devem ser vistos como um grupo homogéneo <sup>(4)</sup>. Com efeito, mesmo no alto nível, as diferenças individuais não devem nunca

ser esquecidas, já que “determinar o que funciona para a maioria pode resultar em negligenciar as preocupações e competências específicas de cada atleta” (p.46) <sup>(8)</sup>.

Por outro lado, importa referir a escassez de estudos efectuados na área dos desportos motorizados, os quais podem ser considerados dos mais desafiantes a nível físico e mental <sup>(20)</sup>. Além disso, o automobilismo é um dos desportos mais acarinhados e com mais adeptos de todo o mundo. Eventos como as ‘24 horas de Le Mans’, o ‘Grande Prémio do Mónaco’, o ‘Rali de Monte Carlo’ ou o ‘Rali Paris — Dakar’ (‘Lisboa — Dakar’ em 2006) são mundialmente reconhecidos, e talvez sejam das organizações desportivas que - esquecendo os ‘triviais’ Jogos Olímpicos e os Mundiais/ Europeus de Futebol - juntam mais nações e mais mediatismo têm a nível mundial. Desta forma, este estudo pode constituir-se como algo inovador e, nesse contexto, dar alguma contribuição para o avanço do conhecimento numa modalidade ainda pouco investigada, designadamente na área da psicologia.

## **MATERIAL E MÉTODOS**

### ESTUDO DE CASO

Armindo Araújo tinha 29 anos, sendo piloto de ralis desde o ano 2000. Em 2002 tornou-se piloto profissional de ralis e em 2006 sagrou-se tetra-campeão nacional da modalidade (2003, 2004, 2005 e 2006).

### PROCEDIMENTOS

entrevista

Os dados foram recolhidos através da aplicação de um protocolo de entrevista semiestruturada e de resposta aberta baseada num guião de entrevista desenvolvido por Taylor e Schneider <sup>(34)</sup>. Especificamente, a entrevista visava traçar um perfil psicológico do piloto relativamente a quatro aspectos centrais: (a) as características e/ ou competências psicológicas mais importantes para o sucesso desportivo, (b) fontes de *stress* e ansiedade, (c) estratégias de *coping* com situações problemáticas e *stressantes*, (d) emoções (para além da ansiedade) com influência no rendimento.

recolha dos dados

Após a obtenção de uma resposta positiva da *Mitsubishi Motors Portugal* para a realização deste estudo, a entrevista foi primeiramente aplicada num momento aleatório fora da competição. Esta entrevista inicial, doravante apelidada de entrevista geral (EG), visava traçar um perfil psicológico inicial do piloto. Adicionalmente, com o objectivo de complementar essa entrevista e de compreender melhor o comportamento do piloto em situações específicas, o piloto voltou a ser entrevistado no final de cada rali do Campeonato Nacional

de Ralis de 2006, num total de oito ocasiões (ver quadro 1). Com uma excepção (por impossibilidade do entrevistado), todas estas entrevistas tiveram lugar poucas horas após o final de cada rali.

As entrevistas foram realizadas individualmente, num ambiente calmo e reservado, de forma a impedir eventuais distrações. No decorrer das mesmas foi adoptada uma postura não crítica e não avaliativa, tendo o entrevistador intervindo apenas quando estritamente necessário, no sentido de esclarecer alguma afirmação ou ponto de vista.

QUADRO 1 — Entrevistas realizadas durante o Campeonato Nacional de Ralis de 2006.

ENTREVISTA	RALI	DATA
1	Rali Casino da Póvoa	24- 25 Fevereiro
2	PT Rali de Portugal	16- 18 Março
3	Rali Futebol Clube do Porto	26- 27 Maio
4	SATA Rali Açores	29- 1 Junho/ Julho
5	Rali Vinho da Madeira	3- 5 Agosto
6	Rali Centro de Portugal	14- 16 Setembro
7	Rali de Mortágua	27- 28 Outubro
8	Rali Casinos do Algarve	17- 18 Novembro

análise dos dados

A análise de conteúdo foi efectuada de acordo com procedimentos sugeridos por especialistas em metodologia de investigação qualitativa e análise de conteúdo<sup>(10, 12, 33)</sup>. Esta análise obedeceu a alguns princípios fundamentais e foi efectuada em quatro etapas sucessivas: (a) transcrição das entrevistas na sua totalidade; (b) leitura e análise cuidada (incluindo segunda e terceira leituras) das situações descritas; (c) identificação e descrição (em bruto) dos temas específicos descritos pelo piloto; (d) análise dos temas encontrados e identificação de factores e dimensões principais e ainda mais gerais.

Inicialmente, a transcrição das entrevistas foi efectuada de forma a reproduzir fielmente o discurso do piloto. De seguida, após a leitura e análise cuidadas das entrevistas, efectuou-se uma interpretação lógico-semântica do seu conteúdo, identificando-se os temas específicos que representavam o resumo das principais ideias expostas nas respostas. Por último, fez-se o agrupamento dos temas específicos cujos significados fossem idênticos em dimensões mais gerais; em algumas questões o sujeito referiu mais do que uma di-

menção geral. Esta análise indutiva permitiu que temas e dimensões gerais pudessem ser criados *a posteriori* a partir da interpretação lógico-semântica do texto <sup>(7)</sup>, possibilitando que os investigadores tentassem compreender a situação sem previamente impor expectativas no objecto do estudo.

Como critério de inclusão de uma resposta numa dimensão, foi definida a obrigatoriedade de todos os investigadores assim a terem considerado. Nos casos em que tal não se verificou, a selecção da dimensão na qual a resposta foi incluída foi efectuada a partir de reflexão conjunta, sendo as transcrições relidas até se chegar a um consenso; o ponto de vista do primeiro autor (entrevistador) foi considerado especialmente relevante nas discussões interpretativas, uma vez que possuía a vantagem de ter conversado directamente com o participante do estudo.

## RESULTADOS

### SOBRE AS CARACTERÍSTICAS E COMPETÊNCIAS PSICOLÓGICAS MAIS IMPORTANTES PARA O SUCESSO DESPORTIVO...

Relativamente às características e competências psicológicas mais importantes para o sucesso desportivo, a análise qualitativa das entrevistas, apresentada nos quadros 2 e 3, permitiu identificar oito dimensões gerais: (a) autoconfiança; (b) coesão e espírito de grupo; (c) compromisso; (d) concentração; (e) controlo do erro; (f) controlo do *stress*, ansiedade e pressão; (g) motivação e formulação de objectivos; e (h) rotina/ planeamento/ estratégia.

Como é possível verificar no quadro 2, quer na entrevista geral, quer nas entrevistas realizadas ao longo da época, Armindo Araújo parecia dar especial relevância, em termos de sucesso pessoal, ao planeamento e cumprimento de estratégias e rotinas, à capacidade de controlar o *stress*, ansiedade e pressão, e à motivação e formulação de objectivos. Contudo, enquanto em termos mais 'globais' (i.e., na EG) estes três aspectos pareciam ter um 'peso' semelhante, nas restantes entrevistas, a capacidade de planear e de cumprir estratégias e rotinas evidenciava-se relativamente ao controlo do *stress* e ansiedade e à motivação e formulação de objectivos.

Especificamente, a rotina/ planeamento/ estratégia foi especialmente focada no início da época, designadamente na entrevista 2 (PT Rali de Portugal), 3 (Rali Futebol Clube do Porto) e 6 (Rali Centro de Portugal). Na entrevista realizada após o PT Rali de Portugal, Armindo Araújo queria mostrar todas as suas potencialidades, tendo referido que havia necessidade de 'montar' um projecto internacional, num rali em que teve que contar com a presença de pilotos estrangeiros e de competitividade mundial. Nas entrevistas após o Rali Futebol Clube do Porto e o Rali Centro de Portugal, a referência à rotina/ planeamento/ estratégia estaria relacionada essencialmente com o piso dos troços: no primeiro caso,



devido a ser o primeiro piloto na estrada, algo que naquele tipo de piso em terra é bastante prejudicial; no segundo caso, era um rali em que existiam vários tipos de asfalto e em que a melhor afinação do novo carro ainda não tinha sido encontrada (quadro 3).

A questão do controlo da ansiedade, *stress* e pressão foi mais evidente na entrevista 1 (Rali Casino da Póvoa) e estava relacionada com a análise feita aos adversários e com as novas aquisições mecânicas. Na entrevista 2 (PT Rali de Portugal) esta dimensão teve mais relevo devido ao facto de ser um rali em que a vitória era mais importante para a demonstração do valor de Armindo Araújo e para a vontade de viabilizar um projecto internacional, do que propriamente para 'marcar pontos' para o campeonato. Foi também algo muito evidenciado nas entrevistas 7 (Rali de Mortágua) e 8 (Rali Casinos do Algarve). Na entrevista 7 (Rali de Mortágua), a sua relevância justifica-se pelo facto de esta ter sido realizada logo após Armindo Araújo ter revalidado o seu título e se ter tornado tetra-campeão nacional de ralis. Já na entrevista 8 (Rali Casinos do Algarve), a ênfase dada ao controlo do *stress* e ansiedade deveu-se provavelmente aos esforços para a viabilização da internacionalização de Armindo Araújo e da equipa.

A motivação e formulação de objectivos foi uma dimensão particularmente enfatizada na entrevista 2 (PT Rali de Portugal), provavelmente pelos motivos anteriormente apresentados (i.e., pela importância da vitória na demonstração do valor de Armindo Araújo e na viabilização de um projecto internacional), e na entrevista 3 (Rali Futebol Clube do Porto), certamente fruto da excelente vitória alcançada no PT Rali de Portugal.

Para além destes três aspectos (planeamento e cumprimento de estratégias e rotinas, capacidade de controlar o *stress*, ansiedade e pressão, e motivação e formulação de objectivos), Armindo Araújo também relevou a importância da autoconfiança, da capacidade de concentração e de controlo dos erros, bem como do compromisso e da coesão e espírito de grupo. Ressalte-se o facto de a autoconfiança e a coesão terem sido mais destacadas na entrevista geral do que nas outras entrevistas, ocorrendo o inverso no tocante à concentração.

De um modo específico, a concentração foi sublinhada em relação com o facto de não ter havido momentos de distração nos ralis, especialmente nas provas onde as condições climáticas eram piores: entrevistas 1 (Rali Casino da Póvoa), 4 (SATA Rali Açores) e 8 (Rali Casinos do Algarve). Já o controlo do erro (i.e., capacidade para não cometer erros) foi particularmente evidenciado nas entrevistas 5 (Rali Vinho da Madeira) e 6 (Rali Centro de Portugal), quando Armindo Araújo adquiriu um novo carro. Nesta altura, o piloto ainda não tinha encontrado as afinações correctas para a sua viatura, facto que o levava a ter mais preocupações com possíveis erros. Já o compromisso foi realçado fundamentalmente na entrevista 1 (Rali Casino da Póvoa) e na entrevista geral, numa forma de dar a entender a disciplina e o rigor a que estava sujeito na sua profissão, enquanto a capacidade de sacrifício e de disciplina foram referidas de uma forma geral relativamente a todos os ralis, pois os objectivos foram quase sempre cumpridos.

Finalmente, a importância da coesão e do espírito de grupo entre piloto, navegador e equipa foi especialmente ressaltada na entrevista 6 (SATA Rali Açores), prova na qual Armando Araújo e a sua equipa exibiram, de facto, aquando da quebra da primeira velocidade e subsequente substituição da caixa de velocidades, um elevado espírito de grupo e motivação colectiva.

QUADRO 2 — Características e competências psicológicas mais importantes para o sucesso desportivo (resultados globais)

DIMENSÃO GERAL	TEMAS ESPECÍFICOS	TOTAL % (n)	E GERAL % (n)	E1 A E8 % (n)
rotina/ planeamento/ estratégia	capacidade de planear e de cumprir estratégias e rotinas	24.0 (87)	19.6 (20)	25.7 (67)
controlo do <i>stress</i> , ansie- dade e pressão	capacidade e competências para lidar e/ ou controlar o <i>stress</i> , ansiedade e pressão	22.0 (80)	21.6 (22)	22.2 (58)
motivação e formulação de objectivos	motivação determinação para atingir objectivos sucessivos querer ganhar	20.1 (73)	20.6 (21)	19.9 (52)
autoconfiança	ter confiança e acreditar nas suas capacidades pessoais pensamento positivo auto-estima	9.1 (33)	13.7 (14)	7.3 (19)
controlo do erro	capacidade para não cometer erros	7.2 (26)	5.9 (6)	7.7 (20)
concentração	concentração capacidade para se abstrair de tudo e centrar-se no rali	6.3 (23)	3.9 (4)	7.3 (19)
compromisso	capacidade de sacrifício capacidade de disciplina	6.1 (22)	5.9 (6)	6.1 (16)
coesão e espírito de grupo	capacidade de trabalhar em equipa espírito de grupo	5.2 (19)	8.8 (9)	3.8 (10)
	Total	100 (363)	100 (102)	100 (261)

QUADRO 3 — Características e competências psicológicas mais importantes para o sucesso desportivo (entrevistas 1 a 8)

	E1	E2	E3	E4	E5	E6	E7	E8
	% (n)	% (n)	% (n)	% (n)	% (n)	% (n)	% (n)	% (n)
1	25.5 (12)	29.4 (15)	48.1 (13)	16.1 (5)	21.7 (5)	31.4 (11)	4.8 (1)	19.2 (5)
2	8.5 (4)	29.4 (15)	25.9 (7)	19.4 (6)	21.7 (5)	14.3 (5)	23.8 (5)	19.2 (5)
3	27.7 (13)	17.6 (9)	11.1 (3)	16.1 (5)	21.7 (5)	17.1 (6)	42.9 (9)	30.8 (8)
4	6.4 (3)	2.0 (1)	3.7 (1)	12.9 (4)	4.3 (1)	5.7 (2)	14.3 (3)	15.4 (4)
5	17.0 (8)	9.8 (5)	7.4 (2)	9.7 (3)	-	-	4.8 (1)	-
6	12.8 (6)	2.0 (1)	-	6.5 (2)	8.7 (2)	5.7 (2)	4.8 (1)	7.7 (2)
7	-	5.9 (3)	-	19.4 (6)	-	2.9 (1)	-	-
8	2.1 (1)	3.9 (2)	3.7 (1)	-	21.7 (5)	22.9 (8)	4.8 (1)	7.7 (2)
<b>TOTAL</b>	100 (47)	100 (51)	100 (2)	100 (21)	100 (23)	100 (35)	100 (21)	100 (26)

1 — rotina/ planeamento/ estratégia; 2 — motivação e formulação de objectivos; 3 - controlo do *stress*, ansiedade e pressão; 4 — concentração; 5 — autoconfiança; 6 — compromisso; 7 — coesão e espírito de grupo; 8 — confronto com o erro

#### SOBRE AS PRINCIPAIS FONTES DE *STRESS* E ANSIEDADE...

No que respeita às fontes de *stress*, a análise das entrevistas permitiu a identificação de 10 dimensões gerais: (a) comparação/ análise dos adversários, (b) condições climatéricas, (c) factores financeiros/ orçamentais, (d) não ter o rendimento esperado, (e) natureza da competição; (f) percepção de falta de prontidão física/ técnica/ mecânica, (g) preocupação (carro novo), (h) pressões externas (comunicação social), (i) problemas mecânicos, e (j) risco da profissão (quadros 4 e 5).

Nas fontes identificadas, duas mereceram um claro destaque: os problemas mecânicos e a comparação/ análise dos adversários. Contudo, enquanto este segundo aspecto assumiu maior importância na entrevista geral, comparativamente às entrevistas realizadas após cada rali, o inverso aconteceu no concernente aos problemas mecânicos, os quais se foram assumindo como uma das maiores fontes de *stress* durante a época — com particular relevância para a entrevista 4, após o SATA Rali Açores, onde os problemas a este nível foram maiores —, mas não foram salientados de forma tão premente na entrevista geral.

Já a comparação com e/ ou a análise dos adversários, a qual se centrava essencialmente nos atributos mecânicos dos carros dos outros pilotos, foi especialmente referida, para

além da entrevista geral, nas entrevistas 2 (PT Rali de Portugal) e 5 (Rali Vinho da Madeira). Nestas duas provas estavam presentes pilotos de renome internacional e/ ou com viaturas técnica e mecanicamente bastante evoluídas. Na entrevista 1 (Rali Casino da Póvoa) também houve referência a esta dimensão, possivelmente por ter sido o primeiro rali da época, sendo a análise às novidades a nível de pilotos e máquinas sempre importante.

Paralelamente, a natureza da competição e a percepção de prontidão física/ técnica/ mecânica também foram referidas de modo substancial na entrevista geral e nas entrevistas após cada rali. As questões ligadas à natureza da competição foram realçadas durante toda a época, mas foram mais enfatizadas na entrevista 1 (Rali Casino da Póvoa) e na entrevista 3 (Rali Futebol Clube do Porto) pelos aspectos já mencionados. Já a percepção de falta de prontidão física/ técnica/ mecânica teve o seu principal destaque na entrevista 6 (Rali Centro de Portugal), possivelmente pela falta de prontidão técnica/ mecânica que ocorreu nessa prova, já que as afinações do carro não eram as melhores. Na entrevista 1 (Rali Casino da Póvoa) também houve referência à falta de prontidão mas neste caso mais em ligação à falta de prontidão física, pois Armindo Araújo tinha estado doente na semana anterior. De forma relacionada, o facto de ter estreado um novo carro a meio da época foi um outro motivo ao qual o piloto associou algum *stress* e pressão (embora menos, comparativamente às dimensões anteriores), tendo as afinações e os problemas derivados da juventude do carro sido realçados, quase na sua totalidade, na entrevista 5 (Rali Vinho da Madeira), aquando da estreia com o novo carro. Naturalmente foi também nessa entrevista que se salientou a preocupação gerada pelo uso de um carro totalmente novo.

Tal como a preocupação gerada pelo uso de um carro novo, as condições climatéricas apenas foram mencionadas nas entrevistas após os ralis. Além disso, contrariamente ao que seria de esperar, pois o mesmo não se passará certamente com inúmeros pilotos de ralis, foram pouco enfatizadas. Isto poderá estar relacionado com o facto de o Armindo Araújo afirmar que geralmente se consegue sobrepor mais à concorrência quando estas condições estão adversas. De referir ainda que, apesar de poucas vezes referida, esta dimensão foi mais aludida nas entrevistas 1 (Rali Casino da Póvoa), 3 (Rali Futebol Clube do Porto), 4 (SATA Rali Açores) e 8 (Rali Casinos do Algarve), onde as condições climatéricas tiveram, de facto, grande influência no normal decorrer da prova.

Entre os aspectos menos focados como geradores de *stress* encontram-se ainda os factores financeiros e orçamentais, referidos pelo piloto nas entrevistas 1 (Rali Casino da Póvoa), 2 (PT Rali de Portugal) e 7 (Rali de Mortágua), sempre pelo mesmo motivo: preocupação em viabilizar o almejado projecto internacional. Esta dimensão também foi referida na entrevista geral, sempre em relação com o facto de este desporto estar muito dependente de investimentos de verbas avultadas, marcas e patrocinadores. Por outro lado, o facto de a pressão gerada pela possibilidade de não ter o rendimento esperado ter sido algo raramente focado, pode dever-se à atitude e autoconfiança de Armindo Araújo. Esta dimensão

foi mais referida na entrevista 4 (SATA Rali Açores), quando um grave problema mecânico o levou a pensar que não iria alcançar os seus objectivos.

Por fim, outras dimensões escassamente sublinhadas respeitavam ao risco da profissão, apenas mencionado na entrevista geral e na entrevista 1 (Rali Casino da Póvoa), e a pressão exercida pela comunicação social, referida na entrevista geral e na entrevista 2 (PT Rali de Portugal), possivelmente devido à extrema importância deste rali.

QUADRO 4 — Fontes de *stress* e ansiedade (resultados globais)

DIMENSÃO GERAL	TEMAS ESPECÍFICOS	TOTAL % (n)	E GERAL % (n)	E1 A 8 % (n)
problemas mecânicos	preocupações geradas por avarias, escolha de pneus e afinações.	23.7 (37)	12.5 (4)	26.6 (33)
comparação/ análise dos adversários	comparação com adversários mais bem equipados; análise dos adversários	22.4 (35)	37.5 (12)	15.5 (23)
natureza da competição	importância do rali dificuldade do rali novidade do rali nível do rali	14.1 (22)	15.6 (5)	13.7 (17)
percepção de falta de prontidão física/ técnica/ mecânica	má preparação física, técnica ou mecânica.	10.9 (17)	9.4 (3)	11.3 (14)
preocupação (carro novo)	preocupação gerada pelo uso de um carro totalmente novo	7.1 (11)	--	8.9 (11)
factores financeiros/ orçamentais	preocupação gerada por orçamentos ou factores financeiros	6.4 (10)	6.3 (2)	6.5 (8)
condições climatéricas	exigências competitivas relativas às condições climatéricas	6.4 (10)	--	8.1 (10)
não ter o rendimento esperado	não atingir objectivos ter um rendimento abaixo do esperado	4.5 (7)	6.3 (2)	4.0 (5)
risco da profissão	perigo da profissão	2.6 (4)	9.4 (3)	0.8 (1)
pressões externas (comunicação social)	pressão da comunicação social	1.9 (3)	3.1 (1)	1.6 (2)
	Total	100 (156)	100 (32)	100 (124)

	E1	E2	E3	E4	E5	E6	E7	E8
	% (n)	% (n)	% (n)	% (n)	% (n)	% (n)	% (n)	% (n)
1	17.4 (4)	25.0 (5)	9.1 (1)	64.3 (9)	12.5 (3)	11.1 (1)	41.7 (5)	45.5 (5)
2	17.4 (4)	45.0 (9)	27.3 (3)	--	25.0 (6)	11.1 (1)	--	--
3	26.1 (6)	10.0 (2)	45.5 (5)	--	4.2 (1)	11.1 (1)	8.3 (1)	9.1 (1)
4	8.7 (2)	--	--	--	8.3 (2)	55.6 (5)	25.0 (3)	18.2 (2)
5	--	--	--	--	41.7 (10)	11.1 (1)	--	--
6	21.7 (5)	5.0 (1)	--	--	--	--	16.7 (2)	--
7	4.3 (1)	--	18.2 (2)	14.3 (2)	4.2 (1)	--	8.3 (1)	27.3 (3)
8	--	5.0 (1)	--	21.4 (3)	4.2 (1)	--	--	--
9	4.3 (1)	--	--	--	--	--	--	--
10	--	10.0 (2)	--	--	--	--	--	--
TOTAL	100 (23)	100 (20)	100 (11)	100 (14)	100 (24)	100 (9)	100 (12)	100 (11)

1 — problemas mecânicos; 2 — comparação com/ análise dos adversários; 3 — natureza da competição; 4 — percepção de falta de prontidão (física/ técnica/ mecânica); 5 — preocupação (carro novo); 6 — factores financeiros/ orçamentais; 7 - condições climáticas; 8 — não ter o rendimento esperado; 9- risco da profissão; 10 — pressões externas (comunicação social)

#### SOBRE AS ESTRATÉGIAS DE *COPING*...

No que concerne às estratégias de  *coping* , a análise das entrevistas permitiu a identificação de cinco dimensões gerais: (a) aceitação da situação, (b) autocontrolo emocional e ou redução da tensão/ pressão, (c)  *coping*  activo, (d) controlo da situação, e (e) reavaliação positiva da situação (Quadros 6 e 7).

A aceitação da situação, o autocontrolo emocional e/ ou a redução da tensão/ pressão e a reavaliação positiva das situações foram, de um modo geral, as estratégias de  *coping*  mais enfatizadas. Contudo, enquanto na entrevista geral Armindo Araújo tinha dado particular destaque à importância de reavaliar positivamente as situações  *stressantes* , analisando-as de uma outra perspectiva, ao longo da época a aceitação da situação e o autocontrolo emocional pareceram assumiram um papel mais preponderante.

Com efeito, a aceitação da situação foi a estratégia de  *coping*  mais destacada por Armindo Araújo ao longo das provas, tendo merecido particular atenção na entrevista 3 (Rali

Futebol Clube do Porto), quando um erro da equipa no penúltimo controlo horário antes do final do rali fez com que, depois de vencerem o rali na estrada, passassem do 1<sup>o</sup> para o 17<sup>o</sup> lugar na geral.

A segunda estratégia mais referida foi a reavaliação positiva da situação. Esta estratégia foi mencionada de uma forma geral ao longo da época, mas também mereceu particular destaque na entrevista geral.

O autocontrolo emocional e/ ou redução da tensão/ pressão também foi muito usado durante as provas, tendo sido especialmente destacado na entrevista 1 (Rali Casino da Póvoa), 6 (Rali Centro de Portugal) e 8 (Rali Casinos do Algarve). Enquanto no Rali Centro de Portugal houve alguns problemas mecânicos e de afinações, no Rali Casinos do Algarve as condições climatéricas foram adversas e inconstantes, levando a grandes dificuldades na escolha de pneus; além disso, também houve alguns problemas mecânicos.

O controlo da situação apenas foi reportado nas entrevistas realizadas após as provas. Esta estratégia foi particularmente referida na entrevista 6 (Rali Centro de Portugal), um rali bastante difícil devido a vários aspectos já anteriormente referidos (afinações, problemas mecânicos, vários tipos de asfalto). Neste rali, Armindo Araújo referiu várias vezes o controlo da situação como uma estratégia de *coping* das adversidades que lhe iam acontecendo na prova.

Por outro lado, e ao contrário do expectável, o *coping* activo foi escassamente mencionado: uma vez na entrevista geral e outra logo no primeiro rali da época.

QUADRO 6 — Estratégias de *coping* (resultados globais).

DIMENSÃO GERAL	TEMAS ESPECÍFICOS	TOTAL % (n)	E GERAL % (n)	E1 A 8 % (n)
aceitação da situação	aceitar a realidade conformar-se	32.7 (35)	29.4 (5)	33.3 (30)
autocontrolo emocional e/ ou redução da tensão/ pressão	manter a calma não perder a concentração	29.0 (31)	23.5 (4)	30.0 (27)
reavaliação positiva	autoverbalizações e pensamentos positivos ver a situação de uma perspectiva positiva	22.4 (24)	41.2 (7)	18.9 (17)
controlo da situação	procurar controlar a realidade	14.0 (15)	--	16.7 (15)
<i>coping</i> activo	aumentar o esforço para resolver problemas	1.9 (2)	5.9 (1)	1.1 (1)
	Total	100 (107)	100 (17)	100 (90)

	E1	E2	E3	E4	E5	E6	E7	E8
	% (n)	% (n)	% (n)	% (n)	% (n)	% (n)	% (n)	% (n)
1	16.7 (3)	42.9 (3)	63.6 (7)	40.0 (2)	33.3 (4)	30.0 (6)	25.0 (1)	30.8 (4)
2	37.5 (12)	--	9.1 (1)	40.0 (2)	25.0 (3)	25.0 (5)	25.0 (1)	38.5 (5)
3	16.7 (3)	14.3 (1)	27.3 (3)	20.0 (1)	25.0 (3)	5.0 (1)	50.0 (2)	23.1 (3)
4	5.6 (1)	42.9 (3)	--	--	16.7 (2)	40.0 (8)	--	7.7 (1)
5	5.6 (1)	--	--	--	--	--	--	--
TOTAL	100 (18)	100 (7)	100 (11)	100 (5)	100 (12)	100 (20)	100 (4)	100 (13)

1 — aceitação da situação; 2 — autocontrolo emocional e/ ou redução da tensão/ pressão; 3 — reavaliação positiva da situação; 4 — controlo da situação; 5 — *coping* activo

### SOBRE OUTRAS EMOÇÕES...

No concernente às emoções, foram encontradas três dimensões gerais: (a) angústia, (b) frustração/ desilusão/ revolta, e (c) prazer/ alegria (quadros 8 e 9). De uma forma geral, estas emoções foram pouco reportadas, sendo-o exclusivamente nas entrevistas realizadas após os ralis. Não obstante, importa salientar que a frustração/ desilusão/ revolta foi focada tantas vezes quantas o prazer/ alegria, enquanto a angústia apenas foi referida uma única vez.

Mais especificamente, a frustração/ desilusão/ revolta apenas foi mencionada na entrevista 3 (Rali Futebol Clube do Porto), quando um erro da equipa ditou uma penalização, como já foi anteriormente mencionado. Por outro lado, o prazer e a alegria foram referidos maioritariamente na entrevista 2 (PT Rali de Portugal), mas também nas entrevistas 6 (Rali Centro de Portugal) e 7 (Rali de Mortágua). No PT Rali de Portugal, o prazer deveu-se à excelente vitória alcançada frente a adversários de renome internacional. No Rali Centro de Portugal, Armindo Araújo estava satisfeito por finalmente ter acertado com as afinações do novo carro, facto que o levava a ter muito prazer na condução. E o prazer destacado no Rali de Mortágua relacionava-se essencialmente com o prazer de condução e fundamentalmente por ter sido a prova onde Armindo Araújo se sagrou pela quarta vez Campeão Nacional de Ralis.

Finalmente, a angústia apenas foi mencionada na entrevista 4 (SATA Rali Açores), em relação com a quebra da primeira velocidade da caixa de velocidades do carro. O piloto referenciou a angústia sentida durante o primeiro dia dessa prova, no sentido de saber se o carro aguentaria até ao final do dia, e também depois, na assistência, quando não se sabia se a equipa conseguiria resolver o problema dentro do tempo regulamentar para o devido efeito.



QUADRO 8 — Emoções (resultados globais).

DIMENSÃO GERAL	TEMAS ESPECÍFICOS	TOTAL % (n)	E GERAL % (n)	E1 A 8 % (n)
frustração/ desilusão/ revolta	frustração desilusão revolta	46.2 (6)	--	46.2 (6)
prazer/ alegria	prazer alegria bem-estar	46.2 (6)	--	46.2 (6)
angústia	angústia	7.7 (1)	--	7.7 (1)
	Total	100 (13)	--	100 (13)

QUADRO 9 — Emoções (entrevistas 1 a 8).

	E1	E2	E3	E4	E5	E6	E7	E8
	% (n)	% (n)	% (n)	% (n)	% (n)	% (n)	% (n)	% (n)
1	--	--	100 (6)	--	--	--	--	--
2	--	100 (4)	--	--	--	100 (1)	100 (1)	--
3	--	--	--	100 (1)	--	--	--	--
TOTAL	--	100 (4)	100 (6)	100 (1)	--	100 (1)	100 (1)	--

1 — frustração/ desilusão/ revolta; 2 — prazer/ alegria; 3 — angústia

## DISCUSSÃO E CONCLUSÕES

O presente estudo pretendeu, através de múltiplas entrevistas realizadas ao longo da época de 2006, traçar o perfil psicológico de um dos melhores atletas portugueses de rali de todos os tempos.

No que concerne às características e competências psicológicas que Armindo Araújo considerava mais importantes para o seu sucesso desportivo, os resultados são consistentes, pelo menos em parte, com investigações anteriores em diferentes modalidades, nas quais níveis mais elevados de motivação e autoconfiança, bem como maiores níveis de concentração e controlo da ansiedade, eram aspectos que distinguem atletas de elite de atletas menos bem-sucedidos (3, 9, 12, 25, 37). Curiosamente, a característica globalmente mais referida pelo piloto, es-

pecialmente nas entrevistas após os ralis — rotina/ planeamento/ estratégia -, não é tão referida na literatura da especialidade, embora haja estudos que a apontem (e.g., 19, 26). Provavelmente isso deve-se ao facto de a grande maioria dos estudos ter sido efectuada com populações de desportos individuais ou colectivos em que o treinador assume essa função, enquanto o rali se constitui como uma modalidade em que é o próprio atleta a definir estratégias e planeamentos. Num estudo com jogadores de golfe, modalidade na qual também existe essa responsabilidade por parte dos atletas, foram encontrados dados semelhantes (26).

Relativamente às origens do *stress*, também foi possível observar a importância de se ter em consideração a especificidade da modalidade. Com efeito, nas cinco fontes de *stress* mais referidas, quatro eram relativas ao carro ou ao facto de o rali ser um desporto motorizado. Mesmo a percepção física/ técnica/ mecânica e a comparação com/ análise dos adversários tiveram sempre por base aspectos de índole motorizada ou mecânica. Logo, por serem próprias deste desporto (bem como de outros desportos motorizados), não é surpreendente que não tenham surgido em outras investigações sobre a mesma temática. Em oposição, dimensões como a natureza da competição e, embora menos, a possibilidade de não ter o rendimento esperado e as pressões externas, vão ao encontro de vários estudos anteriores, designadamente alguns de cariz qualitativo (e.g., 9, 12, 18).

As estratégias de *coping* eram, de um modo geral, coincidentes com as descritas na literatura da especialidade como instrumentos úteis para lidar com situações problemáticas e *stressantes*. A aceitação das situações problemáticas e *stressantes*, por exemplo, é muitas vezes considerada como um 'ponto de partida' fundamental no processo de *coping*. Frequentemente os atletas sentem que (só) depois de aceitarem a situação *stressante* que está a ocorrer podem tentar lidar com ela no sentido de melhorarem o que estava mal (5). De forma semelhante, Murphy e Tammen (30) afirmam que o autocontrolo emocional e/ ou redução da tensão/ pressão é uma das estratégias mais úteis na resolução de problemas, enquanto Gould e colaboradores (10,11) atribuem particular interesse à reavaliação positiva das situações. Por outro lado, importa sublinhar que o *coping* activo, uma estratégia frequentemente citada na literatura como positiva e eficaz no confronto com situações *stressantes*, foi pouco referida pelo piloto.

Finalmente, saliente-se que, apesar de Armindo Araújo não ter mencionado um leque muito alargado de emoções, o prazer/ alegria se destacou entre aquelas efectivamente mencionadas. Esta emoção é geralmente considerada importante para o desempenho desportivo (16, 21), já tendo sido reportada numa investigação realizada por Dias, Cruz e Fonseca (5) com atletas de elite de diferentes modalidades. Por outro lado, não obstante a frustração ter sido relevada em ambas as investigações (i.e., no presente estudo e no de Dias, Cruz e Fonseca), o seu estatuto 'emocional' não é ainda consensual entre os investigadores da área. Lazarus (21), por exemplo, não considerou este fenómeno aquando da adaptação do seu modelo cognitivo-motivacional-relacional do *stress* e emoções, um dos mais utilizados actualmente para estudar o *stress* e emoções no contexto desportivo.

Resumidamente, os resultados do presente estudo demonstraram que as características e competências psicológicas de Armindo Araújo, bem como as estratégias e padrões comportamentais e cognitivos a que o piloto recorria durante as provas, eram coincidentes com os da generalidade dos atletas de elite e ou alto nível estudados em diferentes investigações ao longo dos anos. Todavia, os resultados também evidenciaram a importância de se ter em consideração as variáveis contextuais, quer no que respeita à especificidade da modalidade (nomeadamente pelo facto de ser um desporto motorizado), quer no que concerne às exigências específicas de cada prova (isoladamente), em particular. Este facto foi evidenciado pelas oito entrevistas realizadas ao longo da época, sempre no fim de cada rali. Por outro lado, ainda que os factores emocionais (para além da ansiedade), não tenham tido uma expressão elevada, o facto de terem sido mencionadas algumas emoções com um claro potencial efeito negativo no desempenho (frustração e angústia), deverá, na nossa opinião, constituir-se como um alerta para a importância do controlo emocional dos atletas. Assim, no seu conjunto, estes dados poderão alertar para o não esquecimento da componente psicológica nos ralis, em ordem a potenciar a harmonia mental dos pilotos e, por conseguinte, a sua *performance*. Paralelamente, poderão dar indicações importantes para a preparação mental dos atletas de diferentes modalidades, no sentido de a mesma incluir diferentes factores e processos cognitivos, emocionais e comportamentais, sempre em relação com a modalidade e suas exigências específicas.

1. Anshel MH, Wells B. (2000). Sources of acute stress and coping styles in competitive sport. *Anxiety, Stress, Coping* 13: 1-26.
2. Crocker PR, Graham TR (1995). Coping by competitive athletes with performance stress: Gender differences and relationships with affect. *Sport Psychol* 9: 325-338.
3. Cruz JF. (1994). *Stress, ansiedade e rendimento na competição desportiva: A importância das competências e processos psicológicos*. Dissertação de doutoramento não publicada. Braga: Universidade do Minho.
4. Cruz JF. (1996). Características, competências e processos psicológicos associados ao sucesso e ao alto rendimento desportivo. In: Cruz JF (ed.). *Manual de psicologia do desporto*. Braga: SHO — Sistemas Humanos e Organizacionais, 147-172.
5. Dias C, Cruz JF, Fonseca, AM (2009). Emoções, stress, ansiedade e coping: Estudo qualitativo com atletas de elite. *Rev Port Cien Desp* 9 (1): 9-23.
6. Durtschi SK, Weiss MR, (1984). Psychological characteristics of elite and nonelite marathon runners. In: Landers DM (ed.). *Sport and elite performers*. Champaign, IL: Human Kinetics, 73-80.
7. Edwards T, Kingston K, Hardy L, Gould D. (2002). A qualitative analysis of catastrophic performances and the associated thoughts, feelings and emotions. *Sport Psychol* 16: 1-19.
8. Eklund RC, Gould D, Jackson SA (1993). Psychological foundations of Olympic wrestling excellence: Reconciling individual differences and nomothetic characterization. *J Appl Sport Psychol* 5: 35-47.
9. Gould D, Eklund RC, Jackson SA. (1992). 1988 U. S. Olympic wrestling excellence: I. Mental preparation, pre-competitive cognition, and affect. *Sport Psychol* 6: 358-382.
10. Gould D, Eklund RC, Jackson SA (1993). Coping strategies used by U.S. Olympic wrestlers. *Res Q Exerc Sport* 64: 83-93.
11. Gould D, Finch LM, Jackson SA (1993). Coping strategies used by national champion figure skaters. *Res Q Exerc Sport* 64: 453-468.
12. Gould D, Jackson SA, Finch LM (1993). Sources of stress in national champion figure skaters. *Sport Psychol* 7: 354-374.
13. Gould D, Udry E (1994). The psychology of knee injuries and injury rehabilitation. In: Griffin LY (ed.). *Rehabilitation of the injured knee*. St. Louis MO: Mosby, 86-98.
14. Greenleaf C, Gould D, Dieffenbach K (2001). Factors influencing Olympic performance: Interviews with Atlanta and Nagano U.S. Olympians. *J Appl Sport Psychol* 13: 154-184.
15. Hammermeister J, Burton D (2001). Stress, appraisal, and coping revisited: Examining the antecedents of competitive state anxiety with endurance athletes. *Sport Psychol* 15: 66-90.
16. Hanin YL (2000). Individual zones of optimal functioning (IZOF) model: Emotion-performance relationships in sport. In: Hanin YL (ed.). *Emotions in sport*. Champaign, IL: Human Kinetics, 65-89.
17. Holt NL, Hogg JM (2002). Perceptions of stress and coping during preparation for the 1999 women's soccer world cup finals. *Sport Psychol* 16: 251-271.
18. James B, Collins D (1997). Self-presentational sources of competitive stress during performance. *J Sport Exerc Psychol* 19: 17-35.
19. Kimiecik JC, Stein GL (1992). Examining flow experiences in sport contexts: Conceptual issues and methodological concerns. *J Appl Sport Psychol* 4: 144-160.
20. Klarica AJ (2001). Performance in motor sports. *Br J Sports Med* 35: 290-291.
21. Lazarus RS (2000). How emotions influence performance in competitive sports. *Sport Psychol* 14: 229-252.
22. Magnusson D, Endler NS (eds.) (1977). *Personality at the crossroads: Current issues in interactional psychology*. Hillsdale, NJ: Erlbaum.
23. Mahoney MJ (1979). Cognitive skills and athletic performance. In: Kendall PC, Hallon D (eds.). *Cognitive-behavioral interventions: Theory, research and procedures*. New York, NY: Academic Press, 423-443.
24. Mahoney MJ, Avenier M. (1977). Psychology of the elite athlete: An exploratory study. *Cogn Ther Res* 1: 135-141.
25. Mahoney MJ, Gabriel, TJ Perkins TS (1987). Psychological skills and exceptional athletic performance. *Sport Psychol* 1 (3): 181-199.

26. McCaffrey, N., & Orlick, T. (1989). Mental factors related to excellence among top professional golfers. *Int J Sport Psychol* 20: 256-278.
27. Mellalieu SD, Hanton S, Jones G (2003). Emotional labeling and competitive anxiety in preparation and competition. *Sport Psychol* 17: 157-174.
28. Meyers MC, Bourgeois AE, LeUnes A, Murray NG (1999). Mood and psychological skills of elite and sub-elite equestrian athletes. *J Sport Behav* 22 (3): 399-409.
29. Meyers MC, LeUnes A, Bourgeois AE (1996). Psychological skills assessment and athletic performance in collegiate rodeo athletes. *J Sport Behav* 19 (2): 132-146.
30. Murphy S, Tammen V (1998). In search of psychological skills. In: Duda JL (ed.). *Advances in sport and exercise psychology measurement*. Morgantown, WV: Fitness Information Technology, 195–209.
31. Orlick T (1990). *In pursuit of excellence: How to win in sport and life through mental training* (2nd ed.). Champaign, IL: Human Kinetics.
32. Orlick T, Partington J (1988). Mental links to excellence. *Sport Psychol* 2: 105-130.
33. Scanlan TK, Stein GL, Ravizza K (1991). An in-depth study of former elite figure skaters: 3. Sources of stress. *J Sport Exerc Psychol* 13: 103-120.
34. Taylor J, Schneider BA (1992). The Sport-Clinical Intake Protocol: A comprehensive interviewing instrument for sport. *Prof Psychol: Res Pract* 23, 318-325.
35. Van Auweele Y, De Cuyper B, Van Mele V, Rzewnicki R (1993). Elite performance and personality: From description and prediction to diagnosis and intervention. In: Singer RN, Murphey M., Tennant LK (eds.). *Handbook of research on sport psychology*. New York: Macmillan, 257-289.
36. Vealey RS (1992). Personality and sport: A comprehensive view. In: Horn T. (ed.). *Advances in sport psychology*. Champaign, IL: Human Kinetics, 25-59.
37. Weinberg R, Gould D. (2010). *Foundations of sport and exercise* (5th ed). Champaign, IL. Human Kinetics.