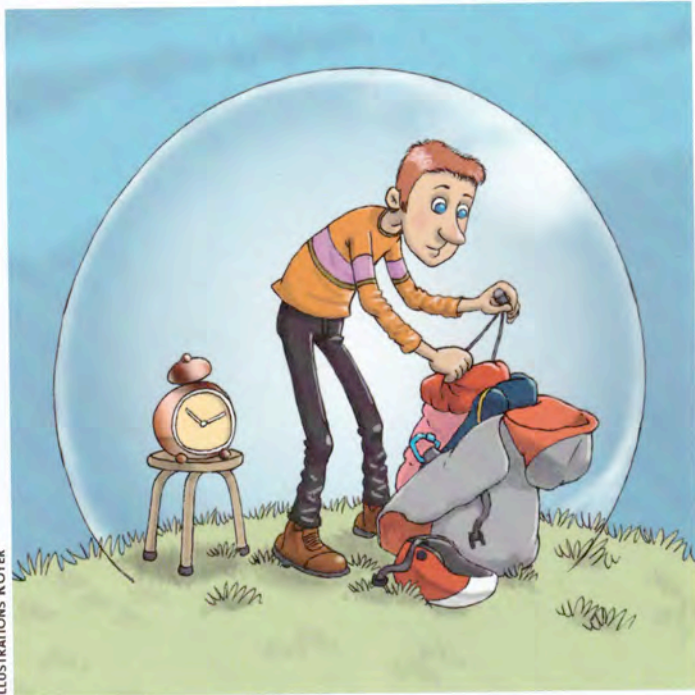


# Ah CE MENTAL !

SYLVAIN CLÉVY, MONITEUR ET CHARLOTTE ROURA, PSYCHOLOGUE EXPLIQUENT L'IMPORTANCE DE LA DIMENSION PSYCHOLOGIQUE DANS LA PRATIQUE DU VOL LIBRE. GESTION DU STRESS, RÉDUCTION DU RISQUE, OPTIMISATION DU PLAISIR ET DE LA PERFORMANCE...



ILLUSTRATIONS ROYER

## A la recherche du flow perdu...

Charlotte Roura, psychologue professionnelle, responsable de la préparation mentale et du suivi psychologique des jeunes du Pôle Espoirs de Font Romeu.



QUE l'on soit pilote de haut niveau ou de loisir, le parapente est une discipline exigeante. Que le but soit la performance ou le plaisir d'un vol balistique, l'essentiel est de ne pas se mettre en danger. Voler sereinement pourrait même être l'objectif de tout pilote. Mais en fonction du site, des conditions aérologiques, du mental du pilote et de son état du moment, nombreux sont les

éléments à prendre en compte pour parvenir à cette alchimie d'un vol qui procurera cet état de fluidité qu'on appelle le flow...

### LA NOTION DE RISQUE

Limiter le risque implique de se poser des questions et d'y répondre lucidement... Je prends des risques si je n'ai pas conscience de mes limites, si je n'analyse pas où j'en suis de ma pratique, de mon évolution et de mon mental du jour (dimension personnelle) et si je n'analyse pas les conditions aérologiques et spécificités du site (dimension environnementale).

Exemple courant : "je m'en réfère aux potes qui vont me donner quelques indications, vite fait bien fait, je suis pressé d'être en l'air, y'a déjà du monde...". Nous sommes nombreux à avoir été confrontés à ce type de situation sans nous en rendre compte. "Subir" en parapente est mauvais pour le mental, pour la sécurité et pour la performance. Bien sûr, il y a des

moments où l'on ne peut éviter de subir (masse d'air, surfréquentation du thermique...), mais avant d'affronter tout cela, chacun doit au préalable jauger son mental et ses objectifs de vol. En somme, voler pré suppose un questionnement du type : *pourquoi je vole ? qu'est ce que cela m'apporte ? qu'est ce que je recherche ? qu'est ce qui me motive ? comment je vole ? où j'en suis techniquement ? dans quelles conditions je vole (mentales, environnementales) ?* Tous ces éléments ont une incidence sur notre manière de piloter. Cela ne veut pas dire qu'il faille faire une psychanalyse avant de décoller ! Il faut simplement avoir à l'esprit les enjeux de la pratique et du milieu. Délimiter les risques (liés d'une part à nos insuffisances techniques, d'autre part aux conditions dans lesquelles nous volons) permet de les affronter et d'optimiser son vol (que celui ci soit motivé par la perf ou par la sérénité d'un petit vol balistique). Bref, plus nous serons apte à délimiter les risques et notre niveau d'engagement, plus nous pourrions voler sereinement et d'avancer vers nos objectifs

### GÉRER LE STRESS

La notion de plaisir est importante. Tant pour optimiser les performances que pour préserver sa motivation, ou pour... pimenter le sens de l'existence. Si je ne respecte pas cette zone de confort psychique pour envisager ma pratique, je me retrouve en situation de stress. Le stress, on le connaît tous, on le subit souvent. Alors apprenons à différencier le *bon* stress (celui qui permet d'optimiser sa vigilance pour que tous nos capteurs sensoriels soient en éveil), du *mauvais* stress (celui qui paralyse et nous met en difficulté). Dans la compréhension

du stress, l'accent doit être mis sur la capacité de l'individu à s'ajuster aux perturbations réelles ou perçues : ça n'est pas un élément en tant que tel qui est source de stress, mais la perception qu'en a l'individu. D'où la nécessité de bien identifier ce qui peut être stressant, afin d'agir dessus. Dans les sources de stress perçues, on retrouve souvent, par exemple, la surfréquentation d'un site, des conditions aérologiques fortes, des formations nuageuses. Le stress négatif accélère l'épuisement de la concentration : le pilote devient moins endurant, plus crispé physiquement, donc moins fluide dans son pilotage, moins pertinent dans ses prises de décision. Il est sur la défensive et le plaisir disparaît. À l'inverse, le stress positif correspond à une augmentation de la vigilance, optimise la concentration et s'apparente au fameux flow. Pour gérer son stress, il faut donc identifier son origine. On utilise 3 types de stratégies dans la gestion du stress :

- La gestion émotionnelle.
- L'évitement ou la fuite. (Ces deux stratégies sont dites passives car elles n'agissent pas sur la cause du stress).
- La stratégie de vigilance /recherche d'information.

Prenons l'exemple des formations nuageuses, fréquente source de stress. La manière de gérer pourra être émotionnelle : **le pilote doit être capable d'identifier l'émotion et son intensité, faire la différence entre l'appréhension, la peur, la panique.** Deux possibilités : 1) Je quitte la zone stressante et je vais me poser (stratégie d'évitement/fuite). 2) J'analyse plus finement les conditions aérologiques (recherche d'informations), je mobilise une part de mon attention sur l'évolution du nuage (vigilance). Dans le stress négatif, une des premières réactions physiologiques est une accélération du rythme cardiaque et respiratoire. Il faut alors essayer de mieux contrôler sa respiration. Dans les moments difficiles, quel que soit le sport, on a tendance à faire des apnées :

**penser à bien respirer est donc une manière de canaliser son stress.**

Un pilote stressé va basculer dans une attitude défensive (tendance à se cambrer dans la sellette, à tendre les jambes, et à se focaliser sur l'aile) : le stress modifie le comportement et la posture du pilote, son pilotage devient moins fluide, moins efficace, il redoute les réactions de son aile. **Cela vaut donc la peine de prêter attention à sa posture, en s'efforçant de conserver une position sellette efficace et rassurante pour le pilotage. Encore une manière de canaliser son stress.**

Ce sont ces petits détails qui, lorsqu'on agit dessus, permettent de retrouver le plaisir de voler. En somme, il n'y a pas de recette miracle, mais des éléments physiologiques, comportementaux, émotionnels et environnementaux à prendre à considération.

### L'IMPORTANCE DU PLAISIR

Parler du risque et du stress en parapente me semblait essentiel, car ils conditionnent notre manière de voler et donc notre plaisir en vol. Le plaisir est indispensable, sinon pourquoi voler ? Une source de plaisir peut être fonction des objectifs que l'on se fixe et de leur accomplissement. Le paroxysme du plaisir pourrait alors correspondre à cet état de flow évoqué plus haut. Dans la pratique sportive, le flow désigne un état de fluidité, de facilité, de plénitude. Certains sportifs parlent d'état de grâce ou d'expérience optimale.

La psychologie du sport aborde le flow en lien avec la motivation: le sportif est tellement concentré sur sa tâche qu'il ne fait plus qu'un avec elle. Au-delà de la compétition ou d'un objectif de performance, le flow est donc un état de grâce que l'on va pouvoir rechercher et trouver.

Dans ma pratique de psychologue avec les jeunes du Pôle Espoir, un des axes de travail correspond à leurs motivations et à leur engagement dans la pratique. Dans leurs discours, la notion de plaisir constitue la clé de voûte de leur investissement en pôle.

## Se fixer des objectifs

**Moniteur parapente et ski à St Gervais (Vertical Services), Sylvain Clévy termine un diplôme universitaire de préparateur mental à la performance.**



**V**oici peut être une piste à travailler pour améliorer vos performances... Axiome: il est impossible de réaliser un objectif si on n'en a pas! Avant chaque vol, fixez vous un objectif, en y attachant vos "attentes" (car si vous n'attendez rien de la réalisation de votre objectif, ce sera l'échec probable). Pour cela, énumérez vos savoirs faire, ainsi que les obstacles possibles entre vous et l'objectif. Une fois cette "feuille de route" remplie, visualisez-vous en train de passer les différents obstacles pour atteindre votre objectif. Une fois parvenu (dans votre tête pour l'instant) au niveau de votre but, visualisez le

bien que cela vous procure : vos attentes sont satisfaites. Attention, votre objectif doit être réaliste (trop élevé, il pourrait générer des risques).

### EXEMPLE : FAIRE LE PLAFOND

- *Attente* : pouvoir faire du cross.
  - *1<sup>er</sup> obstacle* : la peur. *Ressource* : respiration abdominale, je sais pourquoi je suis là, je sais ce que je fais, j'évolue en sécurité, je le fais avec quelqu'un de confiance.
  - *2<sup>e</sup> obstacle* : les conditions. *Ressource* : je choisis une journée où les conditions correspondent à mon niveau de pilotage et à la réussite de mon objectif.
  - *3<sup>e</sup> obstacle* : les discussions stressantes sur le site de décollage. *Ressource* : je choisis avec qui je parle et me mets dans une bulle.
  - *Savoir faire requis* : enrouter le thermique, pilotage actif, bases de l'aérologie.
- Le passeport de vol libre, très bien fait, vous permet de trouver des objectifs à votre niveau. L'objectif qui pourrait poursuivre l'exemple ci-dessus serait par exemple d'être à l'aise au plafond et d'y monter plus vite...

### LE STRESS

Il apparaît pour différentes raisons : méforme (il faut être en

bonne forme pour voler), soucis personnels, sortie de votre "zone de confort" : pour progresser il faut pourtant accepter de sortir de sa zone de confort, c'est à dire oser faire quelque chose que je ne maîtrise pas encore.

### L'EXEMPLE DU DÉCROCHAGE

Un exemple fréquent de stress en parapente est le décrochage en stage de pilotage. Depuis le début du stage, vous montrez de bonnes capacités, vous amortissez de belles abattées, osez des 360° engagés et l'autorotation, vous avez fait plein d'exercices et votre moniteur propose de passer au décrochage. La bascule engendrée lors du décrochage vous est complètement inconnue, vous l'appréhendez donc. Avec le risque de paniquer et de relever les mains au plus mauvais moment. C'est pour cela que vous devez poser toutes les questions nécessaires à votre confort mental et à votre visualisation. Ainsi, pendant la transition vers le box d'évolution, vous visualiserez une dernière fois l'exercice (éventuellement à voix haute, personne ne vous entend): *"je me mets en position de pilotage actif, le moniteur me donne le feu vert, je descends mes mains jusqu'à la poitrine, je sens le vent relatif diminuer, je descends encore les mains, je passe les hanches et maintenant, d'un geste puissant et dynamique, j'enfonce tout au top du moniteur... la voile décroche, je gaine mes abdos pour rester en position de pilotage correct, et après avoir commencé à relever les mains en douceur et avec symétrie, j'agrippe mes mains au niveau des maillons (au top position de sécurité), je suis maintenant dans une situation confortable et je peux visualiser une porte de sortie au top de mon moniteur qui confirme, et top tempo... ok, je suis prêt".*

### EN SOMME...

Fixez-vous des objectifs réalistes à long, moyen et court terme. Aimez-vous à vos objectifs en énumérant vos attentes. Visualisez votre parcours et la réalisation de vos buts.

Plus d'info :

[sylvainclevy@hotmail.com](mailto:sylvainclevy@hotmail.com)

