VOLEZ AVEC LE MENTAL

Dans un sport comme le parapente où 90% du boulot est effectué par le cerveau, la préparation mentale est paradoxalement très peu abordée dans les formations, et inexistante dans la pratique, sauf chez quelques pilotes de haut niveau.

Pourtant tous les pilotes, qu'ils soient compétiteurs ou pratiquants occasionnels, sont soumis aux mêmes contraintes psychologiques : stress, concentration optimale, gestuelle juste, réflexes appropriés, gestion de l'appréhension, nécessité d'adaptation et d'anticipation, confiance en soi et prise de décisions engageant sa sécurité, gestion de l'entourage, pression du groupe ...

Tous ces éléments peuvent se travailler et ainsi aider le parapentiste à répondre aux exigences d'une pratique engagée comme le vol libre. Évidement le sportif de haut niveau sera lui soumis en plus à d'autres contraintes liées à la compétition, à la recherche de performance, à la pression des médias etc ...

Notre vie est ce qu'en font nos pensés ; nos pensés ont le pouvoir de changer notre vie - Marc-Aurel

Je commencerai par les principaux aspects du mental, ainsi que les méthodes simples pour travailler et améliorer ses performances. Ensuite j'aborderai les méthodes plus poussées de training mental, utilisées dans le sport de haut niveau ou dans le cadre de fédérations puissantes et motivées.

Largement applicables au parapente ces techniques sont trop peu utilisées.

Les habiletés mentales

La concentration , la fatigue mentale et le maintien de la vigilance

Quand on commence à accumuler les heures de vol et particulièrement lors des premiers longs cross, on se sent littéralement vidé au bout de deux ou trois heures de vol intense, et on perçoit alors le niveau de vigilance et de concentration que demande notre sport.

La concentration se définit comme ”l’attention exclusive portée sur un objet ou une action dans le temps présent, une orientation mentale dans un certain sens, avec inhibition des activités concurrentes”.

La vigilance serait plutôt la vitalité et l’intensité avec la quelle l’esprit fonctionne.

Maintenir un état de vigilance efficace doit devenir une seconde nature chez le pilote. Cet état est largement conditionné par notre hygiène de vie, notamment par la qualité de notre sommeil, et par le taux de toxines (déchets issues du métabolisme) et de toxiques (déchets issues de nos conneries : alcool, tabac...) présents dans l’organisme.

Être conscient de son niveau de forme, et d’une éventuelle dette de sommeil est donc indispensable pour adapter sa pratique (ou sa non pratique) en fonction de ceux-ci .

Optimiser le fonctionnement de son métabolisme : respiration, hydratation, miction ... pour évacuer au maximum les toxines avant, pendant et après le vol.

Buvez éliminez !

Au delà de l’aspect physiologique on peut travailler sa vigilance, apprendre à « allumer le radar et savoir le régler » :

- **La vue est primordiale :** Alterner les larges balayages pour se situer dans l’espace, et les moments de focalisation (fumées en vallée, mouvement des nuages ou des bosquets...) ;

- **Les autres sens doivent êtres aussi en éveil :** ils permettent d’apporter nombre d’informations utiles : chaleur, vent relatif, sensation de monté ou de descente, l’ouïe, et même l’odorat peuvent être utiles, parfois les thermiques ont une odeur spécifique ...

Être vigilant, c’est pouvoir optimiser les informations perçues, les trier pour jeter

ce qui est inutile, exploiter ce qui est positif et gérer ce qui ne va pas.

L'expérience du pilote joue ici un grand rôle, mais également avoir un bon niveau de conscience des risques aide à trier les infos qui arrivent sur notre radar et favorise la prise de décisions justes et efficaces. Garder un bon niveau de vigilance nous permet donc de savoir sur quoi il est urgent, ou pas, de se concentrer.

Trois facteurs principaux influencent la concentration lors d'une activité sportive : la motivation, l'anxiété, et le style attentionnel.

Ce dernier définit les **caractéristiques de la concentration** et plus particulièrement sur quel type d'élément elle se porte : sur le milieux extérieur ou sur le corps ? Sur un élément isolé (une balle de tennis, une cible de tir etc..) ou sur un grand nombre de paramètres (joueurs multiples ,stratégies...).

Un style attentionnel peut donc être interne ou externe, large ou étroit avec de multiples nuances et des prédispositions propres à chaque individu.

La concentration est difficile à manier et particulièrement dans notre activité qui demande la gestion de plusieurs styles attentionnels dans un environnement stressant. Maintenir un état de concentration soutenue durant tout un vol est pratiquement impossible et surtout, pas souhaitable mis a part dans un run d'accro, car lors du vol, il faudra quitter le mode « temps présent » pour anticiper et construire mentalement la suite du vol, situer le prochain thermique etc...

Le plus important sera donc de maintenir un état de vigilance maximale de manière à pouvoir détecter les phases de vol, et les éléments nécessitant un état de concentration maximale.

Passer d'un état simplement vigilant à un état de re-concentration immédiate, ou passer d'un style attentionnel à l'autre : être concentré sur son vario pour «noyauter» le thermique et simultanément, gérer sa position dans la grappe de pilotes.

Avoir une concentration efficace, c'est savoir varier son attention en fonction de la demande de chaque tâche durant toutes les phases de vol.

Éliminer les parasites : dans les moments de concentration intense il faut faire abstraction des éléments perturbateurs, qu'ils soient internes ou externes - fatigue, froid, anxiété, pensées négatives,etc ... - pour se focaliser sur les paramètres du vol. Le pilote doit connaître et sélectionner les éléments à prendre en compte pour réaliser de façon efficace la tâche qu'il s'est donné.

Développer des automatismes : les heures d'entraînement au sol et l'expérience des années de vols permettent d'intégrer les techniques de pilotage et améliorent la disponibilité mentale, cela permet de se concentrer efficacement sur les objectifs plutôt que sur la technique. Savoir se placer d'instinct sous sa voile au décollage permet de se concentrer sur le cycle thermique, les autres pilotes etc ...

Rester au présent : dans les moments de concentration intense, ne pas penser à la suite du vol ou au expériences passés, mais se focaliser sur ce que l'on fait présentement : décoller, optimiser le thermique, atterrir etc.,.

Mettre en place une routine de concentration : au tennis quand le joueur fait rebondir sa balle avant de servir tout en respirant profondément, c'est un «TIC» qui lui permet de se concentrer, de rentrer dans sa bulle. La mise en place de « routines » permet de se remettre dans le bain entre deux phases d'action intenses, en fin de transition par exemple, de façon à aborder une nouvelle étape avec toutes ses capacités mentales et un objectif précis. Elle se déroule en plusieurs phases : récupération et relâchement, analyse de la situation, prise de décision, réactivation et visualisation des objectifs, mise en place de mots clef ou de discours internes permettant au mental de se focaliser sur l'objectif et l'option choisie.

Jouer aux boules : pratiquer un sport ou la concentration est primordiale et notamment une discipline ou l'on passe fréquemment d'un état déconcentré à des moments de concentration intenses comme le golf, le tennis, le tir, la pétanque … (NDLR : comme quoi le club est bien investi dans la préparation mentale des pilotes!)

La motivation

Elle nous pousse à agir de façon intense et durable dans la même direction, malgré les obstacles, les déconvenues et la souffrance.

Il y a une énergie de base insufflée par nos goûts profonds, nos tendances motivationnelles, mais l'intensité de notre motivation est en relation étroite avec le fait de se sentir compétent, et d'avoir décidé par soi même de s'engager dans une pratique qui nous plaît. La motivation est très fragile, elle s'érode facilement si les résultats de nos efforts ne correspondent pas à nos attentes, ou si les succès, comme les échecs, donnent l'impression d'être indépendants de nos efforts.

Quelques idées pour rester motivé :

- Se donner des buts, des buts précis, à court et à long terme, notamment des buts de maîtrise ; si nécessaire les écrire et planifier les moyens pour

les atteindre.

- Ne pas attribuer les succès ou échecs à la chance. Les succès sont le résultat de mes efforts et de mes compétences acquises. Les échecs sont le résultat de mon manque d'entraînement, je dois appendre encore. Je vole pour moi, pour mon accomplissement personnel. Les meilleurs sportifs sont motivés par la force de leur conviction personnelle, « intrinsèquement ». Ils ne pratiquent pas pour l'image ni pour la carotte, mais pour le plaisir de vaincre la difficulté ou de vaincre les autres, pour se prouver leur propre valeur. Avoir de l'enthousiasme et l'envie de se surpasser sont les moteurs incomparables de la performance.

« Il n'y a rien de plus dangereux qu'un boxeur heureux de boxer » - M. Tyson

L'estime de soit et la confiance

Renforcer la croyance dans sa propre valeur, être conscient de ses justes capacités et en avoir une vision positive est primordial dans le cadre d'une pratique engagée.

«Je suis là parce que j'ai les compétences pour y être.»

Cette confiance devra être basée sur des facteurs objectifs renforçant la conviction d'être capable de faire face à telle ou telle situation. Elle passe également par une parfaite connaissance de ses limites.

« La confiance en soi est une expression du « moi » et de sa construction. Quand le « moi » est fort et souple, capable de médiations entre les désirs, et les exigences ou les croyances , la confiance en soi s'établit ». - Lionel Bellenger in La confiance en soi

Mais elle est d'une grande fragilité car le moindre incident peut venir la briser ou l'affecter. La confiance se construit et s'entretient tout au long de la vie du pilote.

Pour ne pas éroder l'estime de soi il faut être conscient que **l'erreur est humaine**, qu'on peut en réduire la fréquence par l'entraînement mais qu'elle est immanquable, et que donc s'y préparer est indispensable, de manière à la réduire à l'expérience d'une simple situation anormale qu'il faut gérer et solutionner. Savoir faire demi tour et avoir suffisamment de recul pour accepter qu'on s'est trompé, qu'on a fait une mauvaise analyse ou qu'on a pas été assez attentif permet de se prémunir contre l'excès de confiance, « la pensé magique» qui vous conduit à vous obstiner dans l'erreur : « ça va le faire , ça va le faire...».

Il ne faut pas confondre confiance en soi et obstination aveugle.

Les facteurs psychologiques limitants

Le stress

C’est un phénomène physiologique normal, une réponse de l’organisme à une situation perçue comme anormale et dangereuse.

Dans une situation stressante, tout notre fonctionnement interne est orienté vers une dépense importante et immédiate d’énergie en vue de lutter, ou de « foutre le camp » le plus rapidement possible. Mais parfois cela ne fonctionne pas et entraîne une tétanisation totale de l’individu à cause d’une mauvaise répartition de l’adrénaline dans le corps.

Les facteurs de stress peuvent être d’origine psychologique (angoisse, peur..), d’origine physique (bruit, température extérieure, ...), ou d’origine physiologique (déshydratation, hypoxie, fatigue, hypoglycémie). Il est capital de savoir détecter les facteurs de stress pour mieux les contrôler.

Tous les pilotes sont soumis au stress, et c’est heureux car il est un avertisseur de danger. C’est un élément à prendre en compte afin d’en déterminer la cause, pour la traiter. Si le stress est mal géré il va affecter nos capacités mentales et physiques d’autant plus que les facteurs de stress s’accumulent et donc s’additionnent ... Cela peut aller de la simple boule au ventre qui gâche le vol, à la tétanisation totale en cas de stress aiguë, par exemple : le pilote en « autorot’ »complètement bloqué et paniqué qui ne contre pas et ne pense même plus à sa poignée de secours ...

Un niveau de stress élevé diminue la capacité de rendement d’une personne, mais il en est de même pour un niveau de stress trop bas, ainsi une personne trop détendue aura des performances bien inférieures à son potentiel. Il y a donc un bon et un mauvais stress.

Les effets du stress sur l’organisme sont multiples : bouche sèche, estomac noué, accélération du rythme cardiaque et difficulté à respirer correctement, transpiration, tremblements, douleurs thoraciques, migraines, nausées. Ces signes sont à connaître de manière à les repérer efficacement.

Mais au delà de ces effets physiologiques il entraîne des modifications du comportement qu’il faut combattre : le stress perturbe la concentration, toute l’énergie mentale se dissipe dans la focalisation sur des détails au détriment des réelles priorités et d’une bonne appréciation globale de la situation c’est la « tunnelisation » mentale. La vigilance diminue également, les menaces

potentielles ne sont plus prises en compte, la conscience du danger baisse et parallèlement le niveau et la fréquence des erreurs augmentent. La lucidité diminue et les performances mentales baissent, c'est la viscosité mentale.

En complément de ces perturbations d'ordre mental, le stress agit également sur le physique, les gestes deviennent brusques et brouillons, on perd en habileté et en finesse de pilotage.

Gérer son stress

La gestion du stress est un élément capital pour piloter efficacement et longtemps ... Elle se pratique grâce à des exercices et des stratégies simples, que l'on peut travailler seul.

Avant tout il faut bien se connaître
Car nous ne sommes pas tous égaux devant le stress, il est important de connaître la charge émotionnelle à laquelle on est capable de résister, ainsi que les situations qui génèrent chez nous le plus d'anxiété. Au delà de ces prédispositions personnelles, c'est la gestion que l'on fait du stress qui va déterminer cette charge maximale sachant que les facteurs de stress s'accumulent. Il appartient donc à chacun de ne pas se mettre dans des situations où la cafetière explose ... Je suis sensible aux situations inconnues ... j'éviterai de voler sur un nouveau site avec une nouvelle voile dans un nouveau club alors que la situation météo est instable … ou que mes cartons de déménagement sont sur les routes et que ma femme a décidé de ne pas déménager avec moi ... !

Avoir une bonne hygiène de vie, ou du moins être conscient de son niveau de forme. Sommeil, alcool, tabac, surmenage etc. ... tous ces éléments sont des facteurs aggravants qui limitent notre résistance au stress.

Bien préparer son vol
Cela limite l'accumulation des facteurs de stress : matériel pas rechargé, méconnaissance de la météo, mauvais équipements (gants, eau, etc.), levé en retard, départ précipité, la liste est longue des petits oublis qui peuvent s'avérer primordiaux dans l'enchaînement des situations conduisant à un incident de vol. Bien se préparer c'est aussi avoir suffisamment de recul pour renoncer à aller voler.

Avant de décoller, se mettre en condition
Si tout les sportifs s'échauffent, même dans les sports peu physiques, ce n'est pas uniquement pour s'échauffer les muscles et les articulations, mais pour mettre en place le statut hormonal de l'effort, placer son corps et son mental en mode « action » pour que les circuits hormonaux et notamment la production d'adrénaline, se mette en route. La préparation mentale avant l'effort permet en grande partie de mettre en place ce statut et de faire démarrer la machine.

Avant de décoller se dégager du groupe et s'enfermer dans sa bulle, respirer profondément visualiser la « pré vol », les phases de décollage et les objectifs du vol permettent de se concentrer et de mettre en place ces éléments physiologiques et mentaux. Échauffé mentalement et physiquement on sera performant dès le début du vol.

En parapente, les premières minutes du vol sont souvent capitales, il faut décoller au bon moment, gérer techniquement son déco et attraper le premier thermique, si on met dix minutes à « se mettre dedans » ... on fait un tas !

Limiter les facteurs de stress
Notamment les facteurs physiologiques comme l'hypoxie, la déshydratation, l'hypoglycémie ou la fatigue sont des éléments aggravants qui participent à l'accumulation du stress.

Savoir anticiper
En aéronautique, on dit « voler devant l'avion ». L'anticipation permet d'imaginer ou de percevoir les situations critiques en amont, cela permet de s'organiser et de rationaliser, de réduire une future situation stressante en une situation à traiter. Évidement, plus on a d'expérience, plus on anticipera facilement, et plus on sera conscient de nos capacités : je connais cette situation, je sais comment la gérer, je peux agir sans stress.

Mais un entraînement spécifique ne signifie pas que l'on sera invincible et capable d'affronter toutes les situations. Le fait d'éviter les situations qui dépassent vos limites ou celles de votre aile permettra de garder votre énergie pour affronter efficacement les situations inattendues qui ne manquerons pas de survenir ...

Avoir de l'expérience n'interdit pas d'anticiper aussi « les premières fois » ; dans ce cas, c'est l'imagination qui va travailler, pour se préparer à l'avance et visualiser les situations critiques et les bonnes décisions à prendre.

Savoir reconnaître les premiers signes et AGIR !!

Ya- t'il un pilote dans l'avion ?

Avant d'avoir la cervelle en marmelade, il faut être à l'écoute de son corps pour reconnaître les premiers signes de stress, bouche sèche, respiration irrégulière ou difficile, boule au ventre, etc...

En premier lieu maîtriser sa respiration et se remettre en condition, la pratique de la respiration abdominale qui s'apprend dans tous les cours de tai-chi et autres arts martiaux est très utile dans ces situations.

Ensuite déterminer les causes des facteurs stressants, les rationaliser et agir en conséquence, l'inaction augmente encore le stress. Se raccrocher à se que l'on a appris, et aux règles de sécurité (ça vas mal, je m'éloigne du relief, je pilote mon aile, etc..) mais en tout état de cause il faut décider et agir. Le recul des décisions va augmenter le stress et rendre celles-ci encore plus difficiles à prendre. Aller dans les arbres est une lourde décision mais elle peut vous sauver.

Analyser son vol
Après chaque vol, il est bon de faire un petit 'débrif ' personnel, essayer de déterminer les phases de vol les plus anxiogènes, et imaginer ce qu'on aurait pu faire pour limiter le stress, mais aussi analyser ce qui a bien marché et déterminer les éléments de réussite pour s'en resservir.

La peur, l'appréhension , les mauvaises expériences et blocages divers

La peur, ou l'appréhension concernent des phénomènes plus ponctuels et concrets. Ils sont également générateurs de stress, à l'instar des phénomènes décrits plus avant, et de même, ils sont un avertisseur de danger qu'il peut être sain d'écouter ...

Toute la difficulté étant de différencier les vraies conséquences dangereuses des peurs irrationnelles provenant de nos blocages psychologiques : « Je suis satellisé à 4000m ouh ! j'ai peur, ouh ! c'est haut ... » et je panique au moindre mouvement de l'aile, alors que je suis plus en sécurité ici que dans la navette qui m'a montée au déco....

Comme pour le stress il s'agit de bien se connaître et de savoir détecter les premiers signes avant que la panique nous submerge, puis reprendre le contrôle : « le pilote de mon corps c'est moi ».

Respirer profondément, définir l'origine de la peur et déterminer si le danger est bien réel. Si il y a bien un danger, on a appris à agir en conséquences (descentes rapide, sortir de la zone de danger etc..).

Si la peur est irrationnelle, il faut la dissiper et retourner à un état de calme. Pour cela on peut utiliser une méthode de remise en condition type routine de concentration permettant de remettre un pilote dans l'avion... Pour exemple voici la routine utilisé par la Championne PWC, Anja Kroll :

« Fais plutôt appel au «cross-check »

Il s'agit de se focaliser sur quatre points essentiels :
1 intérieur et resserré
2 intérieur et élargi
3 exterieur et resserré
4 extérieur et élargi.

Voici ma manière de procéder : sourire (intérieur et resserré), inspirer,étendre les mains et les pieds, expirer et se détendre (intérieur et élargi), regarder avec confiance vers le haut (extérieur et resserré),regarder une fois autour de moi jusqu'à l'horizon (extérieur et élargi). Le tout ne dure que trois à quatre secondes.

Je suis alors à la fois cool et attentive. Me trouvant dans d'aussi bonnes dispositions, tout me réussit mieux ».

Ma méthode perso : Je me concentre sur ma respiration et mes battements cardiaques, je regarde autour en respiration abdominale deux ou trois cycles, je me définis un but à court terme en visualisant rapidement un résultat positif et je m'aide d'un discours interne d'auto persuasion positive et calme (sans me traiter de crétin ou d'abruti.. !).

Le courage ne réside pas dans le fait de ne pas avoir peur mais de contrôler et de rationaliser sa peur. Pour réaliser ses objectifs personnels ou simplement progresser il faut parfois accepter de sortir de sa zone de confort.

Sur le même thème, un podcast très instructif, mais en anglais :
http://www.theparaglider.com/podcasts/seven-steps-to-dealing-with-fear-in-paragliding-43

Si malgré ces exercices de rationalisation, les blocages persistent, on pourra entamer un travail sur soi, plus en profondeur, mais très difficile à appréhender seul. Se poser des questions sur sa pratique, et ses objectifs personnels, faire un stage de remise en confiance, en parler à son psy ou faire appel aux services d'un préparateur mental qui maîtrisera les outils nécessaires.

Les méthodes de préparation : des outils d’entraînement trop peut utilisés

Le pilote est un individu ordinaire confronté à des situations extraordinaires.

La préparation mentale et psychologique a pour but de fournir des armes pour faire face à ces situations, en améliorant nos habiletés mentales et notre capacité à gérer les blocages mentaux …

Bien préparé mentalement, on est plus aisément à l’écoute de son corps, cela permet de mesurer sa condition physique et son mental du jour, pour se fixer des limites et prendre les bonnes décisions.

La préparation mentale s’organise généralement autour de deux grands axes :

- Les techniques de training mental permettant de progresser et de mieux gérer sa pratique sportive sur le plan mental, émotionnel et physique tout en maîtrisant son environnement suivant un ensemble de techniques et de stratégies visant au contrôle du corps et des émotions par le mental : gestion du stress, travail sur la concentration, etc …
- La préparation psychologique, où l’on fait un travail plus en profondeur afin de déterminer les blocages et les inhibitions qui limitent les performances, ainsi qu’un travail sur la motivation, la fixation des objectifs, l’estime de soi, la confiance en soi, etc...

La visualisation où imagerie mentale

Il s’agit de faire travailler son imagination en vue de la répétition de techniques, de gestuelles ou de stratégies en visualisant une situation, sur le plan physique et émotionnel, de manière à pouvoir appréhender les différentes difficultés lors de la phase de réalisation. Cette méthode favorise l’acquisition des automatismes, elle est souvent couplée à des techniques de relaxation et permet de s’entraîner même quand les conditions ne sont pas au rendez-vous.

La relaxation

Les techniques de relaxation permettent un lâché-prise musculaire et mental en vu de ce recentrer sur soi. Faire le vide permet ainsi de reconsidérer ses doutes,

et de penser à des solutions dans des conditions calmes et sereines.

La sophrologie

Réputée plus efficace que la simple relaxation, la sophrologie permet de créer des moments de détente physique et mentale où le pratiquant est au contact de l'intérieur de lui même. Très efficace pour acquérir un bon schéma corporel ou pour travailler sur de la visualisation dans le cadre de séances de répétitions pour améliorer un gestuelle ou une technique (travailler ses 360 ou ses « décros » dans son lit..), et même sur de courtes séances avant le vol pour optimiser la concentration et la motivation.

A voir : http://www.seance-sophrologie.com/

Le training autogène

C'est une méthode de relaxation et de recentrage sur soi qui s'apparente à la sophrologie sur des séances de quelques minutes, en dehors des moments de pratique. Le sportif est amené à se concentrer sur ses sensations intérieures : respiration, battements du cœur, chaleur dans les membres .... Ces séances sont très codifiées et les effets sur le mental sont assez longs à apparaître (plusieurs mois).

La PNL

C'est une méthode d'intervention sur le comportement, basée sur l'analyse des mécanismes psychologiques induisant un comportement de réussite.

Très utilisée dans le domaine de la communication et du management d'équipes, la PNL permet d'intervenir au niveau de l'apprentissage de nouvelles techniques ou d'un travail sur un mauvais comportement ; elle permet de mettre à jour et d'adapter les représentations mentales qui influencent nos comportements, pertes de motivation, appréhensions, réflexes et automatismes etc ...

C'est une méthode assez complexe nécessitant l'intervention d'une tierce personne qualifiée en PNL, qui va débriefer vos comportements et vous aider à les modifier en vous lavant la cervelle de façon à jouer sur les automatismes cognitifs, émotionnels ou comportementaux. C'est une méthode qui possède des aspects très intéressants comme celui de s'appliquer à analyser les

comportements qui fonctionnent chez les sujets performants de manière à les transmettre à ceux qui ne réussissent pas.

Par contre, elle n'est pas éthiquement acceptable lorsqu'elle est pratiquée à l'insu de son destinataire comme c'est souvent cas en marketing ou en communication.

Certaines techniques de PNL sont largement utilisées dans le monde du sport comme les techniques d'ancrage permettant d'associer un stimulus externe à un état émotionnel, par exemple associer la prise de boisson (NDLR: non alcoolisée) à un état de sérénité, dans la gestion du stress. La dissociation, permettant de « se voir agir», très efficace pour travailler sur la concentration et dans la gestion de l'appréhension ou des traumatismes, pour revoler après un accident par exemple.

Hypnose Ericksonienne

C'est une technique très efficace permettant de franchir les limites de la conscience sans endormir le patient, afin d'agir sur ses capacités physiques et mentales. Elle est utilisé dans de nombreux domaines notamment dans le traitement des addictions ou des phobies. Dans le sport on s'en sert pour traiter des problèmes très spécifiques comme la modification d'un geste mal appris devenu un automatisme, pour lever un blocage psychologique, ou travailler sur la confiance en soi. Par exemple : éviter de perdre tout ces moyens quand la pression deviens trop importante, en compétition ou même en pratique de loisir.

Aies confian-n-n-n-n-ce ...

L'hypnose inventée par Milton Erickson n'a rien avoir avec le serpent du livre de la jungle ... elle se travaille sans endormir le sujet mais au contraire le place dans un état d'hyper-vigilance de façon à l'amener à comprendre ce qui se passe au delà de sa conscience pour en modifier certains aspects. Selon l'importance du problème, quelques séances peuvent suffire mais parfois un suivi régulier est nécessaire.

En France, la plupart des praticiens se sont spécialisé dans le traitement des addictions et les spécialistes du sport sont rares alors que ces pratiques sont très développées aux États-Unis. Aucun diplôme n'est actuellement reconnu par l'État donc il faudra rester prudent et faire des choix bien informés si l'on souhaite utiliser ces techniques.

Les méthodes appliquées au vol libre

Le mental est très rarement abordé dans les formations parapente et peu présent dans le milieu du vol libre où il est considéré comme un élément de performance et donc réservé aux pilotes de haut niveau : Pôle espoir, équipe de France etc ... On peut toutefois distinguer quelques initiatives individuelles en France et à l'étranger :

Anja Kroll et le principe Wahou

Anja est une pilote Suisse d'origine Germanique, elle a remporté deux fois la PWC en 2007 et 2008. Elle développe depuis 2006 des méthodes de training mental adaptées au vol libre.

En adaptant des techniques utilisées en escalade, Anja a travaillé avec Reiner Rose spécialiste de la préparation mentale pour le planeur et avec Manferd Gehr, un professionnel du training mental et du développement personnel. Ses méthodes sont basées sur la relaxation, la connaissance de soi, la visualisation et la répétition de situations types. C'est à la fois un entraînement et une méthode de rationalisation des situations rencontrées au cours du vol.

A voir notamment sa technique de routine de concentration qu'elle nomme « cross-check »
Un article du magazine « Swiss glider » sur les travaux d'Anja:
http://www.wikidelta.com/images/pdf/le-principe-waouh-mental-training-parapente-deltaplane.pdf

Les stages MST *(NDLR : A ne pas confondre …)*

Reiner Rose est le père de l'OLC, la plate-forme mondiale de mise en ligne des traces de vols.

Depuis 10 ans il développe des techniques de préparation mentale pour le vol libre et le vol à voile. Il organise des stages en Europe très régulièrement. Plus d'infos sur le site de l'OLC :

http://www.onlinecontest.org/olc-2.0/segelflugszene/cms.html?url=mentalestraining

http://translate.google.de/translate?hl=de&sl=auto&tl=fr&u=http%3A%2F%2Fwww.onlinecontest.org%2Folc-2.0%2Fsegelflugszene%2Fsinglenews.html%3Fnews%3D1633&sandbox=1

Stage de remise en confiance chez ESPACE 3D

Des stages sur deux jours, pour apprendre ou réapprendre à voler serein. Les séances sont axées sur la pratique en milieu sécurisé, et le développement du plaisir en vol :
http://www.espace3d.fr/pages/stage/stage_remise_en_sellette.html

La magie du net

Pour ceux qui souhaitent se former seul, ou évoluer au delà de ce que les stages proposent, le web est un outil formidable, à condition de savoir trier pour dégager les infos pertinentes parmi les masses de blabla stériles ou les monumentales conneries...

http://www.mentalpilote.com/
Un site formidable destiné à tous les pratiquants d'engins volants, une mine d'informations, un site vivant et évolutif, des fiches pratiques téléchargeables, un blog, des témoignages, etc.

http://www.envsn.sports.gouv.fr/
Le site de l'école nationale des sports nautiques, avec notamment une multitude de fiches sur la préparation mentale :

http://planeur.over-blog.org/article-32177679.html
Un petit blog sur le monde du planeur, beaucoup de similitudes avec notre pratique ... avec plusieurs posts sur le thème du mental.

http://www.psychologiesport.fr/
Le blog de la psychologie du sport, infos, témoignages et articles thématiques. Animé par Sophie Huguet psychologue et diplômée STAPS.

A voir également son dernier livre :« Sport Psychologie et Performance ». Du sportif au champion, la quête de soi - Ed Amphora
Très complet et très accessible.