



Angst beim Fliegen?

Peur en vol?

Stress und Stress

 Urs Braun  Archiv Advance, Martin Scheel

Stress

Bei verschiedenen Sicherheitstrainings und Weiterbildungskursen habe ich die Erfahrung gemacht, dass mich Piloten auf dem Weg zum Startplatz oder beim Packen des Gleitschirms auf ihre «Ängste beim Fliegen» ansprechen, nachdem sie erfahren haben, dass ich Psychologe und Psychotherapeut bin.

In der Regel sagen die Piloten nicht direkt «ich habe Angst», sondern erzählen meist die Geschichte eines Ereignisses und dem darauf folgenden immer stärkeren «Unwohlfühlen» während des Fliegens. Kari Eisenhut, Testpilot, Coach des Advance-Wettkampfteams und Leiter der Chill-Out-Paragliding-Weiterbildungskurse, kennt diese Aspekte aus einer anderen Perspektive. Gemeinsam haben wir uns entschlossen, das Thema aus der Sicht des erfahrenen Fluglehrers und des Gleitschirmfliegenden Psychologen zu betrachten.

Au cours de divers stages SIV ou cours de perfectionnement, il est arrivé que des pilotes, alors que nous montions ensemble au décollage ou lorsque je les aidais à plier leur parapente, me parlent de leurs «angoisses en vol», notamment lorsqu'ils apprennent que je suis psychologue et psychothérapeute.

Généralement, un pilote ne dit pas directement «j'ai peur», mais le plus souvent il me raconte un événement vécu et évoque ensuite le sentiment de «malaise» croissant qu'il a éprouvé durant son vol. Kari Eisenhut, pilote de tests, coach du team de compétition Advance et directeur des cours de formation continue Chill Out Paragliding, connaît ces aspects sous un jour différent. Nous avons décidé de traiter ce thème à la fois du point de vue de l'instructeur de vol expérimenté et de celui du «psychologue volant».

A silhouette of a paraglider is shown against a dramatic sunset sky. The paraglider is in a dynamic, forward-leaning pose, with their arms extended and legs bent. The sun is low on the horizon, creating a bright orange and yellow glow that transitions into a blue sky with light clouds. The foreground shows the dark silhouette of a grassy hill and a large rock.

sbewältigung

et gestion du stress



Kari Eisenhut

Ehemaliger Gesamtweltcup-Sieger und Europameister, Testpilot, Wettkampf-Teamcoach und Leiter von Weiterbildungskursen und Sicherheitstrainings, Primarlehrer und Fluglehrer SHV.

Urs Braun

Seit 1989 Gleitschirmpilot. Dr. phil.; Fachpsychologe für Psychotherapie und zertifizierter Notfallpsychologe FSP.



| Kommentar von Kari | Eine ganz normale Fliegergeschichte ... | Kommentar von Urs |
|--|---|--|
| Traum/Vision: | Erich wollte schon immer regelmässig seinen Startplatz überhöhen und hatte den Traum, möglichst weit weg nach Hause vor seine Haustür zu gleiten. Leider, bedingt durch seine Familie und seinen stressigen Job, hat er es aber bis heute nur zum Gelegenheitsflieger geschafft. | Stress kann als Differenz zwischen den Anforderungen und den zur Verfügung stehenden Ressourcen verstanden werden. Die Anforderungen müssen nicht nur durch die Umwelt bestimmt sein, sondern können auch durch die eigenen Leistungsvorstellungen («Ich will ein top Pilot sein») geprägt werden. |
| Grosse Vorfreude Hohe (falsche?!) Erwartungen | Umso mehr freut sich Erich auf das kommende Wochenende in Kandersteg. Ein ganz besonderes Wochenende, denn seine ganze Familie inkl. Schwiegermutter begleitet ihn. Es wird zwar nicht ein ganz voller Fliegetag, aber immerhin ein akzeptabler Kompromiss. Erich plant, zusammen mit Familie den Klettersteig zu erklimmen und danach mit seinem neuen Gleitschirm von der Allmenalp einen ruhigen Gleitflug zurück ins Tal zu erleben. | Ab welchem Moment sich herausfordernder Stress in eine überfordernde und vielleicht sogar traumatisierende Stressbelastung ändert, ist schwer vorauszusagen und individuell sehr verschieden. |
| Druck von aussen Eingeschränkte Wahrnehmung Grosse Nervosität durch mangelnde Routine Glücksgefühl durch Erfolg | Endlich am Startplatz angekommen und nun voll in seinem Element, breitet Erich unter den skeptischen Blicken seiner Familie den Gleitschirm aus. Erich checkt auf seinem I-Phone noch einmal kurz den Druckunterschied; es bestätigt mit aktuellen 3 hPa die prognostizierte Föhntendenz. Weit und breit ist kein anderer Pilot zu sehen. Die letzten Cumuli stehen noch in ausgeprägter Rosenkohl-Form, ca. 200 m über den Berggipfeln. Dass am Startplatz immer noch ein satter Aufwind bei nur noch sehr flacher Sonneneinstrahlung vorherrscht, überrascht ihn positiv. Ausser dass es sehr warm am Startplatz ist, lässt alles auf einen ruhigen Nachmittagsgleitflug schliessen: Erich ist leicht nervös – wie immer vor dem Start – und freut sich, schon bald den mühsam erklommenen Klettersteig von oben zu beobachten. Der Start verläuft gut. Voller Stolz, mit tiefer Genugtuung und grosser Erleichterung hebt Erich ab. Seine Familie hat er vergessen – er ist voll in seiner Leidenschaft. Er fliegt! | Ich benutze in der Regel eine Fassmetapher (Abb. unten), um diesen Zusammenhang darzustellen. In diesem Fass sammelt sich die aktuelle Stressbelastung. Dazu gehört Alltagsstress, Berufsstress und Freizeitstress (z.B. trotz familiären Verpflichtungen doch noch zu einem Flug kommen). Wie weit unser Fass mit Stress gefüllt ist und wie gut unser Abfluss (Stressbewältigung) funktioniert, ist uns in der Regel nicht bewusst. Je nach Stresspegel im Fass kann bereits ein kleiner zusätzlicher Ereignisstress das Fass zum Überlaufen bringen. |





| Kommentar von Kari | Eine ganz normale Fliegergeschichte ... | Kommentar von Urs |
|---|---|---|
| <p>Fehleinschätzung der Flugbedingungen</p> <p>Fehlinterpretation des Flugzustandes</p> <p>Fehlreaktion des Piloten</p> | <p>Mitten im Tal beginnt es komplett unerwartet zu steigen; zuerst nur mit 1 m/s, dann mit 3 m/s. In unregelmässigen Abständen beginnt sein Gurtzeug von links und rechts zu entlasten, und plötzlich kippt der neue Thermikschild nach hinten. Jeglicher Druck auf den Bremsen ist weg, und das Gefühl, wie auf einer Schaukel rückwärts in den leeren Raum zu fallen, dominiert. Alles geht super schnell. Erich sucht den Bremsdruck wieder zu finden und streckt intuitiv beide Arme voll durch. Sein Schild beginnt plötzlich zu schlagen und nimmt Formen an, wie er sie im Prospekt nicht ansatzweise entdecken konnte. Erich hat die Kontrolle über seinen angeblich sehr stabilen und sicheren Gleitschild komplett verloren. Durch seinen Kopf blitzen wirre Gedanken – von seiner vorwurfsvollen Schwiegermutter bis zum Notschildgriff. Kurz bevor Erich seinen Notschildgriff wirklich gefunden hat, geht der Schild nach einem starken Vorschiesen wieder in seine Normalfluglage zurück. Die Angst steckt Erich (sein Herz schlägt wild!) tief in den Knochen.</p> | <p>Wahrscheinlich erlebt Erich ein solches Überlaufen des Fasses während dem unkontrollierten Flugzustand. In dieser Situation von maximalem Stress speichert unser Gehirn die in dieser Situation erlebten Sinneseindrücke in unserer «Alarmzentrale», dem limbischen System, und insbesondere in der Amygdala, ab. Dieser entwicklungsgeschichtlich sehr «alte» Teil des Gehirns, auch «Reptilienhirn» genannt, ist unserem bewussten sprachlichen Denken nicht oder nur beschränkt zugänglich. Es hat die Funktion, jedes Mal wenn ähnliche Sinneseindrücke (Trigger) wahrgenommen werden, die körperliche Alarmreaktion zu starten.</p> |
| <p>Ungewissheit = Unsicherheit</p> | <p>Auf der Heimfahrt im Familienauto ist Erich nachdenklich. Das bedrückendste Gefühl für ihn ist, nicht zu wissen, was in der Luft genau abgelaufen ist und weshalb es überhaupt an dieser Stelle so komplett unerwartet turbulent sein konnte.</p> | <p>Es fehlt Erich ein gutes Modell, welches ihm die Entwicklung des unkontrollierten Flugzustandes erklärt. Ungewissheit bedeutet eine Daueralarmierung. Der Stresspegel im Fass ist dauernd am Steigen.</p> |
| <p>Intervention: Training der Extremflugsituation</p> <p>Prävention: Erweiterung des Know-how (Wetter, Taktik, Technik, Gebiet, Übersicht usw.)</p> | <p>Erich ist ein cleverer Bursche: Er meldet sich direkt zum Sicherheitstraining an und übt intensiv Front- und Fullstalls. Interessanterweise ist aber seine Flugangst in turbulenter Luft nach seinem Negativerlebnis und dem Intensivtraining immer noch da. Er ist am Zweifeln, ob er seine grösste Leidenschaft weiterführen soll...</p> | <p>Jede weitere Belastung wird zu einem Risiko für ein Überlaufen des Fasses.</p> <p>Zusätzlich ist Erichs Alarmsystem auf «unruhige» Luft vorbereitet. Sobald seine Amygdala die Sinneseindrücke der turbulenten Luft (bestimmte Bewegungen des Sitzes, Rascheln im Flügel, kurze Entlastungen der Traggurte usw.) wahrnimmt, wird sein biologisches System auf maximale Belastung hochgefahren. (Biologisch gesehen ist das die absolut richtige Reaktion.)</p> <p>Vielleicht erkennt Erich das an folgenden Reaktionen: schweissige Hände, trockener Mund, sich verkrampfende Muskeln, hoher Puls usw.</p> |
| | | |

| Commentaire de Kari | Une histoire de pilote tout à fait normale... | Commentaire de Urs |
|--|---|---|
| Rêve/vision: être un pilote de bon niveau... | Eric veut depuis longtemps monter loin au-dessus de son déco habituel et rêve de descendre en plané le plus loin possible en direction de chez lui, pour se poser devant la porte de sa maison. Hélas, en raison de ses contraintes familiales et de son job stressant, il n'a pas réussi jusqu'ici à dépasser le stade du pilote occasionnel. | Le stress peut découler de la différence entre certaines exigences et les possibilités dont on dispose réellement. Ces exigences ne sont pas forcément formulées par l'entourage, mais peuvent résulter de son objectif personnel de performances («Je veux être un pilote de bon niveau»). |
| Des joies exaltantes en perspective | Il se réjouit d'autant plus du week-end qu'il va passer à Kandersteg. Un week-end particulier, car sa famille au grand complet, belle-maman incluse, l'accompagne. Il ne pourra certes pas consacrer toute la journée à son hobby, mais le compromis convenu lui paraît acceptable: | À partir de quel moment un stress stimulant se transforme en stress d'un poids excessif, voire même peut-être traumatisant? Difficile à prédire, d'autant plus que cela dépend de chaque individu. |
| De grandes (fausses?!) espérances | Eric a prévu d'escalader la via ferrata avec sa famille, puis de s'offrir, sous son tout nouveau parapente, un joli glide depuis Allmenalp jusque dans la vallée. | |
| Pression venant de l'extérieur | Enfin arrivé au déco et pleinement dans son élément, Erich étale sa voile sous les regards sceptiques de sa famille. Il contrôle une dernière fois sur son iPhone la différence de pression: 3 hPa. Confirmation de la tendance au fœhn prévue par la météo. Aucun autre pilote en vue loin à la ronde et dans le ciel, les derniers cumulus stagnent à quelque 200 m au-dessus des sommets environnants comme une poignée de choux de Bruxelles. | Pour illustrer ce rapport de cause à effet, je recours généralement à l'image du tonneau (graphique plus bas). Dans ce tonneau s'accumule la charge actuelle de stress, qu'il s'agisse du stress quotidien, du stress professionnel ou du stress éprouvé dans les moments de loisirs (p. ex. arriver à faire un vol en dépit de ses obligations familiales). En règle générale, nous ne sommes pas conscients du niveau de remplissage de notre tonneau par le stress, et nous ne nous rendons pas bien compte si notre «déviation» (gestion du stress) fonctionne bien. Si le tonneau est déjà passablement plein, il suffit parfois d'un tout petit événement stressant supplémentaire pour le faire déborder. |
| Conscience restreinte | Le fait qu'au déco monte encore une solide ascendance alors que le soleil est déjà assez bas le surprend positivement. Bien qu'il fasse encore très chaud sur ce déco, tout laisse espérer un tranquille vol plané d'après-midi. | |
| Grande nervosité due à un manque de routine | Eric est légèrement nerveux, comme avant chaque décollage, mais il se réjouit de pouvoir bientôt contempler d'en haut la via ferrata péniblement gravie en fin de matinée. | |
| Sentiment de bonheur en vue succès | Le décollage se déroule sans problème et Eric, très fier, s'élance dans les airs en éprouvant un sentiment de profonde satisfaction et un grand soulagement. Tout à sa passion, il ne pense plus à sa famille...Il vole! | |
| Appréciation erronée des conditions de vol | Au milieu de la vallée, le taux d'ascension croît de façon inattendue, passant d'un faible 1 m/s à 3 m/s. À intervalles irréguliers, la sellette du pilote commence à se délester, à gauche et à droite, et subitement le nouveau parapente conçu pour le vol thermique bascule vers l'arrière. Plus aucune pression sur les commandes... L'impression de tomber en arrière dans le vide comme sur une balançoire! Tout va extrêmement vite. Eric cherche à rétablir la traction sur ses freins et, instinctivement, étend complètement les deux bras. Sa calotte se met à fouetter et prend des formes qu'il n'avait pas découvertes en parcourant brièvement le mode d'emploi du parapente. En fait, Eric a complètement perdu le contrôle de son parapente, soi-disant très stable et sûr. | C'est vraisemblablement un tel débordement de tonneau que subit Eric durant sa configuration de vol incontrôlée. Dans cette situation de stress extrême, notre cerveau enregistre les impressions sensorielles vécues à ce moment-là dans notre «centrale d'alarme», à savoir le système limbique, et en particulier dans l'amygdale. Cette très «vieille» (du point de l'évolution) partie de la région cervicale, appelée aussi «cerveau reptilien», n'est pas ou n'est accessible que de façon limitée par notre système de pensée s'exprimant consciemment par la parole. Elle a pour fonction de déclencher une réaction corporelle d'alarme chaque fois que sont perçues des impressions sensorielles similaires (trigger). |
| Appréciation erronée de la position en vol | | |
| Fausse réaction du pilote | | |

Kari Eisenhut

Instituteur de formation, instructeur de vol FSVL, vainqueur de la coupe du monde et champion d'Europe. Pilote de tests, coach et directeur de cours de formation continue et d'entraînement SIV.

Urs Braun

Parapentiste depuis 1989, dr phil., psychologue spécialiste en psychothérapie et psychologue d'urgence détenteur d'un certificat FSP.

Des pensées confuses lui traversent l'esprit. Dans un éclair, le regard réprobateur de sa belle-mère succède à l'image de la poignée du secours... Peu avant qu'il réussisse à saisir réellement ladite poignée, sa voile, après s'être violemment projetée vers l'avant, se remet en position de vol normale... Le cœur d'Eric bat comme un dingue et la peur reste ancrée dans ses os.

Incertitude = Insécurité

Au retour dans la voiture familiale, Eric est absorbé dans ses pensées. Le sentiment qui l'opresse le plus est de ne pas comprendre ce qui s'est exactement passé dans les airs et pourquoi, alors qu'il ne s'y attendait absolument pas, l'atmosphère pouvait être turbulente à cet endroit.

Il manque à Eric un modèle fiable pouvant expliquer le processus de cette situation de vol incontrôlée. L'incertitude se traduit pas un état d'alarme permanent. Le niveau de stress dans le tonneau ne cesse de monter.

Intervention: entraînement à une situation de vol extrême

Eric est un type intelligent: il s'inscrit sans attendre à un stage d'entraînement à la sécurité et pratique intensément des simulations de décrochages frontaux et complets.

La moindre épreuve nouvelle risque de provoquer le débordement du tonneau.

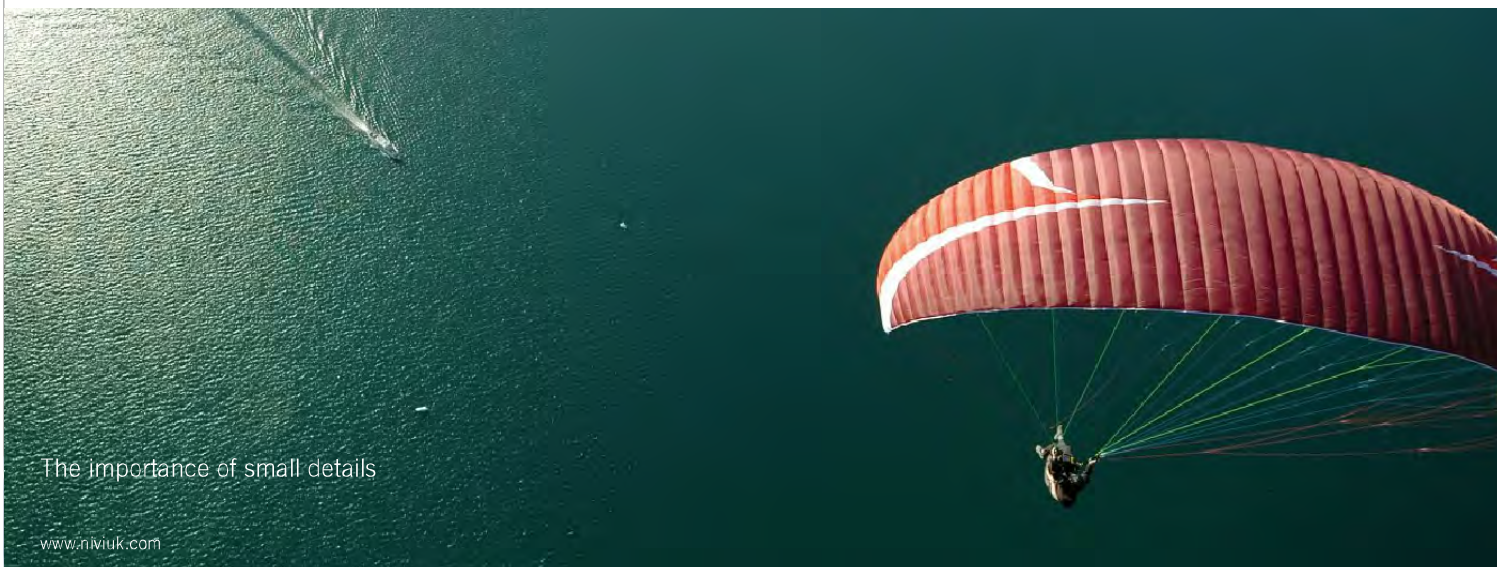
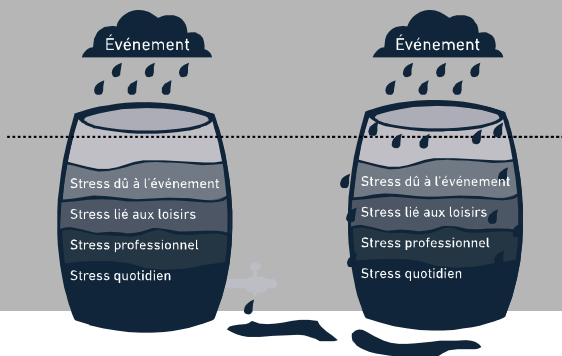
Prévention: élargissement du savoir-faire (météo, tactique, technique, connaissance du site, appréhension globale de la situation, etc.)

Il est intéressant de noter que même après cet entraînement intensif, sa peur de voler dans un air turbulent – qui provient de son expérience négative – n'a pas disparu. Il se demande s'il n'est pas préférable de renoncer à sa passion la plus chère...

De plus, le système d'alarme d'Eric est programmé sur «air instable», si bien que dès que son amygdale perçoit les impressions sensorielles associées à une turbulence (mouvements caractéristiques de la sellette, bruit de froissement de l'aile, brefs relâchements des élévateurs, etc.), son système biologique fonctionne à charge maximale (du point de vue biologique, c'est une réaction absolument correcte).

Eric reconnaît peut-être cet état aux symptômes suivants: mains moites, bouche sèche, contractions musculaires, accélération du pouls, etc.

Il est tout naturel qu'Eric cherche à présent à éviter de telles situations. Son amygdale le prévient d'un danger et il ne doit pas s'y exposer une nouvelle fois.



Schwächen können zu Stärken werden

Wie kann man ungünstige Bewältigungsmuster wieder verlassen, und wie kommt man wieder zu einem guten Gefühl in der Luft?

Es ist ein völlig gesundes menschliches Verhalten, dass wir unangenehme Gefühle vermeiden wollen. Besonders in unserer Freizeit wollen wir ja positive Gefühle erleben. Nun kann gerade beim Fliegen durch eine kritische Situation, die man selbst erlebt hat oder bei einem Kollegen mitbekommen hat, Unsicherheit entstehen, die dazu führt, dass Flüge aus dem Gefühl heraus «Etwas stimmt da nicht» beendet werden.

Dies kann eine richtige intuitive Wahrnehmung sein, die einen vor grosser Gefahr schützt. Es kann aber auch sein, dass ein ungünstiger Kreislauf begonnen hat. Das unangenehme Gefühl führt regelmässig zu Abbrüchen von Flügen (Angst, Vermeidungsreaktion), ohne dass die scheinbare Gefahr objektiv feststellbar ist. Wir haben dann zwar immer irgendwelche Erklärungen bereit. Wenn wir aber die Kollegen am Himmel und die Entwicklung des Windes und des Wetters beobachten, müssen wir feststellen, dass der Abbruch vorschnell geschehen ist.

Einerseits wird das Abbrechen des Fluges durch ein Verschwinden des negativen Gefühls «belohnt», andererseits lernen wir durch dieses Abbrechen, dass die Angst stärker ist als unser Wille.

Um ein solches ungünstiges Bewältigungsmuster verlassen zu können, müssen wir es uns als Erstes **eingestehen** können. Solange wir uns dagegen stemmen oder es sogar verleugnen, haben wir keine Chance, es zu ändern.

Als Zweites müssen wir das Muster bereits im Ansatz **erkennen** können. Wir müssen wissen, welche Wahrnehmungen die Alarmreaktion auslösen (Trigger). Dies ist individuell sehr verschieden und verlangt eine genaue Selbstbeobachtung.

Danach gilt es, für dieses Muster eine Sprache zu finden und die Abläufe **benennen** zu können. Dadurch geben wir unserem Bewusstsein erst die Chance, die von der Amygdala gesteuerte Alarmreaktion hemmen zu können.

Das **Verstehen** der Reaktion leitet den nächsten Schritt ein. Wir müssen uns mit unserem ungünstigen Muster **versöhnen**. Das klingt vielleicht in Fliegerohren eigenartig. Ich möchte darum kurz erklären, was damit gemeint ist. Das ungünstige Verhaltensmuster führt ja dazu, dass wir Dinge, die wir vorher mit Freude und vielleicht auch grossem Erfolg gemacht haben, nicht mehr können. Das kann einen ungeduldig und auch wütend machen. Wenn wir aber mit Ungeduld oder einem starken Frust-Gefühl im Bauch das ungünstige Muster ändern wollen, wird die Veränderung des Musters mit hoher Wahrscheinlichkeit scheitern. Versöhnen mit dem Muster bedeutet, dass wir bereit sind, Zeit und Geduld und zum Teil das Aushalten von negativen Gefühlen für die Bewältigung zu investieren. Andere Ziele (Top-Pilot des Clubs sein, weitester Flug realisieren usw.) müssen wir hinten anstellen.

Wenn wir soweit sind, können wir beginnen, uns mit den unangenehmen Gefühlen zu **konfrontieren**, d.h. sie so lange auszuhalten, bis sie verschwinden und dabei **neue korrigierende Erfahrungen** zu machen.

Das klingt jetzt einfach, ist es aber nicht immer. Vor allem, wenn wir schon länger ein ungünstiges Bewältigungsmuster aufgebaut haben. Angst, aber auch alle anderen Gefühle verändern sich und werden weniger, wenn wir sie im Fokus der Aufmerksamkeit behalten. Insbesondere die körperliche Angstreaktion (Herzklopfen, Schwitzen, Zittern usw.) verringert sich innert kurzer Zeit, wenn wir sie auf hohem Niveau aushalten. Vermeiden wir die Reaktion, indem wir die angstausslösende Situation nicht mehr aufsuchen oder nur kurz aufsuchen und dann gleich wieder verlassen, erzeugen wir Erfahrungen, die uns Glauben machen, dass die Angst berechtigt ist.

Wenn jemand diese Angst und deren Vermeidungsreaktion schon oft erlebt hat, das heisst gut trainiert hat, kann die Bewältigung sehr schwierig sein. Man erlebt – trotz Versuchen, sich mit der Angst zu konfrontieren – immer wieder, dass die Angst stärker ist als der Wille durchzuhalten. Um diesen Teufelskreis zu durchbrechen, ist es manchmal sinnvoll, fachliche Hilfe zu beanspruchen.

Gelingt es uns, auf diese Weise ein negatives Muster zu verlassen, haben wir nicht nur fürs Fliegen etwas gewonnen, sondern auch für andere Lebensbereiche eine erfolgversprechende Strategie kennengelernt. Schwächen können so zu Stärken werden. Eindrücklich können wir das auch an der Karriere-Entwicklung bei gewissen Sportlern beobachten, die solche Tiefs überwunden haben.

Les faiblesses peuvent se transformer en forces

Comment arriver à écarter un modèle de maîtrise des difficultés et retrouver de bonnes sensations dans les airs?

Le fait de vouloir éviter les sensations désagréables est un comportement humain parfaitement sain. Nous voulons, surtout dans nos moments de loisirs, vivre des sensations positives. Mais il peut arriver que l'on éprouve en vol un sentiment d'insécurité dû à une situation critique que l'on a soi-même vécue ou dont on a été témoin et qui a pour conséquence que le vol s'achève avec le sentiment que «là, il y a quelque chose qui ne joue pas».

Cela peut être une perception intuitive qui nous protège d'un grand danger. Mais cela peut aussi être le signe du début d'un cycle défavorable. La sensation de vivre quelque chose de désagréable nous amène régulièrement à interrompre notre vol (peur, réaction d'évitement), sans que le danger supposé soit constatable objectivement. Nous avons alors toujours sous la main l'une ou l'autre explication possible. Mais quand nous observons ensuite dans le ciel les collègues et l'évolution du vent et de la météo, nous devons reconnaître que cette interruption était pour le moins précipitée.

D'une part, l'interruption du vol est «récompensée» par la disparition de la sensation négative, et d'autre part nous apprenons, grâce à cette interruption, que la peur est plus forte que notre volonté.

Si nous voulons arriver à écarter un tel modèle de maîtrise des difficultés, il faut tout d'abord pouvoir **s'avouer à soi-même** que quelque chose ne jouait pas. Tant que nous réfutons ce fait ou même le nions, nous n'avons aucune chance de modifier notre comportement.

Deuxièmement, il faut pouvoir **reconnaître** ce modèle dès qu'il est enclenché. Nous devons savoir quelles perceptions ont déclenché la réaction d'alarme (trigger). C'est fort différent selon les individus et cela requiert une introspection très attentive.

Ensuite, il convient de trouver, pour ce modèle, un langage afin de pouvoir **nommer** le déroulement de notre comportement dans ses phases successives. Ainsi seulement nous donnons à notre conscient la possibilité de d'inhiber la réaction d'alarme stimulée par l'amygdale.

La **compréhension** de la réaction ouvre la prochaine étape. Nous devons à présent **nous réconcilier** avec notre modèle défavorable. Cette expression surprendra peut-être le libériste; c'est pourquoi j'aimerais expliquer ce que j'entends par là. Un type de comportement défavorable nous conduit à ne plus supporter des choses que nous accomplissions auparavant avec plaisir et peut-être aussi avec grand succès. Cela peut nous rendre impatients ou même furieux. Mais si nous tentons de modifier un comportement erroné en faisant preuve d'impatience ou en éprouvant un intense sentiment de frustration, il y a de fortes chances que cette tentative échoue. Se réconcilier avec le modèle signifie que nous sommes prêts à investir pour cela du temps et de la patience, et à accepter d'endurer au moins en partie les sensations négatives ressenties. Les autres objectifs (devenir le meilleur pilote du club, réussir le vol le plus long, etc.) doivent passer au second plan.

Arrivés à ce stade, nous pouvons commencer à **nous confronter** aux sensations désagréables, en d'autres termes les supporter jusqu'à ce qu'elles disparaissent, ce qui nous permettra de faire des **expériences nouvelles et correctrices**.

Cela paraît simple, mais ne l'est pas toujours, surtout lorsque nous cultivons depuis longtemps un modèle défavorable. La peur, comme tous les autres sentiments, se modifie et s'apaise lorsque nous focalisons notre attention sur elle. Les réactions corporelles à la peur (battements de cœur, transpiration, tremblements, etc.) se réduisent en peu de temps lorsque nous sommes capables de les endurer. Si nous les évitons en refusant de rechercher la situation qui a pu les déclencher ou en ne la recherchant que superficiellement pour l'oublier aussitôt, nous générons des expériences qui nous font croire que la peur est légitime.

Si quelqu'un a éprouvé cette peur et a adopté déjà souvent une réaction d'évitement, c.-à-d. qu'il est bien entraîné pour cela, la maîtrise du problème peut s'avérer très difficile. On ne cesse de découvrir – même après maintes tentatives de se confronter à elle – que la peur est plus puissante que la volonté de la supporter. Pour stopper ce cycle infernal, il est parfois conseillé de solliciter l'aide d'un thérapeute.

Si nous réussissons, grâce au processus ainsi décrit, à sortir d'un modèle négatif, nous avons non seulement gagné un acquis pour notre passion, le vol, mais expérimenté une stratégie prometteuse pour d'autres domaines de la vie. Les faiblesses peuvent se transformer en

Wie kann man verhindern, in der Luft zu blockieren?

In extremen Belastungssituationen, die zu einer Überforderung unserer kontrollierten Handlungssteuerung führen können, reagieren wir mit Notprogrammen (Kämpfen, Flüchten und Einfrieren = Blockieren). Diese Programme gehören zu unserer biologischen Grundausstattung. Sie sind biologisch gesehen sehr sinnvoll und können nicht ignoriert werden. Das heisst, sie können auch bei jedem von uns auftreten. Sie sind jedoch kaum geeignet, einen Gleitschirm sicher zu fliegen.

Unter dem Einfluss dieser Programme kommt es zu grobmotorischem Verhalten. Auf Grund des hohen Stresses sind unsere Muskeln nicht mehr in der Lage, feinmotorisch zu arbeiten. Aber auch unser Denken ist nicht mehr differenziert; es ist sehr einseitig auf die vermeintliche Gefahr fokussiert.

Um solche Situationen zu verhindern, sollten wir unsere eigenen Anzeichen von beginnendem Stress erkennen können. An der Schwelle dieser Stressreaktion können wir dann mit dem Trainieren – z.B. in einem Sicherheitstraining – beginnen. Mit der Zeit können wir diese Schwelle verschieben und immer mehr Figuren unter eigener Handlungskontrolle und mit moderatem Stressniveau fliegen.

Für gewisse Notsituationen (Notschirm werfen) sollten wir uns hochautomatisierte Muster antrainieren, die wir auch noch unter maximalem Stress abrufen können. D.h. wir müssen die Muster auch unter einem gewissen Stressniveau lernen. Dabei gilt es, auch das Muster (Entscheidung Notschirm ziehen und werfen, Öffnung beobachten, Gleitschirm am Fliegen hindern, Landung vorbereiten) im mentalen Training bis zur Landung fertig zu denken. Dadurch kann am ehesten verhindert werden, dass der Faden des Handlungsablaufs unter hohem Stress reisst und man blockiert.

Es gibt auch Techniken, um den beginnenden Stress zu reduzieren. Diese müssen aber individuell geübt werden, und der Raum hier reicht nicht, um darauf einzugehen.

Urs Braun

Dem Stress beim Fliegen vorbeugen

Fliegen ist ein Spiel mit der Natur und deren Gewalten – grundsätzlich ist der Mensch nicht zum Fliegen gemacht. Die Luftbewegungen sind für uns Menschen meistens unsichtbar und deren Verlauf nur mit sehr viel Erfahrung voraussehbar. Wenn ich bereits vor dem Start genau weiss, was mich in der Luft erwartet, und verstehe, wie die Thermik in Zusammenhang mit der Topographie und dessen Windsystem zirkuliert, fühle ich mich wohl und sicher. Ich erkenne Turbulenzen und gefährliche Gebiete zum Voraus. Ich suche immer positive Erlebnisse und versuche, nach jedem Flug die Ereignisse zu ergründen.

Fliege ich nach einem Sicherheitstraining sicherer?

In einem Sicherheitstraining lerne ich den Absturz. Ich weiss nach einem erfolgreichen Training, wie sich Extremflugzustände anfühlen und wie ich sie beherrschen kann. Das hilft mir an turbulenten Tagen, Flugzustände frühzeitig richtig zu erkennen und somit den Absturz zu verhindern. Noch besser ist es, gar nie zum Absturz zu kommen: D.h. meinen Schirm genau so zu kontrollieren, dass sich kein Extremflugzustand ereignet. Das bedingt neben technischen Fähigkeiten auch taktisch zur richtigen Zeit am richtigen Ort zu sein.

Wie erfülle ich meinen Flugtraum?

Um sich beim Gleitschirmfliegen erfolgreich weiterentwickeln zu können, muss man Träume haben. Der Weg zum Ziel, zur Erfüllung des Traums, kann lang sein. Viel wichtiger ist es, sich selber richtig einstufen zu können und dabei Schritt für Schritt Fortschritte zu machen. Dabei ist es entscheidend, die Schritte richtig zu setzen: Ein zu grosser Schritt wirft dich in deiner Entwicklung oft weit mehr zurück als die bereits zurückgelegte Distanz.

Kari Eisenhut

forces. On peut s'en rendre compte en suivant le développement de la carrière de certains sportifs qui ont traversé de tels «creux», mais sont parvenus à les maîtriser.

Comment éviter le «blocage» dans les airs?

Dans les situations de charge psychique extrême pouvant conduire à une sollicitation excessive de notre capacité à diriger nos actions, nous réagissons par l'un ou l'autre programme d'urgence (lutte, fuite, «gel», c.-à-d. blocage). Ces programmes font partie de notre équipement biologique de base. Ils sont très utiles et ne doivent pas être ignorés. Ils peuvent donc s'enclencher chez n'importe lequel d'entre nous. Cependant, ils ne sont guère appropriés pour piloter un parapente en sécurité.

Sous l'influence de ces programmes apparaissent des comportements moteurs lents et frustes. Suite à un stress élevé, nos muscles ne sont plus à même de travailler finement. Et notre pensée n'est plus capable de différencier; elle devient monolithique et se concentre sur le danger supposé.

Pour éviter de telles situations, nous devrions pouvoir reconnaître les premiers signes d'un début de stress. Au seuil de cette réaction de stress, nous pouvons entreprendre un entraînement, par exemple dans le cadre d'un stage SIV. On pourra par la suite repousser ce seuil et exécuter progressivement d'autres figures sous son propre contrôle et en ne dépassant pas un niveau de stress modéré.

En prévision d'une situation d'urgence (jeter le secours), nous devrions acquérir des modèles de réactions complètement automatisés, auxquelles on pourra faire appel en cas de stress maximum. Par conséquent, il faut apprendre de tels modèles quand nous nous trouvons également à un niveau de stress déjà élevé. Cela implique d'enregistrer dans sa mémoire, grâce au training mental, le modèle de réactions complet, de l'incident de vol à l'atterrissage (décider de tirer et jeter le secours, contrôler l'ouverture, empêcher la calotte de voler, préparer l'atterrissage). C'est ainsi que l'on se donne le plus de chances d'empêcher que le fil du déroulement de nos actions se rompe sous l'effet d'un stress excessif et d'être victime d'un blocage.

Il existe aussi des techniques permettant de réduire le stress naissant, mais il est nécessaire de les apprendre individuellement et la place nous manque ici pour pouvoir les aborder.

Urs Braun

Prévenir le stress en vol

Le vol est un jeu avec la nature et ses diverses forces. Fondamentalement, l'homme n'est pas fait pour voler. Les mouvements de l'air sont généralement invisibles pour nous autres êtres humains et leur évolution n'est prévisible que pour celui qui possède une solide expérience. Si, avant même de décoller, je sais exactement ce qui m'attend dans les airs et comprends comment circulent les thermiques en fonction de la topographie et du système local des vents, je me sens bien et sûr dans les airs. Je suis capable de déceler à l'avance les turbulences et de reconnaître les zones dangereuses. Je cherche toujours à vivre des expériences positives et m'efforce, après chaque vol, d'analyser et élucider les événements vécus.

Est-ce que je vole avec une sécurité accrue après un cours SIV?

Durant un SIV, j'apprends à expérimenter une «chute». Après un tel entraînement, je sais ce que je ressens en situation de vol extrême et comment je peux maîtriser cette situation. Cela m'aide, lorsque l'aérologie est turbulente, à reconnaître en temps utile et avec précision ma position en vol et à éviter la chute. Mais il est encore préférable de ne jamais en arriver là (la chute), c'est-à-dire d'apprendre à contrôler parfaitement sa voile afin de ne pas se retrouver en situation extrême. Cela implique, en plus du savoir-faire technique, de se trouver au bon endroit au bon moment. C'est aussi une question de tactique.

Comment réaliser mon rêve de voler mieux?

Pour se perfectionner en vol, il faut avoir des rêves dans sa tête. Le chemin menant à la réalisation d'un rêve peut être long. Mais ce qui est bien plus important, c'est de connaître ses capacités actuelles et de faire des progrès pas à pas. Pour cela, il est capital de définir correctement les étapes à franchir. Une étape trop ambitieuse risque de te faire reculer bien plus loin que là où tu étais parvenu.

Kari Eisenhut