



www.gliding.ch

## **Groupe Genevois de Vol à Voile de Montricher**

*Suite à la météo excellente tout au long de cette année 2003, beaucoup de nos vélivoles genevois ont trouvé l'occasion de faire de très grands vols, et parfois même des vols exceptionnels depuis notre base de Montricher (LSTR).*

*Parmi ces pilotes passionnés du Groupe Genevois de Vol à Voile, l'un d'entre eux, Valentin Maeder a même réussi la performance de se classer 1<sup>er</sup> en Classe Open au Concours National de Vol à Voile 2003, avec notre planeur club LS8/18, devant tous les grands noms suisses du vol à voile !*

*Classement CNVV 2003 sur : [www.segelfliegen.ch/nsfw.htm](http://www.segelfliegen.ch/nsfw.htm)*

*J'ai demandé à Valentin s'il pouvait écrire quelque chose sur sa méthode : il m'a dit oui et il a écrit en anglais un texte qui m'a interpellé, et dont vous avez l'exclusivité aujourd'hui de la traduction française (par Gilles Lindecker).*

*Bonne lecture, et j'espère que cette prose de Valentin contribuera à soutenir les passions vélivoles qui naissent de plus en plus chaque année à Genève.*

*Patrick Mégard  
président du GGVVM*

---

### **À la poursuite du TAO du vol à voile**

On a beaucoup écrit sur les connaissances nécessaires au vol à voile en termes d'équipement, de météo, de modèles d'optimisation mathématique, de check-lists, de sécurité ; comparativement, peu de réflexions sont encore disponibles sur le «facteur pilote», c'est-à-dire sur ce qui se passe dans la tête du pilote.

Il est intéressant de noter que ce sont des facteurs tels que le «modèle mental» ou «l'intuition» du pilote (moins faciles à saisir que l'importance du taux de glisse par exemple) qui, bien plus que la performance du planeur utilisé, déterminent les résultats des compétitions ou des vols de grande distance.

La poursuite du vol parfait est une passion qui peut accompagner la vie entière d'un pilote ; elle aura une signification différente à chaque phase du développement personnel. En regardant de cette manière, le jusqu'où vous pouvez aller en planeur est relié à votre voyage intérieur (et bien sûr, l'ouest de la Suisse est un très bon point de départ),

Avec la sagesse vient la tranquillité  
Avec la tranquillité vient la douceur  
Avec la douceur, le moi intérieur devient un avec le monde extérieur  
S'ouvre alors la voie vers le Tao

### **Le modèle mental**

Pousser ses propres limites en vol à voile demande une atténuation de ses représentations internes, du modèle mental de la réalité, à la fois avant et pendant le vol. Gérer ses attentes correctement, afin de rester dans un état réceptif d'esprit tout au long du vol, en est un aspect crucial.

Les mantras ou les intentions pré formulées et les images mentales peuvent aider à restaurer un état de réceptivité lorsqu'un facteur extérieur perturbant déclenche une distraction, une frustration, ou un dialogue intérieur négatif, laissant la place aux habitudes et aux paradigmes limitatifs du comportement.

Pour tirer le meilleur des informations disponibles avant et pendant le vol, vous devez puiser à la fois dans les connaissances partagées par la communauté des vélivoles, et dans votre pouvoir de transformation de votre subconscient (intuition).

### **La gestion des attentes**

Le Dalai-lama, fin observateur de la nature humaine, a eu un jour le plaisir de parler devant un auditoire composé d'éminents philosophes bouddhistes sélectionnés et de dignitaires d'un fameux monastère Zen japonais.

Il pensait avoir trouvé les mots qui donnaient une juste forme à ses vues, qu'il était en parfaite harmonie avec cet auditoire éclairé. Il ressentit une profonde satisfaction intérieure quand il perçut qu'un consensus de bonheur s'établissait dans la salle à la conclusion de son discours.

Un moment plus tard, deux jolies femmes en kimono traditionnel surgirent de l'arrière-salle et s'avancèrent vers le Dalai-lama, portant un bouquet de fleurs élaboré selon la tradition de l'Ikebana. Il se leva pour recevoir ces fleurs, mais les femmes le contournèrent pour déposer les bouquets devant l'autel qui se trouvait derrière lui.

«À cet instant», admit le Dalai-lama, «je me suis senti quelque peu frustré et je devins aveugle à l'harmonie et la beauté sublime qui m'entourait. Pourquoi ? Parce que je m'attendais à ce que ces fleurs me fussent destinées...»

Ainsi est composée la nature des fausses attentes et des frustrations qui s'ensuivent. Elles émergent de l'air diaphane et obscurcissent votre vision. Et ce n'est pas bon pour un pilote qui doit être réceptif à ce que la nature offre en termes d'occasions à progresser le long du chemin.

Un exemple simple : quand vous suez jusqu'au bord des lèvres, embuant votre cockpit de votre souffle parce que l'ascendant thermique «standard» n'est pas là au moment où vous l'attendez, et que vous en avez besoin, vous êtes aveugle à ce groupe de choucas qui monte vers le ciel depuis ce petit pic à un kilomètre en bas sur votre gauche. Vous vous seriez dit en vous-même : hum, c'est intéressant ! Aurais-je négligé quelque chose ? Et vous auriez commencé à regarder alentour sans attendre un nuage ou un autre planeur. Vous auriez alors pu identifier les oiseaux et gagner un meilleur ascendant que celui standard que vous attendiez en vain.

C'est pourquoi, si vous voulez aller plus loin en vol à voile, vous serez bien avisé d'apprendre à gérer vos attentes correctement, et à ajuster votre modèle mental afin de circonvenir la frustration.

Le pilote qui cherche à transcender ses propres barrières mentales peut, comme point de départ, re-interpréter le vieil adage : «Attends toujours l'inattendu» et le résumer par : «Cesse de te concentrer sur ce que tu veux, mais saisis avec gratitude ce que tu reçois».

### **La voie de l'intuition**

C'est parce que j'ai conservé une attente fallacieuse et une représentation interne défectueuse de la réalité que j'ai failli, il y a 10 ans, être tué lors d'un orage de fœhn.

C'est probablement la raison qui m'a poussée à méditer sur ce sujet plus que ne le font la plupart des pilotes. J'y ai non seulement gagné en jugement sur le péril des attentes trompeuses, mais j'ai aussi été aidé pour commencer à accéder au pouvoir de traitement de mon moi inconscient - en d'autres mots - j'ai appris à écouter mon «intuition».

De façon intéressante, le choc de l'accident a ouvert un dialogue entre mon moi conscient et mon moi inconscient. En vol, après l'accident, mon inconscient ne faisait plus confiance à mon conscient qui «tout consciemment» nous a conduit à l'accident (de même qu'un coureur automobile ne peut gagner une course après un accident car ses réflexes sont inhibés par son moi inconscient).

Au plus petit défi, ou doute lors d'un vol, «il» réagissait par de fortes pulsations induites et toutes sortes d'alarmes corporelles pendant que mon esprit dominait calmement la situation.

En ce temps là, je devais littéralement calmer mon moi inconscient, lui expliquer que tout allait bien et que je comprenais d'où ça venait. «Nous» devons nous «pardonner mutuellement» et apprendre à aimer à partager nos vues respectives pour aller de l'avant.

Ceci peut, bien sur, sembler un peu étrange, mais le résultat fut que je compris que le moi inconscient suit chaque mouvement que «je» fais dans mon planeur, transforme et apprend l'expérience d'une façon différente et complémentaire en qualité, communique avec mon moi conscient tout au long du trajet. Certains appellent ce phénomène sentir ses tripes ou sentir ses fesses. Mais «nous» sentons qu'il est possible de cultiver notre intuition et que nous pouvons accéder à l'incroyable pouvoir de traitement du moi inconscient, qui dépasse, et de loin, le sentiment que l'on a des qualités de l'ascendant sur lequel on cherche à se centrer en pilotant aux fesses.

A nouveau, vous devez vous maintenir dans un état relaxé et réceptif, afin de conserver ouvert le canal de communication interne, tout comme vous le faites avec n'importe quelle relation.

Ici je voudrais remercier mon amie pour sa perspicacité : toute femme peut vous dire que les hommes sont comparativement aveugles aux états d'âmes et aux signaux tout juste perceptibles de leur entourage ; les hommes feraient bien de consulter leur partenaire avant de prendre une décision qui implique les sentiments des autres. Il semble que les femmes pointent une sorte de «faisceau radar» sur leur environnement, changeant et modulant leurs humeurs et leurs vues afin d'examiner l'ensemble des relations humaines sous un «large spectre de fréquences». Ainsi, elles recueillent des «vibrations» d'une qualité différente de celles que les hommes recueillent, ce qui les aide à mieux remplir leur rôle de connexion et d'agents porteurs dans la société.

Mon modèle mental, dérivé de cette constatation, est que si vous acceptez les signes de votre inconscient, et que vous consultez votre intuition en formulant vos décisions, vous ajouterez alors profondeur, qualité et vitesse au processus de décision.

Vous pouvez aider à absorber plus de complexité en la contrecarrant par une plus grande variété de perceptions. Alors «saurez» exactement ce qu'il faut faire ; restez tout simplement en état réceptif.

### **Calibrer l'état réceptif de l'esprit**

Le concept «d'état de réceptivité» mental a été de nombreuses fois débattu. Un élément important est qu'il permet de calibrer et restaurer l'état d'ouverture lorsque des facteurs extérieurs induisent distraction, frustration et dialogue intérieur négatif en limitant les modèles de comportement.

Daniel Nipkow, un ami (ancien champion du monde de tir), l'appelait intentions pré formulées et images mentales ; d'autres compétiteurs l'appellent procédure, mantra, ancrage ou tout autre déclencheur que vous pouvez volontairement évoquer à chaque fois que vous en avez besoin, pour amener un éveil et un état d'esprit que vous aviez précédemment associé à un tel déclencheur.

À titre d'exemple : sur des longues tâches qui approchent les limites de votre habileté de pilote et les potentiels de la météo, vous avez invariablement à

gérer vos doutes sur votre capacité à terminer la tâche et à retourner à la base. Vous commencez à abandonner et à succomber aux signaux décourageants comme par exemple les nouvelles d'un collègue qui a atterri aux vaches à cause d'un orage, ou votre amie ou ami qui vous a distrait par un appel intempestif sur votre Natel en vous racontant comment les autres couples «normaux» profitent de cet été romantique au bord du lac alors qu'il ou qu'elle se trouve à nouveau seul ou seule. Quand de tels doutes arrivent et que vous êtes distrait, vous pouvez réinstaller un état d'esprit optimal avec l'aide de quelques phrases ou mantras :

Voici un mantra simple qui m'aide à surmonter ce type de défi vers la fin d'un long vol : «Pour autant qu'il soit sûr, un vol n'est pas fini avant qu'il ne soit terminé».

Ceci me remet en mémoire les considérations de sécurité et d'activités thermiques du soir, et me met dans l'état de relaxation et de réceptivité que j'associais auparavant à ce mantra. Les sensations de doute destructrices qui s'ajoutent au désir «aveugle» de terminer la tâche font alors place au «chercheur d'ascendant crépusculaire» qui est en moi, curieux d'observer et d'expérimenter les nombreux et fascinants phénomènes météorologiques que l'on rencontre le long d'une route empruntée tard un jour thermiquement actif, juste pour jouer en sécurité, mais sans autre pression ni préoccupation.

Plus souvent qu'à son tour, j'ai eu du plaisir sur le chemin du retour, sans trop trembler, longtemps après que la plupart des pilotes aient déjà terminé leurs vols.

Un autre mantra que j'utilise pour maîtriser les erreurs qui m'ont coûté du temps et reprendre mon rythme de vol et un état réceptif : «Un pilote de classe peut traiter de telles erreurs et je me réjouis d'apprendre d'elles plus tard».

Ceci m'apporte en même temps la sensation que :

- a) je suis en train d'étendre de manière ludique mon énergie à un défi qui me délecte, et après tout il s'agit de ce type de journée que j'anticipe avec excitation tout au long de l'année.
- b) ce mantra restaure rapidement ma confiance et me rappelle que j'ai souvent volé plus loin que d'autres tout en commettant des erreurs.
- c) il me fait repousser à plus tard les explications de mes fautes (en évitant de gaspiller de l'énergie par un dialogue intérieur qui tente de réduire les dissonances cognitives).

Essayez de construire vos propres mantras, adaptés à vos besoins et défis personnels. C'est la préparation mentale à un vol et le rappel d'un état mental adéquat qui comptent quand vous en avez besoin.

### **Le plaisir de partager**

Grâce à la publication en ligne des enregistrements GPS des vols sur Internet, la communauté des vélivoles ressemble à un essaim d'abeilles, un

super organisme qui se donne, qui explore, qui mémorise et qui communique les caractéristiques de son environnement à travers les expériences de ses membres. La lumière qui en résulte clairement est que ces apprentissages réunis conduisent à une perspicacité supérieure et repoussent les limites du possible.

L'impossible est composé du possible, et des vols jugés précédemment impossible sont soudainement mis à portée de tout un chacun grâce à l'information de ce partage.

De mon point de vue, ce partage d'expériences et d'informations, les échanges concernant la représentation interne de la réalité (le modèle mental) semblent plus avancés dans d'autres communautés de vélivoles (ex. en Autriche) depuis assez longtemps déjà, et il apparaît que de telles communautés plus «ouvertes» dépassent de manière prouvée les communautés qui ont une approche plus traditionnelle, moins ouvertes à ces facteurs «flous».

A titre d'exemple, les vols de même nature que ceux que j'ai eu la bonne fortune d'accomplir cette année depuis Montricher (LSTR) sont perçus, depuis déjà de nombreuses années, par les communautés de vélivoles des pays voisins comme n'ayant rien d'extraordinaire.

Partager des expériences est quelque chose de profondément épanouissant et gratifiant, et une nouvelle solution de partage de qualité est ouverte aujourd'hui au travers d'Internet.

### **Les limites extérieures des vols planeur depuis Montricher**

De multiples façons, il doit être possible d'étendre les performances de ce que nous voyons couramment. Du point de vue météorologique, l'année 2003 a été intéressante et d'une certaine manière différente, mais pas nécessairement supérieure, en termes de possibilités de vols comparée aux autres bonnes années. Les meilleurs résultats obtenus au championnat national ne diffèrent pas significativement, par exemple, des résultats des années antérieures.

De mon point de vue, la position de Montricher (LSTR), près de l'Arc Alpin, offre des possibilités extraordinaires de vols en triangle de plus de 1'000 Km, comparables à ceux de n'importe quel endroit des Alpes.

Je pense aussi que les terrains des extrémités du Valais ou de Haute-Savoie cachent des trésors d'ascendances crépusculaires qui rendent possible des vols jusqu'au coucher du soleil. Nous devrions chercher ensemble où les ascendants les plus matinaux commencent, où les meilleurs ascendants se trouvent entre temps, et alors surmonter, dans une joie commune, les impossibilités perçues en utilisant une suite d'excitantes possibilités nouvelles, en partageant l'expérience tout au long des voyages.

*Valentin Maeder*