

Wie geht es dir am Startplatz?

Umgang mit Emotionen im Sport



Comment te sens-tu, au terrain de décollage?

Gérer ses émotions dans le domaine du sport





Bendicht Erb

Von überfüllten Bergbahn-Startplätzen bis hin zu absoluter Einsamkeit, wie hier am Hike-and-Fly-Startplatz Wasenegg oberhalb von Gimmelwald BE: Piloten müssen sich schon vor dem Flug mit unterschiedlichsten Emotionen auseinandersetzen. *Que le déco soit bondé, près de la station supérieure d'une remontée mécanique, p. ex., ou qu'il offre une solitude absolue après un hike and fly, comme ici la Wasenegg, au-dessus de Gimmelwald (BE), les pilotes doivent faire face aux émotions les plus variées avant même le vol.*

Bendicht Erb

Die Abschlussarbeit von Bendicht Erb zum «Mentaltrainer Sport IAP (Institut für angewandte Psychologie)» befasst sich mit dem Thema «Mentale Stärke am Startplatz». Dazu hatte der Fluglehrer und Biplacepilot 460 Piloten zu ihrem Befinden am Startplatz befragt. Im folgenden Beitrag beleuchtet er häufige Stressfaktoren und mögliche Bewältigungsstrategien. Ausserdem gibt er einen Einblick in die psychologischen Hintergründe.

Wie im Sport allgemein gehören auch beim Fliegen Emotionen dazu. Piloten berichten, das Kontinuum an Emotionen reiche von totalem Glück und mystischer Einheitserfahrung bis hin zu Panik aufgrund von Kontrollverlust. Ist das Erleben intensiver Emotionen möglicherweise eines der Motive, um mit dem Fliegen überhaupt anzufangen?

Emotionen

Die Psychologie definiert eine Emotion als einen aktuellen psychischen Zustand, der mit Veränderungen der körperlichen Erregung, des Erlebens (Gedanken und Gefühle) und des Verhaltens einhergeht. Emotionen können negativ oder positiv empfunden werden. Angst, Ärger, Scham, Schuld und Traurigkeit sind Beispiele für negative Emotionen. Freude, Zufriedenheit, Entspannung, Sicherheit und Verbundenheit sind Beispiele für positive. Im Hinblick auf die sportliche Leistung muss differenziert werden: Gewisse negative Emotionen verbessern die Leistung, während gewisse positive sie auch verschlechtern können.

Eine Emotion bezieht sich generell auf eine Situation, die für die Person von Bedeutung ist. Das kann zum Beispiel ein überfüllter Startplatz bei anspruchsvollen Windverhältnissen sein. Ein Startabbruch könnte eine «Blamage vor Publikum» bedeuten. Pilot A, der zwei Flüge pro Monat macht, fühlt sich durch diese Situation gefordert oder sogar überfordert. Sein Körper bereitet ihn auf diese subjektiv empfundene

«La force mentale au terrain de décollage»: voilà le titre du travail de fin d'études en coaching mental rédigé par Bendicht Erb à l'Institut de psychologie appliquée (IAP). Pour ce travail, Bendicht, instructeur de vol libre et pilote de biplace, a interrogé 460 pilotes au sujet de leur ressenti au terrain de décollage. Dans cet article, il met en lumière les facteurs de stress les plus fréquents et les stratégies possibles pour le surmonter. Il donne par ailleurs un aperçu des fondements psychologiques dans ce domaine.

Comme tout sport, le vol libre va de pair avec les émotions. Les pilotes font état d'un spectre émotionnel qui s'étend du bonheur total et d'une expérience mystique et fusionnelle à la panique déclenchée par une perte de contrôle. L'expérience d'émotions d'une grande intensité serait-elle l'un des motifs qui poussent un piéton à débiter le vol libre?

Les émotions

La psychologie définit une émotion comme un état psychique actuel qui s'accompagne d'altérations liées à l'excitation physique, au vécu (pensées et sensations) et au comportement. Les émotions peuvent être ressenties comme positives ou négatives. La peur, la colère, la honte, la culpabilité et la tristesse comptent parmi les émotions négatives. La joie, la satisfaction, la détente, la sécurité et l'affection sont des émotions positives. Dans le domaine de la performance sportive, il convient de faire une distinction: certaines émotions négatives améliorent les performances, tandis que des émotions positives peuvent les entraver.

Une émotion est en général liée à une situation à l'impact majeur sur une personne. Un déco bondé et des conditions de vent exigeantes, par exemple. Une interruption de décollage pourrait alors s'apparenter à «se ridiculiser en public». Pilote A effectue deux vols par mois et trouve cette situation difficile, voire trop exigeante. Son corps le prépare au risque ressenti de manière subjective par une réaction d'alarme. Son

Gefahr mit einer Alarmreaktion vor. Er ist erregt, was sich in einer Veränderung der Atmung, des Herzschlags und der Muskelanspannung bemerkbar macht. Selbstzweifel und Ängstlichkeit gesellen sich zu inneren Bildern von Startabbrüchen. Nun ist der Pilot in einer Stressreaktion, Distress (= unangenehmer Stress).

Distress und Eustress

Distress wird durch einen Stressor ausgelöst: Das ist ein Ereignis, das das Gleichgewicht der Person stört und ihre persönlichen Ressourcen stark fordert oder überfordert. Durch diese Alarmreaktion werden die Bewegungen bei den Startvorbereitungen grobmotorisch und unkoordiniert. Auch gedanklich kann der Pilot nicht mehr alle Aspekte aufnehmen, denn sein Fokus ist eingengt. Er ist kurz davor, die Situation mit Kampf oder Flucht zu bewältigen wie seine fernen Vorfahren. Unsere automatischen Reaktionen sind für das Leben eines Jägers und Sammlers optimiert, nicht aber fürs Fliegen.

Bei der Pilotenbefragung zur Abschlussarbeit stachen unter den Stressoren am Startplatz zwei Kategorien hervor: zum einen Wind und Wetter und die korrekte Einschätzung von beiden, zum anderen hektisches Gedränge und Zuschauer. Etwa ein Drittel der befragten Piloten empfanden ausserdem das dysfunktionale soziale Miteinander als grössten Stressor.

Dass ein überfüllter Startplatz bei anspruchsvoller Windsituation auch anders empfunden werden kann, zeigt Pilot B. Mit vier Flügen pro Woche erkennt er in der Situation eine willkommene Herausforderung. Er schätzt seine Ressourcen als ausreichend ein, um sie zu bewältigen. Er erlebt Eustress. Das ist guter, anregender Stress. Zwar wird auch da der Körper erregt, aber nur so weit, um wach und klar die Herausforderung zu meistern. Die Gedanken richten sich auf die bevorstehenden Handlungen und auf frühere Erfolgserlebnisse. Dies zeigt sich auch im Verhalten des Piloten.

excitation se traduit par une altération de la respiration, du rythme cardiaque et de la tension musculaire. Le doute de soi et la peur accompagnent des images intérieures d'interruptions de décollage. Le pilote se trouve maintenant dans une réaction de stress, ou distress (stress désagréable).

Distress et eustress

Le distress est déclenché par un facteur de stress, un événement qui perturbe l'équilibre d'une personne et sollicite fortement, voire submerge, ses ressources personnelles. Cette réaction d'alarme gêne la motricité du pilote, lors de la préparation au décollage, et ses mouvements deviennent saccadés et désordonnés. Mentalement, il ne parvient pas non plus à percevoir tous les aspects nécessaires à cause d'un «champ de vision» réduit. Il est sur le point de surmonter la situation par le combat ou la fuite, comme ses lointains ancêtres. Optimales pour un chasseur-cueilleur, les réactions que nous avons automatisées ne sont pas adaptées au vol libre.

Deux catégories de facteurs de stress se sont démarquées lors de l'enquête auprès des pilotes relative à ce travail de fin d'études: le vent, la météo et une bonne évaluation de ces conditions, d'une part, et d'autre part une foule trépidante de pilotes et des spectateurs. Environ un tiers des pilotes interrogés ont par ailleurs évoqué le dysfonctionnement de l'interaction sociale comme facteur majeur de stress.

Un déco bondé et un vent exigeant peuvent aussi générer un ressenti différent, pilote B le prouve. Quatre vols hebdomadaires lui permettent de percevoir la situation comme un défi bienvenu. Il estime ses ressources suffisantes pour surmonter la situation. Il ressent un eustress, un stress positif et stimulant. Là encore, une excitation physique apparaît, mais à un niveau qui permet encore au pilote d'aborder le défi de manière claire et lucide. Ses pensées se concentrent sur ses actions à venir et ses succès passés, ce qu'indique aussi son comportement.

An einem Hammertag ist an beliebten Startbergen, wie hier dem Niesen, mit höherem Pilotenaufkommen zu rechnen. Lors de journées canon, il faut s'attendre à une forte fréquentation sur les décos les plus appréciés, comme ici au Niesen.





Entspannte Startplatz-Atmosphäre trotz hoher Pilotendichte: Klausenfliegen des Gleitschirm-Clubs Luzern. Das Foto entstand am Startplatz Brunni, noch im Jahr vor der Corona-Pandemie. Atmosphère détendue au décollage malgré le grand nombre de pilotes: vol de la Saint-Nicolas organisé par le club de parapente de Lucerne. Une photo prise au Brunni l'année précédant la crise liée au coronavirus.

Stressbewältigung – Coping

Gemäss dem Psychologen Richard Lazarus spielt die persönliche Beurteilung einer Situation eine entscheidende Rolle bei der Entstehung von Distress und Eustress. Obwohl die Bewertung in Sekundenbruchteilen automatisch stattfindet, kann sie mehrmals bewusst wiederholt werden: Stellt der bevölkerte Startplatz wirklich eine Gefahr dar oder ist es der Selbstwert, der durch einen Startabbruch vor Publikum bedroht wird? Wie kann ich mit dieser fordernden Situation konstruktiv umgehen? Die letzte Frage bringt uns zum Thema Coping, zur Bewältigung von Distress. Grob werden zwei Copingstrategien unterschieden: problem- und emotionsorientiertes Coping. Problemorientiertes Coping bietet sich an, wenn die Situation kontrolliert und verändert werden kann. Entweder verlässt man den Startplatz (Flucht) oder verjagt alle anderen Piloten (Kampf). Zum problemorientierten Coping gehört auch das Einholen von weiteren Informationen oder sozialer Unterstützung. Am vollen Startplatz handelt es sich um eine Situation, die man kaum kontrollieren und verändern kann. Damit kommt emotionsorientiertes Coping zum Zuge: «Wir ertragen die Situation so gut als möglich und deuten sie um.»

Emotionsregulation

Man ist seinen Emotionen nicht passiv ausgeliefert. Vielmehr kann man sie aktiv verändern beziehungsweise positiv beeinflussen. Das ist die Emotionsregulation. Dazu ist jedoch – wie bei anderen Lernschritten im Flugsport auch – Einsicht, Wille und Übung erforderlich. Wichtige Ausnahme: Bei tatsächlicher Überforderung aufgrund gefährlicher Meteo-Bedingungen ist die Stressreaktion sinnvoll und braucht nicht reguliert zu werden. Sie will das Leben des Piloten schützen.

Wie könnte nun eine Emotionsregulation an einem hektischen Startplatz, bei dem keine Meteo-Gefahren lauern, aussehen? Man kann auf folgenden Ebenen eingreifen: Körper, Verhalten, Aufmerksamkeit und Gedanken.

Ideen zum Ausprobieren

Körperliche Erregung: Die Liste an Entspannungstechniken ist lang. Als hilfreich wird eine ruhige, tiefe Atmung und der Wechsel von kurzzeitiger An- und Entspannung einzelner Muskelgruppen mittels Progressiver Muskelentspannung nach Jacobsen (PMR) beschrieben. Diese erfordert jedoch regelmässiges Training. Auch ein Lächeln und eine aufrechte Haltung entfalten Wirkung. Und was passiert, wenn man eine Bewegung in Zeitlupe ausführt? Zum Beispiel das Schliessen der Gurtschnallen oder das Anziehen der Handschuhe?

Coping: surmonter le stress

Selon le psychologue Richard Lazarus, l'appréciation personnelle d'une situation joue un rôle essentiel en matière de distress et d'eustress. Bien que l'évaluation ait lieu automatiquement en quelques fractions de seconde, elle peut être répétée plusieurs fois de manière délibérée: ce déco bondé présente-t-il vraiment un risque, ou s'agit-il d'une menace pour l'estime de soi en cas d'interruption de décollage devant des spectateurs? Comment gérer cette situation exigeante de manière constructive? Cette dernière question nous amène à la notion de coping, ou maîtrise du distress. D'une manière générale, on distingue deux stratégies de coping: l'une centrée sur le problème, l'autre sur l'émotion. Le coping centré sur le problème convient lorsqu'une situation peut être contrôlée et modifiée. Le pilote quitte alors le déco (fuite) ou chasse tous les autres pilotes (combat). Cette forme de coping implique aussi la recherche d'autres informations ou d'un soutien social. La situation en question, au déco, s'avère difficile à contrôler ou à modifier. Le coping centré sur l'émotion entre alors en jeu: «Nous endurons la situation du mieux possible et la réinterprétons.»

La régulation des émotions

Nous ne sommes pas livrés aux émotions de manière passive. Nous pouvons même les modifier de manière active et avoir un impact positif par la régulation de nos émotions. Comme pour d'autres étapes d'apprentissage dans les sports aériens, une prise de conscience, une volonté et de l'exercice s'avèrent alors nécessaires. Reste une exception de taille, néanmoins: pour un pilote effectivement dépassé par des conditions météo dangereuses, la réaction de stress a tout son sens et ne nécessite aucune régulation. Elle a pour objectif de préserver la vie du pilote.

À quoi pourrait donc ressembler la régulation de nos émotions sur un terrain de décollage bondé, en l'absence de tout risque météo? Nous pouvons agir à plusieurs niveaux: sur le corps, le comportement, l'attention et les pensées.

Quelques idées à tester

Excitation physique: la liste des techniques de relaxation est longue. Une respiration calme et profonde, l'alternance entre de brèves phases de tension et de détente des différents groupes de muscles et la détente progressive des muscles (PMR) selon Jacobsen constituent une méthode décrite comme efficace. Elle nécessite cependant un entraînement régulier. Un sourire et un maintien bien droit du corps ont aussi un effet positif. Et que se passe-t-il lorsqu'un pilote effectue un geste au ralenti? Fermer les boucles de sa sellette ou enfiler ses gants, par exemple.

Gute Windbedingungen und ein einfacher Startplatz erhöhen die Wahrscheinlichkeit für positive Emotionen. Weiterbildung hilft, mit unsicheren Bedingungen besser umzugehen. De bonnes conditions de vent, un déco simple, voilà de quoi générer des émotions positives chez la plupart des pilotes. La formation continue aide aussi à gérer de moins bonnes conditions.



Advance

Aufmerksamkeit und Gedanken: Die Einstellung zur Emotion ist zentral. An erster Stelle steht das Annehmen und bewertungsfreie Wahrnehmen der Emotion. Keine Emotion dauert ewig. Es ist wichtig, eine Emotion in ihrer Funktion zu verstehen. Ein nettes Selbstgespräch kann helfen. Durch die Neubeurteilung der Situation und der eigenen Ressourcen ergeben sich Handlungsmöglichkeiten. Aufmerksamkeit kann aktiv dorthin gelenkt werden, wo sie hilfreich ist.

Es macht einen Unterschied, ob man an inneren Bildern von Misserfolgen hängen bleibt oder ob man seine Umwelt beobachtet. Auf die Frage «Was tust du, damit du am Startplatz weniger Stress empfindest?» häuften sich bei den zur Abschlussarbeit befragten Piloten folgende Antworten:

1. Geduld, Entspannung, innere Ruhe
2. soziale Abgrenzung
3. Konzentration
4. Wind und Wetter sorgfältig einschätzen
5. Atmung
6. Sorgfältige, ruhige Startvorbereitungen und Startcheck
7. Flugvorbereitung am Vortag und am Morgen

Weiterbildung und Groundhandling

Im Fall von «Unsicherheit beim Einschätzen der Meteo-Bedingungen» ist längerfristig nur problemorientiertes Coping vom Typ «mehr Information einholen» erfolgversprechend: Mit vielen Jahren der Übung und Weiterbildung muss man seine persönlichen Ressourcen dahin bringen, dass man die Verhältnisse selbständig beurteilen kann. Zu den Emotionen infolge von Zuschauern am Startplatz lässt sich Folgendes sagen: Der Einfluss von Zuschauern ist Gegenstand sportpsychologischer Forschung. Die Ergebnisse deuten in die Richtung, dass die Zuschauer bei gut geübten Handlungen eher förderlich, bei wenig geübten und komplexen Handlungen hingegen eher hinderlich sind. Regelmässiges Groundhandling lässt demzufolge aus einer wenig geübten eine gut geübte Handlung werden. Und auf diese wirkt sich die Anwesenheit von Zuschauern womöglich positiv aus.

Weitere Infos

Wer tiefer in die Materie eintauchen möchte, dem sei die wissenschaftlichere Fassung dieses Beitrags samt weiterführenden Fussnoten empfohlen unter www.chilloutparagliding.com/mental

Der Autor bietet Tageskurse im Umgang mit Emotionen im Sport und lösungsorientierte Coachings an: www.chilloutparagliding.com/mental

Über den Autor:

Bendicht «Bänz» Erb ist Fluglehrer, Biplancepilot und seit verganginem Juni Mentaltrainer IAP.

Attention et pensées: l'attitude d'une personne vis-à-vis des émotions s'avère cruciale. Accepter l'émotion et en prendre conscience sans jugement constitue la priorité. Aucune émotion ne dure indéfiniment. Comprendre la fonction d'une émotion est important. Un monologue aimable peut s'avérer efficace. Une réévaluation de la situation et de ses propres ressources permet d'envisager de nouvelles actions potentielles. Il est possible de porter activement son attention là où elle est utile.

Rester bloqué sur des images intérieures d'échec ou observer son environnement? Il y a là une vraie différence. À la question posée aux pilotes dans le présent cadre, «Que fais-tu pour ressentir moins de stress au terrain de décollage?», les réponses les plus nombreuses sont les suivantes:

1. Patience, relaxation, calme intérieur
2. Prise de distance sociale
3. Concentration
4. Évaluation minutieuse du vent et de la météo
5. Respiration
6. Préparatifs et contrôle méticuleux au décollage, dans le calme
7. Préparation du vol la veille et le matin même

Formation continue et maniement au sol

En cas d'«incertitude lors de l'évaluation des conditions météo», à long terme, seul le coping centré sur le problème, du type «collecter plus d'informations», s'avère prometteur: fort de nombreuses années d'exercice et de formation continue, un pilote doit guider ses propres ressources de manière à pouvoir évaluer lui-même les conditions qui l'entourent. Un point relatif aux émotions générées par les spectateurs au déco: l'influence des spectateurs fait l'objet de recherches en psychologie du sport. Les résultats semblent indiquer qu'ils ont un effet plutôt encourageant lors d'actions maîtrisées, et plutôt gênant lors d'actions complexes et peu pratiquées. Des exercices réguliers de maniement au sol permettent alors de transformer une action peu pratiquée en action maîtrisée. Par la suite, la présence de spectateurs peut avoir une incidence positive.

Plus d'infos

Quiconque veut approfondir le sujet peut accéder à la version scientifique de cet article, notes complémentaires de bas de page incl. (en allemand): www.chilloutparagliding.com/mental

L'auteur de cet article propose des cours d'une journée sur la gestion des émotions dans le domaine du sport, et un coaching axé sur la recherche de solution: www.chilloutparagliding.com/mental (en allemand)

L'auteur

Instructeur de vol libre et pilote de biplace, **Bendicht «Bänz» Erb** est aussi coach mental (IAP) depuis juin dernier.