

Le stress - 2

Les stratégies de gestion du stress.

Etre en forme

Etre résistant au stress c'est maintenir un niveau de performance mentale, comportementale et physique optimum. Vous pouvez améliorer cette résistance avec différentes techniques de gestion du stress : relaxation, méditation, sophrologie... C'est sans doute une démarche un peu lourde pour une activité de loisir. Prenons la chose à l'envers, et posez vous tout simplement la question de votre hygiène de vie (sommeil, alcool, tabac, surmenage, sport) et vous aurez alors un élément de réponse quand à votre résistance face au stress.

L'expérience

Le stress est généré par l'écart entre une situation, perçue ou réelle, et vos compétences, également perçues ou réelles. L'expérience va réduire l'écart entre la perception de la situation et sa réalité, entre la perception de vos compétences et ce qu'elles sont vraiment. Plus vous êtes expérimenté ; plus vous prenez conscience des aléas, des menaces, des incertitudes, et plus vous connaissez votre domaine de compétence.

Sérier les problèmes

L'identification de vos problèmes personnels vous aidera à mieux les évacuer le jour où vous décidez de voler et ainsi à diminuer l'impact du stress cumulatif.

La préparation du vol

Préparer son vol, c'est d'une part réduire la part des inconnues et d'autre part regarder les choses en face tant qu'il est encore temps. La plupart des événements de sécurité sont le résultat d'une

conjonction de petites choses qui ne se sont pas alignées dans le bon sens à un certain moment : un nouvel équipement, un départ précipité, un doute qui n'est pas levé etc. Ces petites choses doivent vous alerter. Le « Et si » vous permet d'envisager certains scénarios et d'y apporter des réponses préventives : « Et si ça se bouche dans la vallée, je contournerais le massif par le nord ». Imaginer (visualiser) la dégradation d'une situation en amont de celle-ci permet d'élaborer des réponses ou des éléments de réponses qui le moment venu, se mettront en place beaucoup plus facilement que si ils doivent être formulés en temps réel. Vous partez alors vers votre avion serein.

Rester « devant l'avion »

Une fois en vol, l'anticipation est une marge de manœuvre essentielle qui vous permet d'imaginer ou de percevoir bien en amont les situations qui se dessinent, vous pouvez ainsi réguler votre charge de travail et prendre les décisions qui s'imposent.

Anticiper les « premières fois »

Pilote peu expérimenté, vous allez être confronté à de nombreuses « première fois ». La première fois que vous emmenez des passagers, la première fois que vous fréquentez un terrain en région parisienne etc. Elles sont génératrices de stress. Elles peuvent pour la plupart être envisagées et ensuite anticipées.

La compétence collective

L'instructeur est capable de discerner l'écart entre votre compétence et l'exigence de la situation quand de votre côté vous avez du mal à discerner les deux. Il pourra alors confirmer ou infirmer vos craintes ou votre analyse, vous rassurer ou vous donner quelques conseils. Un doute





peut être rapidement levé par un pilote expérimenté qui connaît bien votre machine, un environnement, une situation nouvelle pour vous.

Se raccrocher aux procédures

Nous savons que sous stress notre performance mentale se réduit, ainsi que notre perception du monde extérieur. Beaucoup de pilotes ont été confrontés à des événements très stressants. La plupart du temps, ils peuvent se raccrocher à des procédures qu'ils savent adaptées à la situation, donc rassurantes, et qui les mettent dans l'action. Ils sont occupés à gérer leur problème d'une manière méthodique. Le stress diminue. Il faut s'efforcer, confronté à un risque, en situation de stress, d'appliquer la méthode en hiérarchisant les priorités: faire voler son avion, gérer sa trajectoire, appliquer la procédure ...

En pratique : Les exemples sont nombreux qui relatent des situations d'urgence pendant lesquelles le pilote s'affairait à appliquer une procédure ou à résoudre un problème avec beaucoup de sang froid, alors que les passagers ou les membres d'équipage simples spectateurs se focalisaient sur le danger imminent, avec pour conséquence un niveau de stress important.

Prendre une décision

Vous êtes en solo, vous avez 20 h de vol, le contrôleur vous demande de changer de piste. Il y a 15 kt plein travers sur la secondaire. Attention, plus votre niveau de stress sera important, plus le risque que vos compétences ne soient pas au niveau de celles requises par la situation sera bien réel. Autre facteur, vos compétences sont fragiles et le stress pourra transformer un atterrissage réussi dans des conditions normales en atterrissage manqué ce jour là.

Cas pratique: En navigation, la visibilité

diminue, les symptômes du stress apparaissent (insidieusement) quand la visi tombe à 8km. Vous n'êtes pas à l'aise et la décision de poursuivre vers votre destination vous évite en fait d'envisager une autre solution qui nécessite déjà un effort mental. 5km, le stress augmente et bloque encore un peu plus votre processus décisionnel, vous espérez, sans aucune information qui irait dans ce sens, que la visi va s'améliorer, que ce ne sera que passer. La visi passe soudainement à 3 km, vous arrivez dans le bas de la courbe, vous agissez machinalement, vous ne savez plus quoi faire, tout se bouscule dans votre tête, vous n'osez même pas faire demi-tour.

Plus vous reculerez le seuil de votre décision, plus votre stress augmentera du fait de votre attitude statique face à une situation en perpétuelle évolution. L'interruption volontaire du vol, le demi-tour, le plan B ; les solutions n'existent que si elles sont suffisamment anticipées.

L'apparition du stress est une alarme. Il ne doit pas dépasser un certain seuil. Prenez une décision tant qu'il est encore temps. Plus vous attendrez, plus elle sera difficile à prendre, plus vous l'anticiperez meilleure elle sera.

Etude de cas

Une pilote d'un naturel anxieux (stress cumulatif) va ruminer son vol du lendemain malgré une prévision météo plutôt bonne.

En pratique : Il prépare dans le détail sa navigation et anticipe quelques scénarios particuliers. Il se remémore certaines situations équivalentes qu'il a parfaitement maîtrisées. Il s' imagine son arrivée sur cet aérodrome à fort trafic avec son encombrement radio possible, ses nombreux taxiways. Il a prévenu ses passagers que l'avion était un « moyen de





transport rapide pour gens pas pressé », il a donc un plan B : se dérouter sur un terrain en route.

Le jour venu, il constate que la visibilité prévue à destination est de seulement 8 km. Il n'a jamais côtoyé un aéroport inconnu avec une visibilité inférieure à 10 km, encore moins à fort trafic. Confronté à cette situation son niveau de stress augmente. Tout se bouscule dans sa tête, il a du mal à se concentrer. Il pense que s'il annule son vol avec 8 km de visibilité il sera la risée des piliers du club qui sont là aujourd'hui et peut-être de ses passagers.

Il va voir l'instructeur pour lui faire part de son inquiétude. Celui-ci lui explique comment arriver sans encombre sur ce terrain en utilisant ses moyens radio et comment gérer le trafic important. Il lui demande de préparer cette arrivée et de revenir le voir avant son départ avec la dernière météo. Le pilote suit scrupuleusement la chronologie de sa préparation pour être certain de ne rien oublier : documentation, prévol etc. Il analyse la dernière météo avec l'instructeur. La probabilité d'une visibilité de 5 km est annoncée. L'instructeur lui recommande alors de demander la dernière à l'approche du terrain sur la fréquence info pour anticiper au maximum les choses et de se fixer une butée basse de visibilité à partir de laquelle il décidera de se dérouter.

En vol, notre pilote se sent rassuré, il a bien préparé son arrivée, son instructeur a répondu à ses incertitudes, et il a son plan B. Comme prévu, il a anticipé sa prise de météo ; la visibilité ne s'est guère améliorée et s'avère être inférieure à son seuil qu'il s'était fixé. Il décide alors de se dérouter. Il avait prévenu ses passagers de cette éventualité. Enfin posé, il éprouve la satisfaction d'avoir parfaitement maîtrisé la situation.

Ce que vous devez retenir

Les stratégies de gestion du stress :

▶ Acceptez votre stress, acceptez la situation, ne vous masquez pas la réalité et ses dangers. Acceptez éventuellement de refuser un vol, cela peut être la bonne décision.

▶ Evitez de vous jeter sciemment dans certaines situations délicates. Ne surestimez pas votre capacité à gérer votre stress. Évaluez votre réel niveau de compétence. Êtes-vous sûr de pouvoir réaliser ce vol malgré vos problèmes personnels ou professionnels ? Avez-vous déjà navigué en région montagneuse avec des conditions météorologiques défavorables ?

▶ Anticipez vos « premières fois » et préparez minutieusement vos vols, en vous aidant de votre entourage si nécessaire. La préparation est une étape fondamentale car elle permet de mieux appréhender les risques, donc de mieux décider le moment venu, et de se construire un capital confiance en ayant au préalable réfléchi à certaines options envisageables en vol (« Et si... »).

▶ Faites les choses simplement et sachez revenir à l'essentiel : pilotage ; navigation ; utilisation des check-lists, application des procédures, etc.

▶ L'action qui peut être l'application d'une procédure, ou la réflexion sur une recherche de solution, permet de diminuer le stress. Méfiance, l'hyper activité est souvent un symptôme du stress de lutte. Ainsi, sous stress, la tendance est souvent à appliquer une procédure dans le seul but d'agir, et non parce que c'est la bonne.

▶ Ne baissez jamais les bras, votre cerveau possède d'immenses ressources.

▶ Analysez votre vol ; si vous avez ressenti du stress, imaginez ce que vous auriez pu (dû) faire avant et pendant celui-ci pour en limiter son influence. Tenez en compte pour vos prochains vols.





► Soignez votre hygiène de vie ; « un esprit sain dans un corps sain » est toujours d'actualité.

► Si vous sentez le stress qui commence à vous envahir ; prenez des décisions, plus vous les anticiperez, plus elles ont des chances d'être bonnes.

