

Superfinale 2013, Roldanillo, Colombie.

Luc Armant

Je me suis souvent diagnostiqué une certaine faiblesse en technique de grande grappe, surtout en début de compétition, manque d'agressivité et crispation masquant les sensations et la bonne vision de la course. Sur cette compétition, je pense en avoir peu souffert. L'entraînement sur le renforcement des sensations commence à porter ses fruits. J'ai pu mesurer les gros progrès réalisés depuis la compétition qui avait eu lieu au même endroit il y a deux ans et qui avait été la plus révélatrice pour moi de cette lacune. Pourtant, mon résultat général est peu glorieux.

Je dirais que j'ai surtout souffert de mon sale caractère. La compétition en parapente exacerbe les caractères, les tempéraments de chacun dans leur prise de décision. « on vole comme on vit », il y a quelque chose de vrai là dedans, surtout en compétition. Certains pourraient s'étonner du dit sale caractère, car je suis en moyenne plutôt aimable avec mon entourage. Je parle d'une autre sorte de sale caractère qu'il m'est difficile de cerner mais qui pourrait regrouper, dans le désordre, celui du têtu qui rougi de ne pas avoir raison quand il a tort, celui du mauvais perdant qui n'aime pas perdre aux jeux de société, celui du teigneux qui n'aime pas perdre ne serait-ce qu'un pion même si c'est pour gagner ensuite une dame, celui de l'insoumis qui n'aime pas obéir ou suivre une personne, une consigne ou une discipline même si ça serait judicieux, celui du curieux maladif, celui du susceptible qui accélère quand une voiture veut le doubler, celui du petit con qui veut se faire remarquer. Celui qui, de façon générale, est émotionnellement très peu indifférent à la présence d'autrui et de son regard.

Tous ces affects s'opposant au sang-froid idéal de la machine interfèrent dans les centaines de prises de décisions d'une manche, et généralement en diminue la justesse. Cela paraît puéril, quand on connaît la dose d'implication et d'investissement que la compétition à haut niveau représente, de laisser son tempérament continuer à détériorer ses résultats. Il me semble qu'il y a des choses ancrées en soi dont il est difficile de se défaire et qui ressortent de façon régulière et mécanique.

Je vais essayer de diriger mon bilan sous la lumière de cette hypothèse initiale. J'attaque chronologiquement avec le replay des traces sur Google earth par le biais duquel on peut rejouer la manche en temps réel avec tous les pilotes, et, avec le sang-froid donné par le recul et l'ordinateur, mesurer les distorsions entre la mémoire sensible et la réalité tout en se replongeant dans l'affect du moment.

Manche1.

Start sur une balise à grand rayon laissant le choix des positions entre plutôt plaine et plutôt montagne pour ensuite longer le fleuve pendant une vingtaine de kilomètres vers le sud sur une autre balise grand rayon.

Sagement, pour cette entrée en matière, j'ai choisi la position la moins risquée à mon goût, dans la convection de la montagne, en vue des groupes de plaine. Pendant l'attente du start, je man?uvrais bien, tout était à peu près en place, sensation et technique. A l'heure dite, je me mis en retrait et au dessus, en contrôle d'une trentaine de pure sang aux abois lancés furieusement hors des box. Au premier aiguillage critique, mon placement me permit d'éviter un premier piège par la montagne ombragé.

A la fin du premier thermique, j'anticipai mal l'échappée du nuage et fus obligé de le contourner. Première manifestation du sale caractère : je fus chagriné de me retrouver un peu plus derrière alors que d'autres ayant mieux joué ouvraient alors la voie environ 1km en avant de mon cône de contrôle. Pourtant, ce n'était que le tout début de la course et je restais somme toute dans une position correcte en arrière d'un attelage d'une vingtaine de pilotes. C'était un peu comme si, perdre un peu de terrain remettait en cause ma

compétition, ma valeur au regard des autres et de moi-même. Plus en plaine, on aperçut deux autres groupes ayant avancé à la même vitesse que nous sur des routes parallèles distantes d'environ 2 et 5km.

3 thermiques plus tard, j'étais toujours à 1km de la tête de notre groupe qui était le plus en avance des 3 groupes. Et je ne compte pas celui de la montagne, déjà en dérouté, course perdue. Deuxième manifestation du mauvais caractère : je cherchais déjà des moyens pour niquer mon groupe ou du tout moins en reprendre la direction, comme si j'étais à 15km de l'arrivée, au lieu de limiter sagement mes initiatives au sein du groupe. La première tentative a été fructueuse, à 8 ou 9km de la balise, par un écart de route de 600/700m sur la droite, flairant un thermique dont les 20 premiers n'avaient manifestement pas vu les indices. Alors qu'une dizaine de beaux pilotes me suivaient, une nouvelle faiblesse de caractère pointa : la fierté.

Je trouvai un bon thermique où profiter confortablement de la puissance de prospection de la colonne d'une dizaine des meilleures têtes chercheuses de la planète tournoyant sous mes pieds, tandis que les 25 pilotes de tête sombraient dans un trou et passaient déjà sous notre contrôle. Deux thermiques plus loin, ce fut une colonne d'une cinquantaine de pilotes qui s'étiraient sous mes pieds sur des centaines de mètres de profondeur. La fierté, ou en tout cas une certaine forme d'émotion fébrile, puérile, continuait à faire son œuvre néfaste dans mon mental tandis que je touchai le nuage et partis en éclaireur du train, de Mon train. L'autre train, sur une route toujours parallèle quelques km plus à l'est avait une très légère avance de 500m.

Je préférerais le mien car nous étions plus haut. Je commençai insidieusement à m'enfermer dans des scénarios rigides et confortables. Le thermique suivant n'était pas aussi bon. Je le lâchai avant la base, car nous n'étions plus qu'à deux kilomètres de la balise d'où il fallait faire demi-tour pour une grande remontée vers le nord. C'était là ma bonne vieille tactique de tournage de balise précoce suivie d'un retour parmi les dominés en profitant de leur trouvailles.

Première grosse erreur : il ne s'agissait pas forcément d'un demi-tour. C'est évident quand on regarde froidement la carte et le placement des différents groupes. En réalité, le jeu était bien plus ouvert que ça car la balise à tourner étant à très grand rayon, le choix du point de pénétration était très large. De plus, la branche suivante vers le goal faisait plus de 50km et ouvrait un très large spectre de trajectoire envisageable. Enfin, l'arrivée d'autres groupes par le bas plus à l'est ouvrait des perspectives futures de contrôle intéressantes.

Lors de la préparation de la manche au sol, je m'étais fait la réflexion qu'en arrivant par les montagnes, un retour par les collines de Zarzal (à l'est de la plaine) serait un petit détour qu'on ne ferait sans doute pas. L'idée m'était sans doute restée un peu trop rigide. En réalité, pour le groupe de la plaine, décalé à 4km plus à l'est de ma position, un retour par Zarzal n'était pas vraiment un détour et l'aspect du ciel étayait déjà l'idée. D'efficaces têtes conduisaient ce groupe : Donini, Sigel, Wyss, Colonia, appelons les le groupe Donini.

Ce groupe a trouvé un gros thermique pile en rentrant dans la balise. Je ne le vis même pas. J'étais dans mes schémas rigides confortables, j'étais dans ma belle position. Mais le mien de groupe, il s'en fichait de mes états d'âme et tandis que je prenais les devants vers le point optimisé, complètement aveugle à une autre idée que le simple demi-tour, il commençait déjà à obliquer dans mon dos vers le groupe Donini et son gros cycle. Après mon demi-tour, quand je suis revenu dans le thermique médiocre de quelques retardataires j'avais encore mes ?illères, j'étais encore sur mon nuage du super héros rêvé qui conduit sa troupe et fait une nouvelle belle manœuvre. Puis ce fut : « mais pourquoi ils se barrent à l'est ces cons ? Les oreilles commencèrent à me chauffer avant même d'avoir bien compris mon erreur. Ils étaient en majorité parti tourner la balise quelques km plus à l'est ça leur faisait quand même faire un beau détour, je ne voyais pas l'intérêt. Si je les suivais alors, je me retrouverais un peu en drapeau derrière eux. Je

développe un peu car c'est ce genre de détails qu'il me faut absolument régler pour progresser en haut niveau. Je copierai 100x « on ne cherche pas forcément à comprendre pourquoi un groupe de 40 pilotes de ce niveau font tous un même mouvement avant de se décider à les suivre et surtout en début de course car il sera toujours temps de réfléchir ensuite sans qu'il ne soit trop tard une fois compris... »

Avec son détour important, mon ex groupe n'a pas pu coiffer le groupe Donini monté dans un très gros cycle. Mais il a pu se servir des pilotes formant le sillage de ce groupe pour trouver une belle mine sur le chemin du retour. A ce moment là, j'avais déjà fait mon demi-tour depuis longtemps et cette mine était à presque 3km à l'est de ma position nécessitant un écart de trajectoire de 90°, alors que le long de mon axe trônait un magnifique nuage. Je partis seul sur ce nuage avec dans l'idée de voir quoi faire une fois monté, rejoindre le groupe en oblique sur la transition d'après par exemple. Cette décision là n'était plus vraiment une erreur, je n'avais simplement plus le choix. Il fallait juste que ce nuage ne soit pas trop en fin de vie car je n'avais plus de filet. C'est une autre réalité de la compétition à ce niveau : même sur un demi-tour le tapis des retardataires est très court, simplement parce qu'il n'y en a pas beaucoup et qu'ils sont très peu en retard, surtout dans le premier tiers de manche...

Remuons le couteau. La plus grosse erreur fut la première. Avoir quitté la colonne que je dominais dans l'idée de renforcer davantage ma domination par un nouveau mouvement tactique. Et ce, alors même qu'on arrivait à un point d'ouverture extrême des jeux que je n'avais pas perçu. Et alors même qu'à ce moment de la course, ma domination était déjà très amplement suffisante et ne méritait absolument pas d'être renforcée. C'est pour ce genre d'erreur que j'incrimine mes faiblesses de caractère. La seconde fut de perdre la vigilance sur ce que faisait le groupe. Là encore une certaine fébrilité émotionnelle dans la domination n'a sans doute pas aidé. La troisième peut être de ne pas me résigner immédiatement à les suivre quand j'ai vu qu'ils avaient obliqué dans mon dos.

Heureusement, je trouvai plus loin un bon vario, seul sous mon nuage, puis fis le détour en diagonale pour rejoindre mon groupe, en bonne position avant d'arriver dans la zone thermique de Zarzal. Je n'en suis quand même plus au stade où j'aurais continué seul ma trajectoire parallèle contre tous.

Sauf qu'entre temps, le groupe Donini avait réussi une belle échappée de 2,5km par une série de 3 beaux cycles plus frais et ça m'a de nouveau émotionnellement affecté. Arrivé dans la très large zone d'où le groupe Donini venait de partir au plaf, mon groupe tourna des varios qui me semblaient périmés par rapport à ceux des échappés quelques minutes auparavant. Alors sans même faire un tour avec eux, je me désignai illico comme le gars qui allait faire la prospection vers l'avant pour tracter le groupe. Les yeux rivés sur les échappés, je traversai droit la large zone montante en voie d'essoufflement sans rencontrer un noyau suffisant pour m'arrêter, et quand 1km plus loin je regardai derrière moi, mon ex groupe avait trouvé des trucs corrects mais évidemment bien trop en arrière pour moi. Un autre petit groupe, conduit par Maurer, avait bifurqué en latéral plus à l'est (sans doute en voyant des oiseaux) et trouva un tuyau encore plus actif, mais ça aussi, c'était trop tard pour moi, j'étais trop en avant, je n'avais à nouveau plus aucun tapis et j'avais la grosse pieuvre de 50 pilotes qui allait me ratatiner si je ne trouvais pas une bombe plus loin devant.

Résumons ma connerie : alors que tout n'allait pas trop mal, que je n'avais pas payé bien cher mes erreurs passées, que j'avais pris sur moi et calmé mes affects en revenant dans le groupe, je suis retombé aussitôt dans le panneau en voyant le groupe Donini s'échapper, j'ai fait une man?uvre de prospection douteuse sans aucun visuel, et j'ai continué seul sans filet. Tant qu'à ne pas se servir du groupe, j'aurais mieux fait de continuer sur ma trajectoire parallèle, ça n'aurait pas pu être pire.

Je continuai donc. Le premier truc que je trouvais était trop faible, le groupe me passa par dessus. Je partis sous eux et avec 3 pilotes pour tapis, bien maigre mais qui m'a peut être permis de ne pas poser au coup d'après. Devant, le groupe Donini et, intercalé, le groupe Maurer, semblaient à chaque coup taper dans le plus pétillant des cycles. Sur deux autres thermiques suivants, je partis sous le groupe dès que le vario faiblissait. Je récupérai aussi un peu par quelques placements pour finalement rejoindre le milieu de peloton. Ça allait alors mieux, j'étais un peu plus froid, je jouais des coudes dans les grappes et remontai jusqu'au premier tiers du peloton. Mais, dans ma concentration du rattrapage, j'en oubliai le goal. Le temps de m'en apercevoir, j'étais déjà bien trop haut, j'avais fait un détour inutile vers un autre thermique, et j'arrivai haut perché, 38ième, à 5 minutes des premiers.

Le couteau, le goudron et les plumes : tout à l'envers. Fébrilité et prise de risque inutile au premier tiers de manche, montée en température au milieu, oubli du goal en fin de manche. Je mis ça sur le compte de la première manche, la machine tactique était peut être encore mal réglée. Je ne m'inquiétais pas car le score n'était pas catastrophique et j'avais eu de bonnes sensations de vol sur quelques séquences.

Manche 2.

Mon sang est resté plutôt froid sur cette manche, comparé à la précédente. Sans doute parce que 1- j'ai été d'entrée dans la mauvaise option de start, et 2- à partir de la mi-course, j'ai joué la manche non bouclée.

C'était à nouveau un start à grand rayon, mais cette fois encore plus grand, ouvrant des départs possible de l'autre côté de la plaine. La matinée avait été bâchée, j'ai préféré laisser partir du monde en plaine et rester bien au chaud sur la convection facile de la dernière épaule. Avec moi, il y avait une bonne 40aine de pilotes, mais je voyais pas beaucoup de têtes, de toutes façon, je ne les reconnaissais pas encore bien en l'air et je m'en foutais un peu. Depuis, je me suis mis au clair avec ça. Les têtes sont importantes. Il y a des mecs qui font fortement avancer le bouzin par de belles initiatives et de belles projections dans les zones thermiques. Des mecs qui ont des yeux, une expérience, un instinct et une analyse du ciel qu'ils n'hésitent pas utiliser. Quelques noms : Savov, Sigel, Durogati, Donini, Ogden, Maurer, Wyss, Cazaux, Malecki, Wirtz, Penso, Wensauer, VonWatcher, et j'en oublie quelques uns pour ne froisser personne. Mais de toutes façon, il ne s'agit pas d'un jugement de valeur car ce ne sont pas forcément eux qui gagnent à la fin, c'est juste que ce sont des locomotives et qu'il vaut mieux savoir les reconnaître en l'air et s'en servir. Dans un groupe, la qualité est autrement plus importante que la quantité pour la vitesse et, à conditions égales, un groupe de 10 constitué de 5 locomotives sera toujours plus rapide qu'un groupe de 40 constitué d'une seule locomotive.

Il y a beaucoup de mecs qui jouent très largement avec ça, y compris parmi les dites locomotives. Ça peut parfois même prendre des allures de stage cross et c'est souvent donnant-donnant, les dites têtes se servant quand même de leurs élèves pour marquer un peu la masse d'air une fois dans l'ascendance. Une fois de plus, j'incrimine ma faiblesse de caractère dans le fait de ne pas avoir assumé cette réalité jusqu'à maintenant. Je l'entendais, mais je m'en moquais et ne l'appliquais pas.

Avec mon groupe, nous commençâmes donc la manche par une séquence de survie dans l'ombre. Étant parti de la montagne parmi les plus hauts, cette séquence me propulsa aux avant-poste du groupe. 10km plus loin, nous nous aperçûmes avec horreur que des groupes étaient parti de Zarzal, de l'autre côté de la plaine et que les premiers nous avait déjà mis 10km (j'étais encore à 5km de la balise suivante quand nous les avons croisé au retour). Heureusement, nous reconnectâmes rapidement l'arrière train de ces groupes et

pûmes nous en servir pour exploiter au plus vite la séquence de confluence qui suivit, au barreau pendant 10km. Du coup, de retour à Zarzal, nous n'avions plus qu'un thermique de retard sur le groupe de tête alors que le soleil se raréfiait de plus en plus. Le groupe de tête était parti à droite de l'axe et je trouvai ça douteux. De Zarzal où j'étais, un autre groupe partit à gauche de l'axe. A l'avant d'une bonne troupe je restai sur l'axe médian pour prolonger mes possibilités. Perché en haut de la grappe du thermique suivant, j'estimai alors que personne n'irait au but, les étalements tapant les 8/8 depuis trop longtemps. Le groupe de tête sembla être sur la moins bonne option mais, hésitant, je laissai partir encore un groupe vers la gauche et continuai encore un peu sur un dernier thermique en position médiane avant de faire finalement feu pour le coté gauche en compagnie d'une dizaine de pilotes. Une transition plus tard, sur des ?ufs, nous tournâmes du faible pendant bien longtemps avant de nous enfoncer plus profondément vers les collines à gauche où un cumulus nous donna un meilleur vario et un plus haut plafond. En cours de transition suivante, cheminant devant le groupe, mon instinct me commanda d'aller s'enfoncer encore plus profondément dans les collines à gauche où trônait un magnifique cumulus, espèce pourtant en voie de disparition à cette heure. Mais le groupe ne me suivit pas et je me résignai à me recoller devant eux. J'essayai de me rassurer en observant un semblant de petite percée solaire sur l'axe. Il aurait peut être mieux valu que mon détour soit plus grand, finalement, car j'arrivai ensuite le plus haut mais trois minutes trop tôt, le thermique sans doute pas encore bien cuit et me posai dans les cannes en fauche.

Alors, oui, une erreur, et peut être encore une faiblesse de caractère. Faire le petit cheval trop loin devant ne sert souvent que les autres, qu'ils te suivent ou pas. Suivre mon instinct froid, celui du crosseux solitaire qui n'est pas biaisé par les émotions interpersonnelles ne m'a que très rarement desservi. En conditions de survie même si t'arrive le premier au nuage, il vaut souvent mieux tricoter encore pour partir avec tout le monde un poil plus haut. Je le savais, j'ai donc pêché. Mes points de la manche étaient passables, dans le paquet mais j'avais raté une belle occasion et ça m'attristait.

Manche 3.

La manche du fameux feu.

Start sans option, coté montagne, j'étais content, je n'allais plus pouvoir choisir le mauvais groupe dès le départ...

Suite à un départ aux petit oignons dans le premier rideau, mais pas trop devant quand même, la première séquence d'avant-le-feu, avec conditions thermiques généreuses et de rares cumulus en plaine, se passa plutôt bien, les réglages semblaient bons, le tempérament plutôt relâché. J'alternai dans l'ordre : groupe de tête sur 5km, groupe de contre-attaque sur 5km et finalement groupe de tête sur 20km. J'arrivai à surfer le groupe en travaillant par petites doses de prospections parfois un peu risquée mais heureusement toujours justes. Soyons honnête, j'avais encore un peu de cette fébrilité d'être devant, j'étais tendu. Nous étions une 20 aine suivi d'un groupe de 50 poursuivants 1 à 2km derrière, alors qu'une dizaine d'attaquants nous faisaient un bon tapis. La tactique était réglée comme elle l'avait été pendant Mexico 2012.

Mais il y a eu le feu.

Après une traversée de plaine, il y avait une balise à faire avant de tourner à droite vers le sud, pour longer la plaine vers Zarzal. J'étais toujours dans cette position enviable quand nous tournâmes la balise et utilisâmes un petit thermique trouvé juste en bordure de balise par les quelques attaquants. Yassen, revenant de derrière par le bas, était en difficulté près du sol et choisit de se diriger vers un grand feu de cannes à sucre à quelques centaines de mètre à gauche de notre thermique. Le feu venait de commencer mais était déjà impressionnant. On en entendit le grondement tandis qu'une sorte de mini champignon nucléaire fait de suie s'éleva à grande vitesse. A partir de là, et pendant

quelques longues minutes, tournant mon gentil thermique, je n'eus d'attention que pour Yassen dont je doutai de la possible survie puis pour les autres qui s'y jetèrent bravement. Le spectacle depuis l'extérieur était effrayant. Une sorte de rodéo incontrôlable avec des mouvements de voiles jamais vu auparavant. J'avais les larmes aux yeux de peur pour les pilotes parmi lesquels je reconnaissais quelque amis en déroute. Mais, en moins d'une minute, alors qu'ils montaient à des vitesses ahurissantes, je suis passé de la pitié pour eux à la pitié pour moi, poltron laissé pour compte des centaines de mètres plus bas. Et pendant que je regardais le spectacle, la plupart de ceux qui avaient choisi de ne pas plonger dans cette tornade de suie s'étaient déjà barré vers un autre thermique trouvé par Russ, tant et si bien que je me retrouvai en drapeau à 1 km derrière un solide groupe, tandis que ceux du feu me parurent sur orbite totalement imprenable. Et là, je montai pour de bon en température. Mon émotion aurait pu se traduire par: « hé merde les mecs, pouce là, ça compte pas, attendez moi et on repart !

En réalité, j'étais beaucoup moins loin derrière le groupe Russ que je ne le percevais, sans doute toujours sous l'affect d'avoir perdu toute domination en si peu de temps. Au thermique qui suivit, au lieu de monter sagement dans le cul de la colonne et de me recaler dans l'arrière du train, je m'emportai dans une mauvaise prospection. Bien sûr, je pris très vite conscience que je sortais de la bonne zone, mais comme souvent avec la viscosité qu'amène l'émotion, il y eut deux ou trois minutes d'obstination qui rendirent les choses beaucoup plus compliquées et je partis comme ça sous le groupe pendant quelques km avant de me rendre à l'évidence que ma situation risquait fortement de s'empirer. J'étais bas sous le groupe et ne trouvai plus de tuyaux correct pour me remettre en orbite derrière. Le groupe ne m'apportait rien, le suivre n'était donc pas une obligation tactique. Deux voiles suivaient une autre idée sur la gauche. J'y adhérerai tout de suite, c'était mieux que le groupe, il y avait cette grande cuvette ensoleillée mieux placée et je fonçai. C'était effectivement un bon thermique et une bonne ligne derrière mais ça n'était pas vraiment mieux que le groupe Russ. Quand je fus enfin revenu dans le sillage, avant les collines de Zarzal, j'avais environ 2/3km de retard sur le groupe Russ maintenant constitué de presque 50 pilotes. Le groupe Charles (celui du feu), avait pu prendre une route plus ouest, très efficace, et avait presque 3km d'avance sur le groupe Russ. Autant dire que je ne les apercevais à peine. Mon esprit était froid, je n'avais rien à perdre, les sentiments étaient passés, je mis les bouchées doubles, jambes verrouillées, corrigeant les erreurs faites devant, chanceux aussi de leur maladresse, puis jouant des coudes jusqu'aux avant-postes, je rattrapai 5km en 15km, accroché en premier le dernier thermique et partis en premier en plané final. Second au goal, j'accrochai enfin une bonne manche.

C'était bien sûr encourageant, mais il y avait toujours cette trop grande fébrilité ou fragilité dans les réglages.

Manche 4

Celle-là ressemble à la manche précédente. Après la presque classique dégringolade de mi-manche, j'ai réussi à recoller et à finir premier au goal.

Nous devons commencer par 25km de montagne, et après un beau start, les cuisses avaient beaucoup chauffé. A la suite de là, nous devons traverser la plaine vers Zarzal avant de la longer par les collines est. A la fin de la dernière ascension, alors aux avant-postes, je fus malgré tout assez détendu pour faire un petit demi-tour, peaufiner mon plafond et laisser partir un premier rideau de pilote à quelques centaines de mètres devant et sous moi. Il y eut ensuite eu un thermique de relais en milieu de plaine où je perdis un peu de terrain. Je fus ensuite à 1 km derrière le premier rideau, mais à bonne altitude. J'écartai à l'extrême gauche du groupe, et attrapai une meilleure ligne. Je regagnai en contrôle tout en m'approchant de la trajectoire optimale pour tourner la

prochaine balise, cap sur Zarzal. Le premier rideau d'une trentaine de pilotes prit un cap très à droite de la route optimale, à droite de la ville de Zarzal. Les têtes ont du guider un peu ce choix en visant les plus gros nuages qui développait dans les collines plus à l'est. Appelons les le groupe des leaders. Encore plus à gauche que moi, Daniel trouva un thermique sur la ville alors que le groupe des leaders n'avait encore rien trouvé en s'enfonçant de près d'1 km à l'écart de la route optimale. Tous les pilotes environnants convergèrent sur Daniel. Étant déjà bien placé pour intercepter ce thermique, je me retrouvai dans le haut de la colonne, avec 25 pilotes dans mes pieds. A ce moment, j'étais content de mon coup et ça me rendait fébrile.

La dégringolade étape par étape.

Etape 1 : Les leaders trouvèrent un thermique moins d'une minute après nous, mais décalé à 1 km. Pendant que nous tournions, je m'aperçus que notre vario était moins bon. Aucune barbule ne venait marquer l'avenir de notre montée, tandis que l'autre groupe disposait d'un solide cumulus. Quelques pilotes désertèrent notre groupe pour le leur mais je ne pus m'y résoudre, c'était un peu comme pour un capitaine de quitter son navire. Notre thermique plafonna alors que les autres arrivaient au nuage. Je me dit qu'après la balise, il y aurait peut être une grande transition à faire et que ça n'était pas le moment de partir plus bas. Je me tendis davantage, quittai le premier le thermique faiblissant dans une prospection hasardeuse. En quelques minutes, j'étais passé d'une situation qui me paraissait idéale à une autre comparativement catastrophique. A la regarder à froid sur écran, elle n'était en réalité pas si mauvaise. Les 100 ou 200m de moins en altitude étaient quelque peu compensés par notre meilleure position sur la route à venir, même si on ne pouvait être sûr à ce moment de l'activité thermique sur cet axe direct.

Etape 2 : je pris la décision de me mettre tapis sur les collines complètement à l'est de l'axe, en passant par dessous le groupe des leaders, dans leur dos. Ces collines commençaient à être ombragées mais une zone encore bien éclairée avait attiré mon attention. Cependant, cette décision comportait de gros risques. 1- parce que ça me faisait faire un gros détour, étant alors placé du coté opposé. 2- parce que je me mettais sans filet loin des éventuels thermique du pied des collines. Si ça marchait, je pourrais me remettre au nuage au bon moment et en bonne position avant de traverser une petite plaine verte et reprendre une position confortable dans la course.

Je restai campé dans ma décision avec des ?illères. Il y avait encore cette sorte de viscosité cérébrale qui vient avec les émotions de la perte de dominance.

Etape 4 : Mon ex-groupe, qui n'avait pas suivi mon mouvement risqué et avait continué sur la ligne directe à l'ouest de l'autre groupe, trouva une bombe qui leur permis de repasser devant le groupe des leaders. A ce moment là, je m'étais trop centré sur moi et mes petits bouts de collines ensoleillées, je n'avais plus assez d'ouverture pour voir ou même réagir à temps. J'étais peut être de toutes façons trop décalé à l'est.

Etape 5 : Le thermique que je trouvais était trop faible, et après quelque tours, désespéré, je me lançai bas, des centaines de mètres sous les leaders. Au raccrochage suivant, isolé en situation de survie, je perdais quelques précieuses minutes de plus à tourner du trop faible. Je trouvais finalement la bombe qui me remit sur orbite mais avec environ 5 km de retard sur la tête de course et sans tapis intermédiaire.

Je fus alors presque soulagé. Mon sang se refroidissait. Mon retard était considérable mais il restait encore 65km de course. C'était comme si je me libérais de toute pression extérieure. En rattachant les plus hautes montagnes de l'autre coté de la plaine, je me mis à voler presque au dessus de mes capacités, ne me reconnaissant qu'à peine dans le thermique et dans les cheminements. J'étais concentré et juste, comme si j'étais en vol solitaire, les autres n'étant alors que des points, des indicateurs de masse d'air qui n'agissaient pas plus sur mes émotions interpersonnelles que s'ils étaient des feuilles

mortes. Je m'ouvris alors à l'infini de la masse d'air et, quand après 20 km j'avais déjà rattrapé le plus gros de mon retard et me reconnectais avec le sillage plus dense des groupes de tête, je gardai cette ouverture, je continuai à voir à travers les grappes, celles plus en avant. Je me sentais comme transparent, comme un fantôme revenu de nulle part et dont le regard des autres ne pouvait plus atteindre. A 20km du goal, j'arrivai aux avant-poste. C'était encore un peu tôt, alors je me remis un peu en retrait dans le top10. Je jouais avec fluidité, réagissant sans retard aux petits changements de plan, de rythme. Enfin, je me projetai devant dans la dernière partie de course, la plus belle. J'avais conservé mon activation maximale, j'étais toujours une machine froide mais à plein régime, détectant chaque mouvement périphérique, chaque oiseau, chaque évolution du ciel, chaque fumée du sol, chaque couleur de champ. Ce ne fut seulement qu'après avoir été le premier à passer la ligne, avec la marge d'altitude parfaite, que l'émotion a pu me pénétrer. J'eus ensuite tout le plaisir de constater que le rythme final avait quelque peu étiré la grappe et posé pas mal de pilotes avant la ligne.

Manche 5.

J'étais faible, j'avais peu dormi, touché par la chiasse et la fièvre. On nous avait proposé une grande manche avec beaucoup de plaine. Il y avait quelques options au début, moins à la fin. J'ai dominé pendant les 30 km avant la première balise, en alternance montagne-plaine-colline. La séquence de dégringolade qui allait me faire perdre 6 km en 20km de course a commencé juste après.

Je passai la première balise dans le groupe de tête constitué d'une quinzaine de pilotes. Les premiers poursuivants étaient à 1km derrière, et pourtant je volais comme s'ils n'existaient pas, ces dizaines de pilotes d'élite acharnés dans l'effort de rattrapage. Quelque chose commençait à me tendre au premier thermique du retour de la balise et je perdais quelques mètres sur le groupe; peut être était-ce les quelques poursuivants qui venaient intercepter et gêner notre ronde des 15. Alors que nous étions à un des moments les plus ouverts de la course, avec un changement de cap sur un très grand rayon, une activité thermique qui s'accélérait, une topographie de collines assez complexe, j'étais fermé et tendu. Je n'avais pas envisagé l'option possible de retour directe par les collines du fonds, ni même vu des pilotes commencer à la réaliser.

Au retour de la balise, je me projetai un peu aux devants des 15 et je tombai dans un trou trop à droite. Au thermique suivant, j'étais le plus bas d'entre eux, pas grand chose, quelques dizaines de mètres mais assez pourtant pour perdre un peu de leur cycle. Je n'étais pas pour autant en difficulté, j'avais encore du gaz et un tapis d'une quinzaine de pilotes rattrapant.

Je me tendis vers l'idée de remonter dans la tête en un ou deux beaux mouvements. Du coup, je partis bas, je m'isolai en essayant de trouver des gros varios. Il m'était tout à fait possible de faire un vrai plafond pour me remettre en position plus confortable et être en mesure de me reconnecter avec le gros des troupes à ma droite qui était revenu sur une route plus directe. Mais pour cela, il aurait fallu que j'accepte de laisser partir le groupe des 15 et que ma vision s'élargisse.

Deux thermiques plus tard, j'avais toujours des mecs de plus en plus haut au dessus de ma tête et ça continuait de m'affecter. Alors que je n'avais plus aucun visuel devant moi, le gros des troupes, une quarantaine de pilote, arriva dans un cycle énorme à moins d'1 km derrière moi. Au lieu de m'y reconnecter par un demi-tour de sûreté, je continuai ma course en avant. Au raccrochage suivant, presque tous m'était passé au dessus et je continuai. Je ne m'arrêtai qu'une fois vraiment par terre. Cette fuite en avant catastrophique a duré presque 20km. Le temps de remonter enfin sur orbite, je pus mesurer le tarif: 5 ou 6 km de retard.

Je commençai alors à me relâcher en essayant de reprendre des forces. Après tout il

restait encore 80km de course, j'avais déjà prouvé qu'on pouvait revenir. Cependant, ce jour là, j'ai prouvé qu'on risquait surtout d'aggraver son retard. Ce fut fait dès la première tentative de raccourci qui fut soldé par un point bas, encore plus bas.

Manche 6

La santé était revenue et j'avais correctement dormi. Je me suis plutôt bien comporté sur cette manche sans être particulièrement brillant pour autant.

Départ montagne puis longue branche vers le sud avec grand rayon, avant de remonter à Zarzal. Conditions instables avec gros développements sur les reliefs mais une plaine encore peu allumée entre les deux. Je dominaï d'abord un groupe 25 pilotes en longeant la plaine sur 20km avant de la traverser. Puis, alors que j'étais aux avants-postes, intercalé entre le groupe et Aaron, je sentis qu'il allait rater un début de nuage sur sa gauche, nuage qui me semblait faire un parfait tremplin pour la traversée. Je ralentis et attendis un peu avant d'obliquer vers le nuage. Quand je montai avec le groupe dans mes pieds, Aaron était trop loin pour que la décision du demi-tour l'emporte. Il continua tout droit et nous ne le revîmes plus. Je me reconcentrai et continuai à surfer mon groupe pendant les 15 km de traversée, avant de connecter le milieu du groupe de ceux, nombreux, qui avaient traversé plus tôt. Je gardai ensuite mon rang dans la grosse grappe à la poursuite de Yassen.

Malgré l'ombre, nous avons tourné trois bons thermiques successifs en limite de collines. Puis il y eut le gros coup de mou. Nous abordâmes les pieds d'un plus gros relief alors qu'il y avait eu un gros développement qui s'était vidé et nous envoyait une brise froide descendante. Il fallut survivre en se laissant déporter vers la plaine jusqu'à trouver une confluence au milieu de plaine. Les pilotes retardataires en tirèrent parti pour couper plus tôt vers la plaine et nous passer au dessus. J'étais toujours assez bien placé en pointe de l'ex-premier groupe et un peu de réussite et de nez me permirent de recoller la tête de course 30km plus tard au moment où la manche fut stoppée, 20km avant le goal dont une gigantesque averse nous bouchait l'accès.

Manche 7

J'avais fait un bon start, puis m'étais fait un petit peu dépassé dans des thermiques tordus. Après 14km, les conditions étaient toujours merdiques, les thermiques comme un peu sous le vent, désorganisés et petits. Je partis le premier sans filet mais sur un relief marqué en pariant sur de meilleures conditions ascendantes que celles où la tête de course stagnait un peu. Je jetai un regard froid derrière moi après quelques km pour m'apercevoir que la plupart des pilotes parvenaient à finalement bien sortir. Je savais qu'au prochain raccrochage, il fallait trouver rapidement le noyau si je ne voulais pas me faire trop ratatiner. Je ne le trouvai pas immédiatement mais je restai à peu près froid en voyant que d'autres pilotes allaient me rejoindre et m'aider pour me recaler derrière la tête. Après 8 jours de compétition, je devenais peut être un peu plus solide.

Je revins ensuite devant le groupe de tête après plus de 20 km de confluence sans rien tourner et en finissant la rue collé au nuage. Yassen, le seul échappé, partit ensuite se suicider en plaine sur la route directe mais contre vent et stabilité. J'étais pas très loin de le suivre, je commençais à baisser en régime peut être par fatigue. Quand je raccrochai avec le groupe de tête au dessus et au vent des crêtes suivantes, dans des conditions un peu turbulentes et difficiles, j'étais déjà un peu sec, je ne visualisais pas bien la position de la balise suivante à très grand rayon, ni où il aurait mieux fallu la tourner. J'étais toujours bien placé en attrapant le thermique suivant avant la balise, celui qui aurait pu

être le dernier avant le départ en plaine, si le groupe de tête avait été malin. Évidemment, c'est toujours facile d'être malin sur son écran d'ordinateur. Mais sur le coup, mon cerveau ne fonctionnait vraiment plus bien, j'étais un peu asphyxié, je quittai le thermique trop tôt pour une raison que j'ai même oublié, puis revins en arrière sans rien reprendre. Je n'avais plus de vision large de la course, j'étais vaguement à tâtons. Par chance, le groupe de tête n'était pas parti tout de suite non plus et était revenu s'agglutiner avec tout le monde sur la dernière colline sous le vent. Mais je ne tins pas plus de quelques tours dans le dernier thermique tordu et surpeuplé. Je partis me jeter le premier dans la plaine, presque soulagé d'avoir enfin beaucoup d'espace autour de moi. Après quelques km, je constatai que mes premiers poursuivants n'allaient pas arriver beaucoup plus haut que moi, que trouver un thermique avant le sol me suffirait peut être à gagner la manche. À 25 m sol, je tombai dans un zéro que je tournai pendant près de 2km, oscillant entre 20 et 30m sol, avant de poser à 7km du goal. Une cinquantaine de pilotes posèrent aussi dans les mêmes environs avant le goal mais, en tout, une quarantaine y parvinrent.

J'ai l'impression que la fatigue lié à la longue séance de rattrapage en confluence et à un état de santé encore un peu fébrile a pu jouer davantage qu'un problème intrinsèque dans mon coup de mou d'avant le départ en plaine.

Manche 8

Mon classement individuel ne m'intéressait plus vraiment désormais. Je ne pouvais plus espérer faire mieux que l'année d'avant, je me consolais dans une perspective de jouer pour le classement par nation. Deux ans plus tôt, nous avions déjà fait à l'identique la manche proposée pour ce jour, finissant sur une originale entrée et sortie de très grand rayon, et qui avait été ma meilleure manche à l'époque.

Tout avait été facile pendant les 50 premiers km. J'avais d'abord mené pendant 15 km de montagne, puis pris un peu de retrait et m'étais installé dans le groupe de tête composé d'une 50 aine de pilote avant le moment du choix. Le ciel ressemblait un peu à celui d'il y avait deux ans, sur la même manche avec à droite sur les collines des développements généreux et de l'ombre au sol et à gauche sur la plaine, du soleil. Charles choisit de partir à gauche mais la plupart des pilotes restèrent accrochés à leurs têtes, les frères Maurer et Sigel, en direction de la bordure des collines. Je choisais de partir plus à droite, un peu plus vers les gros noirs, en mémoire de la bonne option d'il y a deux ans et pour compléter les chances de l'équipe. Pourtant après quelques km, le groupe Maurer trouva un gros tuyau et je réagis vite pour les rejoindre. J'étais assez froid, les sensations étaient bonnes, je crois. Mon détour m'avais fait perdre 1km environ. Sur la transition suivante, le groupe était toujours en file indienne derrière les têtes et je choisais de retenter une attaque sur la droite, qui me permis juste de flotter un tout petit mieux. Au retour dans la balise, je fis un petit zig-zag d'hésitation qui me fit perdre un peu plus de terrain avant qu'il apparaisse évident à tout le monde que les étalement étaient en train de tout éteindre et qu'il allait falloir s'échapper plus à l'ouest en plaine. Certains visèrent quelques taches de soleil, d'autres, sans honte, un début d'incendie de cannes à sucre.

Il n'y avait alors plus d'espoir de reprendre la tête du groupe en les suivant. Il y avait même un risque de poser en arrivant plus bas. Je jouai donc une dernière fois l'alternative en préférant une grappe de vautours plus au sud, à ma portée. Mais il n'y eu rien de consistant et les vautours se dispatchèrent. Ensuite, je ne fis que survivre au ras du sol jusqu'au goal, arrivé trop tard dans la zone active de la plaine qui se décalait progressivement vers l'ouest, poussée par un léger catabatique des collines. Au goal, je fus quand même heureux d'apprendre que l'option de Charles avait marché et que les pilotes qui avaient joué le feu quand tout était à l'ombre seraient peut être pénalisés.

Manche 9

Une belle dernière manche nous était proposée, dans des conditions prometteuses. Désormais dans les profondeurs du classement individuel, mais en pleine forme, je me plaisais dans ma mission d'attaquant pour laquelle Didier avait su me briefer. Encore fallait-il ne pas attaquer trop tôt. J'étais une des flèches de l'équipe et j'étais déterminé à ne surtout pas me gaspiller.

Je fis un beau départ, parmi les plus hauts, en parfaite position pour attaquer les 50 prochains km de montagne. Après 18km, je laissai une opportunité de passer à cheval sur les hautes crêtes avec un petit groupe d'une dizaine de pilotes dont pas mal de têtes. Par cette option, ce groupe nous pris d'abord 3 ou 4 km d'avance. J'étais un peu à la traîne dans le mien après un petit passage à vide mais je me repris froidement. Je pensai à la flèche finale qui attendait dans son carquois. Heureusement les échappés tombèrent ensuite entre deux cycles puis firent un détour peu rentable et, au km 35, nous les rattrapâmes tandis que j'étais revenu aux cotés de Maurer pour mener le peloton d'une trentaine de pilotes.

Il restait encore une 15aine de km de montage avant de traverser la plaine qui n'était pas encore allumée. Maurer et les rattrapés choisirent la voie la plus longue mais la plus sûre, car allumée de cumulus et plus profondément installée dans la convection des montagnes. Malecki choisit l'option la plus directe sur les avant-reliefs, je lui emboîtai le pas bien plus haut en dominant 3 autres pilotes. Nous étions encore bien loin du goal mais je ne sus pas laisser cette opportunité. Une dizaine de km plus loin, avant de traverser la plaine, je ne trouvai pas d'ascendance suffisamment consistantes, les 4 autres pilotes étaient maintenant trop bas pour m'aider et il n'y avait toujours aucune barbule pour marquer l'avenir de mon ascendance. Le groupe Maurer, lui, fut clairement propulsé par un beau cycle vers le beau cum qui les surplombait. Si je réagissais vite, je pouvais encore les reconnecter mais sans doute pas en très bonne position. Ne pas gâcher la flèche. J'étais froid et concentré, je n'eus pas de difficulté à faire le deuil de ma tentative et revenir vers eux.

Nous partîmes sur la plaine, j'étais quelques dizaines de mètres le groupe de tête maintenant mené par Maurer, Donini et Savov. J'étais en train de souffler de cette longue séquence pour reprendre des forces avant la longue action finale quand ils se décalèrent pour trouver un thermique 500m sur ma droite. Sans doute avaient-ils vu des oiseaux, ou mieux compris la barbule. Je les vis trop tard. Xevi s'est fait avoir aussi. Quelques km plus tard, je constatai les dégâts en regardant derrière, nous étions tombés dans un trou pendant qu'ils étaient bien montés. Plus très haut, je rejoins ensuite un gros soulèvement d'air décalé à gauche de la ligne directe. A ce moment là, le groupe de tête n'avait qu'à infléchir un peu leur trajectoire vers la gauche pour venir vers nous. Je ne le souhaitai pas, car ils étaient en contrôle et nous auraient chapeauté au moment crucial de la course. Ça montait sur des kilomètres mais je restai pendu sur mes B, déterminé à ne tourner qu'arrivé au bout afin de ne créer un signal visuel que le plus tard possible. Xevi a fait de même et ils nous virent trop tard pour que le détour vers nous les tentent.

Alors que nous montions dans un vario déjà correct, mon sang se refroidit encore pour laisser la place à un nouvel état mental en observation totale. Je remarquai un nuage en formation sur mon axe vers la prochaine balise. Le sol semblait propice également. Le groupe de tête me sembla passer trop à droite, tous en file indienne derrière Maurer et Savov. C'était là que je devais tirer la flèche. Quittant immédiatement mon ascendance pour cette opportunité, je trouvai plus loin le très puissant et large cycle qui me propulsa au nuage. 3 km devant nous, le groupe de tête s'éclata entre ceux qui fuirent vers l'avant et ceux qui se résignèrent dans un trop faible thermique. Je coiffai les résignés et rattrapai les fuyards alors qu'ils trouvaient le dernier thermique.

Pendant l'ultime transition, je jouai pour un top 5. Savov et Maurer était 1km devant.

Donini, mini-Maurer, Xevi, Wensauer et moi formions le deuxième rideau. Jojo, Russel et Raoul juste derrière. La finesse au goal était tendue pour continuer à appuyer à fond raisonnablement. Mais personne ne lâcha sauf Maurer qui, à mi-parcours, se décala sur la gauche pour trouver un thermique qu'il enroula sur un tour. Nous scrutâmes désormais chaque mouvement de Yassen devant nous, mais il continua de descendre sous le plan de finesse au goal. Il trouva un thermique à une centaine de mètres du sol et 1,5km du goal. J'arrivai sous lui un peu après Maurer qui avait déjà tourné un tour et partait, sans doute pour la victoire, pensai-je. Mais il se ravisa au bout de 200m pour revenir vers nous juste au moment où, après seulement deux tours je me lançai sous son petit frère et Savov pour finir 3ième au goal et une 15 aine de mètres au dessus de la ligne, heureux. Une seule manche comme celle-là suffit à me remplir de bonheur et de paix pour longtemps.

C'était fini, j'étais 21ième, comme aux championnats d'Europe, et c'était juste. Cette compétition intense avait été une vraie chance de progression. Aujourd'hui, sur ces 9 manches, si je suis rempli du bonheur de mes 3 belles manches, j'aime aussi mes 4 mauvaises. Elles m'ont enrichi et m'apprennent peut être encore plus.

Il y a donc clairement le problème de l'émotion.

Quand j'ai commencé à faire du cross, l'émotion était très présente. Après une journée de cross, je ne pouvais pas dormir. Je volais seul. Les émotions telles que le stress, la joie, la crainte, la déception, la jubilation provenaient du jeu de la performance en vol de distance et des multiples aventures qui en découlent. C'était un jeu entre moi et les éléments. Parfois, il m'arrivait même de ne pas pouvoir dormir avant la journée de cross, sous le coup des émotions que me procuraient la perspective du jeu. Après quelques années de pratique, je pouvais dormir le soir d'un gros cross puis enchaîner plusieurs journées. J'avais fini par atténuer l'effet que produisait ce jeu sur mes émotions.

Puis, quand j'ai commencé sérieusement la compétition il y a 4 ans, j'ai été incapable d'enchaîner plus de 3 manches d'affilés, car je ne pouvais simplement pas dormir la nuit et la fatigue avait raison de moi. Là encore, c'étaient comme un surplus d'émotions accumulées pendant la journée et qui n'arrivaient pas à s'écouler de mes veines. Ces émotions étaient majoritairement d'une nature différente, liées à ma relation aux autres pilotes, en vol et à terre. Par exemple, faire un open à l'étranger avec une majorité de pilotes inconnus et qui ne me connaissaient pas, me préservait un petit peu de ces émotions car je subissais moins d'interaction, j'étais plus transparent. Mais en vol je tombais toujours facilement dans le piège de l'émotion, de l'action par réaction à un choc interpersonnel.

Un ou deux ans plus tard, j'ai pu dormir le soir d'une manche avec l'aide de somnifères. Depuis un an, je peux dormir sans somnifère le soir d'une manche.

Pourtant, le problème est manifestement toujours bien présent, il influence souvent ma performance. Ce qui se dégage de façon certaine:

-je suis presque toujours plus froid et en plus grande possession de mes moyens quand je suis derrière que quand je suis devant. C'est comme si derrière, j'échappais plus facilement au regard des autres. Ce constat me semble être une piste de travail essentielle.

-Je suis davantage exposé au sur-régime émotionnel quand: - je suis fatigué, - j'ai mal dormi, - je suis mal hydraté, - J'ai mal mangé, - les conditions sont turbulentes, - il y a peu d'espace entre les pilotes.

-Je subis plus facilement mes émotions en début de compétition. Comme si l'entraînement me durcissait ensuite.

-Je subis souvent une montée en température quand je perds une dominance. Ce point là est également crucial.

Cependant, quelques faits plus rassurants:

–J'arrive parfois à atteindre un état mental stable avec un niveau d'observation, d'ouverture, de froideur et de sérénité qui perdure jusqu'à la fin de la manche indépendamment des événements de la course, telle une machine bien huilée qui fonctionne efficacement et dont la montée en régime est contrôlé.

–Dans cet état mental, je suis comme transparent, indifférent à l'image que je renvoie.

–Dans cet état mental, les autres ne sont que des objets.

–C'est dans cet état que je peux entendre le mieux mon "instinct", que je vois le plus de choses et que je pilote le mieux.

–Et c'est dans cet état que je peux à la fois ne pas prendre chaque opportunité et lâcher mes coups les plus efficaces.

La clef de ma performance en compétition réside sans doute dans la maîtrise de l'activation de cet état mental. Je me propose ces quelques mot clefs pour essayer de me rapprocher de cet état :

–**Transparence.** L'image que je renvoi m'indiffère, elle ne compte pas, je suis transparent, je suis un objet volant parmi les autres. La difficulté vient un peu du fait qu'il est intéressant de connaître les qualités individuelles intrinsèques des autres, et aussi parfois leur émotions, leur état mental. Mais la plus grande difficulté vient sans doute, au sol, de pouvoir déjà être en paix avec soi-même. Ne rien avoir à prouver, à contenter, à confirmer et ne pas avoir besoin des autres pour se connaître et pour s'aimer.

–**Observation.** Observation, observation, observation. Ça doit devenir une ritournelle lorsque je me sens monter en température, comme, lorsque j'apprenais à conduire et que mon moniteur me rappelait sans cesse de regarder dans les rétros. Tourner 7 fois ses yeux dans les orbites avant de décider. Outre l'intérêt évident dans les prises de décision, en activant mon regard, c'est comme si je pouvais un peu mieux oublier celui des autres. Autres domaines associés: concentration, ouverture, vigilance, vision périphérique, détection.

–**Plaisir.** Je suis parfois tombé dans cet état en me recentrant sur le plaisir du vol dans des situations de manche désespérantes. Il faut que je fasse attention cependant à ne pas confondre cette démarche avec la fuite de la difficulté, souvent catastrophique. S'il peut être déclenché par le plaisir, l'état mental de performance le décuple en retour, pour finir ensuite en bonheur. Je pense que c'est ce qui me fait aimer la compétition, indépendamment de mes résultats. Chacune de mes belles manches réalisées dans un tel état est un joyau que je garde toujours en moi.

–**Anticipation.** Se projeter en avant, penser plusieurs coups plus loin, regarder vers l'avant mais aussi vers l'arrière à travers les grappes.

–**Sensation.** Laisser mes sensations prendre les commandes améliore l'efficacité et augmente la disponibilité pour l'observation. Quand je monte en température dans la grappe, fermer les yeux ou presque, oublier l'idée de la collision, ne plus écouter le vario, et replonger dans les sensations pendant une minute.

–**Souplesse.** Adaptation. Aucune idée n'est définitive, aussi agréable fut-elle. Tout doit être sans cesse remis en cause le plus rapidement possible.

Pour mémoire, disons état mental TOPASS : Transparence, Observation, Plaisir, Anticipation, Sensation et Souplesse.

A l'opposé, quelques concepts sur lesquels se raccrochent les émotions interpersonnelles qui me sont particulièrement néfastes, et contre lesquelles il me faut me défendre: Regard, Image, Honneur, Mérite, Attaque, Reconnaissance, Valeur, Appartenance, Courage.

Petit inventaire de ces émotions néfastes: fierté, orgueil, joie, jubilation, obstination, détermination, admiration, crainte, envie, confort, satisfaction, revanche, irritation, jalousie, déception, hostilité, honte, amitié, compassion, inimitié.