



## Outils de progression La GESTION de la PEUR

*Vaste thème ! Central dans la pratique de notre activité car sûrement personne, quel que soit son niveau, ne peut s'en déclarer catégoriquement et définitivement à l'abri, non concerné. On vit et vole avec, à des degrés divers, elle peut même rendre meilleur, plus affûté, réactif, pointu dans ses actions... Mais la peur, c'est aussi ce qui fait arrêter, stopper notre activité. Il faut la gérer... Nous avons demandé à 3 experts techniques et personnalités reconnues de s'exprimer sur la question.*

**E**n parapente comme dans toute discipline, chaque apprentissage est semé d'embûches, notre mental peut être mis à rude épreuve. Sans chercher à repousser nos limites techniques, physiques et psychiques, chacun pourra se retrouver confronté à des situations difficiles, voire, objectivement dangereuses. Autant de scénarios où nos réponses physiologiques naturelles, nos capacités de gestion de l'inconnu et de nos émotions sont variables.

Dans une zone de surcharge mentale où l'adrénaline, le cortisol et toutes les hormones du stress peuvent augmenter nos habiletés, la peur peut aussi être handicapante.

Chacune de nos expériences de vie, de vol aussi bien sûr, sera susceptible de graver une empreinte plus ou moins prégnante dans nos mémoires, positive ou négative.

Confronté à ses doutes, chaque pilote peut ancrer des schémas invalidants d'angoisses, de frustrations, de ruminations, et bien d'autre.

Antoine Girard dans un article sur « La peur » ? Cela peut paraître paradoxal car, c'est de notoriété, il est un des pilotes qui « s'engagent » le plus, dans d'incroyables vols solitaires... Mais si vous lisez bien les nombreux récits que nous avons publiés (et c'est aussi pour ça qu'on les publie), Antoine ne fait pas taire ses doutes, ses appréhensions... Il vole avec, revient en arrière, attend, repart au moment où il se sent prêt. Antoine est le maître de la « gestion ».

tres encore... (de la peur de l'échec jusqu'à la peur-panique en situation physique d'urgence absolue, l'éventail est large). Autant d'obstacles ou freins tenaces qui peuvent nous immobiliser dans notre développement.

Sur notre territoire, nous disposons de ce qui se fait de mieux en termes d'équipements et de formateurs (initiation, progression, météorologie, apprentissage du cross, stages hike & fly, pilotage-SIV, compétitions à différents niveaux, initiation voltige, préparation mentale, etc).

Tout est abordable pour celui qui souhaite s'améliorer. Il n'y a qu'un seul pré-requis... il faut le vouloir.

Et aussi savoir faire face à l'expression de ses peurs, dont nous pouvons tirer de riches enseignements.

Les réflexions collectées ici auprès de professionnels aguerris n'ont qu'un seul but: vous faire gagner du temps dans la compréhension de vos blocages et dans votre recherche de solutions. En partageant nos expériences de « vieux pilotes », en vous livrant quelques clefs de compréhension sur nos mécanismes limitants naturels, en vous éclairant dans votre démarche volontaire de formation, nous souhaitons simplement vous faciliter l'accès à une pratique complète, sereine.

Pour que chacun puisse libérer son potentiel et « devenir ce qu'il est ».

# Entretien avec Benoît Plasse

**Curriculum:** explorateur, spécialiste du vol bivouac, légende du ski freeride.  
**Profession:** encadrant du « Groupe Jeunes du CDVL 74 », moniteur qualifié SIV à l'école de parapente « Cime et Ciel », avec Bertrand et Gaétan Doligez (<https://cime-et-ciel.com>).  
**Contact :** [b\\_plasse@hotmail.com](mailto:b_plasse@hotmail.com)

## Bonjour Benoît, en tant que moniteur qualifié SIV et encadrant de jeunes pilotes, évoques-tu la thématique de la peur avec tes stagiaires ?

Oui, la peur est un sujet que j'aborde très souvent durant mes stages et interventions.

Nous avons tous peur. Et notre réaction face à elle, dans notre sport, nous l'appelons « l'engagement ». Du moins à ses différents niveaux.

Pour simplifier la compréhension, le diagnostic et le développement d'outils de gestion auprès des pilotes, je catégorise 2 grandes étapes typiques dans la manifestation de la peur.

- La première est un état d'alerte qui nous rend vigilant, et qui augmente globalement nos capacités (nous devenons meilleurs, plus réactifs, plus efficaces).
- La deuxième manifestation de la peur peut nous bloquer, parfois même nous tétaniser. Elle nous rend complètement incompétents. Et en parapente, cet état nous place clairement en danger.

**L**a problématique, c'est que nous ne sommes pas du tout égaux dans la capacité de gestion de la peur... Aussi, il n'y a pas de technique miracle, unique ou universelle pour la gérer. Certains pilotes la rencontrent très tôt dans leur progression, d'autres très tard. Certains profils ont un premier niveau de peur réactionnelle très court, et ils peuvent plonger rapidement dans le second état paralysant.

D'autres individus ne connaissent même pas ce deuxième niveau, tant leur capacité d'adaptation et de gestion du premier est grande.

C'est pourquoi, il faut apprendre à se connaître, à détecter les symptômes annonciateurs du premier et du deuxième état de peur.

Pour le premier stade, je pense que l'identification de symptômes évidents (pour certains, la soif, la sueur, les apnées respiratoires...), la remise en question de toutes ses options, sont autant de signes qui doivent nous faire prendre conscience de notre situation. Il faut donc « appuyer sur le frein » de la sécurité, revoir ses objectifs à la baisse, éventuellement chercher des masses d'air plus calmes pour pouvoir revenir dans une zone où nous ayons confiance en notre capacité de réflexion, en nos choix, en nos possibilités et compétences d'action.

En clair, agir et définir des solutions pour retrouver son état « normal ».

Cette baisse d'objectif peut aller jusqu'au posé volontaire... Car la priorité reste de ne pas entrer dans un deuxième stade de peur paralysante, où nous nous retrouverions clairement en danger.

Étant donné que tous ces niveaux de peur sont très personnels, la capacité d'engagement est, de fait, propre à chacun.

C'est pourquoi, il est très mal venu de commenter le niveau d'engagement des autres pilotes, et je n'hésite pas à alerter également les stagiaires sur leurs comportements au sol.

Nous seuls pouvons, et devons prendre le temps de le savoir, si notre engagement est trop élevé ou incohérent. La modestie devient alors un gage de survie et à l'inverse, la focalisation sur l'objectif, le résultat, peuvent être gages de mises en danger. C'est d'ailleurs la principale raison pour laquelle je ne me suis jamais investi sur le circuit de la compétition. Car la course, l'objectif, le résultat, viennent clairement compliquer l'équation de la peur. Pour viser la performance, il faut, à mon goût, très bien se connaître... Cette pratique demande un investissement, un entraînement technique et mental maximums.

Mais quel que soit son niveau technique, je pense qu'on peut s'entraîner sur la gestion de ses niveaux de peur, et même l'améliorer.

Il faut simplement le décider, et accepter de travailler sur soi. Les seules limites à garder à l'esprit sont un mauvais entraînement ou le surentraînement, qui peuvent avoir des conséquences dramatiques (régression, blocage, abandon, accident).

## Qu'entends-tu par mauvais entraînement ?

En stages SIV particulièrement, les pilotes doivent être conscients et lucides sur l'origine de leurs motivations. Car bien au-delà de l'apprentissage de gestuelles, nous apprenons à mieux connaître nos peurs.

Selon le public, je rajoute un dernier petit mot au sujet de la compétition (avec les jeunes surtout, quoique...). C'est qu'aujourd'hui, il existe une forme de compétition « narcissique », beaucoup plus sournoise et dévastatrice entre les pilotes, où chacun auto-proclame son niveau et ses talents supposés. Tu vois de quoi je veux parler?...

## Des réseaux sociaux ?

Exact !... Sans aucun événement sportif ou catégorie, la compétition du « paraître », la recherche de reconnaissance et le besoin « d'existence publique » font rage.

Cette forme de compétition a toujours existé entre égocentriques, certes, et selon nos profils, nous pouvons tous y être plus ou moins sensibles. Seulement, à cet exercice, il n'y a ni sélection, ni briefing sécurité, et aucune confrontation réelle à ses faiblesses.

Avant les réseaux sociaux (et là, je suis quand même obligé de dire que je suis un « vieux » qui a aussi connu le monde avant internet...), tous les adeptes de ce type de compétitions exerçaient leurs « talents » dans leurs quartiers, les lycées, etc. Certains atteignaient une notoriété locale et



Photo Karine Duprée

**Benoît Plasse, moniteur apprécié sur Annecy.**  
En plus des SIV, on pourra le croiser en vol, à guider des airs les groupes qu'il encadre.

quelques « vedettes » assumées et préparées pouvaient même arriver en « national » ! (rires) Mais à un moment ou à un autre, ils étaient toujours confrontés au réel.

Alors qu'à présent, sur le web, les « m'as-tu vu compétiteurs » peuvent sans encadrement ou arbitre, se lancer carrément dans une compétition narcissique d'un niveau international !... Et il y a un gros effet d'entraînement puisque pas mal d'autres pilotes réceptifs se sentent obligés d'y aller aussi.

**J'adhère à ton désespoir ! (rires).... Cela dit, cette ère de l'hyper-communication permet aussi une accélération des échanges, de l'apprentissage collectif, c'est clair. Il suffirait de sourcer les intervenants pour filtrer les 20 % de personnes « toxiques » ! Chacun est aussi responsable de son usage de l'outil, n'est-ce pas ?**

Oui, absolument, mais c'est aussi parfois un véritable carnage.

Le problème, c'est que certains pilotes narcissiques « experts » (aux peurs existentielles souvent bien maquillées) deviennent des « références online ». Ils distillent de mauvais enseignements et de mauvaises informations, entraînant de jeunes pilotes dans leur sillage.

Donc, nous nous devons de rester vigilants, d'alerter les pratiquants sur leurs sources et méthodes d'apprentissage.

En résistant nous-mêmes, aussi, à certaines tentations. Et surtout, en offrant la meilleure instruction technique et humaine possible.

Ensuite, chaque élève pilote assume librement ses choix et les conséquences.

Parce qu'en l'air, il restera bien toujours seul maître à bord.

# Entretien avec Charles Cazaux



Photo Jean-Michel Ara-Somothano

Charles Cazaux, un des plus gros palmarès du parapente... Et également vrai modèle d'écoute, d'humilité et de disponibilité.

**Bonjour Charles, ces dernières années, on a observé une nette amélioration dans l'enseignement de la gestion des émotions en parapente... Pourtant côté élèves, beaucoup de pilotes en progression ne restent centrés que sur le matériel... Persuadés que les émotions négatives, la gestion de la peur, « ça ne les concerne pas ».**

**Au sein de vos stages cross et surtout SIV, êtes-vous attentifs aux attitudes suspectes (parfois le déni) ou aux manifestations de la peur qui peuvent apparaître au fil des exercices ?**

Oui, bien sûr !... Le briefing de début de stage SIV fixe le cadre : « Ici, vous venez pour apprendre, progresser et repartir avec des outils « utiles » pour votre niveau. Vous ne venez pas faire des tours de manège. L'idée n'est pas de refaire la batterie de tests d'homologation de votre voile mais bien de re-calier ou remettre en place les bases nécessaires de pilotage pour construire des réactions adaptées, et des automatismes efficaces ».

Quant au stress, il existe déjà pour certains à l'inscription, d'autres au briefing vidéo lors de la présentation de l'exercice, plus tard dans la montée au déco ou la transition vers le box... La vérification des parachutes de secours, le gilet de sauvetage, le box au-dessus de l'eau posent déjà bien le cadre, ainsi que son lot d'émotions.

**Curriculum :** pilier de l'équipe de France de parapente, Charles est l'un des pilotes mondiaux les plus titrés... Champion du monde 2011, vice-champion du monde 2013, champion de France 2014 et 2015, multiple recordman FAI en vols de distance, etc. Et récent vainqueur de la coupe du Monde 2019 Cœur de Savoie.

Son expérience, sa rigueur et son efficacité n'ont d'égales que son humanité, sa capacité d'écoute, d'analyse et de transmission du savoir. Un enseignant hors pair.

**Spécialité,** encadre des stages cross, de pilotage et SIV dans la région d'Annecy-le-Grand-Bornand, avec Seiko Fukuoka ([www.airlinksacademy.com](http://www.airlinksacademy.com)). Cours particuliers et biplaces pédagogiques, cross ou SIV.

**Contact :** [charles.cazaux@orange.fr](mailto:charles.cazaux@orange.fr)

## Pour moi

1 - Le stress : c'est aussi quand tu perçois que tu n'as plus le temps ou les compétences de réagir à une situation.

2 - Le risque : c'est quand tu ne contrôles pas tes émotions, ou que tu es dépassé techniquement dans une situation de stress et que tu paniques.

3 - Le danger : de s'écraser, de finir par terre faute de maîtrise technique ou émotionnelle, souvent du fait d'une incompatibilité du couple aile-sellette-pilote dans une situation aéroglogique donnée.

4 - La peur : ça peut être l'émotion de ce que l'on se représente de la situation vécue ou à venir, avec sa part d'objectivité et de subjectivité.

Un vieux pilote m'avait dit : « La peur, c'est ce qui te permet de rester en vie ! Elle t'aidera à gérer la marge à tes limites et à mieux réagir si tu les dépasses ».

Être attentifs aux comportements des pilotes, c'est notre boulot pour préserver la sécurité de chacun. Autant il faut rassurer et accompagner les plus réticents dans le cadre du SIV pour les aider, petit à petit, à développer leurs engagements dans les exercices et ainsi découvrir un panel de situations plus variées, autant il faut « surveiller » les plus motivés.

Ensuite, décortiquer la technique gestuelle, proposer une progression individualisée, le tout dans un cadre apaisant, c'est notre identité.

Concernant les stages cross, c'est la « vraie vie », avec les thermiques et les turbulences ! Nous sommes 2 instructeurs en vol pour 6 stagiaires, l'objectif est de vivre des situations variées, prendre le temps de débriefe chaque vol pour comprendre-apprendre, donner des pistes aux élèves pour qu'ils puissent ensuite eux-mêmes améliorer leurs performances, s'ils le souhaitent.

À deux instructeurs en l'air, nous nous efforçons de bien cerner la zone de vol et les conditions, avec une bonne vision des actions de pilotage de chacun et nous les sollicitons aussi régulièrement sur leur état de forme, afin d'évaluer éventuellement le moment opportun du posé.

## Les pilotes vous parlent-ils facilement de leurs peurs ancrées, ou développées lors des journées de vol ou d'exercices ?

L'émotion au posé est parlante, le regard avant d'avancer vers un nouvel exercice aussi.

Il est important de s'accorder des moments en tête à tête, pour évoquer cette problématique et donc mieux comprendre l'état émotionnel du pilote tout au long du stage. Si la charge émotionnelle est trop forte, il peut faire l'impasse sur une rotation pour repartir dans de meilleures conditions, ou bien réajuster le programme vers un éducatif déjà maîtrisé.

## Sinon, comment établissez-vous le dialogue pour identifier l'origine des problématiques détectées ?

Nous sommes attentifs aux comportements des pilotes que nous accueillons afin de déceler leur profil dès le questionnaire d'inscription, sur lequel ils peuvent déjà partager leurs souhaits, leurs mauvaises expériences, leurs motivations de participer à un stage.

Ensuite, l'échange « live » peut commencer sur cette base et avancera selon notre perception, les jours suivants.

## Selon toi, quelles sont les croyances limitantes les plus présentes en stage SIV ?

Les phrases que l'on entend ? Il y en a pas mal ! Du genre : « Il a fait un SIV et maintenant il est en danger car il croit qu'il sait tout. C'est au-dessus de l'eau et en air calme donc ça ne me sert à rien. À 10 m, ça ne va pas me sauver ».

Notre objectif, c'est vraiment que chaque pilote qui passe entre nos mains puisse acquérir des outils pour réagir efficacement à telle ou telle situation, qu'il soit conscient de l'influence d'une action de commande, du timing et des amplitudes commandes, éviter le sur-incident, etc. Voir... Décider d'utiliser son secours si besoin, avant qu'il ne soit trop tard. Mais il faut aussi qu'il reparte avec des exercices simples, pour travailler « à la maison ».

Effectivement, par rapport à ce que l'on entend, c'est vrai, les SIV sont réalisés dans un cadre bien spécifique et l'aérodynamique turbulente peut venir complexifier la situation dans la vraie vie... Néanmoins, la connaissance, l'expérimentation, l'entraînement,

permettent d'être plus efficace et pertinent le moment venu.

À l'issue de stages SIV, nous avons déjà eu plusieurs pilotes qui ont souhaité redescendre d'un niveau concernant leur voile, et également changer de sellette... Permettre aux pilotes de prendre la mesure de la réalité de leurs capacités, qu'ils soient capables de prendre lucidement une telle décision, c'est aussi notre mission.

#### Qu'attendez-vous de vos élèves pour que vous puissiez mieux les guider dans la « gestion de leur peur » ?

Nous demandons déjà aux pilotes de venir en forme... Même si 3 vols par jour, ça peut paraître peu, la capacité attentionnelle et le stock d'adrénaline sont mis à mal, les pilotes sont souvent bien fatigués à l'issue de la journée.

Les débriefings post-vols et de fins de journées, c'est créer l'occasion pour tous de parler et donc pour nous, de bien comprendre ce que l'on ressent du côté des stagiaires. Et ainsi d'évaluer la pertinence de nos décisions-actions, sur telle ou telle partie du vol.

#### Et toi, en ta position de pilote de haut niveau hyper entraîné, est-ce qu'il t'arrive, malgré tout, d'être confronté à des mécanismes limitants en vol, ou même de peur ? Voir au sol ? (pression ?)

Hyper entraîné... N'exagérons pas, il faut relativiser quand je vois un ami coureur cycliste, ou Max Pinot dans sa préparation de la X-Alps... Eux, ils s'entraînent vraiment !

En fait, dans l'action, je me concentre déjà à gérer la situation, la conscience de la peur, si elle existe,

vient après. De la vraie peur, ça peut venir, quand tu abuses... Mais avec l'âge, j'ai augmenté mes marges, appris à garder un plan A, B, C pour la sécurité, et appris aussi à relativiser pas mal de choses... Un posé plutôt qu'une mise en danger, c'est pas mal quand même.

Il y a fort longtemps, avant que les 2 lignes et les CCC n'arrivent, j'avais eu une phase un peu délicate à l'accélérateur, du temps où on volait en compétitions avec des protos, à 3 ou 4 lignes. J'ai alors mis en place une progression pour voler accéléré haut, avec donc des marges raisonnables. Ceci en parallèle avec plusieurs passages par au-dessus de l'eau en SIV, afin de développer mon bagage technique (Fabien Blanco-Gomez vous dira qu'il avait eu du boulot, vu le pantin !). J'ai appris à comprendre l'origine de mon appréhension, de ma peur qui était d'ailleurs plus dans l'imagination de ce qu'il pouvait se passer.

Le socle technique m'a permis de regagner de la confiance, l'imagerie mentale d'être plus détenue dans mon pilotage en demeurant davantage à l'écoute de mes sensations (appuis sellette, mouvements de voile, tensions dans les élévateurs, accélération du vent relatif).

#### Quels sont les outils personnels que tu affectionnes ? As-tu mis en place un programme de gestion de ces mécanismes limitants ? Ou de préparation mentale ?

Personnellement... J'essaie de faire au moins 2 sessions de 2 jours de SIV avec mon aile de course, par an.

Je travaille aussi des séances de vol accéléré.

De plus, je me suis mis à voler de temps en temps avec une aile de freestyle pour faire des décros, vrilles, hélicos, ceci afin d'accumuler des sensations, de l'aisance générale et de l'expérience que j'ai ré-investis sous mon Enzo 3.

Je collabore également et régulièrement avec Thomas Theurillat (ndlr : premier coach et assistant de Chrigel Maurer durant ses X-Alps, structure « One Day Coaching GmbH ») pour le travail de préparation mentale, comme d'ailleurs Seiko et d'autres pilotes de haut niveau.

#### En conclusion, aurais-tu un ou des conseils avisés, à transmettre aux pilotes confrontés à une peur tenace ?

Il faut comprendre sa peur et ses origines, pour mettre en place les outils permettant de retrouver la confiance.

Soyez patients tout au long de votre progression, car celle-ci va durer toute votre vie de pilote. Respectez les étapes... Ou la dernière étape arrivera bien trop tôt...

On le dit et le redit, mais... Choisissez du matériel (voile-sellette) à votre niveau et des conditions de vol adaptées à votre état du moment, physique, technique, psychologique, votre situation de fatigue du jour.

Formez-vous... Analyse topo-aérologique du stade de vol, technique de pilotage, préparation mentale, sont des piliers de notre activité. Remettez-vous en question régulièrement, c'est votre sécurité qui est en jeu, votre passion et votre plaisir.

**Merci Charles pour le partage de ton expertise !**

## EN COMPÉTITIONS

**Du côté des compétiteurs, ils n'en parlent bien sûr jamais, mais est-ce qu'en compét, lors des briefings par exemple, tu ressens de la peur, ou de l'appréhension chez certains pilotes ?**

Ça pourrait arriver mais c'est toujours pareil, c'est si un pilote sent qu'il y a un décalage entre les conditions et son niveau... Mais en fait, c'est un état que je perçois beaucoup moins qu'il y a 15 ans : on était plus dans l'ambiance « guerrier », personne ne commentait quoi que ce soit quand la manche était lancée et s'il y avait un point dur, il fallait le passer ! Depuis, c'est la compétition qui a évolué, des bouches se sont déliées, on a des niveaux de sécurité, un comité de pilotes, des manches plus adéquates, on évite les verrous, les passages sous le vent, les cheminements à fond sur les crêtes, de gros efforts ont été faits sur les parcours.

**La « peur de gagner », dont on parle chez les tennismen, ça existe ?**

Oui bien sûr, c'est un stress que l'on se crée soi-même, du genre « je vais et je peux réussir mais que se passe-t-il si je n'y arrive pas ? ». Du coup, les bonnes infos, les sensations, n'arrivent plus et on peut perdre beaucoup de ses capacités en très peu de temps !

**Sans rentrer dans les détails, sur quoi te fait travailler ton préparateur mental, Thomas Theurillat ?**

Je pouvais avoir des pensées parasites, sur mon statut de sportif de haut niveau par exemple. Il m'a appris à me libérer de ça, à revenir dans le moment présent. Je suis allé, sur ses conseils, jusqu'à coller un sticker « Fly Now », sur mon cockpit !

**Est-ce qu'il y a des séances de thérapie mentale, dans l'équipe ?**

Non, mais on peut aller voir un préparateur mental à titre individuel, pour aborder des points bloquants... Par exemple, c'est ce que j'ai fait quand accélérer dans du fort ne me plaisait pas... Et ça, justement, je le sentais venir au briefing, dès que je voyais que la rentrée au goal allait nous le demander.



Compétiteurs au briefing... Toujours un moment d'intense concentration. Entre une journée qui peut s'annoncer dure, le souci de bien faire (ou la peur de mal faire), des enjeux personnels, c'est là où des doutes peuvent ressortir, dans l'intimité de chacun.

Là, je me suis dit qu'il fallait bosser sur moi-même, se mettre au travail technique, se faire des sensations, haut si nécessaire, pour avoir des marges de sécurité... C'est du boulot ! Ça ne se fait pas en un jour... Il y a un objectif, une mission, progresser, mais c'est sûr que travailler ainsi, ça ne se fait pas trop dans notre milieu où on prend le parapente un peu comme on va faire un tour de vélo. Or, chacun à son niveau, et ce presque dès le début, on pourrait à chaque vol, se donner un ou deux thèmes abordables, pour progresser.

# Entretien avec Jérôme Canaud

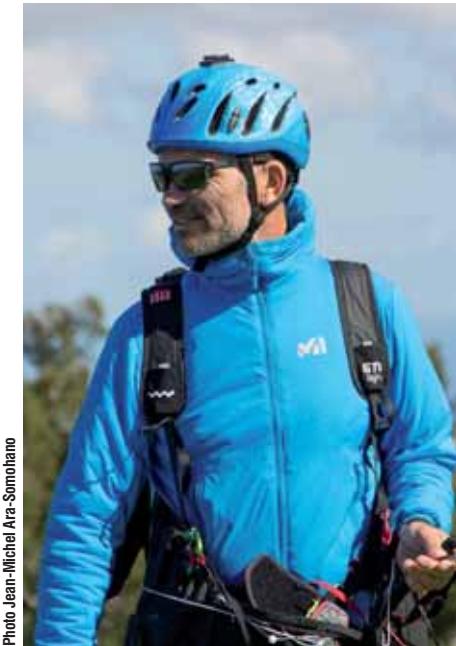


Photo Jean-Michel Ara-Somotano

Jérôme Canaud, de nouveau en métropole après la Réunion. Il est présent dans ce PP+ aux pages 30 (test Ikuma 2) et 6 (grand vol alpin).

**Bonjour Jérôme, en tes qualités de moniteur, d'initiation à cross, et dans tes fonctions de préparateur mental, évoques-tu la thématique de la peur avec tes stagiaires ?**

Effectivement... Et c'est même juste normal, je consacre toujours un temps d'écoute attentif à ce facteur humain central.

Cet espace de parole permet déjà d'identifier et de formaliser l'expression des doutes propres à chacun (pensées limitantes, peurs ancrées, naissantes ou réactionnelles).

Ce cadre d'échange sert aussi à diagnostiquer, puis à faire évoluer les « dialogues internes » ou les « croyances » que les stagiaires peuvent entretenir. Exemple, en début de stage SIV : « Un décrochage ? Je n'y arriverai pas, c'est pas pour moi ! Ça me paraît trop violent ».

Je peux également avoir à intervenir si un pilote « s'est fait peur » lors de simulations d'incidents de vol (lorsqu'il perd la maîtrise de sa séquence).

**Curriculum :** successivement moniteur, pilote test AFNOR pour le laboratoire FFVL, co-fondateur de l'école Aéroslide, pilote de développement salarié Ozone, co-fondateur et pilote-test de la marque Little Cloud, fondateur de l'école Courants d'R à la Réunion... Et bien d'autres choses ! **Aujourd'hui**, moniteur tous niveaux - de retour récent en métropole - et préparateur mental (diplôme universitaire). Animateur du support d'accompagnement vidéo online « [www.wingmaster.top](http://www.wingmaster.top) ».

Wingmaster est la première Masterclass parapente, composée de 11 h de vidéos 100 % online, en 21 chapitres pour apprendre, progresser ou se mettre à jour. La version anglaise vient de sortir ([www.wingmaster.io](http://www.wingmaster.io))

**Contact :** [jeromecanaud@hotmail.fr](mailto:jeromecanaud@hotmail.fr)

Encore un exemple, pendant la progression, il peut se saborder en se répétant systématiquement : « Je ne sais pas faire » ou « De toute façon je suis nul, je ne sens rien au gonflage, je ne suis pas capable de monter ma voile correctement ».

Chaque individu dispose de son propre socle de connaissances, et aussi de ressources parfois insoupçonnées. Mon rôle est simplement de le guider dans sa voie de progression, dans l'acquisition et l'exploitation de ses compétences.

Cela se fait sur le plan de la gestuelle technique bien sûr, mais également en lui donnant des outils pour qu'il renforce ou qu'il soigne « son mental ». Le mental s'entraîne comme la technique, le physique et la tactique.

**L'importance de la préparation mentale reste une notion floue pour beaucoup... Quand on aborde le sujet, la réponse classique est : « La préparation mentale ? Je n'en ai pas besoin, je ne suis pas sportif de haut niveau ! ».**

**Idem chez certains moniteurs... « On essaye déjà d'enseigner des gestes techniques adaptés... On ne prépare pas des athlètes ! ».**

La méconnaissance du sujet est toujours à l'origine de cette approche. Une définition simple peut éclairer les jugements : « La préparation mentale est un entraînement qui consiste à développer les habiletés mentales et cognitives, dans l'objectif d'optimiser la performance personnelle, tout en favorisant le plaisir dans la pratique et l'autonomie ».

Cette discipline respecte la charte éthique de la Société Française de Psychologie du Sport. Et avec plaisir, autonomie, tout est dit.

**Concrètement, comment procèdes-tu avec tes stagiaires ?**

Le cadre d'écoute est posé de suite, sans jugement. Il me permet de sélectionner des outils adaptés à chaque profil. Pendant mon diplôme universitaire, j'ai fait évoluer mes méthodes pour que les gens s'expriment plus librement.

Par exemple, dans les débriefings, les questions doivent rester ouvertes.

De plus, si tu balances de manière offensive à un élève « pourquoi tu as fait ça ? », il va de suite se placer sur la défensive, cherchera à justifier ses actions et attitudes, sans analyser sa séquence de manière lucide.

Mais si tu lui demandes : « Ok... Mais comment en es-tu arrivé à cette situation ? Peux-tu évoquer la séquence que tu as vécue, ce que tu as vu, ressenti, entendu, ce que tu t'es dit, tes actions, tu vas pouvoir te rendre compte de ce qui t'a aidé, ou limité »... Le résultat n'est alors pas du tout le même !

Chacun doit se sentir en confiance pour parler de soi, il n'y a pas de jugement mais du respect, de la bienveillance et du plaisir.

Petit à petit, au fil des situations de vol, des tensions, des angoisses, des blocages parfois peuvent apparaître.

La préparation mentale ne consiste pas en un enseignement vertical du type « apprends et tais-toi », mais elle vise à libérer la parole, à aider le pilote à s'orienter, à se recentrer vers ses besoins réels car il est le seul à les connaître (mais peut-être pas de manière consciente). Puis à définir avec lui les outils les plus adaptés.

Précisément, face à la peur, les conseils standardisés ne sont efficaces que pour un faible pourcentage de profils. Les besoins étant propres à chacun, un protocole trop généralisé ne sera efficace... que pour celui qui l'écrit.

Le questionnement très précis de l'accompagnant, son adaptation aux sensations et à la sensibilité de chaque stagiaire aident à se rendre compte, à mieux formaliser les comportements, et à identifier les peurs.

Exemple, face à un schéma limitant négatif, ou face à une peur, poser la question : « Est-ce que ça t'aide de penser et de faire comme ça ? Ou est-ce que ça te limite... Si ça te limite, de quoi aura-tu besoin

## LA PEUR: nom féminin (latin *pavor, -oris*)

**Définition du dictionnaire Larousse de la langue française.**

- Sentiment d'angoisse éprouvé en présence ou à la pensée d'un danger, réel ou supposé, d'une menace (souvent dans *avoir, faire peur*). Cette émotion éprouvée dans certaines situations : « Trembler de peur ».
- Appréhension, crainte devant un danger, qui pousse à fuir ou à éviter cette situation : « La peur du ridicule ».
- Crainte que quelque chose, considéré comme dangereux, pénible ou regrettable, se produise (surtout dans *avoir peur*)
- Crainte du jugement, des réactions de quelqu'un, qui fait qu'on adapte son comportement, qu'on obéit à certaines consignes.

## MÉCANISME

Sous un angle d'approche psychologique, la peur peut se définir comme un « état émotionnel stressant ». C'est un mécanisme d'alarme naturel, salvateur, visant à nous protéger d'un danger réel ou supposé.

pour faire évoluer les choses dans le bon sens? »... Ce genre d'échange sert à faire émerger et conscientiser les besoins, pour offrir les bons outils.

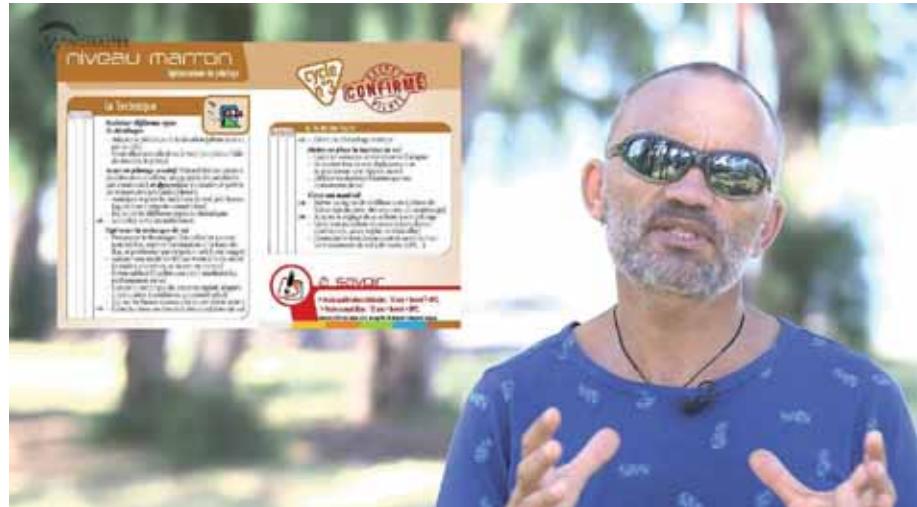
### Et quels sont-ils, ces outils si méconnus du grand public?

Ils sont nombreux, et chaque préparateur a aussi son approche et ses registres de préférence. Techniques de respiration, sophrologie, méditation (qui demande un travail de long terme), imagerie mentale-visualisation. Plus classiquement, sur le terrain ou au déco, établir des « routines » attentives mais rassurantes en préparation, appliquer des « gestes réflexes » sont des techniques courantes chez de nombreux pilotes.

C'est un travail co-construit. Je ne suis pas là pour dire « fais ci ou ça », c'est le pilote qui va, en étant accompagné, trouver les outils qui lui conviennent le mieux. Donc c'est très personnalisé, et ça lui demandera de s'entraîner, de travailler, d'essayer. Il n'y a pas de recette miracle. Le pilote lui-même est la personne qui se connaît le mieux.

**C'est exactement ce que tu nous enseignais déjà dans les premiers stages de pilotage de l'équipe de France, et que j'applique encore lors des protocoles de tests des ailes. Avant chaque « run », ordonnancement et visualisation des manœuvres... En l'air, avant de déclencher la séquence, je répète le geste réflexe de la poignée-témoin (on ferme les yeux et on va chercher l'emplacement de la poignée du secours pour la mémoriser). Un « rituel » qui me permet de me recentrer et de me placer dans un état de concentration maximal. En réouvrant les yeux, je me sens alors « prêt »...**

Aujourd'hui, c'est vrai, de nombreux pilotes utilisent aussi ces techniques de manière intuitive, quel que soit leur niveau. En affinant leurs besoins et la gestion des outils, on peut obtenir des progrès vraiment édifiants.



Pédagogue réputé, préparateur mental diplômé universitaire, Jérôme est aussi co-auteur du support vidéo online Wingmaster, un des (ou le) meilleur outil pour visualiser les plus récentes techniques de vol.

En parapente, l'imagerie mentale fonctionne très bien pour les séquences SIV, le vol cross, mais aussi en stage de progression pour optimiser un gestuel de gonflage, améliorer sa précision d'atterrissement... Parce que le cerveau ne fait pas la différence entre ce qui est imaginé et la réalité. Par contre, l'inconnu risque de le stresser, voire, de générer de la peur. S'entraîner à répéter visuellement des actions de manière positive, c'est donc bien plus qu'une anticipation.

**Donc finalement, tout le monde peut faire appel à un préparateur mental et ce, quel que soit son niveau ? Et ne serait-ce pas la meilleure approche pour progresser dans la gestion de nos peurs ?**

Probablement... La gestion des émotions (peur, colère, joie, dégoût, tristesse) évolue, et tant mieux... Notamment la gestion de la peur, qui, dans le milieu parapente, était un sujet tabou. J'entends encore la blague des compétiteurs « si tu freines, t'es un lâche », phrase rigolote dans un sens mais qui a fait de gros dégâts chez certains pilotes ! Reconnaître la peur, l'accepter pour pouvoir rebondir, s'orienter... Cela peut être un processus pour la gérer.

Alors que se placer dans un mécanisme de résistance, de non reconnaissance, et enfouir ainsi ses émotions, ne traite pas le problème de fond et surtout n'aide pas... Dans le temps, cela peut être complètement contre-productif, aboutir à la disparition de tout enthousiasme, de tout plaisir, voire favoriser le développement de véritables phobies, ou pathologies (et là, on sort du domaine de compétences du préparateur mental).

Le préparateur mental peut vous faire gagner un temps fou, juste en vous guidant vers l'exploitation de votre potentiel avec des outils adaptés. En très peu de temps, on peut libérer un pilote, lui faire reprendre confiance et le rendre autonome dans l'optimisation de son mental.

Les thèmes liés au mental abordés dans le milieu parapente sont variés, et propres à chaque pilote : la confiance en soi, la gestion des émotions (peur...), la motivation, la fixation d'objectifs, la régulation (relaxation ou activation), les croyances, le dialogue interne, l'imagerie mentale, l'organisation, les routines, optimiser un geste, le relationnel, la méditation, la cohérence cardiaque...

**Merci Jérôme !**

## QUESTIONS COURANTES

**Prends des cas extrêmes... Par exemple, quelqu'un te dit : « J'aurais envie de voler mais finalement, j'ai peur dès que je suis en l'air... ». Est-ce qu'il y a des outils ?**

Je suis désolé mais il faut déjà savoir de quoi on parle... Est-ce qu'on a peur parce que la situation est juste inconnue ? Parce qu'on voit des branches bouger et qu'on se dit que l'atterro va être compliqué ? Du regard des autres après le vol si on fait une bêtise ? Peur de ne pas réussir ce qui est demandé ? Peur d'avoir peur ?... Etc. La question est vaste, ça peut être fondé, moins fondé, le processus commencera donc par permettre au pilote d'évoquer un moment récent où « il a eu peur en l'air ». En le questionnant avec précision sur ce qu'il s'est dit, ce qu'il a vu, entendu, ressenti, petit à petit, il va conscientiser ce qui se passe pour lui et se rendre compte que certaines choses le limitent, d'autres l'aident... À partir de ça, il va exprimer ce dont il aurait besoin pour ne pas avoir peur.

Et on va co-construire avec lui une stratégie, avec des outils qui lui conviennent. Ils sont variés, nombreux (respiration, dialogue interne, routines, ancrage de ressource, action adaptée...). Ces outils peuvent être mis en place pour le vol, mais aussi avant (imagerie mentale, fixation d'objectifs, confiance en soi, discussion libre sur les croyances limitantes...) et également après, lors des débriefings (visualisation positive, carnet de vol...). On voit que toute cette approche ne peut être qu'individualisée.

**Si quelqu'un te dit : « Je suis bien en l'air mais j'ai peur dès que ça bouge... ».** Ça, c'est une affirmation déjà plus précise que « j'ai peur de voler », mais encore

trop large... Donc dans la recherche d'une situation, d'un événement vécu, on va proposer au pilote de rechercher la situation la plus précise possible, pour vraiment affiner par le questionnement : « Que veux-tu dire par là ? Comment sens-tu que ça bouge ? Qu'est-ce qui, « quand ça bouge », déclenche du mal-être chez toi ? De quoi aurais-tu besoin, à ce moment précis, pour pouvoir mieux agir ? Ou te sentir mieux ? ». Il faut toujours rester bienveillant mais la place du questionnement est centrale dans l'accompagnement d'un pilote. Lui seul sait le mieux.

**Et cas, probablement classique... « Je me suis fait peur et depuis, je suis mal à l'aise dès qu'il y a du gaz » (donc dès que je n'ai plus les pieds par terre)... Comment est-ce qu'on aborde la remise en confiance et finalement, est-ce qu'on peut aboutir ?**

La remise en confiance, suite à un accident, un incident, une très grosse peur, est un travail que peut faire le pilote.

Cela passera peut-être par un travail quotidien (méditation, cohérence cardiaque, visualisation positive...) et aussi un entraînement plus spécifique, en lien avec l'évocation de la situation qui a amené cette perte de confiance (on peut travailler sur la concentration, la fixation d'objectifs plus personnels...). Par exemple, des objectifs mal définis peuvent être très anxiogènes pour le pilote, ou très peu motivants.

Et il faut certainement aussi vérifier la technique, les connaissances théoriques... Mais là, à nouveau, on n'est plus dans la préparation mentale.