

# MÊME PAS PEUR !

**LA PEUR EN PARAPENTE (COMME DANS TOUTE AUTRE SPORT A RISQUE) EST NORMALE ET MÊME NÉCESSAIRE DANS CERTAINES SITUATIONS. PARCONTRE, CHASSONS LES ANGOISSES INJUSTIFIÉES !**

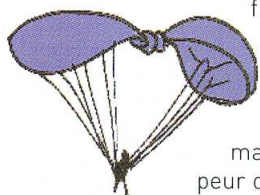


2 ans après l'excellente série d'articles de Christophe Waller et Maxence Jorcin, il est intéressant de revenir aux sources du Pilotage avec un autre regard d'expert. Celui de David Eyraud, pilote d'exception, initiateur de la pédagogie pendulaire, pionnier de la voltige et du speed riding. Bien des champions le considèrent comme leur maître. Pourtant, curieusement, ce danseur de l'air surdoué s'avoue lui même limité par une peur chronique du vide...

**L**es stages type SIV ou Pilotage, démarrent généralement par des exercices de tangage. On freine pour faire partir la voile en arrière avant de la relâcher brusquement pour provoquer une abattée, puis on augmente l'amplitude des mouvements pendulaires et on apprend cette fameuse et si utile "temporisation". Lors de ces exercices, bien des pilotes, impressionnés d'avoir à provoquer des balancements haut dans le ciel, n'osent pas aller très loin. Ils ont... un peu peur. C'est pour eux, pour nous (car nous sommes comme eux) que nous sommes allés consulter docteur David Eyraud... Laissons lui la parole !

## PAS PEUR D'AVOIR PEUR !

Je suis ravi d'écrire pour Parapente Mag. Et je commencerai par le thème de la confiance en vol... Car je suis convaincu que le seul moyen de voler sereinement est d'avoir confiance en son matériel, en la masse d'air et en son niveau de pilotage. Autant appeler un chat un chat : nous allons parler de la peur ! L'être humain n'est pas conçu pour voler (le créateur ne nous a pas dotés d'ailes). Il est donc normal de ne pas se sentir dans son élément lorsqu'on est suspendu dans les airs sous une aile faite de tissu et de ficelles.



De même qu'il est normal d'avoir peur de sauter

d'un avion, même si l'on sait que le parachute va s'ouvrir ! La peur, émotion du danger, est naturelle. Sans elle, nous n'aurions pas survécu à la terrible sélection naturelle au cours de l'évolution. C'est cette peur, en effet, qui augmente notre capacité à faire face au danger (réel ou imaginaire). Et puis... ce n'est que face à la peur que l'on peut faire preuve de courage, en agissant malgré la peur !

**“On se fait des films, on se pose des questions... Et si je m'étais trompé dans mon analyse météo ? Comment se comporte ma voile en cas de grosses turbulences ? Et si une fermeture me faisait partir en autorotation ? Si ça continue à monter, saurai-je descendre ? Mes suspentes sont-elles solides ? ”**

Prenons deux exemples. Le vent a forcé, le petit cumulus a méchamment grossi, sa base est devenue sombre et j'aperçois des éclairs au loin... Ou bien ma voile est cravatée, je suis twisté et ça commence à tourner fort... Dans ces deux cas le danger est bien réel et avoir peur est nécessaire. Par chance, le corps humain est doté d'un mécanisme de protection qui enclenche des processus de défense, augmentant nos chances face au danger : accélération du rythme cardiaque, production d'adrénaline... L'adrénaline est un neurotransmetteur qui commande aux dif-

férentes parties du corps de réagir plus rapidement : les réflexes deviennent vifs, la lucidité est accrue, comme si le temps s'écoulait plus lentement. Lorsque le danger est réel, la peur est directement proportionnelle au danger. Ça paraît bête à dire, mais si je ne veux pas avoir peur, je dois... diminuer le danger !

## MA FEMME M'A QUITTÉ...

Pour diminuer le danger, il faut s'interroger. Je vous propose donc quelques questions pour évaluer les différents facteurs conditionnant votre prise de risque (donc le danger encouru). En prenant toujours en considération les trois éléments du vol : le pilote, son matériel et l'environnement...

**Pilote...** Ai-je bien dormi ? Bien mangé ? Bien hydraté ? En forme ou sans entraînement sportif depuis des mois ? Et mon état mental ? Pas trop de soucis (travail, sentiments) ? Ai-je le niveau et l'expérience de piloter

mon aile dans ces conditions ?

**Matériel...** En bon état ? Est-ce que je le connais bien ou est-ce l'essai d'une nouvelle voile ? Est-il adapté à mon niveau ?

**Environnement...** Les conditions aérologiques sont-elles acceptables pour moi (température, vent, thermiques) ? L'environnement est-il accueillant (dunes, pentes herbeuses, forêts...) ou hostile (rochers, épineux, zone urbanisée, lac...) ? Y-a-t-il d'autres voiles autour ?

Si plusieurs voyants sont au rouge (ma femme m'a quitté, je n'ai pas dormi, j'ai une nouvelle voile de compétition...), mieux vaut s'abstenir de voler ! Si un seul voyant est au rouge, je dois quand même augmenter ma vigilance : par exemple, si j'essaie une nouvelle voile, je prends de plus grandes marges par rapport aux conditions et à mon niveau. Si tous les voyants sont au vert, je vole avec une sécurité optimum et il est donc facile d'être confiant. En diminuant le danger j'augmente ma confiance...

Mais il arrive que l'on ressente de la peur alors qu'il n'y a pas de danger imminent ni même réel ! Mon cerveau se fait des films. On parle alors d'angoisse, d'anxiété, deux émotions proches de la peur qui peuvent gâcher le plaisir de voler. Penchons nous un peu plus sur les causes de la peur en parapente...

**La peur du vide.** Je connais bien ce problème car je suis sujet au

«Texte: David Eyraud»

vertige. C'est une peur difficile à dominer car elle s'inscrit au plus profond du cerveau. Nous verrons comment apprivoiser la peur du vide, comme toutes les autres peurs...

**La peur en thermiques.** La plupart du temps, c'est le vol en conditions thermiques qui provoque une multitude de phénomènes effrayants : une secousse soudaine infligée par la masse d'air, un bruit sourd provoqué par une fermeture-réouverture violente, une accélération du vent relatif qui vient vous gifler le visage, un gros mouvement pendulaire en entrée ou sortie de thermique, la perte de repères dès que l'on se retrouve au-dessus de tout relief, ou simplement le cri strident du vario qui s'emballe... Ce sont des phénomènes bien réels et naturellement effrayants.

#### LES FILMS QU'ON SE FAIT...

Les angoisses les plus sournoises sont souvent provoquées par les questions négatives qu'on se pose parfois : "Et si je m'étais trompé dans mon analyse météo ? Comment se comporte ma voile en cas de grosses turbulences ? Et si une fermeture me faisait partir en autorotation, saurais-je la contrôler ? Si ça continue à monter, saurais-je descendre ? Suis-je capable de supporter physiquement une série de 360 engagés ?... Est-ce que mes suspentes sont assez solides ? Est-ce que mon parachute de secours fonctionne correctement ?". Evidemment, il est difficile de voler sereinement avec de telles pensées !

Si l'on se pose ce genre de questions, c'est que l'oisiveté en vol laisse le cerveau en liberté. Il peut alors automatiquement se mettre en mode bonheur et plénitude si mon tempérament est positif... ou en mode méfiance et peur si je suis du genre pessimiste ou si j'ai des difficultés dans la vie. Le mieux est donc d'être concentré. Par exemple en conditions thermiques, en se fixant un objectif comme monter au plafond. Du coup mon cerveau est occupé à analyser chaque sensation, mon regard cherche constamment les signes indiquant l'activité thermique, je surveille les autres uti-

lisateurs de l'espace aérien... Une fois ce premier objectif atteint, plutôt que de rester là haut sans savoir quoi faire (au risque que mes pensées s'orien-

peu fou ! En fait, je ne suis pas très téméraire. Mon goût pour le pilotage vient avant tout du fait que j'aime me sentir maître de mon engin, que ce soit une voi-

**"Je l'avoue, je ne suis pas très téméraire !  
C'est pour avoir moins peur, que je me suis mis à la voltige !"**



tent à nouveau sur des thèmes comme le vertige ou les turbulences...), fixons nous vite un autre objectif, comme transiter et tenter un petit cross ou bien trouver un secteur adapté et se faire une petite descente d'entraînement au pilotage. Pour ma part, c'est comme ça que je soigne ma peur du vide !

#### ADRÉNALINE... PROGRESSIVEMENT

Pourtant, si la concentration permet de se poser moins de questions angoissantes, il va tout de même falloir y répondre, à ces questions, pour trouver un peu plus de sérénité ! On a souvent pensé à mon égard, en tant qu'acrobate, que j'étais un pilote très audacieux, voire un

ture, une bicyclette, une aile de speed riding ou de parapente. C'est pour avoir moins peur, que

**"Alors pour diminuer sa peur en vol, il faut faire un stage qui fait peur ? Eh bien oui ! Voler en sérénité se paye par un peu de courage."**

je me suis mis à la voltige ! Du coup, quand je vole, j'ai confiance en mes capacités techniques : je sais maîtriser ma voile dans toutes les situations (ce qui ne m'empêche pas d'éprouver de la peur en affrontant les grosses conditions thermiques, ou dès que je prends trop de gaz, ou encore en abordant une nouvelle manœuvre de

voltige)... Avoir confiance en soi c'est être assuré de ses capacités. Capacité à se connaître (forme physique et morale du moment), capacité d'analyse (aérogologie, terrain) et capacités de pilotage. Si vous n'êtes pas bien en vol lorsque les conditions sont turbulentes, c'est probablement parce que vous utilisez une machine que vous ne maîtrisez pas complètement. Il ne s'agit pas de changer de machine, mais d'apprendre à la maîtriser ! Mais on a beau avoir diminué le danger en utilisant du matériel fiable, en étant confiant en son niveau de pilotage, en volant dans une aérogologie saine... on ne se sent quand même pas complètement rassuré. C'est que le simple fait de voler comporte un certain danger. Ceci nous amène à un axiome fondamental sur le rapport au danger : on a peur d'un danger auquel on n'est pas habitué. On diminuera donc sa peur... si l'on côtoie souvent ce danger !

**Exemple...** En speed riding, passer à 2 mètres d'un caillou à plus de 130 km/h, c'est dangereux. En voiture, prendre une courbe à 130 km/h en passant 2 mètres à côté d'un véhicule en panne, c'est aussi dangereux ! Dans les deux cas, je n'ai pas le droit à l'erreur. Pourtant, je vais être



davantage effrayé en voyant passer le speed rider que la voiture. Car je suis habitué à voir des voitures passer à cette allure sur la route !

Autre exemple : rouler sur le périphérique parisien, en pleine heure de pointe représente un réel danger, et pour moi, habitant de la campagne, c'est une épreuve stressante : tous mes



sens sont en éveil, je ressens fortement les risques. En revanche, pour le travailleur parisien qui côtoie cet environnement tous les jours, le danger est le même... mais il n'y pense même pas!

## LA BONNE RECETTE

Voici donc une des clés fondamentales de la confiance : il faut s'habituer petit à petit! Que ce soit aux

conditions thermiques, à la hauteur, ou à la force G. Pour traiter la peur, il faut s'y confronter de manière progressive et surtout très régulière. S'auto-injecter des doses de peur contrôlables, sans fuir la situation, et en sortir vainqueur et grand! En répétant ces expositions, on arrive à modifier sa "biologie de la peur". Et le cerveau commence à réagir différemment, par exemple en délivrant de petites doses d'adrénaline que mon corps connaît et accepte.

Si vous voulez être capable de dominer votre peur du vide, il faut faire de l'escalade, voire de la chute libre! Si vous n'êtes pas à l'aise en conditions thermiques, il faut d'abord beaucoup voler en conditions calmes! Prenons un exemple : je prends une semaine de vacances au mois de mai pour aller voler. Cela fait plus de six mois que je n'ai pas volé, mais les conditions sont fumantes et j'ai très envie d'essayer ma nouvelle voile... Si vous allez faire votre premier vol de la saison en plein après-midi, il ne faut pas vous étonner d'être mal à l'aise, car en vérité vous êtes en danger! Prenez le temps de déplier votre aile sur une pente école, de multiplier les ploufs contemplatifs du matin, de faire du gonflage l'après-midi avant un vol du soir lorsque les condi-

tions s'apaisent... En quelques jours vous aurez à nouveau la capacité (mentale et technique) d'aller exploiter les thermiques de fin d'après-midi et, pourquoi pas, faire un fantastique cross en fin de semaine si vous avez le niveau et si vous avez choisi une aile adaptée.

En résumé, pour voler en sérénité, je dois diminuer la dose de danger (par exemple en volant sous une voile plus facile, dans

les phases du mouvement pendulaire de tangage (la ressource, l'abattée et l'accélération), développer toutes les sensations liées à ces mouvements (vent relatif, sensation de bascule...), se repérer dans l'espace grâce à ces sensations et grâce au regard, appliquer des actions précises, débutant aux bons timings pendulaires, bien réparties sur toute la durée de la ressource, relâcher au moment voulu et en toute connaissance de cause, et tout cela en maintenant un cap... C'est l'un des exercices les plus difficiles techniquement alors qu'il ne présente pas beaucoup d'engagement. Lorsque vous maîtrisez cette série d'exercices sur le tangage aux faibles amplitudes, il est possible d'aller découvrir les amplitudes plus problématiques... Il en va de même pour l'accoutumance à la force G. Chacun de nous est plus ou moins apte à résister à la centrifugation provoquée par une série de 360° engagés.

Certains y trouveront vite du plaisir, tandis que pour d'autres il faudra s'infliger plusieurs séries d'exercices, afin de s'accoutumer en prenant le temps d'être très progressif dans l'engagement.

Nous reviendrons dans le détail technique, théorique et psychologique sur ces exercices dans les prochains numéros de Parapente Mag.

## CONCLUSION

On ne guérit pas de ses peurs, mais on apprend à les dominer. La peur sera toujours là... ou prête à revenir. Après une longue période sans exposition à la source de vos angoisses, il faudra reprendre un travail d'accoutumance.

Si vous êtes conscient de vos capacités, si votre matériel est adapté à votre niveau, si vous êtes suffisamment sage pour adapter votre forme de pratique et vos ambitions à votre réelle expérience... tous les ingrédients de la sérénité sont réunis. Si votre moral et votre niveau de pilotage sont faibles, contentez-vous de la joie des ploufs en conditions calmes, loin de la foule des grands sites, avec une aile facile et ludique. Si vous voulez absolument affronter les gros thermiques et faire du cross, il va falloir acquérir un niveau de pilotage suffisant pour contrôler la voile dans les situations aérologiques parfois inattendues et violentes. Etre capable de la tenir et de gérer les incidents de vols. Si vous voulez faire de la voltige, il vous faut apprendre toutes les bases par une et progresser sans sauter d'étape, techniquement et mentalement. ■

**“Pour traiter la peur, il faut s'y confronter de manière progressive et surtout très régulière. S'auto injecter des doses de peur contrôlables, sans fuir la situation, et en sortir vainqueur et grand!”**

des conditions plus faciles...) et m'habituer progressivement au danger.

## DIMINUER SA PEUR PAR UN STAGE QUI FAIT PEUR ?

Rappelons que pour diminuer le danger je dois notamment connaître mes réelles capacités de pilotage afin de bien choisir mon matériel et mes conditions de vol. Si vous avez du mal à connaître vos réelles capacités de pilotage, un stage SIV ou de Pilotage vous permettra de faire le point. *“Mais j'ai peur de faire un tel stage! Me retrouver 600 mètres au-dessus du lac, équipé d'un gilet de sauvetage, et provoquer toutes sortes de mouvements, subir des incidents de vol et la force G...”*

- C'est vrai, ce sont de bonnes raisons d'avoir peur : l'inconnu, le risque, les mouvements.

- Alors pour diminuer sa peur en vol, il faut faire un stage qui fait peur ?

- Eh bien oui! Voler en sérénité se paye par un peu de courage! Mais pas de panique, là encore un bon moniteur va vous faire progresser à votre niveau. Les exercices seront abordés avec progressivité et répétition. Vous validerez chaque compétence avant d'aborder un exercice de niveau supérieur. Prenons l'exemple du tangage. Beaucoup de pilotes pensent

