



Thomas au déco lors de son vol de reprise, à Mieussy : « Le parapente, c'est comme le vélo, ça ne s'oublie pas ! ».

La REPRISE, par Thomas Mériçout

Reprendre le vol après une longue coupure avec l'activité, ce n'est pas facile. Même pour un pilote de très haut niveau. Voici l'expérience de Thomas Mériçout, double champion de France en 2001 et 2007. Un témoignage humble et instructif dans lequel nous pourrions nous reconnaître... Avec quelques clés de sagesse !



Ancien membre de l'équipe de France, Thomas Mériçout a été double champion de France, en 2001, à Saint-André-les-Alpes et en 2007 à Saint-Hilaire-du-Touvet.

La passion du vol est dévorante pour tous les pilotes passionnés. Hélas, les sollicitations et nécessités du quotidien, les blessures physiques, les contraintes multiples du sport et bien d'autres choses peuvent parfois nous éloigner de la pratique. Les sportifs de haut niveau ne font pas exception ! Après avoir tout donné pendant des années sur l'autel de la performance, ils sont souvent, eux aussi, rattrapés par le cycle de la vie.

Que deviennent ces grands pilotes titrés aux milliers d'heures de vol ? Y a-t-il une vie après la compétition ? Comment revenir après une longue période de non vol ? Nous serons tous, tôt ou tard, confrontés à ces problématiques. Thomas Mériçout nous apporte son expérience et quelques clés de compréhension. Après une carrière de pilote de haut niveau et d'enseignant modèle, puis un break de plus de 5 ans, il revient à la pratique. Décryptages.

Thomas, raconte-nous tes débuts en parapente ?

En 1995, premier stage. Trois jours de pente-école et hop, direction Verel à Chambéry pour un premier vol... de 3 heures en thermique sous une voile « reconditionnée » ! Je n'ai jamais réussi à m'asseoir confortablement ! De suite, je me suis impliqué corps et âme en volant tous les jours autour de Chambéry, au Banchet, col de l'Épine, etc. J'ai débuté l'enseignement au plus tôt, dès 1997 à La Plagne, obtenu le Brevet d'État en 1999, puis migré pour enseigner à Aiguebelette durant quatre ans. Première victoire aux championnats de France de Saint-André en 2001 et dès lors, je me suis impliqué de plus en plus dans le haut niveau. De 2003 à 2007, j'ai enseigné à l'année à Allevard avec Pierre Braems. J'étais aussi jury sur les préformations, au final du Brevet d'État, je me suis plongé également sur les problématiques du SIV (simulation d'incident de vol). Comprendre, formaliser pour élaborer les premières fiches de progression dédiées au SIV pour la fédération puis pour l'équipe de France fut passionnant !

Plus de douze ans à fond dans le haut niveau et l'enseignement... Tes souvenirs les plus marquants ?

À l'époque, je passais tout mon temps à voler, en cross ou en SIV... Mais les vols de coupe du Monde dans des décors exceptionnels, inédits, des endroits magiques comme à Kayseri en Turquie, à 5000 m en plein désert dans des conditions dantesques... ce sont des souvenirs qui laissent une empreinte profonde. Toutes ces découvertes à l'étranger me fascinaient d'ailleurs trop pour être efficace au rythme de vol PWC ! En Europe, dans des terrains plus classiques, je me concentrais plus.

Que gardes-tu de tes années en équipe de France ?

Beaucoup de travail, une constante optimisation des paramètres de la performance, ainsi que l'accès à des outils précieux comme la préparation mentale. J'ai appris à maîtriser mes points faibles : par exemple me détacher de la pollution mentale en compétition. En me recentrant sur mes analyses, les indicateurs de groupes ne restaient alors qu'informatifs et me permettaient de voler juste. J'ai alors commencé à transmettre à mes élèves la notion de vol à objectif court : il faut toujours rester en conscience dans l'action immédiate, centré sur son pilotage. Car déjà, cela évite pas mal de conneries... Et puis, même s'il faut toujours anticiper, se projeter trop loin dans l'action est gage d'inefficacité. Le milieu est trop mouvant !



Thomas en vol de reprise. L'aile prêtée par Sylvain Dhonneur est une Niviuk Peak 3 X-Alps.

Avec un tel bagage technique et ton niveau d'enseignement, qu'est-ce qui t'a détourné de la pratique ?

En 2007, après plus de douze années d'une pratique si intense, l'usure s'est simplement fait sentir. Les grosses journées, l'instabilité des plannings, j'ai ressenti le besoin de me poser un peu. Pendant deux ans, j'ai encore volé au niveau national mais l'évolution des compétitions, notamment vers un ratio défavorable temps perdu/temps de vol... cela devenait vraiment trop contraignant. Mon dernier vol fut le survol du Mont-Blanc en 2009... Grandiose ! Puis j'ai breaké pendant plus de 5 ans, presque jusqu'à maintenant !

Ça t'a manqué ?

Pas tant que ça ! Bien sûr, je regardais toujours autant les conditions de vol par réflexe, mais sans frustration. Le vol n'était simplement plus ma priorité. J'avais toujours autre chose à faire. En fait, j'étais simplement rassasié. Certes, tant d'images et de bons moments restaient ancrés ! Mais mon besoin naturel était de dépenser l'énergie sur un autre axe : la famille. Que du bonheur ! Puis récemment, l'envie s'est réveillée. Mais une nouvelle envie. Celle de simplement flâner dans nos massifs, sans aucune recherche de performance. Juste me recentrer sur le plaisir.

Verdict ? Tes sensations ?

Après un premier vol un peu tendu à Mieussy dans des conditions toniques, c'était gagné ! La confiance revient vite si on est disponible et concentré. Pour le deuxième vol, je suis donc parti de la maison pour une super session ludique, un joli voyage au cœur des massifs du Chablais. Je me suis amusé comme un gamin ! Les sensations, c'est ça l'essentiel. Auparavant, l'objectif était de voler tout le temps... Maintenant, je ne pars que sur une intuition, dans l'instant. Zéro contrainte... Mais il faut dire que le terrain me le permet ! C'est une chance d'habiter dans le sanctuaire du Chablais ! Décoller à trois minutes de la maison, faire un tour et reposer dans le jardin, ça c'est bon ! À terme d'ailleurs, je crois que je vais me tourner vers une pratique marche et vol. Départ à pied de la maison, retour en vol ou à pied. J'élimine tout ce que je n'aimais pas avant : la logistique, les rendez-vous interminables, les récaps des collègues, etc. À mes yeux, le parapente,

c'est se centrer sur soi, marcher et voler. Mais un nouveau frein se présente... le matériel. J'ai pu revoler grâce à Sylvain Dhonneur qui m'a prêté son pack light (Peak 3 X-Alps et Supair Delight). Merci Sylvain ! Mais pour moi, dépenser plus de 3000 euros dans un équipement que je n'utiliserai que ponctuellement, c'est déraisonnable... Il me semble que les prix ont légèrement augmenté ! Je pense que du coup, comme beaucoup de pilotes, je risque de m'orienter vers des EN C de seconde ou troisième main, avec des heures... en scrutant les problèmes de vieillissement. À moins de trouver un nouveau partenaire sérieux, l'appel est lancé !

Alors en fait... T'as remordu à l'hameçon ? C'est reparti ?

Aucun doute ! Le vol te vide la tête, c'est l'évasion du quotidien. Pouvoir prendre ainsi de la hauteur est un sacré luxe, nous sommes de grands privilégiés.

Allez sois franc, lâche-toi ! Pas du tout de nouvelles ambitions émergentes ?

Il me tarde de retourner au Mont-Blanc ! Quand tu es là-haut dans les faces sud... quelles que soient les milliers d'heures de vol que tu as cumulées... Ça claque ! Sinon, partir à pied pour mon petit triangle technique de 100 km, ma « petite promenade autour de la maison », c'est déjà le bonheur, brut !

En conclusion, aurais-tu des enseignements à transmettre aux pilotes en phase de reprise de l'activité ?

On m'avait dit : « C'est comme le vélo, ça ne se perd pas ! ». En un sens, ce n'est pas faux. La technique est restée, en tout cas très vite revenue... Bien sûr, pas au niveau de celui de mes grandes années, mais disons à 75 %. Les fondamentaux étaient ancrés. Par contre, ce qui n'est pas resté intact et m'a demandé un peu de réapprentissage, c'est la partie mentale. La résistance psychologique aux fortes conditions, aux ailes très exigeantes... J'ai donc pris en considération ces facteurs : du coup, j'utilise une aile plus « soft » que mes anciens top-guns et je ne vole que par conditions « plaisir », c'est-à-dire sans vent. Ce qu'il en ressort, c'est qu'il est nécessaire de savoir s'écouter et se remettre en question, c'est-à-dire se connaître et savoir faire la part des choses entre l'excitation de reprendre, et l'état de son nouveau niveau technique et mental. Ceci pour ne pas griller les étapes indispensables à une reprise en sécurité. Bref, accepter et comprendre tout ceci a une énorme importance... Quel que soit le niveau du pilote, on peut appliquer le petit dicton : « Sois bien dans ta tête et tu seras bien dans ta sellette ». C'est la clé pour ne pas s'exposer. Ne jamais se mentir. ●