

Bill Belcourt (the Yoda Podcast)

Cloudbase Mayhem Podcast 1 — Bill Belcourt

Published	2015-03-03
Episode page	https://www.cloudbasemayhem.com/podcast-episode-1-bill-belcourt-the-yoda-podcast/
Duration	00:37:18
Speakers	Bill Belcourt, Gavin McClurg
Languages	English (en) · Français (fr) · Deutsch (de)
Audio	0001-bill-belcourt.mp3
Transcription	faster-whisper large-v3, language en
Diarization	pyannote/speaker-diarization-3.1
Translation	gemma-4-12b-it-qat-q4_0.gguf
Dictionary	6 correction(s) applied

Contents

English	2
Show notes	2
Transcript	2
Français	9
Show notes	9
Transcript	9
Deutsch	16
Show notes	16
Transcript	16

English

English · transcribed from the audio by faster-whisper large-v3

Show notes

...with Bill to discuss among other things throwing a rescue, what it takes to fly big lines, modern glider development, the history of the sport, the concept of "bringing it", and a whole lot more. This episode is PACKED with incredible information. Whether you are a novice pilot getting a taste for your first XC, or an expert who flies vol biv or world cups, there is a lot to be learned here. Enjoy.

The post Episode 1- Bill Belcourt (the Yoda Podcast) first appeared on CLOUDBASE MAYHEM.

Transcript

[00:00:00] **Gavin McClurg:** Well, good morning, good afternoon, or good evening, wherever you are in the world. This is the inaugural episode, the very first episode of the Cloud-Based Mayhem podcast. I've been threatening to do this for an awful long time, and I've finally gotten my act together. We'll see how this goes. This first show is really amazing. But first, what is this all about? What is the Cloud-Based Mayhem podcast? It basically was born out of a hope to kind of disperse knowledge about all things free flight. So, acro, cross country, whatever you fly, I think this will be very valuable to you. The reason this kind of sparked my interest in doing it to begin with was my first World Cup that I ever flew in was here in the hometown of Sun Valley in 2012.

[00:00:50] And after the comp, it was the first time I'd ever flown a comp wing. It was the first time I'd ever really raced with guys and gals. I was who were incredibly talented pilots. And after the race, we had an open distance competition here and had really bad weather, couldn't fly much at all. And instead of just wasting the time and going biking every day, a lot of the real legends in our sport got up and gave some really amazing talks about how to eat and how to hydrate and how to think big and basically how to fly big distances. And, you know, we heard from Matt Beechinor and Nate Scales and Nick Greece and Russ Augs. And Bill Belcourt. And it was just incredible. You know, we have resources like Cross Country Magazine and Hang Gliding and Paragliding and other resources.

[00:01:37] But it was just so much information condensed into a really small time frame. And I think everybody that was there that was lucky enough to be there was just blown away. And I thought, God, wouldn't this be amazing to disperse this to the wider flying audience, whether you're an expert or novice like I was. I just found that I got so much out of it. But one of the podcasts I listen to all the time is the Tim Ferriss podcast. And he kind of tries to dissect excellence and provide it to laymen. And that's what this podcast is all about. I'm going to try to interview the really, really exceptional pilots, whether they be hang gliders, paragliders, what have you, in our little fringe sport and try to disperse that knowledge. The first guest I have with us is Bill Belcourt.

[00:02:25] It actually wasn't a guest for the podcast, but he's given me the OK. To put this out live, when we were filming 500 Miles to Nowhere, we stopped by Black Diamond. He's the director of research and development there at Black Diamond. And if you've seen the film, you know that there's a couple of lines in that film that are just phenomenal. Of course, they came from Bill, our little Yoda of the sport. And but what many of you probably don't know is that we sat down with him for over an hour and a half. And I asked him all kinds of things about throwing a reserve and what the concept of bringing it means and how do we how do you fly? Big aesthetic lines and risk and reward and safety and gear and equipment and where paragliding came from and where it's going and two liners. And the list just goes on and on and on.

[00:03:10] It was just this insane course in in in free flight that we luckily recorded it. We had the red cameras going up to apologize for some of the sound. There's a lot of kind of a fan sound coming off one of the cameras. But I've kind of put this together. And edited a bit and I hope you enjoy. So without further ado, here is Bill Belcourt, the legend. I'm

[00:03:43] **Bill Belcourt:** Bill Belcourt and I've been flying paragliders since 1989.

[00:03:48] **Gavin McClurg:** And why paragliding? I know you've got a background in rock climbing and alpine climbing, but why paragliding? What attracted you to that sport?

[00:03:58] **Bill Belcourt:** It seemed like a great descent tool for alpine climbing instead of carrying a bunch of ropes and equipment. To get down off of something, you could just carry a small paraglider and fly off the top. That at least was the mentality in the late 80s.

[00:04:18] **Gavin McClurg:** And as a paraglider myself, we all kind of see you as kind of the legend is the one that really paved the way in cross country paragliding. How did you make the transition from using it as a descent tool to using it as a traveling tool?

[00:04:34] **Bill Belcourt:** It became obvious almost instantly. That the paraglider had way more potential in it than just a descent tool. And I wasn't the first one to realize that. People I was flying with also had put that together sooner. My mentors, like John Bouchard being one of them, Todd Bibler being another one. They had realized the potential of paragliders to fly distance. And the glider design at the time was evolving towards that and in a way from being used as a descent tool.

[00:05:21] And if I think back, John Mittendorf, who was one of the badass big wall climbers and one of the early users of paragliders as a descent tool. He noticed that the speed. Increase of the new paraglider designs made them that much more difficult to launch in precarious places and use as a descent tool. So it was moving away from that to a flying machine that was just more capable of flying, not just getting down off

[00:06:00] **Gavin McClurg:** things. What

[00:06:00] **Bill Belcourt:** do you

[00:06:00] **Gavin McClurg:** think of our aircraft in the year 2014?

[00:06:08] **Bill Belcourt:** Well, what I think of a paraglider now is...

[00:06:13] I'm constantly amazed by the technology's ability to continue to evolve, and that's a credit to the companies making paragliders. I remember thinking in the 90s, all these things are as good as they're going to get. And even as much as five or six years ago, that they're as good as they're going to get. And now we're just going to see incremental gain and then there's another breakthrough. Like the two liner and they just get better. So I've been proven wrong enough to know that they'll just continue to get better. And the amazing thing about it is it's still basically Dacron or nylon fabric and string.

[00:07:02] And they just can fold up and fit into a pack and still do incredible things. More incredible things. And I think that's what makes it so much better than ever before.

[00:07:15] **Gavin McClurg:** Bill, just in the last couple of seasons, it seems like a handful of pilots here in the West have been flying these really big lines. You know, you and Dadum flew to Moab this year. All these records went down last year and this year. What do you attribute that to? What's going on? Is it just wing design?

[00:07:39] **Bill Belcourt:** Days that you can go far. It's just a realization of years of planning and waiting. And you have some ideas in mind as to what you want to do with a particular day based on the conditions of that day. Whether it be lift, whether it be wind speed, direction. And if you can work out your schedule to have that day to go flying. And if you have a plan in mind that you've been thinking about for a long time, then you're just much more likely to be able to execute on the plan instead of just randomly coming up with something while you're in the air.

[00:08:32] And trying to think big and trying to see the day coming. Have a plan in place for the day. Which is always subject to change. But it means you're just more likely to pull it off. And there's been plenty of days in the past where I haven't thought big enough. I've only thought about a flight up to a certain point. Only to arrive at that point with a little bit of day left with no idea what to do next. And now I just try to look out as far as possible on those. On those. Potential flights. Knowing that they can go better than expected.

[00:09:18] They can go worse than expected. And you should be mentally prepared for both. And that is just have a plan.

[00:09:27] **Gavin McClurg:** And are you able to identify those days in advance? Or is this something that you're seeing in the air? And how do you have a plan for the difference? Or how do you adjust to that? You

[00:09:43] **Bill Belcourt:** can identify only so much in advance. And you have a plan and a couple of contingencies. And then based on the day that you get, you can adjust. And if you've thought about a big flight in a variety of different ways, then you always have a contingency. You always have an idea of what else you can do. With a day besides what you thought might be what you were doing. If that makes any sense. And you just have to have looked at a lot of maps. And you have to have given it a lot of thought. Talked it over with your flying buddies at times.

[00:10:33] And then when the conditions present themselves, even when they're in the air, the solutions are obvious.

[00:10:43] **Gavin McClurg:** Last year at the World Cup, you talked about the concept of bringing it. Can you speak for a moment about risk? What that meant to me was that if you're thinking about flying big, you can't be thinking about landing and being tired or being dehydrated. Bringing it meant willing to put yourself in compromised places. And having the skills and having the mental acuity to deal with it. Can you talk about that a bit?

[00:11:18] **Bill Belcourt:** Yeah. What I meant on bringing it, which is basically bringing a mental attitude, a mental focus, a degree of commitment to the flight. And staying on the offensive. And it's another way of putting it. You can fly offensively or you can fly defensively. And a defensive position in flying has to happen at times. But if you can keep mentally on the offensive, you can be pushing it.

[00:12:04] You can be going for what's next. And knowing that, you'll have to ultimately switch at times between flying offensive and flying defensive. Based on the conditions that present themselves. But you always have to be thinking about the goal, which is to fly a significant flight. And to do it within a reasonable degree of safety. But these are not safe sports. And there's no guarantee of a safe outcome. So you have to use your skills and what you know to protect yourself.

[00:12:50] But at the same time, to be pushing it. And it's a fine line at times. And you learn where that line is via experience. And if you're not out there training all the time, which is trying to fly these flights. Then you're not going to have the experience. And you're not going to have a good sense of the line. So you have to go a lot. You have to test your theories. You have to have that attitude of bringing it when you're going for it. And you have to know when to switch from offense to defense.

[00:13:36] **Gavin McClurg:** Last summer, we had in kind of short succession a series of just remarks. Markable flights started off with Matt Beechner's flight of 193 miles from Sun Valley. And then shortly after that, Nate Scales went 199 miles. And then shortly after that, Nick Greece went 204 miles from Jackson. What's going on? Again, what's changed here?

[00:14:04] **Bill Belcourt:** Well, I think the reason those big flights were happening was there's a few reasons. One being we're a fairly tight group of friends. We talk all the time about trying to do something big. I was talking to a farmer about 200 miles with a two-liner. You know, two for two is what I was calling it. And how that was an exciting thing for me to try to get to as a goal. And if we could. All try to get there, it'd be hilarious if a bunch of us were focusing on the same thing. So that was happening. We were talking about it.

[00:14:50] And then the competition scene had dramatically changed with the banning of open class gliders in most every competition in the world. And the fact that that to me was a signal that there was. There was a bit of an end to the amount of freedom that we had when we were flying competitions. And in order to experience something similar, we were just going to have to switch gears. No longer focus as much on race to goal competitions and start to focus on big mountain free flying.

[00:15:36] And I

[00:15:40] saw evidence of that in other sports, for instance. For you.

[00:15:48] Sky-racing is a type of skiing that we're into, which is backcountry. It's gone away from.

[00:15:56] It's gone away. It's gone away from safer lines in the trees. It's gone away for years now from ski racing, which when I started skiing, it seemed like that was everybody's focus. And now you see more people just. Riding big mountain frees. lines in the mountains and I took a little from that in my shift in focus from flying competitions to just trying to fly big lines in the mountains because as an alpinist you're you're looking for cool lines to climb they don't have to be the biggest or the longest and you're just looking for an aesthetic aspect a commitment a something

[00:16:49] that's just inspiring to you personally and and you try to find something that reflects those qualities when you're out looking for something new to climb and with flying I see it much the same way it's not the longest line it's not it's not the records really it's trying to find an aesthetic line to fly that is personally inspiring so you just focus on that do

[00:17:21] **Gavin McClurg:** you think these big lines is there a maximum is it just gonna keep going is

[00:17:28] **Bill Belcourt:** there a maximum it depends on what the definition of maximum is if the only metric you're using is kilometers then yeah sure there's there's probably a maximum but if if the metric that you're using to judge the quality of flight is something other than just ultimate kilometers then there is none you know there's there's cooler lines to fly there's just deeper lines more spectacular positions to be in and that in my mind is is the number one quality I'm looking for I'm not necessarily looking for just measuring it the Elsa Ursuf of a flight by the distance of the flight have

[00:18:17] **Gavin McClurg:** we touched the surface you know I know in the Alps most if not all the lines have been done but have we touched the surface here in the in the Intermountain West we're

[00:18:28] **Bill Belcourt:** scratching the surface as far as big lines go in the States I

[00:18:35] use a climbing analogy to describe this when people ask me about paragliding and what I'm doing with a paraglider and I say I feel like George Lowe and the Canadian Rockies in the 70s and that is if you look at the significant ascents done in the Rockies in the 70s George Lowe is usually the man to have done them with various partners and it's a really great place to be if you realize that you're there and I think we're here and that's why I I, we're having such good success because a lot of this hasn't been done before and to be there to do it and to figure it out is a very special time have

[00:19:26] **Gavin McClurg:** you ever been hurt paragliding have

[00:19:29] **Bill Belcourt:** ever been hurt paragliding I tell people I only broke my neck once so yes I have been hurt paragliding and I did break my neck crashing a paraglider in a competition and

[00:19:41] **Gavin McClurg:** did you throw your reserve no

[00:19:43] **Bill Belcourt:** it's too low to throw the reserve I just had one reflexive shot at recovering the glider and did so for the most part but didn't have the the glide away from the hill as the glider was recovering and ended up you know tumbling across the terrain and at the time I had one of those fairing mildly fairing helmets like a time trial helmet and it was what all the cool guys were wearing so so we had them as well and as I tumbled across the ground which I didn't impact very hard the the helmet managed to catch the ground in the crash and twist my head around and break my neck but

[00:20:35] other than that I didn't have a scratch on me have

[00:20:37] **Gavin McClurg:** you ever thrown your reserve I've

[00:20:39] **Bill Belcourt:** thrown my reserve once and it didn't help no you really want this story

[00:20:50] you can have it on the record so was a PWC in the mid 90s near the what

[00:21:02] was it called it was the one near the town of Lecco and Italy Lake Como there's a PWC that happens there quite often and it was I don't know maybe the second or the third task and there was some signs of vertical development earlier in the day but then it just grayed over so anything we saw had become embedded and while we were seeing the vertical and other valleys when it grayed over we didn't notice the vertical in the valley that we were in and I was flying

with Dave Bridges who's a nobody in a two-time national champion who was you know killed with Alex Lowe on Shisha Pangma in 99 and Dave and I were maybe 5k from goal with three quarters of the field over the town of Lecco when the cumulonimbus above us embedded in the gray dropped out so we had one quick turn point to hit before we could glide over the goal line and suddenly I was going down at about I don't know 24 2500 feet a minute minute.

[00:22:25] And I was thinking, man, this is some big sink. So I pointed the glider towards the last sun patch, figuring I'd just fly over there and wait this one out. And all I could do was point the glider in a different direction, but because of the sink, I couldn't glide anywhere. And then I could feel the air get cold. And I knew that it was a cell and it was dropping. It was the very first stage of it dropping. And it was going to be trouble. So the dropping air turned to wind. And I, at that point, crept out to the first soccer field.

[00:23:11] I saw another glider just landing in. And before I could get into that soccer field, the wind started to pick up and blow me past it. So then the glider went off. And I was flying a Firebird Colt at the time, which was one of the hotter gliders ever made. And it was very susceptible to some dramatic frontals. So the glider would just disappear. So the glider disappears. But at this point, I was kind of used to that with this glider. And I just get it back. And then I arrived at the next field I could land in. And then I got blown past that one. The glider would disappear. I'd get it back and now I was coming up on the town of Leko.

[00:23:57] And I said to myself, if the glider blows up one more time, I'm just going to toss it. So at this point, I'm maybe a few hundred feet. The glider blows up one more time. I just instantly tossed the reserve as the glider recovers in a steep spiral within asymmetric. And the reserve weather vanes behind me but doesn't come out of the end. The glider is just on the envelope. So it's not, I can't reach the bridle because it's just right behind me as I'm in the spiral from the glider. So I just go back to the glider and I recover the glider into the wind at rooftop level.

[00:24:43] And at this point, it's raining, lightning, hail. And for a moment, everything stops. And I just see this rooftop to my right. The glider comes into the wind. Everything stops. And then the reserve opens. So the reserve just opens like a gunshot and starts dragging me at a high rate of speed through the neighborhood. And I'm still off the ground. So in a moment later, I get pasted against this chain link fence, which was good. It was like, because it had a lot of flex to it. So I just hit the fence. It flexes.

[00:25:29] And I grab onto it. And the reserve is on the other side of the fence. And it's just pulsing with the wind. And the wind is blowing at like 40 miles an hour. So this reserve's pulsing with the wind. And I've got my hands through the chain link like this. And I've warmed my toes underneath the bottom of the fence. And so I'm... And I was climbing a lot at the time. And I was really strong. I could do one-arm pull-up with either hand. And so I'm thinking, nothing's getting me off this fence. You know, I don't care how hard it blows. And so the wind's just pulsing. And the posts for the fence are in asphalt. And then I'm looking at the post, because the fence is flexing a lot.

[00:26:17] And the concrete cylinders are starting to crack the asphalt and come out of the ground, and they're really hard to do. So I'm trying my best to go around on either side of me. So it's just splintering. And I'm seeing the cylinders just kind of start rising on the two posts. And I'm going, no. No. And so I'm thinking, OK, now I've got to get out of my harness somehow. And so it had three quick-release buckles. And I just needed to be able to let go with one hand, to be able to undo them. But it was really hard. So I've... So I eventually got centered over one hand and then managed to unclip the buckles and then just raised my arms really quickly until the harness just got sucked off me and the reserve blew a couple houses away and just got caught in some tree.

[00:27:15] So I was out. I was standing in the hail and the lightning and the rain in somebody's driveway, you know, and there I was. So I gathered up my stuff and while I was doing so, old Italian ladies were coming out of the houses going, Oh Madonna, Oh Madonna, whatever that means. Oh my God, I guess. So one of them brought me like a double whiskey and I just drained. You know, I could really have used another one, but my Italian wasn't that good. And then she opened the garage for me to stand in until the rain stopped.

[00:28:01] So I'm standing in this open garage. I've gathered up all my kids, stuffed it into the bag and the cops show up. So it's some Italian cop with a VW GTI and he just motions me to throw my stuff in the car. And I do and I get in the front seat and he doesn't say a word and he just drives down the wrong side of the street, runs people off the road with

his lights on and he drives to meet headquarters. And he doesn't say a word to me. He just pulls up on the curb in front of meet headquarters and just gets out of the car and just walks in. So I just kind of gather my stuff and I'm walking in like 50 feet behind him and he finds the meet organizer and he just starts laying into him in Italian. And there's a lot of hand waving going on.

[00:28:46] I'm yelling and then the cop just leaves and there I am and I just check in and that was it. But the reserve didn't help me that day and I haven't thrown it since.

[00:29:01] So that's my one reserve.

[00:29:04] **Gavin McClurg:** Bill, can you compare the flying here in the American West to other places in the world? I know you've flown comps all over the world and you've flown in Europe a lot. What are the major differences between the flights that we do here? Versus other places that you've flown?

[00:29:20] **Bill Belcourt:** Flying in the US versus Europe, in the US it's burlier. There's more winds. I think the thermals are rougher.

[00:29:35] Being on the speed bar for any length of time requires a lot more glider management. I've just been amazed at times in Europe where I could be well into the speed bar in a really calm piece of air and just being shocked by, how calm it was between thermals. And obviously there's no place very remote in Europe. You're going to find roads and cell service virtually everywhere. And in the States, as indicated by Guy Anderson's Sun Valley experience, there's a lot of places that you can be where there's no cell coverage and there's going to be...

[00:30:27] You're going to be difficult to find if something should go wrong and you're out of communication.

[00:30:34] So when you're flying in the West, you're largely on your own. And there's also, there's mountain lions, there's bears, there's rattlesnakes.

[00:30:50] There's usually more wind. So...

[00:30:55] So there's a... There's a lot that can present additional challenges when you fly in the West versus Europe.

[00:31:05] **Gavin McClurg:** Do those changes that you just talked about, does that impact your kit? Tell me a little bit about what you carry when you do, say, big flights on the Uintas or in the Wasatch or other places that you've flown in the American West. Do you carry different things in your harness than you do in other parts of the world here?

[00:31:27] **Bill Belcourt:** Perfectly honest, not really. Besides bringing some food, certainly if you're flying at altitude, you have plenty of clothes with you. You've got your glider. I'm not bringing much in addition to, I'm not bringing camping gear. If you're flying at altitude, you've got to bring camping gear. If you will, because as an alpinist, the amount of stuff that we have with us just to go flying is more than an alpinist would have, and where you could potentially be sleeping is going to be less harsh anyway. It's not like you're high on some north-facing ice climb on some tiny ledge shaking all night because that's really what...

[00:32:19] That's really what the high end of alpinism can involve. If you're landing out in the middle of nowhere, you're not as high. You've got this big paraglider you can sleep in, and if you've got a GPS, you can find some trail systems or whatnot and just walk out. It's just like a long approach for going climbing, just in reverse. So it's... I don't really think you need to have a lot of stuff with you besides the basics, food, water, and your gliders, your shelter.

[00:32:57] **Gavin McClurg:** What about oxygen? We're really the kind of only group of pilots in the world that have tanks in our houses and stuff. What do you think about oxygen?

[00:33:07] **Bill Belcourt:** It's a necessity out here. You're getting to the legal limit, which is about 5,500 meters, or 18,000 feet. And your cognitive abilities are much less sharp if you're not flying with O2. And even if you're flying with O2, you're still a bit compromised because the systems aren't 100 % efficient, and the tanks don't last the entire day, especially if it's a day where you're staying high for a good chunk of time. You're using up that O2. And in order to make good decisions... In order to stay warm and to have some visual acuity to pick out either climbing birds or good places to land or power lines or whatnot, you need that O2 to stay sharp enough to stack the deck in your favor as far as making

good decisions and staying out of trouble.

[00:34:13] **Gavin McClurg:** You've inspired a huge number of people over the years. Who inspired you?

[00:34:21] **Bill Belcourt:** Well, who inspires me?

[00:34:26] And I've said this before, and that's anyone pushing hard for nothing. And that's what paragliding, to me, has been about. And that is, here's an obscure sport, just like climbing used to be an obscure sport.

[00:34:45] And you're trying to realize your own potential. And in a place where no one sees and no one cares. And there's a purity in that. And there's a lack of distraction that goes with it. And it's just you and the elements. And that's it. So it's a real personal experience.

[00:35:16] So in Alpinist before me, like some of the names I've mentioned earlier, whether it be Bouchard, George Lowe, or Todd Bibbler, George

[00:35:32] never got into flying paragliders, but Bouchard and Bibbler did. And they came from Alpinism. And that was a sport which the basic premise was doing the most with the least. And I see a paraglider as the ultimate flying machine because it is. It is really the least. So you're doing the most with the least with a paraglider. And you're doing it in a very similar way to Alpinism. And you're far from the public eye when you're doing it. And there's no corruption from that.

[00:36:18] And you're just doing your craft for you. And when you have some friends, you can do it. You can do it with. It makes it all that much more special. But anything I've done relative to inspiring anybody else, all I'm doing is passing the baton as it was passed to me. And it's the obligation to pass the baton next to whoever gets it. And that's how it goes.

[00:36:54] **Gavin McClurg:** Well, that is it for the inaugural CloudBase.com. I hope you enjoyed all that. I certainly did. And next up, well, I don't know who I'm going to be interviewing next. We've got quite a few candidates, a couple of things in the hole. Maybe we'll talk to Nick Greece, who is our U.S. champion and just returned from the Worlds down in Columbia recently. But anyway, stay tuned and hope you enjoyed it. And this is Over and Out from Gavin McClurg. Cheers.

Français

French · machine translation of the English transcript by gemma-4-12b-it-qat-q4_0.gguf

Show notes

...avec Bill pour discuter, entre autres choses, du lancer de secours, de ce qu'il faut pour voler de grandes lignes, du développement des planeurs modernes, de l'histoire du sport, du concept de « bringing it », et bien plus encore. Cet épisode est REMPLI d'informations incroyables. Que vous soyez un pilote novice qui découvre son premier XC ou un expert qui vole en bivouac ou en World Cups, il y a beaucoup à apprendre ici. Profitez-en bien.

Le post Episode 1- Bill Belcourt (the Yoda Podcast) est apparu pour la première fois sur CLOUDBASE MAYHEM.

Transcript

[00:00:00] **Gavin McClurg:** Eh bien, bonjour, bon après-midi ou bonsoir, peu importe où vous êtes dans le monde. Voici l'épisode inaugural, le tout premier épisode du podcast Cloud-Based Mayhem. Ça fait un sacré bout de temps que je menace de le faire, et j'ai enfin réussi à m'organiser. On verra bien comment ça se passe. Ce premier épisode est vraiment génial. Mais d'abord, de quoi s'agit-il ? C'est quoi le podcast Cloud-Based Mayhem ? Il est né essentiellement de l'espoir de diffuser des connaissances sur tout ce qui touche au vol libre. Que ce soit l'acro, le cross country, peu importe ce que vous pratiquez, je pense que cela vous sera très utile. La raison pour laquelle cela a suscité mon intérêt au départ, c'est que ma première Coupe du Monde à laquelle j'ai participé s'est tenue ici, dans la ville natale de Sun Valley, en 2012.

[00:00:50] Et après la compétition, c'était la première fois que je pilotais une aile de compétition. C'était la première fois que je faisais vraiment la course avec des gars et des filles qui étaient des pilotes incroyablement talentueux. Et après la course, on avait une compétition de distance ouverte ici et il faisait vraiment mauvais, on ne pouvait pas beaucoup voler. Au lieu de juste perdre notre temps et d'aller faire du vélo tous les jours, beaucoup de vraies légendes de notre sport se sont levées et ont fait des conférences vraiment incroyables sur la façon de s'alimenter, de s'hydrater, sur comment voir grand et, en gros, sur comment voler sur de longues distances. Et, vous savez, on a écouté Matt Beechinor, Nate Scales, Nick Greece et Russ Augs. Et Bill Belcourt. C'était juste incroyable. Vous savez, on a des ressources comme Cross Country Magazine, Hang Gliding and Paragliding et d'autres ressources.

[00:01:37] Mais c'était tellement d'informations condensées dans un laps de temps très court. Je pense que tous ceux qui étaient là et qui ont eu la chance d'y assister ont été bluffés. Et je me suis dit : « Mon Dieu, ce serait génial de diffuser ça à un public de pilotes plus large, que vous soyez un expert ou un novice comme moi. » J'ai trouvé que j'en avais tiré énormément. Mais l'un des podcasts que j'écoute tout le temps est celui de Tim Ferriss. Il essaie un peu de décortiquer l'excellence pour la rendre accessible aux profanes. Et c'est exactement le but de ce podcast. Je vais essayer d'interroger les pilotes vraiment, vraiment exceptionnels, qu'ils soient en aile, en parapente, peu importe, dans notre petit sport de niche, et essayer de diffuser ce savoir. Le premier invité que j'ai avec nous est Bill Belcourt.

[00:02:25] En fait, ce n'était pas un invité du podcast, mais il m'a donné son accord pour le diffuser en direct. Quand nous tournions 500 Miles to Nowhere, nous nous sommes arrêtés chez Black Diamond. Il est le directeur de la recherche et du développement chez Black Diamond. Et si vous avez vu le film, vous savez qu'il y a quelques répliques dans ce film qui sont tout simplement phénoménales. Bien sûr, elles viennent de Bill, notre petit Yoda du sport. Mais ce que beaucoup d'entre vous ne savent probablement pas, c'est que nous nous sommes assis avec lui pendant plus d'une heure et demie. Et je lui ai posé toutes sortes de questions sur le lancer d'un parachute de secours, sur ce que signifie le concept de le déployer, sur la façon dont on vole, les grandes lignes esthétiques, le risque et la récompense, la sécurité, le matériel et l'équipement, d'où vient le parapente et où il va, et les bi-ailes. La liste est interminable.

[00:03:10] C'était juste un vol de vol libre complètement dingue qu'on a eu la chance d'enregistrer. On avait les caméras RED, donc excusez-moi pour le son. Il y a pas mal de bruit de vent sur l'une des caméras. Mais j'ai un peu assemblé tout ça et fait un montage, j'espère que vous aimerez. Alors, sans plus attendre, voici Bill Belcourt, la légende. Je suis

[00:03:43] **Bill Belcourt:** Bill Belcourt, et je pratique le parapente depuis 1989.

[00:03:48] **Gavin McClurg:** Et pourquoi le parapente ? Je sais que vous avez une expérience en escalade et en alpinisme, mais pourquoi le parapente ? Qu'est-ce qui vous a attiré vers ce sport ?

[00:03:58] **Bill Belcourt:** Ça semblait être un excellent outil de descente pour l'alpinisme au lieu de transporter des tas de cordes et d'équipement. Pour redescendre d'un sommet, on pouvait juste emporter un petit parapente et s'envoler du haut. C'était au moins la mentalité à la fin des années 80.

[00:04:18] **Gavin McClurg:** Et en tant que pratiquant de parapente, on nous présente tous un peu comme la légende qui a vraiment ouvert la voie au cross country en parapente. Comment avez-vous fait la transition entre l'utiliser comme un outil de descente et comme un outil de voyage ?

[00:04:34] **Bill Belcourt:** C'est devenu évident presque instantanément. Le parapente avait bien plus de potentiel qu'un simple outil de descente. Et je n'ai pas été le premier à s'en rendre compte. Les gens avec qui je volais l'avaient aussi compris plus tôt. Mes mentors, comme John Bouchard dont il fait partie, ou encore Todd Bibler. Ils avaient réalisé le potentiel des parapentes pour parcourir de la distance. Et la conception de l'aile à l'époque évoluait vers cela, s'éloignant d'une utilisation comme outil de descente.

[00:05:21] Et si je repense à John Mittendorf, qui était l'un des grimpeurs de grandes parois les plus costauds et l'un des premiers utilisateurs du parapente comme outil de descente. Il a remarqué que l'augmentation de la vitesse des nouveaux modèles de parapente les rendait beaucoup plus difficiles à lancer dans des endroits précaires et à utiliser comme outil de descente. Donc, on s'éloignait de ça pour aller vers une machine volante qui était tout simplement plus capable de voler, pas seulement de descendre de

[00:06:00] **Gavin McClurg:** des choses. Qu'est-ce que

[00:06:00] **Bill Belcourt:** qu'en pensez-vous

[00:06:00] **Gavin McClurg:** pensez-vous à nos aéronefs en 2014 ?

[00:06:08] **Bill Belcourt:** Eh bien, ce que je pense d'un parapente aujourd'hui, c'est...

[00:06:13] Je suis constamment impressionné par la capacité de la technologie à continuer d'évoluer, et c'est un hommage aux entreprises qui fabriquent des parapentes. Je me souviens avoir pensé dans les années 90 que toutes ces choses allaient atteindre leur limite. Et même il y a cinq ou six ans encore, que c'était le maximum possible. Et maintenant, on ne verra que des gains marginaux jusqu'à ce qu'il y ait une autre percée. Comme pour le deux lignes, ils deviennent juste meilleurs. J'ai été assez souvent contredit pour savoir qu'ils continueront simplement à s'améliorer. Et le plus incroyable, c'est que c'est toujours essentiellement du tissu Dacron ou du nylon et de la corde.

[00:07:02] Et elles peuvent simplement se replier dans un sac tout en faisant des choses incroyables. Des choses encore plus incroyables. Et je pense que c'est ce qui les rend bien meilleures qu'avant.

[00:07:15] **Gavin McClurg:** Bill, juste ces deux dernières saisons, on dirait qu'une poignée de pilotes ici dans l'Ouest ont volé des lignes vraiment énormes. Tu sais, toi et Dadum avez volé à Moab cette année. Tous ces records sont tombés l'année dernière et cette année. À quoi est-ce que tu attribues ça ? Qu'est-ce qui se passe ? Est-ce juste la conception de l'aile ?

[00:07:39] **Bill Belcourt:** Des journées où tu peux aller loin. C'est juste l'aboutissement d'années de planification et d'attente. Et tu as des idées en tête sur ce que tu veux faire pour une journée précise en fonction des conditions du moment. Que ce soit la portance, la vitesse du vent, la direction. Et si tu arrives à organiser ton emploi du temps pour avoir cette journée de vol. Si tu as un plan en tête auquel tu penses depuis longtemps, alors tu as beaucoup plus de chances de pouvoir l'exécuter au lieu d'improviser quelque chose au hasard pendant que tu es en l'air.

[00:08:32] Et essayer de voir grand et d'anticiper la journée. Avoir un plan pour la journée, qui est toujours sujet à changement. Mais ça veut dire que vous avez plus de chances de réussir. Il y a eu beaucoup de jours par le passé où je n'ai pas assez vu grand. J'ai seulement pensé à un vol jusqu'à un certain point, pour ensuite arriver à ce point avec un peu de journée restante sans aucune idée de ce qu'il fallait faire ensuite. Et maintenant, j'essaie de regarder aussi loin que possible sur ces... sur ces vols potentiels. En sachant qu'ils peuvent être meilleurs que prévu.

[00:09:18] Elles peuvent aussi être moins bonnes que prévu. Et il faut être mentalement préparé aux deux cas de figure. C'est simplement une question de plan.

[00:09:27] **Gavin McClurg:** Et est-ce que vous êtes capable d'identifier ces journées à l'avance ? Ou est-ce quelque chose que vous voyez en plein vol ? Et comment avez-vous un plan pour la différence ? Ou comment vous adaptez-vous à cela ? Vous

[00:09:43] **Bill Belcourt:** on ne peut identifier qu'une partie à l'avance. On a un plan et quelques imprévus. Et ensuite, selon la journée qu'on obtient, on peut s'ajuster. Si vous avez réfléchi à un long vol de différentes manières, alors vous avez toujours un plan B. Vous avez toujours une idée de ce que vous pouvez faire d'autre, en plus de ce que vous pensiez faire. Si vous voyez ce que je veux dire. Il faut juste avoir regardé beaucoup de cartes. Il faut y avoir beaucoup réfléchi. En avoir discuté avec vos potes pilotes parfois.

[00:10:33] Et quand les conditions se présentent, même quand elles sont en plein vol, les solutions sont évidentes.

[00:10:43] **Gavin McClurg:** L'année dernière à la Coupe du Monde, tu as parlé du concept de « s'investir à fond ». Peux-tu nous parler un instant du risque ? Pour moi, ça signifiait que si tu veux voler gros, tu ne peux pas penser à l'atterrissage, à la fatigue ou à la déshydratation. S'investir à fond, c'était accepter de se mettre dans des situations précarisées. Et avoir les compétences et l'acuité mentale pour y faire face. Peux-tu en dire un peu plus ?

[00:11:18] **Bill Belcourt:** Ouais. Ce que je voulais dire par « bringing it », c'est essentiellement adopter une attitude mentale, une concentration, un certain degré d'engagement envers le vol. Et rester sur l'offensive. C'est une autre façon de le dire : on peut voler de manière offensive ou défensive. Une position défensive en vol est parfois nécessaire. Mais si vous restez mentalement sur l'offensive, vous pouvez aller au bout des choses.

[00:12:04] Vous pouvez aller chercher la suite. Et en sachant cela, vous devrez finalement passer de temps en temps du vol offensif au vol défensif, en fonction des conditions qui se présentent. Mais vous devez toujours penser à l'objectif, qui est de réaliser un vol significatif, tout en le faisant avec un degré de sécurité raisonnable. Mais ce ne sont pas des sports sûrs, et il n'y a aucune garantie d'un résultat sans danger. Vous devez donc utiliser vos compétences et vos connaissances pour vous protéger.

[00:12:50] Mais en même temps, il faut savoir se pousser. C'est une ligne ténue parfois. Et on apprend où se situe cette ligne par l'expérience. Si vous n'êtes pas sur le terrain à vous entraîner tout le temps, en essayant de réaliser ces vols, alors vous n'aurez pas l'expérience. Et vous n'aurez pas une bonne notion de cette limite. Il faut donc y aller souvent. Il faut tester vos théories. Il faut avoir cette attitude de se donner à fond quand on tente le coup. Et il faut savoir quand passer de l'offensive à la défensive.

[00:13:36] **Gavin McClurg:** L'été dernier, on a eu, en assez courte succession, une série de vols marquants. Ça a commencé avec le vol de Matt Beechner de 193 miles depuis Sun Valley. Et peu après, Nate Scales a fait 199 miles. Puis, peu après, Nick Greece a fait 204 miles depuis Jackson. Qu'est-ce qui se passe ? Qu'est-ce qui a changé ici, encore une fois ?

[00:14:04] **Bill Belcourt:** Eh bien, je pense qu'il y a plusieurs raisons pour lesquelles ces vols de longue distance ont eu lieu. L'une d'elles, c'est qu'on est un groupe d'amis assez soudé. On se parle tout le temps de notre envie de faire quelque chose de grand. Je parlais à un fermier d'atteindre les 200 miles avec une deux lignes. Vous savez, c'est ce que j'appelais le "two for two". Et comment c'était un objectif passionnant pour moi d'essayer d'y parvenir. Et si on pouvait tous essayer d'y arriver, ce serait hilarant si nous étions tous en train de nous concentrer sur la même chose. Donc, c'était en train de se produire. On en parlait.

[00:14:50] Et puis, la scène de compétition a radicalement changé avec l'interdiction des ailes de classe ouverte dans presque toutes les compétitions au monde. Et pour moi, c'était le signe qu'il y avait... qu'il y avait une sorte de fin à la liberté dont nous disposions quand nous faisions des compétitions. Et pour vivre quelque chose de similaire, nous allions simplement devoir changer de braquet. Ne plus nous concentrer autant sur les compétitions de course vers un objectif et commencer à nous concentrer sur le free flying en haute montagne.

[00:15:36] Et je

[00:15:40] j'en ai vu des preuves dans d'autres sports, par exemple. Pour vous.

[00:15:48] Le ski-racing est un type de ski que nous pratiquons, c'est du backcountry. On s'en est éloigné.

[00:15:56] Ça a changé. On s'est éloigné des lignes plus sûres dans les sapins. Ça fait des années maintenant qu'on s'est éloigné du ski de vitesse, alors que quand j'ai commencé, ça semblait être la priorité de tout le monde. Et maintenant, on voit plus de gens faire du freeride en haute montagne. J'en ai tiré un peu pour mon propre changement de perspective, en passant des compétitions de vol à essayer simplement de voler sur de grandes lignes en montagne. Parce qu'en tant qu'alpiniste, on cherche des lignes sympas à grimper ; elles n'ont pas besoin d'être les plus grandes ou les plus longues, on cherche juste un aspect esthétique, un engagement, quelque chose.

[00:16:49] c'est juste inspirant pour toi personnellement, et tu essaies de trouver quelque chose qui reflète ces qualités quand tu es en train de chercher quelque chose de nouveau à grimper. Et pour le vol, je vois ça de la même manière : ce n'est pas la ligne la plus longue, ce ne sont pas vraiment les records, c'est essayer de trouver une ligne esthétique à survoler qui soit personnellement inspirante, donc tu te concentres juste là-dessus.

[00:17:21] **Gavin McClurg:** tu penses que pour ces grandes lignes, il y a un maximum ? Est-ce que ça va continuer indéfiniment ?

[00:17:28] **Bill Belcourt:** Il y a un maximum ? Ça dépend de la définition qu'on donne au mot maximum. Si le seul critère que vous utilisez est le kilométrage, alors oui, bien sûr, il y a probablement un maximum. Mais si le critère que vous utilisez pour juger la qualité d'un vol est autre que le simple kilométrage ultime, alors il n'y en a pas. Vous savez, il y a des lignes plus cool à voler, des lignes plus profondes, des positions plus spectaculaires à occuper, et c'est, à mon avis, la qualité numéro un que je recherche. Je ne cherche pas forcément à simplement mesurer la qualité d'un vol par la distance parcourue.

[00:18:17] **Gavin McClurg:** On a effleuré la surface, vous voyez. Je sais que dans les Alpes, la plupart, sinon toutes les lignes ont été faites, mais est-ce qu'on a effleuré la surface ici, dans l'Ouest intérieur ? On est

[00:18:28] **Bill Belcourt:** on ne fait qu'effleurer la surface en ce qui concerne les grandes lignes aux États-Unis. Je

[00:18:35] J'utilise une analogie avec l'alpinisme pour décrire ça quand les gens me posent des questions sur le parapente et ce que je fais avec un parapente. Je dis que je me sens comme George Lowe dans les Rocheuses canadiennes dans les années 70. Et si vous regardez les ascensions significatives réalisées dans les Rocheuses dans les années 70, George Lowe est généralement l'homme qui les a faites avec différents partenaires. C'est un endroit vraiment génial où se trouver quand on réalise qu'on y est, et je pense que nous y sommes. C'est pour ça que nous avons un tel succès, parce que beaucoup de ces choses n'ont jamais été faites auparavant, et être là pour le faire et trouver comment s'y prendre est un moment très spécial.

[00:19:26] **Gavin McClurg:** t'es déjà blessé en faisant du parapente ?

[00:19:29] **Bill Belcourt:** Je me suis déjà blessé en faisant du parapente. Je dis souvent aux gens que je ne me suis cassé le cou qu'une seule fois, donc oui, je me suis déjà blessé en faisant du parapente et je me suis effectivement cassé le cou en m'écrasant en parapente lors d'une compétition et

[00:19:41] **Gavin McClurg:** as-tu déclenché ton parachute de secours ? non

[00:19:43] **Bill Belcourt:** C'est trop bas pour déclencher le parachute de secours. J'ai juste eu un réflexe pour essayer de récupérer l'aile et j'y suis presque arrivé, mais je n'avais pas assez de portance pour m'éloigner de la pente pendant que l'aile se redressait et j'ai fini par, vous savez, culbuter sur le terrain. À ce moment-là, je portais l'un de ces casques profilés, un peu comme un casque de contre-la-montre, et c'était ce que tous les types cools portaient, donc on en avait aussi. Et alors que je culbutais au sol, sans m'écraser très fort, le casque a réussi à accrocher le sol lors de la chute, a fait pivoter ma tête et m'a brisé le cou, mais

[00:20:35] À part ça, je n'avais aucune égratignure.

[00:20:37] **Gavin McClurg:** t'as déjà utilisé ton parachute de secours ? J'ai

[00:20:39] **Bill Belcourt:** j'ai déjà utilisé mon parachute de secours une fois et ça n'a pas aidé. Non, vous voulez vraiment cette histoire ?

[00:20:50] Pour que ce soit officiel, c'était un PWC au milieu des années 90 près de quoi ?

[00:21:02] Ça s'appelait quoi ? C'était celui près de la ville de Lecco, au lac de Côme en Italie. Il y a un PWC qui se produit là assez souvent et c'était, je ne sais pas, peut-être la deuxième ou la troisième manche. Il y avait eu des signes de développement vertical plus tôt dans la journée, mais ensuite tout est devenu gris, donc tout ce qu'on voyait était intégré. Et alors qu'on voyait le vertical et les autres vallées quand c'est devenu gris, on n'a pas remarqué le vertical dans la vallée où on se trouvait. Je volais avec Dave Bridges, qui n'est personne mais qui est deux fois champion national et qui a été, vous savez, tué avec Alex Lowe sur Shisha Pangma en 99. Dave et moi étions à peut-être 5 000 mètres de l'arrivée avec trois quarts du terrain au-dessus de la ville de Lecco quand le cumulonimbus au-dessus de nous, intégré dans le gris, s'est effondré. On avait donc un seul point de virage rapide à atteindre avant de pouvoir planer au-dessus de la ligne d'arrivée et, soudain, je commençais à descendre à environ, je ne sais pas, 2 400 ou 2 500 pieds par minute.

[00:22:25] Et je me disais, mec, c'est une grosse zone de subsidence. Alors j'ai orienté l'aile vers la dernière tache de soleil, en me disant que j'allais juste voler là-bas et attendre que ça passe. Tout ce que je pouvais faire, c'est pointer l'aile dans une autre direction, mais à cause de la subsidence, je ne pouvais planer nulle part. Et là, j'ai senti l'air se refroidir. Je savais que c'était une cellule et qu'elle était en train de tomber. C'était le tout premier stade de sa chute. Ça allait être chaud. Et l'air qui tombait s'est transformé en vent. À ce moment-là, j'ai ramé jusqu'au premier terrain de foot.

[00:23:11] J'ai vu une autre aile en train d'atterrir. Et avant que je puisse atteindre ce terrain de foot, le vent a commencé à forcer et m'a emporté au-delà. Du coup, l'aile a décroché. Je pilotais une Firebird Colt à ce moment-là, qui était l'une des ailes les plus performantes jamais conçues. Elle était très sensible à certaines frontales dramatiques. L'aile disparaissait tout simplement. Donc l'aile disparaît. Mais à ce stade, j'étais un peu habitué à ça avec cette aile. Et je la récupère. Puis j'arrive au terrain suivant où je pouvais atterrir. Et là, je me fais emporter au-delà de celui-là. L'aile disparaît. Je la récupère et là, j'arrivais à la ville de Leko.

[00:23:57] Et je me suis dit : si l'aile se met encore à s'envoler, je vais juste la lâcher. À ce moment-là, je suis à peut-être quelques centaines de pieds. L'aile s'envole encore une fois. Je lance instantanément le parachute de secours alors que l'aile se remet en position dans une spirale abrupte en asymétrie. Le parachute de secours se met à faire le vent derrière moi mais ne sort pas de l'extrémité. L'aile est juste sur la voile. Donc non, je ne peux pas atteindre la dragonne parce qu'elle est juste derrière moi pendant que je suis dans la spirale de l'aile. Alors je reviens vers l'aile et je la replace face au vent à la hauteur des toits.

[00:24:43] Et à ce moment-là, il pleut, il y a de la foudre, de la grêle. Et pendant un instant, tout s'arrête. Et je vois juste ce toit sur ma droite. L'aile se met face au vent. Tout s'arrête. Et puis le parachute de secours s'ouvre. Le parachute de secours s'ouvre d'un coup, comme un coup de feu, et commence à me traîner à grande vitesse à travers le quartier. Je suis encore en l'air. Un instant plus tard, je me plaque contre cette clôture en grillage, ce qui était une bonne chose. Parce qu'elle était très souple. Je viens juste de heurter la clôture. Elle plie.

[00:25:29] Et je m'y agrippe. Et le parachute de secours est de l'autre côté de la clôture. Et il pulse avec le vent. Le vent souffle à genre 40 miles à l'heure. Donc ce parachute de secours pulse avec le vent. Et j'ai les mains à travers le grillage comme ça. Et j'ai réchauffé mes orteils sous le bas de la clôture. Et donc je... Et je faisais beaucoup d'escalade à l'époque. Et j'étais vraiment fort. Je pouvais faire des tractions à une main avec n'importe laquelle. Et donc je me dis, rien ne va me sortir de cette clôture. Vous savez, je me fiche de la force du vent. Et donc le vent pulse juste. Et les poteaux de la clôture sont dans l'asphalte. Et puis je regarde le poteau, parce que la clôture plie énormément.

[00:26:17] Et les cylindres en béton commencent à fissurer l'asphalte et à sortir du sol, et c'est vraiment difficile à faire. Alors j'essaie de faire de mon mieux pour passer de mon côté ou de l'autre. Ça se fait juste éclater. Et je vois les cylindres commencer à monter sur les deux poteaux. Et je me dis : non, non. Alors je me dis : OK, maintenant je dois sortir de ma sellette d'une manière ou d'une autre. Elle avait trois boucles à ouverture rapide. Il me suffisait de pouvoir lâcher d'une main pour réussir à les défaire. Mais c'était vraiment dur. Alors j'ai... Finalement, je me suis centré au-dessus d'une main et j'ai réussi à déclipser les boucles, puis j'ai levé les bras très vite jusqu'à ce que la sellette soit

juste aspirée hors de moi et que le parachute de secours s'envole à quelques maisons de là pour finir coincé dans un arbre.

[00:27:15] Alors j'étais dehors. J'étais là, debout sous la grêle, la foudre et la pluie dans l'allée de quelqu'un, vous voyez. Et j'étais là. Alors j'ai ramassé mes affaires et, pendant que je le faisais, de vieilles dames italiennes sortaient des maisons en disant : « Oh Madonna, Oh Madonna », peu importe ce que ça veut dire. Oh mon Dieu, je suppose. L'une d'elles m'a apporté un double whisky et je l'ai vidé d'un trait. Vous savez, j'aurais bien pu en prendre un autre, mais mon italien n'était pas si bon. Et puis elle m'a ouvert le garage pour que je puisse m'y tenir jusqu'à ce que la pluie s'arrête.

[00:28:01] Alors, je suis là, debout dans ce garage ouvert. J'ai ramassé tous mes trucs, je les ai foutus dans le sac et les flics débarquent. C'est un flic italien avec une VW GTI et il me fait signe de mettre mes affaires dans la voiture. Je le fais, je m'installe sur le siège passager et il ne dit pas un mot. Il se met juste à rouler sur le mauvais côté de la rue, il dégage les gens de la route avec ses gyrophares et il fonce au siège du rassemblement. Il ne me dit rien du tout. Il s'arrête sur le trottoir devant le siège, il sort de la voiture et rentre comme ça. Je ramasse mes affaires et je rentre à environ 15 mètres derrière lui ; il trouve l'organisateur du rassemblement et commence à l'insulter en italien. Et il y a beaucoup de gestes de la main.

[00:28:46] Je hurle, puis le flic s'en va, je me retrouve là, je m'enregistre et c'est tout. Mais le parachute de secours ne m'a pas servi ce jour-là et je ne l'ai plus jamais utilisé depuis.

[00:29:01] Alors, c'est mon seul parachute de secours.

[00:29:04] **Gavin McClurg:** Bill, peux-tu comparer le pilotage ici dans l'Ouest américain avec d'autres endroits dans le monde ? Je sais que tu as fait des compétitions partout dans le monde et que tu as beaucoup volé en Europe. Quelles sont les principales différences entre les vols que nous faisons ici et ceux que tu as faits ailleurs ?

[00:29:20] **Bill Belcourt:** Voler aux États-Unis par rapport à l'Europe, c'est plus costaud aux États-Unis. Il y a plus de vent. Je pense que les thermiques sont plus rudes.

[00:29:35] Rester sur l'accélérateur pendant une certaine durée demande beaucoup plus de gestion de l'aile. J'ai été impressionné par moments en Europe, quand je pouvais être bien engagé sur l'accélérateur dans une masse d'air vraiment calme et être simplement choqué par le calme entre les thermiques. Et évidemment, il n'y a aucun endroit très isolé en Europe. On trouve des routes et du réseau mobile pratiquement partout. Et aux États-Unis, comme l'indique l'expérience de Guy Anderson à Sun Valley, il y a beaucoup d'endroits où il n'y a pas de couverture mobile et où il va y avoir...

[00:30:27] Il sera difficile de vous retrouver si quelque chose tourne mal et que vous n'avez plus de communication.

[00:30:34] Donc quand vous volez dans l'Ouest, vous êtes largement livrés à vous-mêmes. Et il y a aussi des lions de montagne, des ours, des serpents à sonnette.

[00:30:50] Il y a généralement plus de vent. Donc...

[00:30:55] Il y a... Il y a beaucoup de choses qui peuvent présenter des défis supplémentaires quand on vole dans l'Ouest par rapport à l'Europe.

[00:31:05] **Gavin McClurg:** Est-ce que ces changements dont tu viens de parler impactent ton équipement ? Dis-moi un peu ce que tu transportes quand tu fais, disons, de grosses sorties dans les Uintas, dans le Wasatch ou ailleurs dans l'Ouest américain. Est-ce que tu transportes des choses différentes dans ta sellette que dans d'autres parties du monde ?

[00:31:27] **Bill Belcourt:** Pour être tout à fait honnête, pas vraiment. À part apporter de la nourriture, bien sûr, si vous volez en altitude, vous avez déjà beaucoup de vêtements sur vous. Vous avez votre aile. Je n'apporte pas grand-chose en plus, je n'apporte pas de matériel de camping. Si vous volez en altitude, vous devez apporter du matériel de camping. Si vous le faites, parce qu'en tant qu'alpiniste, la quantité de choses que nous avons avec nous juste pour aller voler est plus importante que ce qu'un alpiniste aurait, et l'endroit où vous pourriez potentiellement dormir sera de toute façon moins rude. Ce n'est pas comme si vous étiez en haut d'une voie de glace orientée nord sur une minuscule corniche à trembler toute la nuit parce que c'est vraiment ce qui...

[00:32:19] C'est vraiment ce que peut impliquer le haut niveau de l'alpinisme. Si vous atterrissez au milieu de nulle part, vous n'êtes pas aussi haut. Vous avez ce grand parapente dans lequel vous pouvez dormir, et si vous avez un GPS, vous pouvez trouver des sentiers ou quoi que ce soit et simplement marcher jusqu'à la sortie. C'est comme une longue approche pour aller grimper, mais à l'envers. Donc... je ne pense pas vraiment que vous ayez besoin de beaucoup de choses avec vous, à part les bases : nourriture, eau, vos ailes et votre abri.

[00:32:57] **Gavin McClurg:** Et pour l'oxygène ? On est vraiment le seul groupe de pilotes au monde à avoir des bouteilles chez nous et tout ça. Qu'est-ce que tu penses de l'oxygène ?

[00:33:07] **Bill Belcourt:** C'est une nécessité ici. On atteint la limite légale, qui est d'environ 5 500 mètres, ou 18 000 pieds. Et vos capacités cognitives sont beaucoup moins vives si vous ne volez pas avec de l'O₂. Et même si vous volez avec de l'O₂, vous êtes quand même un peu limité parce que les systèmes ne sont pas efficaces à 100 %, et les bouteilles ne durent pas toute la journée, surtout si c'est une journée où vous restez en altitude pendant une bonne partie du temps. Vous consommez cet O₂. Et pour prendre de bonnes décisions... pour rester au chaud et avoir assez d'acuité visuelle pour repérer soit des oiseaux en plein vol, soit de bons endroits pour atterrir, ou des lignes électriques ou quoi que ce soit, vous avez besoin de cet O₂ pour rester assez vif pour vous mettre dans les meilleures conditions possibles en termes de prise de décision et pour rester en sécurité.

[00:34:13] **Gavin McClurg:** Vous avez inspiré un très grand nombre de personnes au fil des années. Et qui vous a inspiré, vous ?

[00:34:21] **Bill Belcourt:** Eh bien, qui m'inspire ?

[00:34:26] Et je l'ai déjà dit, c'est quiconque se donne à fond pour rien. Et c'est ce que le parapente représente pour moi. C'est comme ça qu'on peut voir les choses : voici un sport obscur, tout comme l'escalade était un sport obscur autrefois.

[00:34:45] Et vous essayez de réaliser votre propre potentiel. Dans un endroit où personne ne voit et à qui personne ne se soucie. Il y a une certaine pureté là-dedans. Et il y a un manque de distractions qui va avec. Il n'y a que vous et les éléments. C'est tout. C'est donc une expérience vraiment personnelle.

[00:35:16] Alors, dans l'alpinisme avant moi, comme certains des noms que j'ai cités plus tôt, qu'il s'agisse de Bouchard, George Lowe ou Todd Bibbler, George

[00:35:32] je n'ai jamais fait de parapente, mais Bouchard et Bibbler l'ont fait. Et ils venaient de l'alpinisme. C'était un sport dont le principe de base était de faire le maximum avec le minimum. Et je vois le parapente comme la machine volante ultime parce que c'est le cas. C'est vraiment le minimum. Donc avec un parapente, vous faites le maximum avec le minimum. Et vous le faites d'une manière très similaire à l'alpinisme. Et vous êtes loin des regards du public quand vous le faites. Et il n'y a aucune corruption là-dedans.

[00:36:18] Et vous pratiquez votre art pour vous-même. Et quand vous avez des amis, vous pouvez le faire avec eux. Ça rend tout ça encore plus spécial. Mais tout ce que j'ai fait par rapport à l'inspiration des autres, tout ce que je fais, c'est passer le relais comme il m'a été transmis. C'est l'obligation de passer le relais à celui qui le recevra ensuite. C'est comme ça que ça fonctionne.

[00:36:54] **Gavin McClurg:** Eh bien, c'est tout pour le CloudBase.com inaugural. J'espère que vous avez apprécié tout ça. Moi, j'en ai bien profité. Et pour la suite, eh bien, je ne sais pas qui je vais interviewer ensuite. On a pas mal de candidats, quelques noms en réserve. On parlera peut-être à Nick Greece, notre champion américain qui revient tout juste des Mondiaux en Colombie. Mais bref, restez à l'écoute et j'espère que ça vous a plu. C'est Over and Out de la part de Gavin McClurg. Salut.

Deutsch

German · machine translation of the English transcript by gemma-4-12b-it-qat-q4_0.gguf

Show notes

...mit Bill, um unter anderem über das Werfen eines Rettungsschirms, das, was es braucht, um große Strecken zu fliegen, die moderne Gleitflugentwicklung, die Geschichte des Sports, das Konzept des „Bringing it“ und vieles mehr zu diskutieren. Diese Episode ist GEPACKT mit unglaublichen Informationen. Egal, ob Sie ein Anfängerpilot sind, der einen ersten Geschmack von seinem ersten XC bekommt, oder ein Experte, der Vol Biv oder Weltcups fliegt, es gibt hier viel zu lernen. Viel Spaß.

Der Beitrag zu Episode 1- Bill Belcourt (the Yoda Podcast) erschien zuerst auf CLOUDBASE MAYHEM.

Transcript

[00:00:00] **Gavin McClurg:** Nun, guten Morgen, guten Tag oder guten Abend, wo auch immer Sie auf der Welt sind. Dies ist die Auftaktfolge, die allererste Episode des Cloud-Based Mayhem Podcasts. Ich habe schon eine Ewigkeit damit gedroht, das zu tun, und jetzt habe ich es endlich geschafft. Mal sehen, wie das wird. Diese erste Show ist wirklich toll. Aber zuerst: Worum geht es hier eigentlich? Was ist der Cloud-Based Mayhem Podcast? Er ist im Grunde aus der Hoffnung entstanden, Wissen über alles rund um das Freifliegen zu verbreiten. Egal ob acro, cross country oder was auch immer Sie fliegen, ich denke, das wird für Sie sehr wertvoll sein. Der Grund, warum mich das Ganze überhaupt dazu gebracht hat, das zu tun, war mein erster World Cup, den ich je geflogen bin – der war hier in der Heimatstadt von Sun Valley im Jahr 2012.

[00:00:50] Und nach dem Wettkampf war es das erste Mal, dass ich mit einem Wettkampf-Schirm geflogen bin. Es war das erste Mal, dass ich wirklich mit Jungs und Mädels gegeneinander angetreten bin, die unglaublich talentierte Piloten waren. Und nach dem Rennen hatten wir hier einen offenen Distanzwettbewerb bei wirklich schlechtem Wetter, wir konnten kaum fliegen. Anstatt die Zeit einfach zu verschwenden und jeden Tag Rad zu fahren, standen viele der wahren Legenden in unserem Sport auf und hielten einige wirklich erstaunliche Vorträge darüber, wie man sich ernährt, wie man sich hydriert, wie man groß denkt und im Grunde, wie man große Distanzen fliegt. Und, ihr wisst schon, wir haben von Matt Beechinor, Nate Scales, Nick Greece und Russ Augs gehört. Und von Bill Belcourt. Es war einfach unglaublich. Ihr wisst ja, wir haben Ressourcen wie das Cross Country Magazine, Hang Gliding und Paragliding und andere Quellen.

[00:01:37] Aber das war einfach so viel Information, zusammengefasst in einem wirklich kurzen Zeitrahmen. Und ich glaube, jeder, der Glück hatte und dabei war, war einfach überwältigt. Und ich dachte mir: Gott, wäre das nicht toll, das an das breitere Flying-Publikum zu verbreiten, egal ob man ein Experte oder ein Anfänger wie ich ist. Ich habe einfach gemerkt, wie viel ich daraus mitgenommen habe. Aber einer der Podcasts, die ich ständig höre, ist der Tim Ferriss Podcast. Und er versucht quasi, Exzellenz zu sezieren und sie dem Laien zugänglich zu machen. Und genau darum geht es in diesem Podcast. Ich werde versuchen, die wirklich, wirklich außergewöhnlichen Piloten zu interviewen, egal ob Gleitschirmflieger, Paraglider oder was auch immer, in unserem kleinen Nischensport und versuchen, dieses Wissen zu verbreiten. Mein erster Gast ist Bill Belcourt.

[00:02:25] Er war eigentlich kein Gast für den Podcast, aber er hat mir sein Okay gegeben, das live zu veröffentlichen. Als wir 500 Miles to Nowhere gedreht haben, sind wir bei Black Diamond vorbeigeschaut. Er ist dort der Direktor für Forschung und Entwicklung bei Black Diamond. Und wenn ihr den Film gesehen habt, wisst ihr, dass es da ein paar Zeilen gibt, die einfach phänomenal sind. Natürlich kamen die von Bill, unserem kleinen Yoda des Sports. Aber was viele von euch wahrscheinlich nicht wissen, ist, dass wir über anderthalb Stunden mit ihm zusammengesessen haben. Und ich habe ihn nach allen möglichen Dingen gefragt – über das Auslösen eines Rettungsschirms, was das Konzept des Mitführens bedeutet, wie man große ästhetische Linien fliegt, Risiko und Belohnung, Sicherheit, Gear und Ausrüstung, woher Gleitschirmfliegen kommt und wohin es geht, und Zwei-Liner. Die Liste geht einfach immer und immer weiter.

[00:03:10] Es war einfach dieser wahnsinnige Kurs im Freiflug, den wir zum Glück aufgenommen haben. Wir hatten die roten Kameras laufen, um den Sound ein wenig zu entschuldigen. Von einer der Kameras kommt einiges an Windgeräuschen. Aber ich habe das Ganze zusammengestellt und ein bisschen geschnitten, und ich hoffe, es gefällt euch. Also ohne Umschweife, hier ist Bill Belcourt, die Legende. Ich bin

[00:03:43] **Bill Belcourt:** Ich bin Bill Belcourt und ich fliege Gleitschirme seit 1989.

[00:03:48] **Gavin McClurg:** Und warum Gleitschirmfliegen? Ich weiß, du hast einen Hintergrund im Klettern und im Alpinismus, aber warum Gleitschirmfliegen? Was hat dich an diesem Sport angezogen?

[00:03:58] **Bill Belcourt:** Es schien ein großartiges Abstiegsmittel für das alpine Klettern zu sein, anstatt einen Haufen Seile und Ausrüstung mitzuschleppen. Um von etwas herunterzukommen, konnte man einfach einen kleinen Gleitschirm mitnehmen und vom Gipfel abfliegen. Das war zumindest die Einstellung in den späten 80ern.

[00:04:18] **Gavin McClurg:** Und als Gleitschirmflieger sehen wir dich alle irgendwie als die Legende, die den Weg für das cross country Gleitschirmfliegen wirklich geebnet hat. Wie hast du den Übergang geschafft, ihn von einem Abstiegswerkzeug zu einem Reiseinstrument zu nutzen?

[00:04:34] **Bill Belcourt:** Es wurde fast augenblicklich offensichtlich, dass der Gleitschirm viel mehr Potenzial hatte als nur als Abstiegshilfe. Und ich war nicht der Erste, der das gemerkt hat. Die Leute, mit denen ich geflogen bin, hatten das auch schon früher begriffen. Meine Mentoren, wie John Bouchard, einer von ihnen, und Todd Bibler, ein anderer. Sie hatten das Potenzial von Gleitschirmen erkannt, Strecken zu fliegen. Und das Gleitschirmdesign entwickelte sich damals genau in diese Richtung, weg von der Nutzung als Abstiegshilfe.

[00:05:21] Und wenn ich zurückdenke, an John Mittendorf, der einer der krassen Big-Wall-Kletterer und einer der frühen Nutzer von Gleitschirmen als Abseilhilfe war. Er bemerkte, dass die Geschwindigkeitszunahme der neuen Gleitschirm-Designs sie an so gefährlichen Orten viel schwieriger zu starten und als Abseilhilfe zu verwenden machte. Es bewegte sich also weg davon hin zu einer Flugmaschine, die einfach besser fliegen konnte, anstatt nur zum Abseilen zu dienen.

[00:06:00] **Gavin McClurg:** Sachen. Was

[00:06:00] **Bill Belcourt:** was denkst du

[00:06:00] **Gavin McClurg:** Wie stellst du dir unsere Flugzeuge im Jahr 2014 vor?

[00:06:08] **Bill Belcourt:** Nun, was ich heute über einen Gleitschirm denke, ist...

[00:06:13] Ich bin ständig erstaunt darüber, wie sich die Technologie weiterentwickelt, und das ist den Unternehmen zu verdanken, die Gleitschirme herstellen. Ich erinnere mich, dass ich in den 90ern dachte, all diese Dinge seien so gut, wie sie nur werden können. Und selbst noch vor fünf oder sechs Jahren dachte ich, sie seien so gut, wie sie nur werden können. Und jetzt werden wir nur noch inkrementelle Fortschritte sehen, bis es dann den nächsten Durchbruch gibt. Wie beim Two-Liner, die werden einfach immer besser. Ich wurde also oft genug eines Besseren belehrt, um zu wissen, dass sie einfach weiter besser werden werden. Und das Erstaunliche daran ist, dass es im Grunde immer noch Dacron- oder Nylonstoff und Schnur sind.

[00:07:02] Und sie lassen sich einfach zusammenfalten und in einen Rucksack passen und können trotzdem unglaubliche Dinge leisten. Noch unglaublichere Dinge. Und ich denke, das ist es, was sie viel besser macht als je zuvor.

[00:07:15] **Gavin McClurg:** Bill, in den letzten paar Saisons scheint es so, als ob eine Handvoll Piloten hier im Westen diese wirklich großen Strecken geflogen sind. Du weißt schon, du und Dadum seid dieses Jahr nach Moab geflogen. All diese Rekorde sind letztes Jahr und dieses Jahr gefallen. Worin siehst du die Ursache? Was ist da los? Liegt es nur am Schirm-Design?

[00:07:39] **Bill Belcourt:** Tage, an denen man weit kommen kann. Das ist einfach die Umsetzung von jahrelanger Planung und dem Warten darauf. Und man hat bestimmte Vorstellungen davon, was man an einem speziellen Tag

machen möchte, basierend auf den Bedingungen dieses Tages. Ob es um den Auftrieb geht, die Windgeschwindigkeit oder die Richtung. Und ob man seinen Zeitplan so legen kann, dass man an diesem Tag fliegen gehen kann. Wenn man einen Plan im Kopf hat, über den man schon lange nachdenkt, dann ist man viel wahrscheinlicher in der Lage, diesen Plan umzusetzen, anstatt einfach während des Fluges irgendetwas spontan zu improvisieren.

[00:08:32] Und man versucht, groß zu denken und den Tag im Voraus zu sehen. Einen Plan für den Tag haben, der natürlich immer Änderungen vorbehalten ist. Aber es bedeutet, dass man ihn einfach eher umsetzen kann. Es gab in der Vergangenheit viele Tage, an denen ich nicht groß genug gedacht habe. Ich habe nur über einen Flug bis zu einem bestimmten Punkt nachgedacht, nur um an diesem Punkt anzukommen, noch ein bisschen Tag übrig zu haben und keine Ahnung zu haben, was als Nächstes zu tun ist. Und jetzt versuche ich, bei diesen potenziellen Flügen so weit wie möglich vorzuschauen. In dem Wissen, dass sie besser als erwartet verlaufen können.

[00:09:18] Sie können auch schlechter laufen als erwartet. Und man sollte mental auf beides vorbereitet sein. Und das bedeutet einfach, einen Plan zu haben.

[00:09:27] **Gavin McClurg:** Und können Sie diese Tage im Voraus identifizieren? Oder ist das etwas, das Sie erst in der Luft bemerken? Und wie haben Sie einen Plan für die Unterschiede? Oder wie passen Sie sich daran an?

[00:09:43] **Bill Belcourt:** Man kann im Voraus nur bedingt etwas erkennen. Man hat einen Plan und ein paar Notfalloptionen. Und dann kann man sich je nach Tag anpassen. Wenn man über einen großen Flug auf verschiedene Arten nachgedacht hat, hat man immer eine Alternative. Man hat immer eine Vorstellung davon, was man sonst noch machen kann, falls der Tag anders verläuft als gedacht. Wenn das Sinn ergibt. Man muss einfach viele Karten angesehen haben. Man muss viel darüber nachgedacht haben. Und manchmal auch mit seinen Flugfreunden darüber gesprochen haben.

[00:10:33] Und wenn die Bedingungen dann da sind, selbst wenn sie in der Luft sind, sind die Lösungen offensichtlich.

[00:10:43] **Gavin McClurg:** Letztes Jahr beim World Cup hast du das Konzept vom „Bringing it“ erwähnt. Kannst du kurz über das Risiko sprechen? Für mich bedeutete das, dass man, wenn man groß fliegen will, nicht an die Landung denken darf oder daran, müde oder dehydriert zu sein. „Bringing it“ bedeutete, bereit zu sein, sich in prekäre Situationen zu bringen. Und die Fähigkeiten sowie die mentale Schärfe zu haben, um damit umzugehen. Kannst du das ein bisschen erläutern?

[00:11:18] **Bill Belcourt:** Ja. Was ich mit „bringing it“ meinte, ist im Grunde eine mentale Einstellung, ein mentaler Fokus, ein gewisses Maß an Engagement für den Flug. Und dabei immer offensiv zu bleiben. Es ist eine andere Art, es auszudrücken: Man kann offensiv oder defensiv fliegen. Eine defensive Position beim Fliegen muss manchmal vorkommen. Aber wenn man mental offensiv bleibt, kann man die Grenzen ausreizen.

[00:12:04] Man kann auf das nächste Ziel hinarbeiten. Und da man weiß, dass man letztlich je nach Bedingungen zwischen offensivem und defensivem Fliegen wechseln muss, muss man immer das Ziel im Auge behalten: einen bedeutenden Flug zu absolvieren. Und das in einem angemessenen Maße an Sicherheit. Aber das sind keine sicheren Sportarten. Und es gibt keine Garantie für ein sicheres Ergebnis. Also musst du deine Fähigkeiten und dein Wissen nutzen, um dich selbst zu schützen.

[00:12:50] Aber gleichzeitig muss man es vorantreiben. Und manchmal ist das eine Gratwanderung. Wo diese Grenze verläuft, lernt man durch Erfahrung. Und wenn man nicht ständig draußen trainiert, also versucht, diese Flüge zu absolvieren, dann hat man diese Erfahrung nicht. Und man hat kein gutes Gefühl für diese Grenze. Also muss man viel fliegen. Man muss seine Theorien testen. Man muss die Einstellung haben, alles zu geben, wenn man es versucht. Und man muss wissen, wann man von der Offensive in die Defensive wechseln muss.

[00:13:36] **Gavin McClurg:** Letzten Sommer hatten wir in relativ kurzer Abfolge eine Reihe von bemerkenswerten Flügen. Es begann mit Matt Beechners Flug von 193 Meilen aus Sun Valley. Und kurz darauf flog Nate Scales 199 Meilen. Und kurz darauf wieder flog Nick Greece 204 Meilen von Jackson aus. Was ist da los? Was hat sich hier geändert?

[00:14:04] **Bill Belcourt:** Nun, ich denke, es gibt ein paar Gründe, warum diese großen Flüge stattfanden. Einer ist, dass wir eine ziemlich enge Freundesgruppe sind. Wir reden ständig darüber, mal etwas Großes zu wagen. Ich habe mit einem Bauern über 200 Meilen mit einem Zweileiner gesprochen. Wisst ihr, „Two for Two“ habe ich es genannt. Und wie aufregend es für mich wäre, das als Ziel anzustreben. Und wenn wir alle versuchen könnten, dorthin zu kommen, wäre es urkomisch, wenn eine ganze Gruppe von uns sich auf dasselbe konzentrieren würde. Das ist also passiert. Wir haben darüber gesprochen.

[00:14:50] Und dann hatte sich die Wettbewerbsszene dramatisch verändert, da Gleitschirme der offenen Klasse in fast jedem Wettbewerb auf der Welt verboten wurden. Und die Tatsache, dass das für mich ein Signal war, dass es ein gewisses Ende der Freiheit gab, die wir hatten, als wir Wettbewerbe geflogen sind. Um etwas Ähnliches zu erleben, mussten wir einfach die Marschrichtung ändern. Nicht mehr so sehr auf Wettkämpfe mit Zielvorgaben fokussieren, sondern anfangen, uns auf das große Freifliegen im Gebirge zu konzentrieren.

[00:15:36] Und ich

[00:15:40] ich habe davon in anderen Sportarten Beweise gesehen, zum Beispiel für dich.

[00:15:48] Skibergfahren ist eine Art Skifahren, die wir machen, und zwar im Backcountry. Es hat sich wegbewegt von...

[00:15:56] Es hat sich wegbewegt. Es hat sich von den sichereren Linien in den Bäumen wegbewegt. Es hat sich seit Jahren vom Skirennen wegbewegt, das schien, als ich mit dem Skifahren anfang, der Fokus von jedem zu sein. Und jetzt sieht man mehr Leute, die einfach große Freeride-Linien in den Bergen fahren, und ich habe mir ein bisschen davon für meine Verschiebung des Fokus von Flugwettbewerben hin zum bloßen Versuch, große Linien in den Bergen zu fliegen, abgeschaut, denn als Alpinist sucht man nach coolen Linien zum Klettern; sie müssen nicht die größten oder längsten sein, man sucht einfach nach einem ästhetischen Aspekt, einer Hingabe, etwas...

[00:16:49] Das ist für dich persönlich einfach inspirierend, und du versuchst, etwas zu finden, das diese Qualitäten widerspiegelt, wenn du draußen nach etwas Neuem zum Klettern suchst. Und beim Fliegen sehe ich das ganz ähnlich: Es geht nicht um die längste Strecke, es geht nicht wirklich um Rekorde, sondern darum, eine ästhetische Linie zum Fliegen zu finden, die dich persönlich inspiriert. Also konzentrierst du dich einfach darauf.

[00:17:21] **Gavin McClurg:** Glaubst du, dass es bei diesen großen Linien eine Obergrenze gibt? Geht das einfach immer weiter?

[00:17:28] **Bill Belcourt:** Es gibt ein Maximum, das hängt davon ab, wie man „Maximum“ definiert. Wenn das einzige Maß, das du verwendest, Kilometer sind, dann ja, sicher gibt es da wahrscheinlich ein Maximum. Aber wenn das Maß, mit dem du die Qualität eines Fluges beurteilst, etwas anderes als nur die reine Kilometerzahl ist, dann gibt es keines. Weißt du, es gibt coolere Linien zu fliegen, es gibt einfach tiefere Linien, spektakulärere Positionen, in denen man sein kann, und das ist in meiner Wahrnehmung die wichtigste Qualität, nach der ich suche. Ich möchte nicht unbedingt nur die Qualität eines Fluges an der Distanz messen.

[00:18:17] **Gavin McClurg:** wir haben nur die Oberfläche gekratzt, wisst ihr? Ich weiß, in den Alpen wurden die meisten, wenn nicht alle Linien geflogen, aber haben wir hier im Intermountain West überhaupt nur die Oberfläche gekratzt? Wir sind

[00:18:28] **Bill Belcourt:** nur an der Oberfläche gekratzt, was große Routen in den USA angeht. Ich

[00:18:35] Ich verwende eine Kletter-Analogie, um das zu beschreiben, wenn mich Leute nach dem Gleitschirmfliegen fragen und was ich mit einem Gleitschirm mache. Ich sage dann, ich fühle mich wie George Lowe in den Canadian Rockies in den 70ern. Und wenn man sich die bedeutenden Aufstiege in den Rockies in den 70ern ansieht, ist George Lowe meistens der Mann, der sie mit verschiedenen Partnern bewältigt hat. Es ist ein wirklich großartiger Ort, wenn man realisiert, dass man dort ist, und ich denke, wir sind hier. Und deshalb haben wir so viel Erfolg, weil vieles davon vorher noch nicht gemacht wurde, und dort zu sein, um es zu tun und es herauszufinden, ist eine sehr besondere Zeit.

[00:19:26] **Gavin McClurg:** Bist du schon mal beim Gleitschirmfliegen verletzt worden?

[00:19:29] **Bill Belcourt:** Schon mal beim Gleitschirmfliegen verletzt worden? Ich sage den Leuten immer, ich habe mir nur einmal den Hals gebrochen, also ja, ich wurde beim Gleitschirmfliegen verletzt und ich habe mir den Hals gebrochen, als ich bei einem Wettbewerb mit dem Gleitschirm abgestürzt bin und

[00:19:41] **Gavin McClurg:** Hast du deinen Rettungsschirm gezogen? Nein.

[00:19:43] **Bill Belcourt:** Es war zu niedrig, um den Rettungsschirm zu ziehen. Ich hatte nur einen reflexartigen Versuch, den Gleitschirm zu retten, und habe das größtenteils auch getan, hatte aber nicht genug Gleitweg vom Hang weg, während der Gleitschirm sich erholte, und landete dann, wissen Sie, rollend über das Gelände. Zu der Zeit hatte ich einen dieser aerodynamischen Helme, so eine Art Zeitfahrhelm, und das war das, was all die coolen Typen trugen, also hatten wir die auch. Und als ich über den Boden rollte, auf den ich nicht sehr hart aufschlug, fing der Helm beim Absturz den Boden ab und verdrehte meinen Kopf, wodurch ich mir den Hals brach, aber

[00:20:35] Abgesehen davon hatte ich keine einzige Schramme.

[00:20:37] **Gavin McClurg:** Hast du jemals deinen Rettungsschirm benutzt? Ich habe...

[00:20:39] **Bill Belcourt:** ich habe meinen Rettungsschirm einmal ausgezogen und es hat nicht geholfen, nein, du willst diese Geschichte wirklich hören

[00:20:50] Das kann offiziell festgehalten werden: Es war ein PWC Mitte der 90er Jahre in der Nähe von was?

[00:21:02] Es hieß, es war das in der Nähe der Stadt Lecco am Comer See in Italien. Da gibt es ziemlich oft einen PWC, und es war, ich weiß nicht, vielleicht die zweite oder dritte Task. Es gab früher am Tag schon Anzeichen für vertikale Entwicklung, aber dann wurde es einfach grau, sodass alles, was wir sahen, eingebettet war. Und während wir die vertikale Entwicklung und andere Täler sahen, als es grau wurde, haben wir die vertikale Entwicklung in dem Tal, in dem wir uns befanden, nicht bemerkt. Ich flog mit Dave Bridges, der ein Niemand ist, aber ein zweifacher Nationalmeister war, der, wissen Sie, zusammen mit Alex Lowe 99 auf dem Shisha Pangma getötet wurde. Dave und ich waren vielleicht 5 km vom Ziel entfernt mit drei Vierteln des Feldes über der Stadt Lecco, als der Cumulonimbus über uns im Grau ausbrach. Wir hatten also noch einen schnellen Turnpoint zu erreichen, bevor wir über die Ziellinie gleiten konnten, und plötzlich sank ich mit etwa, ich weiß nicht, 24 bis 25 Fuß pro Minute ab.

[00:22:25] Und ich dachte mir, Mann, das ist eine heftige Sinkströmung. Also habe ich den Gleitschirm in Richtung des letzten Sonnenflecks ausgerichtet und dachte, ich fliege da einfach rüber und warte das hier ab. Alles, was ich tun konnte, war, den Gleitschirm in eine andere Richtung zu zeigen, aber wegen der Sinkströmung konnte ich nirgendwo gleiten. Dann konnte ich spüren, wie die Luft kalt wurde. Und ich wusste, dass es eine Zelle war und dass sie absank. Es war die allererste Phase des Absinkens. Das würde Probleme geben. Dann wurde die absinkende Luft zu Wind. Und ich kroch zu diesem Zeitpunkt zum ersten Fußballfeld.

[00:23:11] Ich sah gerade einen anderen Gleitschirm landen. Und bevor ich auf das Fußballfeld kommen konnte, nahm der Wind zu und wehte mich daran vorbei. Dann gab der Gleitschirm nach. Ich flog zu der Zeit einen Firebird Colt, der zu den leistungsstärksten Gleitschirmen aller Zeiten gehörte. Er war aber sehr anfällig für heftige Frontalwindböen. Da verschwand der Gleitschirm einfach. Der Gleitschirm verschwindet also. Aber zu diesem Zeitpunkt war ich diesen Gleitschirm schon gewohnt. Ich bekam ihn einfach wieder unter Kontrolle. Dann erreichte ich das nächste Feld, auf dem ich landen konnte. Aber dann wurde ich an diesem auch vorbeigeweht. Der Gleitschirm verschwand. Ich bekam ihn wieder und jetzt kam ich auf die Stadt Leko zu.

[00:23:57] Und ich sagte mir, wenn der Gleitschirm noch einmal wegdrifft, werfe ich ihn einfach ab. Zu diesem Zeitpunkt bin ich vielleicht ein paar hundert Fuß hoch. Der Gleitschirm drifft noch einmal weg. Ich werfe sofort den Rettungsschirm ab, während der Gleitschirm in einer steilen Spirale innerhalb der Asymmetrie wieder in die Lage kommt. Der Rettungsschirm steht wie ein Wetterfahnen hinter mir, kommt aber nicht aus dem Ende heraus. Der Gleitschirm ist einfach auf der Hülle. Also kann ich die Leine nicht erreichen, weil sie direkt hinter mir ist, während ich mich in der Spirale des Gleitschirms befinde. Also gehe ich zurück zum Gleitschirm und bringe ihn in den Wind auf Dachhöhe.

[00:24:43] Und zu diesem Zeitpunkt regnet es, blitzt, hagelt. Und für einen Moment bleibt alles stehen. Und ich sehe plötzlich dieses Dach rechts von mir. Der Gleitschirm kommt in den Wind. Alles bleibt stehen. Und dann öffnet sich der Rettungsschirm. Der Rettungsschirm geht einfach wie ein Schuss auf und fängt an, mich mit hoher Geschwindigkeit durch die Nachbarschaft zu ziehen. Und ich bin immer noch in der Luft. Einen Moment später werde ich gegen diesen Maschendrahtzaun gedrückt, was gut war. Weil er eine Menge Flexibilität hatte. Also bin ich einfach gegen den Zaun gekracht. Er biegt sich nach.

[00:25:29] Und ich greife mich fest. Der Rettungsschirm ist auf der anderen Seite des Zauns. Und er pulsiert im Wind. Der Wind weht mit etwa 40 Meilen pro Stunde. Also pulsiert dieser Rettungsschirm im Wind. Und ich habe meine Hände so durch den Maschendrahtzaun gesteckt. Und ich habe meine Zehen unter dem unteren Teil des Zauns aufgewärmt. Und ich... und ich habe zu der Zeit viel geklettert. Und ich war echt stark. Ich konnte mit jeder Hand einen Klimmzug mit nur einem Arm machen. Und ich denke mir, nichts wird mich von diesem Zaun herunterreißen. Wisst ihr, mir egal, wie stark es weht. Und der Wind pulsiert einfach so. Und die Pfosten des Zauns stecken im Asphalt. Und dann schaue ich auf den Pfosten, weil der Zaun sehr stark nachgibt.

[00:26:17] Und die Betonzylinder fangen an, den Asphalt aufzubrechen und aus dem Boden zu kommen, und das ist echt schwer zu schaffen. Also versuche ich mein Bestes, auf beiden Seiten um sie herumzukommen. Es splittert einfach nur. Und ich sehe, wie die Zylinder an den beiden Pfosten anfangen aufzusteigen. Und ich denke mir: Nein. Nein. Und dann denke ich mir: Okay, jetzt muss ich irgendwie aus meinem Gurtzeug raus. Es hatte drei Schnellverschluss-Schnallen. Und ich musste nur in der Lage sein, mit einer Hand loszulassen, um sie zu öffnen. Aber das war echt schwer. Also habe ich... Also habe ich mich schließlich über eine Hand zentriert und dann geschafft, die Schnallen zu lösen, und dann einfach meine Arme ganz schnell gehoben, bis das Gurtzeug einfach von mir weggesaugt wurde und der Rettungsschirm ein paar Häuser weit wegflog und in irgendeinem Baum hängen blieb.

[00:27:15] Also war ich draußen. Ich stand im Hagel, im Blitz und im Regen auf der Einfahrt von jemandem, weißt du, da stand ich so da. Also habe ich meine Sachen zusammengepackt und währenddessen kamen alte italienische Damen aus den Häusern und riefen so: „Oh Madonna, Oh Madonna“, egal was das bedeutet. Oh mein Gott, ich schätze. Eine von ihnen brachte mir so einen Doppel-Whisky und ich habe ihn einfach leergetrunken. Weißt du, ich hätte echt noch einen gebrauchen können, aber mein Italienisch war nicht so gut. Und dann hat sie die Garage für mich geöffnet, damit ich darin stehen konnte, bis der Regen aufhörte.

[00:28:01] Also stehe ich in dieser offenen Garage. Ich habe meine ganzen Sachen zusammengepackt, in die Tasche gestopft, und dann tauchen die Bullen auf. Da ist so ein italienischer Cop mit einem VW GTI und er gibt mir einfach ein Zeichen, meine Sachen ins Auto zu werfen. Und das tue ich, setze mich auf den Beifahrersitz und er sagt kein Wort. Er fährt einfach auf der falschen Straßenseite runter, fährt die Leute mit eingeschalteter Beleuchtung von der Straße und fährt zum Hauptquartier des Treffens. Er sagt mir kein Wort. Er hält am Bordstein vor dem Hauptquartier an, steigt aus dem Auto und geht einfach rein. Also packe ich meine Sachen zusammen und gehe etwa 15 Meter hinter ihm rein, und er findet den Organisator des Treffens und fängt an, ihn auf Italienisch ordentlich zu bearbeiten. Und dabei wird viel mit den Händen gefuchelt.

[00:28:46] Ich schreie und dann geht der Polizist einfach weg, und da stehe ich und checke mich ein, das war's. Aber der Rettungsschirm hat mir an dem Tag nicht geholfen und seither habe ich ihn nicht mehr benutzt.

[00:29:01] Das ist also mein einziger Rettungsschirm.

[00:29:04] **Gavin McClurg:** Bill, kannst du das Fliegen hier im amerikanischen Westen mit anderen Orten auf der Welt vergleichen? Ich weiß, dass du Wettbewerbe auf der ganzen Welt bestritten hast und viel in Europa geflogen bist. Was sind die größten Unterschiede zwischen den Flügen, die wir hier machen, im Vergleich zu anderen Orten, an denen du geflogen bist?

[00:29:20] **Bill Belcourt:** Das Fliegen in den USA im Vergleich zu Europa – in den USA ist es ruppiger. Es gibt mehr Wind. Ich denke, die Thermik ist unruhiger.

[00:29:35] Wenn man für längere Zeit am Beschleuniger ist, erfordert das viel mehr Gleitschirmmanagement. Ich war in Europa manchmal einfach nur erstaunt, dass ich mitten im Beschleuniger in einem wirklich ruhigen Luftstück war und

dann völlig schockiert war, wie ruhig es zwischen den Thermik war. Und offensichtlich gibt es in Europa keinen sehr abgelegenen Ort. Man findet praktisch überall Straßen und Mobilfunkempfang. Und in den Staaten, wie Guy Andersons Erfahrung in Sun Valley zeigt, gibt es viele Orte, an denen man keinen Mobilfunkempfang hat und wo es...

[00:30:27] Wenn etwas schiefgeht und ihr keine Verbindung habt, wird es schwierig sein, euch zu finden.

[00:30:34] Wenn du also im Westen fliegst, bist du weitgehend auf dich allein gestellt. Und da gibt es auch noch Berglöwen, Bären und Klapperschlangen.

[00:30:50] Es gibt meistens mehr Wind. Also...

[00:30:55] Es gibt... es gibt vieles, was zusätzliche Herausforderungen mit sich bringt, wenn man im Westen fliegt im Vergleich zu Europa.

[00:31:05] **Gavin McClurg:** Haben diese Änderungen, von denen du gerade gesprochen hast, Auswirkungen auf deine Ausrüstung? Erzähl mir ein wenig darüber, was du dabei hast, wenn du zum Beispiel große Flüge in den Uintas, in der Wasatch oder an anderen Orten im amerikanischen Westen machst. Trägst du in deinem Gurtzeug andere Dinge als in anderen Teilen der Welt hier?

[00:31:27] **Bill Belcourt:** Ehrlich gesagt, nicht wirklich. Abgesehen davon, etwas Verpflegung mitzunehmen, hast du natürlich genug Kleidung dabei, wenn du in der Höhe fliegst. Du hast deinen Gleitschirm. Ich nehme nicht viel zusätzlich mit, ich nehme kein Campingequipment mit. Wenn du in der Höhe fliegst, musst du Campingausrüstung mitnehmen. Wenn du das tust, weil wir Alpinisten als Menge an Zeug, die wir nur zum Fliegen dabei haben, mehr mitführen als ein Alpinist, und der Ort, an dem du potenziell schläfst, wird sowieso weniger ungemütlich sein. Es ist nicht so, als würdest du hoch oben an einer nordseitigen Eiskletterei auf einem winzigen Vorsprung die ganze Nacht zittern, denn das ist wirklich...

[00:32:19] Das ist wirklich das, was das High-End-Alpinismus beinhalten kann. Wenn du irgendwo mitten im Nirgendwo landest, bist du nicht so hoch. Du hast diesen großen Gleitschirm, in dem du schlafen kannst, und wenn du ein GPS hast, kannst du Wanderwege oder so finden und einfach rauslaufen. Es ist genau wie ein langer Zustieg zum Klettern, nur in umgekehrter Reihenfolge. Also... ich denke nicht wirklich, dass du außer dem Nötigsten – Essen, Wasser und deine Gleitschirme, deinen Unterschlupf – viel Ausrüstung dabei haben musst.

[00:32:57] **Gavin McClurg:** Was ist mit Sauerstoff? Wir sind wirklich die einzige Gruppe von Piloten auf der Welt, die Sauerstoffflaschen zu Hause stehen haben und so weiter. Was hältst du von Sauerstoff?

[00:33:07] **Bill Belcourt:** Hier draußen ist es eine Notwendigkeit. Man erreicht die gesetzliche Grenze von etwa 5.500 Metern oder 18.000 Fuß. Und deine kognitiven Fähigkeiten sind viel weniger scharf, wenn du nicht mit O2 fliegst. Und selbst wenn du mit O2 fliegst, bist du immer noch etwas eingeschränkt, weil die Systeme nicht zu 100 % effizient sind und die Tanks nicht den ganzen Tag halten, besonders an Tagen, an denen man eine ganze Weile in der Höhe bleibt. Man verbraucht diesen O2. Und um gute Entscheidungen treffen zu können... um warm zu bleiben und genug Sehschärfe zu haben, um entweder steigende Vögel, gute Landeplätze, Stromleitungen oder Ähnliches zu erkennen, brauchst du diesen O2, um scharf genug zu bleiben, um die Karten in deine Gunst zu spielen, was gute Entscheidungen angeht und um keinen Ärger zu bekommen.

[00:34:13] **Gavin McClurg:** Du hast über die Jahre hinweg eine riesige Anzahl von Menschen inspiriert. Wer hat dich inspiriert?

[00:34:21] **Bill Belcourt:** Na ja, wer inspiriert mich?

[00:34:26] Und ich habe das schon mal gesagt, und das ist jeder, der sich hart für nichts abmüht. Und genau darum geht es für mich beim Gleitschirmfliegen. Und das ist so: Hier ist eine unbekannte Sportart, genau wie Klettern früher eine unbekannte Sportart war.

[00:34:45] Und du versuchst, dein eigenes Potenzial auszuschöpfen. An einem Ort, an dem dich niemand sieht und es niemanden interessiert. Da steckt eine gewisse Reinheit darin. Und es fehlt jede Ablenkung. Es bist nur du und die Elemente. Das ist alles. Es ist also eine zutiefst persönliche Erfahrung.

[00:35:16] Im Alpinismus vor mir, wie bei einigen der Namen, die ich vorhin erwähnt habe, egal ob Bouchard, George Lowe oder Todd Bibbler, George

[00:35:32] ich bin nie zum Gleitschirmfliegen gekommen, aber Bouchard und Bibbler haben es getan. Und sie kamen aus dem Alpinismus. Und das war ein Sport, dessen Grundprinzip darin bestand, mit dem Wenigsten das Maximum zu erreichen. Und ich sehe einen Gleitschirm als die ultimative Flugmaschine, weil er es ist. Er ist wirklich das Wenigste. Also machst du mit einem Gleitschirm das Maximum mit dem Wenigsten. Und du tust es auf eine sehr ähnliche Weise wie im Alpinismus. Und du bist weit abseits der Öffentlichkeit, wenn du es tust. Und davon geht keine Korruption aus.

[00:36:18] Und du widmest dich einfach deiner Kunst für dich selbst. Und wenn du Freunde hast, kannst du es mit ihnen machen. Das macht alles noch viel spezieller. Aber alles, was ich getan habe, um andere zu inspirieren, ist lediglich das Weitergeben des Staffelstocks, der mir übergeben wurde. Es ist die Verpflichtung, den Staffelstock an den nächsten weiterzugeben, der ihn erhält. So läuft das eben.

[00:36:54] **Gavin McClurg:** Nun, das war's für die erste CloudBase.com. Ich hoffe, euch hat das alles gefallen. Mir hat es auf jeden Fall gefallen. Und als Nächstes, na ja, ich weiß noch nicht, wen ich als Nächstes interviewen werde. Wir haben ziemlich viele Kandidaten, ein paar Sachen sind noch in der Pipeline. Vielleicht sprechen wir mit Nick Greece, unserem US-Champion, der gerade erst von den Weltmeisterschaften in Columbia zurückgekehrt ist. Aber jedenfalls, bleibt dran und ich hoffe, es hat euch gefallen. Das war Over and Out von Gavin McClurg. Prost.