

Théo De Blic and becoming a professional

Cloudbase Mayhem Podcast 58 — Théo De Blic

Published	2018-01-10
Episode page	https://www.cloudbasemayhem.com/episode-58-theo-de-blic-and-becoming-a-professional/
Duration	00:53:25
Speakers	Gavin McClurg, Théo De Blic
Languages	English (en) · Français (fr) · Deutsch (de)
Audio	0058-theo-de-blic-and-becoming-a-professional.mp3
Transcription	faster-whisper large-v3, language en
Diarization	pyannote/speaker-diarization-3.1
Translation	gemma-4-12b-it-qat-q4_0.gguf
Dictionary	25 correction(s) applied

Contents

English	2
Show notes	2
Transcript	2
Français	13
Show notes	13
Transcript	13
Deutsch	25
Show notes	25
Transcript	25

English

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

Show notes

Théo De Blic is one of the new generation of professional acro pilots who has been staggering audiences around the world with his incredibly difficult twisted sequences. In this episode we learn how Théo has become one of the most-winning pilots on the World Cup tour and how he's making a living from flying and then we get into the essentials of progression, the ardors of competition, the best equipment for acro, the safest way to learn acro, the steps of throwing your rescue, why you should learn on a non Acro or Freestyle wing...and a lot more

The post Episode 58- Théo De Blic and becoming a professional first appeared on CLOUDBASE MAYHEM.

Transcript

[00:00:00] **Gavin McClurg:** Hey

[00:00:12] everybody, welcome to another episode of the Cloudbase Mayhem. Many, many people have asked for Theo LeBlanc, the Master Jedi Acro pilot, who has been making quite a name for himself in the last few years, dominating the World Cup scene in Acro. And you've seen all his instructional videos, I'm sure, from his hometown near St. Hilaire and all of his amazing pictures and videos. And probably have seen his column in Cross Country Magazine. He's been writing a column now for the last bunch of months that is just terrific. I'm not by any means a very skilled Acro pilot, but I love reading his column. I've gotten a lot out of that. And so in this episode, we talk about that and progression and where he trains and throwing a reserve and a lot of safety stuff.

[00:01:05] And just, we had a lot of fun. This was great. I recorded it on my end at midnight. It was very early in the morning for him because he had to get on to training and doing some other things. But it was no problem staying awake and listening to Theo and writing a bunch of notes down. This is a good chat with a good dude who's a really, really skilled, just amazing pilot. So check him out online, you know, check out his videos. He's got a lot of instructional stuff up and enjoy this talk with Theo LeBlanc.

[00:01:46] Theo, so excited to talk to you. You're on a little bit opposite sides of the earth here at midnight for me and getting going on your big day in the morning. So I know we're on a little bit limited time. So let's just get right into this. I've been following your column and in cross country for the last bit of time and always really enjoy that. And I've seen a ton of your videos because, of course, like everybody else, I'm trying to learn from them as well. But before we get into, I've got a lot of questions to ask you about Acro and training. And progression and all that kind of stuff. But before we get into it, what I haven't read about or seen, and maybe you've written about it somewhere else, but I'm not totally aware of it. What was the catalyst that got you into paragliding? And maybe give us the rundown of how you've become, you know, as far as I know, this is how you're making your living in a career.

[00:02:39] Can you take us through that, you know, how that all kind of went down? Because it's unique, it's tough, and I'm sure people would enjoy hearing that. Yeah,

[00:02:49] **Théo De Blic:** well, actually, the way I got into paragliding was quite easy because my father was a paragliding instructor. So I've always been in paragliding somehow. I've always been around landing fields and places like this. So when I was two years old, my father began teaching as an instructor. He brought me in tandems and slowly, step by step, I started ground handling at six. And I did my first flight. And I did my first flight in solo at 12. So it all went quite smoothly. And I was in a really good environment because the school I was in had really, really good pilots teaching there. So as well as cross country pilots, there were agro pilots and everyone. So I had a lot of good experiences there, a lot of good teaching from everyone.

[00:03:38] So it just went step by step until I could fly by myself. And what not many people know is that I was also with my friend Tim Alonji, who is now a pilot. Also a professional pilot. And we were in the same place as well. So we were flying together also in the same place. So it was at that time, it all went really, really smoothly. I learned step by

step with my father, with the other instructor. And I just was not focusing much into agro or professional paragliding. I was just enjoying flying as much as I could until step by step. The idea of becoming a professional came into my mind. But it changed. It really took a long time, actually.

[00:04:21] **Gavin McClurg:** And from all your videos, do you live in Saint-Hilaire? Is that base?

[00:04:27] **Théo De Blic:** Yeah, I don't really live in Saint-Hilaire. Actually, I fly a lot there. But I live in Chambéry, which is in between Saint-Hilaire and Annecy, actually. I live there because we have one of the best agro spots to train in France. It's there. It's in Chambéry. So basically, it's an afternoon spot. So I go usually to Saint-Hilaire in the morning. And I train in Varel. That's the name of the spot in the afternoon afterwards.

[00:04:54] **Gavin McClurg:** And I've flown a lot in that area, but I'm not familiar with that site. Is that over the water, the site you're flying in Chambéry? Or that's like an afternoon, kind of more like a... Not only then, it's what I'm thinking of in Spain. Gosh, I'm sorry. Yeah, of course. Organia. Is it like Organia? Kind of you can just reload?

[00:05:14] **Théo De Blic:** No, it's really like Organia. It's not above the ground like Organia. It's above the ground. It's a huge forest, actually. So you have cliffs and a forest below. And in Organia, it's a place where the valley wind is coming straight onto the mountains, while Varel is a place where the sun is hitting up the cliff and the valley wind is sideways to the cliffs. So you can train really safely because the wind will never blow you if you're under the rescue to the cliff, but instead it will blow you into the valley and on the trees. But basically, it's not a place where we train. It's a place where we train above ground, above water, sorry. It's a place where we train above the ground with thermal and we just fly all day long from usually 1 p.m. to 8 p.m.

[00:06:00] So it is really, really good. Yeah, it's really good. For accro, it's really good. For cross country, not that much because obviously it's starting pretty late. But for accro, it's a perfect place.

[00:06:13] **Gavin McClurg:** Okay, well, before we get into the training side of things, then when did it kind of switch for you? When did you decide, okay, maybe I can make a living doing this?

[00:06:25] **Théo De Blic:** Well, actually, it came down quite naturally. I think it always comes down quite naturally, these kind of things. But basically, I was starting to go into accro more and more. My father allowed me to go on a trip in Organia in Spain when I was like 15 or 14 to train there. And then I started to learn some tricks. I learned infinity tumbling, which at the time was quite aggressive. It was a great achievement, particularly at 15. And so I started also to sign my first sponsors. And step by step, the sponsors gave me gliders. And then slowly, step by step, I got money out of it, a little bit of money, just enough to pay for training, then enough to pay for a living. So it's always step by step.

[00:07:10] And it's not until I think like maybe five or six years ago that I really said, okay, no, I focus on it. And I do it as a real... Real job every day.

[00:07:22] **Gavin McClurg:** And now, so now that you've been kind of doing it and competing for this much time, is it something you see yourself you could maintain? I mean, is it... I don't want to ask too personally, but is it enough money to pay the bills and have a good living? We had Ander Prashaska on about a little over a year ago. It was maybe even more than that. But, you know, he was... He's... Also doing quite well on the tour and that kind of thing. But, you know, I think you can't get by just with the winnings.

[00:07:57] **Théo De Blic:** Yeah, actually, we cannot live through the winnings of competitions. The winnings are really, really small. So it's not enough. But through sponsorship and everything, it's quite enough. I'm living quite well right now in France through the sponsorship and through Gradient and Super helping me out.

[00:08:17] And I'm making quite a good living out of it. And it's quite... It's stable as well. So now that the whole thing is running, it's really much easier to keep it running than to start it all over again. So it's working quite well.

[00:08:33] **Gavin McClurg:** And what about cross country? Do you also fly quite a bit of cross country? Or is really your focus just acro?

[00:08:41] **Théo De Blic:** Well, so far, the last years, it was really much into acro. And since, I think, two years, two or three years, I've started to fly cross country. Three more and more. But because I'm more interested into the... I can fly

formats and cross country. So I fly mostly some I can fly tours and cross country. And I can fly because only cross country, I have problem to see the point. But I can fly. I really get it. And it's really... I really enjoy it.

[00:09:09] **Gavin McClurg:** It's funny that you say you don't see the point. So that's going to be my next question with acro. So I've often done some acro training and nothing like what you guys do. But more... Or just to make me safe for cross country. We always talk about that you guys are just the Jedis when it comes to ground handling and correcting your wing out of crazy situations, of course, which you can get in. Of course, flying cross country. But when I've gone to places like Garda or Annecy to train acro, I get quite bored quite quickly. I mean, it's just a very different scene. And you wrote a really good article just recently. You wrote a really good article just recently in cross country about managing that.

[00:09:55] Can you talk about that a little bit? Like when I've gone to like acro competitions and stuff, it's just your flight is over so fast. And you have to go back up. And it's just like you're learning these minutiae just over and over and over again because it really is repetitive, right? To really be able to move and get it right and start getting sequences really right. You've got to just practice it over and over and over again. I found that quite tricky. But tell me about kind of how you've attacked your training.

[00:10:31] **Théo De Blic:** Well, obviously, there is a lot of ways to train acro. But for me, if I had to train in Garda or in Annecy all the time, I would find it quite boring as well because always packing, taking the lift again, doing a one-minute flight, going up again. It's quite tricky and it's quite boring in my opinion. But once you find a cool spot like Oganian or like Varel where I'm flying now, where you stay all the afternoon in the air and you really are flying so you never land, you just fly your tricks and go up again and fly your tricks, then you really can kind of get the momentum of acro because it's really you get the training part. It means that you can really repeat it as much as you can, as much as you want it to. And you can really progress in it.

[00:11:17] So that's actually my whole mojo in acro is really to progress. So when I'm training, I want to do everything perfect. And if I don't get everything perfect, I will need to train it and repeat it as much as possible. But obviously, if I want to do this, I need to have a cool spot where I can fly and I can enjoy flying, not do a one-minute run, then land, pack again, take the car up. So it's really all about the place you are in training, the place you are training in, and all about the...

[00:11:51] the feeling you get out of it. So for me, it's really about flying rather than just doing runs up and down the mountain. So when you go from a cross country pilot training to do acro, you want to learn the basics. You want to learn how to manage your glider in a tricky environment. While for my side of the things, I want to learn everything about managing my glider in everything, in every way, and even in ways that you cannot encounter while normal cross country flying.

[00:12:21] **Gavin McClurg:** And the site that you fly now, I imagine, you know, doing the sequences and the moves that are, I mean, even for you, I would imagine, more at the difficult end of things, although you're the master, you know, do you find yourself in situations that, like, oh gosh, I mean, is this a place where you can safely throw your reserve and be fine?

[00:12:47] **Théo De Blic:** Yeah, obviously, the reserve throwing is kind of... of a mental thing, mostly. I've done it several times, and at least 10 times so far. So right now, I know that I have the experience and the reactivity to quite make the good decision every time I have to throw the reserve. That means that I have all the reflexes ready. So I have kind of in my head, like, a step-by-step of what I have to do if I throw the reserve, and I follow it every time I throw the reserve. So I feel quite safe because when I throw the reserve, I... I know what I have to do once I throw the reserve and what I have to focus on and everything. So I always feel quite safe, whatever the place I'm in, because I have all this focus on these steps that I know, that I described in the magazine.

[00:13:39] And I really believe that they save my life every time, so 100 % so far, and it's quite a good ratio. So I always feel quite safe, even in the tricky situation, which happens less and less, actually, over the time.

[00:13:55] **Gavin McClurg:** So that article, for those that haven't read that, take us through those steps, but also remind me, are you using a cutaway system or in a steerable reserve? What's your equipment setup first? And then take us

through what those steps are.

[00:14:15] **Théo De Blic:** Well, so far, my equipment setup is not with a cutaway system. I'm flying a normal system with a Rogalo and a round rescue as a backup. Actually, it's a square rescue as a backup. Basically, I'm not using a cutaway system just for personal reasons. It's because so far, I feel really good with my actual system, and I really enjoy it. And for competition, for example, we usually don't fly the cutaway because of the trouble when drying the equipment, drying a base canopy. It's quite painful because then you have to repack it and everything. It takes a lot of time. So basically, we fly normal harnesses with two rescues. So for the training, I use it as well.

[00:15:02] And also because I'm fully confident in my equipment so far. But what I think my honest opinion is that the safest setup right now is a cutaway for sure. So if you're starting acro, it's the safest setup.

[00:15:17] **Gavin McClurg:** And then take us through, you know, not... I realize every rescue, every throw is different, but take us through, you know, your checklist in your head when things go wrong.

[00:15:31] **Théo De Blic:** Yeah, I hope I won't forget anything. But first of all, I always check my altitude. It's the first thing I do. If something is going wrong, I check down. I check that I have what my altitude is. And when I check, I have any doubt about the altitude. I check, but I'm not sure really about my altitude. I'm at 500. Am I at 200? I throw the reserve quite immediately.

[00:15:55] Once the decision to throw the reserve is taken, I check the situation I'm in more thoroughly. It means that I am in auto-rotation with a lot of twists. Am I in a backfly with a lot of twists? Have I a big cravat or something? To react accordingly. So it means that if I am in auto-rotation, I will throw the reserve in a different way than if I have a big cravat and I'm playing straight. So all this comes into my mind. I have to... So it all takes like a split of a second, obviously. But it's an important decision you have to make. Then once I've checked everything, I go to... In the meanwhile I'm going to my rescue handle. So usually I go from...

[00:16:40] I put my hand on my knee. And I slide from my knee to where I think my rescue handle is. Basically I'm doing this to be sure that I will find my rescue handle. Because sometimes... in a tricky situation you are thrown out of the harness you are in a you're not in the position you are usually flying so basically following from your knee to the to your butt actually is the best way to find your handle so usually i do this once i find my handle i throw it as far as i can away from me so i really don't some people unscratch it and then throw it me i really usually throw it all the way so and scratch it and throw it away as fast as possible and then i just check if my rescue is opening well because sometimes it's not opening well so yeah i have to throw the second one obviously it doesn't happen so often but it's a really an important way to an important thing to check because some people usually forget that on the rescue it is open maybe partially open which means that some part is in the glider or something else so usually it's important to check this and on time under the rescue the first thing i do is focusing on my glider so basically a rescue and a glider together flying is not a good setup you are going down really fast and sometimes way too fast for your body to to enjoy the landing so it's important to focus on the glider and find a good way to to take back your glider in so either through pulling the lines or through stalling the glider if you have not a lot of times but just getting your glider back and once you have done this i focus on on my landing points so basically if i have a rogue aloe i will try to to land front wind so i will go i will put my rogue aloe front wind or i will try to to land in a good spot or if you if i have a run rescue i will try to see where i'm going to land and to prepare because if we throw on rescue you don't control much but basically the best way to prepare once i have checked everything and i'm in the good position for landing is just to stand up and uh and basically in my head when i i'm standing i'm standing up always before the crash because if i arrive quite fast i will stand up anyway and put the leg first because in my in my head and it's quite quite difficult to to say it and to think about it but the leg is way easier to reaper than a back so i prefer to break my legs so basically i stand up and i prefer to crash on my legs and then i check the situation once i'm landed basically it's all the steps i'm thinking it's obviously in a tricky situation it all goes quite fast in your head so it's uh it's all a blur but uh but it's kind of all the steps i'm thinking about when i throw the rescue and so far i've never hurt myself never broken a leg and i've always landed in quite good situations

[00:19:39] **Gavin McClurg:** dio are you doing something let's say you're using your right hand to throw um are you putting both toggles in your in your left hand to keep your to try to keep your wing from uh let's say you're let's say you've been in an auto rotate situation but you're you were able to kind of stop it are you but you've got a big cravat like

it may go into it again or it may to keep it what i'm trying to say is are you doing anything to try to keep it from shooting or doing something else when you go yeah for sure

[00:20:09] **Théo De Blic:** yeah for sure it's it's really important well if you are in the rotation for the rotations and you should focus on throwing the rescue but in any other situations where you have the glider under control you have to keep the glider under control because you never know what what could happen once you throw the rescue so it's important to to keep both struggle in one hand and and to and to force the rescue with the other one of course

[00:20:32] **Gavin McClurg:** i'm also using a term that some people might not be familiar with can you describe auto rotate yeah

[00:20:40] **Théo De Blic:** auto rotation basically is uh is when the glider entered on a rotation really fast it can be either a spiral or a more a movement closer to the set basically it happens uh with a cravat or with some twists uh because of the of the asymmetry of the harnesses of the of the brakes when you twist or basically with a collapse well with a collapse it's not it's not really usual because usually the glider exit by itself and uh and you don't um and the glider reopens but mostly in acro it's with a cravat or most of the time with twist because with a cravat usually we can we can manage the worst the worst risk of auto rotation with for acro pilots is basically twist

[00:21:29] **Gavin McClurg:** gotcha yeah i always think of it as it it has that sensation like you're going into an infinite or something like you're just you're almost you're almost looping but it's it's uh ugly

[00:21:40] **Théo De Blic:** yeah it's it's basically the rotation basically is a really really strong spiral strong spiral so yeah it's not not really fun and usually when you are in auto rotation you are not in a in a in a comfortable place because you have maybe you are twisted or anything so you are not in the usual playing position and it's going somewhere you don't really understand and yeah it's not really comfortable it's not something you wish to happen to anybody do

[00:22:06] **Gavin McClurg:** you how do you so you're training over over dirt and what we always hear is you know you go to places like where you train or organia um you know after you really have the totally nailed uh is that how you've approached it too or are you learning new stuff and new sequences uh where you train there well

[00:22:27] **Théo De Blic:** definitely not in my pot um because i've always felt quite comfortable above the ground so i've trained everything above the ground i've not learned any tricks above the water so far and uh and above the ground what i what i think is that if you have the good uh the good reflexes so i already always uh was really mentally prepared to further rescue and i knew very well all the steps to further rescue and i knew very well the altitude i had and everything i always took a lot of care about my altitude but basically uh i always train above the ground and a lot of people do this because i was always really confident in myself that i could further rescue that i could manage the situation and that i had enough altitude but i think it's a really personal

[00:23:18] thing some people are really not as confident above the ground and would rather train above the water and i think it's important not to push yourself too too much so if you are more like a water person train above the water it's no problem there is no shame in that it's just a personal feeling i guess about it about it

[00:23:38] **Gavin McClurg:** yeah i mean of course and just time i mean when you were talking about that you fly all afternoon for hours and hours every day uh you know you just you just can't get that over the water period that's impossible so that's yeah obviously you're just getting so many more hours um tell me about so you know you you've kind of you've seen you came into it of course after raul and all the guys who really set the precedent and stuff but where do you see it where do you see it going well

[00:24:09] **Théo De Blic:** um when i came into the sport actually uh it was uh like the golden era still uh raul and oracio and felix and just just uh pal also it was more the era of pal was starting when i came into the sport but uh a lot of tricks were coming in and the first professional pilots were arriving into the sport because so far before i don't remember a lot of professional pilots and uh so so far i've seen the sports grow because right now uh when i started acro was really only for acro pilots it means that people were starting acro and they were really focusing on acro and uh it was really something like you didn't take so lightly you know to go to to perform an acro run so far what i see is that a lot of people right now are doing acro as a

[00:25:01] as a side uh as a side effect of paragliding like they go for paragliding and sometimes they perform some acro flying because they like it they enjoy it but they may prefer flying cross country or it's not really their main focus in paragliding but i think a lot of the future in acro is uh is in this and i i'm really a bit happy about it because i see a lot of i've seen a lot of pilots just playing acro just for the for the pure enjoyment of it and also for the for the basic knowledge that it can give them in their normal frame so basically i think acro is evolving in into something like this where people will fly mostly everything and not just only cross country or just acro but they will try to uh to enjoy all aspects of paragliding and i think it's one of the future of acro so far

[00:25:49] **Gavin McClurg:** when we had we had pal on the show not too not too long ago and he was talking about one of the one of the kind of frustrations for him uh was was the judged aspect you know that it it you know sometimes it matters you know sometimes you got lucky and sometimes uh you know maybe you got more points than you should have and then other times the other way around but because it's judged you know it's like gymnastics it's just it's tricky um do you do you share the same frustrations or is it something that's just a part of it, that's just how it is?

[00:26:24] **Théo De Blic:** Yeah, I think every competitive acro-pilot will tell you the same. It's really frustrating, but obviously you cannot do anything about it, but it's a judge sport, so first of all, nobody is seeing your performance the same way. I mean, the judges will all see it personally, whether they like it or not. It's really an emotional sport. I mean, either you touch emotionally the judges and they will give you a really good point, or you didn't, but still you performed well, but you will get less points than the one after you who did as well as you, but just maybe the judges were more receptive. So it's really frustrating for everyone, but as Paul said, sometimes you are lucky, sometimes you are not lucky, and that's the way it is actually.

[00:27:14] At the end of the day, on one condition, competition, the best pilot might not win, but on the all-two, on the all-circuit, on three, four, five competition, at the end, normally the best pilot should come up first, should be.

[00:27:28] **Gavin McClurg:** Theo, what's the, for the, not the level that you guys are at in comps and flying comps year-round, but just people that you want to see, they're excited about flying, they want to become a really good pilot. They want to make sure they get X. You know, what is that X? What are the foundational skills that you see maybe a lot of cross country pilots missing?

[00:27:59] **Théo De Blic:** The main fundamental skill that many cross country pilots are missing is the full stall port. Well, if you, the main part they are missing is the rescue part, because I see a lot of cross country pilots not able to throw the rescue correctly and sometimes not even think about it. They're not thinking about the rescue, which I think is the one thing our crew is teaching you, but in the really technical part of paragliding, I think the full stall is something that a lot of pilots are missing or are misinterpreting, because I've seen a lot of pilots going to SIVs and telling me afterwards, yeah, full stall is no problem. I've done three in SIVs, and they've never got the guts to perform it above ground again or got the confidence to perform it again.

[00:28:46] Yeah. Yeah. Yeah. I mean, it's not managing full stall, and I think when you are a cross country pilot, you will go into situations where you will get sometimes cravat. You will get in difficult situations, and you should be able to stall your glider just without thinking it should be an automatism, and I think a lot of cross country pilots so far are missing this automatism.

[00:29:09] **Gavin McClurg:** I'm so glad you brought that up. Pal brought that up as well, and he thought just a considerable number, I mean, he gave it a huge number of accidents, eliminated just with that one. That's actually what my next column is about in the magazine, so I'm glad you brought that up. What other ones? One of the things that I hear come up on the podcast from other pilots quite a bit, a lot more of the cross country guys too, but like wing-overs, just in that big, proper, good wing-over is something a lot of cross country pilots don't have.

[00:29:45] **Théo De Blic:** Yeah, obviously, it's a huge wing-over. It's something that you don't see so often. Well, with the new cross country, it's gotten easier and easier. I mean, if you try an ENB wing and then you try an Enzo 3, maybe you will be able to do very good wing-over with Enzo 3 while you will have struggled to get the momentum with an ENB glider because it does so much more energy. But for most of the pilots, really good wing-over is difficult to achieve, and I can understand that because it's not so easy. You have to really understand your glider and to really

understand your glider. You have to really get the feeling out of it. So it's not really easy, but it's true that it's important because it's one of the few maneuvers, we could say, that works on all axes, which means the pitch, the helico part, and the rolling part.

[00:30:34] So it's really a maneuver where you can learn a lot about the momentum of the glider, which means where to pull. You have all kinds of ways to do wing-overs. There is all the way, all the pitch. When you are going down and going up, when you can pull, when you cannot pull, the control of the outside tip for it not to collapse and everything. So it's a really, really interesting school of paragliding wing-overs. But still, in my opinion, full stall stays the main, main problem in nowadays paragliding cross country pilots.

[00:31:09] **Gavin McClurg:** Okay. So take me through then the kind of next, you know, so once you feel like, once you really have stalls totally dialed, what are the next kind of moves to build your acro foundation?

[00:31:27] **Théo De Blic:** Well, the good thing is that once you have stalls perfectly, you are in a safe place, which means that every time you are in trouble, you will come back for stalls, for backfly. So basically it opens to everything. So after stalls, usually what I'm focusing on is, is, spins and helicopters, because it's, first of all, it's something that can happen while flying. So it's always useful to, to be used to this, to this feeling, but it's also a really, really fun trick to perform. So after stall, I would think the next step is helicopter.

[00:32:04] **Gavin McClurg:** Okay. Yeah. And that's quite technical, isn't it? I mean, I think that you, you recently wrote that, you know, to learn helico and to learn a lot of the maneuvers that require deep stall. You know, the best thing is to not be on a super twitchy glider. So don't be on a freestyle or an acro glider, you know, get a nice B. Can you, can you talk about that a little bit more?

[00:32:29] **Théo De Blic:** Yeah, basically. The helico is one of the most technical tricks. It's not, it's not the most, the most hardcore, the most dangerous, but it's one of the most technical because it always, it all comes down to a really, really precise control of the glider. You are in, you are in a really precise situation. So you have to be a really, really strong control of the glider. And, and it's, it's more difficult to have this control with a, with a hardcore acro wing or even with a freestyle wing, because it's really more sensitive in the, in the back fly, in the deep stall position. While an ENB wing allows you to have a much more huge margins of, of error. So you can, you can make a lot more mistakes with an ENB and still the glider will help you out.

[00:33:17] A lot. And, and when the situation will, will get a bit more tricky and you will start to, to lose the control a little bit of the gliders. The ENB glider will help you out a lot by a really easy responses. So I think everyone should start training those tricks with a, with an ENB glider. Obviously it's not the case so far, but, but all my friends, I always advise them to go for ENB glider. And so far the results have been really great. And, and they get a lot of confidence out of it. And when they, when they go after, after learning every tricks, every helical tricks and all the tricks they can on an ENB glider, when they go to a freestyle wing or to an acro wing, they usually get way faster than next steps and, and they progress really fast.

[00:34:05] And it's quite often that I've seen friends of mine or people I know training on the ENB glider while their friends went, went with, with acro gliders and, and, and on my friends went into, went with acro gliders, a progression went way faster than the other people who went straight with acro gliders. So I think it's a, it's, it's kind of a, of a, it's kind of feels like a backward step when you want to go to acro to, to take an ENB glider, but you will, you will find it a really good, really good way to progress and it will be way faster for you once you get it. I think.

[00:34:43] **Gavin McClurg:** Yeah, I like that. That's great. Um, do you, I want to go, I want to go back to what you said about, you know, that the acro pilots, when, when something goes wrong, uh, you, you know how to react because you've done it so much as a work, where a lot of times cross country pilots get hurt is they, they don't throw it all. Uh, that, that's been, you know, something that I've seen over and over and over again, especially at comps, I think because people are thinking about a goal and they don't want to blow their day. And, you know, they want to, they want to, they want to recover it. Or maybe, maybe like you said, they're just, they're not even looking at the ground. They're just focused on the problem. Um, just talk more about that because I, in, in my acro training, that was the most valuable lesson I got was to recognize,

[00:35:32] okay, I've got, I'm twisted up four times. I know that that's going to take, you know, uh, a considerable amount of time to get out of it. It made me really appreciate height a lot more than I had because before I, I had, I had just thought, you know, I'm really good at stalls. I've done a ton of them. Yeah, I can fix this. Uh, whereas there are certain situations, uh, that really do require a lot of time to get out of.

[00:36:00] **Théo De Blic:** Yeah. Wait, basically, uh, when, when you are playing acro, when you go for an actor and you always think about, uh, the possibility to further risk you. And, uh, that's things that that's what a lot of pilots are lacking. Is that, uh, an acro pilot even flying cross country will always have in, in his mind that it's possible to further rescue. And it's also no problem to further risk you. I mean, uh, is there is no shame in Frank, the rescue. There is no personal failure in France, the rescue. Sometimes it's, it's not such a personal failure to just admit that, that you have been, uh, you have been bested by the elements so far. So, uh, so far it's, uh, it's quite important. I think it's a, it's a big lesson. And, uh, and basically it's, it's just come down to, to just admit, to admit that, uh, that you, you cannot do anything more.

[00:36:49] So sometimes it's just because you are too low. Sometimes it's just because the incidents just, uh, outpost your, your, your, your skills, you know, but, uh, in my opinion, that's why that's what a lot of, uh, a lot of pilots should, should, uh, should just mentally train. It's that, okay. Maybe on this flight, I will have to further rescue. And, uh, if this has to happen, then I will throw it. You know, it just, it's just mentally, actually, there is no, no much skills to find the rescue is just a mental preparation. I think. And I think a lot of cross country pilot, uh, doesn't have this because for them, it's kind of, uh, it's kind of shameful to throw the rescue because of a, of a crowd or of a twist or of just, uh, pushing the bar too much in, uh, in turbulences and getting the collapse.

[00:37:36] And I don't know, they are ashamed or maybe they are just more scared of, uh, of the landing with the rescues and the landing with the glider. I don't know. It's, uh, basically, it's, it's one skill that Acro can teach everyone and not only Acro, but you can teach it yourself without flying Acro just by, just by thinking before flying that maybe it could happen. And if it happens, then you will be ready because you, you already knew that it could happen. Basically. I

[00:38:02] **Gavin McClurg:** like that. Maybe, you know, like we learn, we learn to, to always reach down every flight and, and, you know, put our hand on the, on the toggle for, to just get that muscle memory. You talked about going out to your knee and over, you know, having, having creating that muscle memory, but maybe creating the muscle memory of just acknowledging that this might be the day.

[00:38:23] **Théo De Blic:** Yeah. Basically. If you, if you think it's a possibility, when the possibility arrives, you are much more prepared because you already thought about it. So you won't hesitate. Well, if it never crossed your mind that it's possible to further rescue, it won't be the first thing that, that pops into your mind in case of, of trouble. And, uh, and basically everyone is, uh, I think in paragliding, a lot of people are optimistic people. I mean, to go flying by yourself, you must be quite optimistic and quite confident in yourself, but basically too much optimism is not so good. So I think sometimes it's good to just admit that it won't, it won't, uh, just fly by itself. You know, the glider won't recover by itself and that you have to further rescue. And basically the only way is to be prepared to do it.

[00:39:10] **Gavin McClurg:** I like that. Theo, how do you, how do you approach training in the off season? So like you're going into a new season, the winter now, I'm assuming this, this magical site that I can't wait to come fly that you have, uh, that I never even knew was, was there all these years as I've flown a ton of Hennessy and stuff. Um, what, what do you, what do you do now in, in the winter to prepare for the next season?

[00:39:33] **Théo De Blic:** Well, um, so far winter started since quite, since quite a long time in France, at least, at least two months. And now it's, uh, it will be getting to an end soon, but, uh, basically I'm flying. I'm still flying as much as I can. I'm trying to find the conditions, but, uh, just doing runs. So not, not with thermal activity with the cars are going up and down and with cable cars. So I'm training a lot, uh, a lot for this. And I'm also training physically to, to still be in shape for the season. So running, doing exercises, just, just to keep the, to keep the cardio high and to keep the body in shape for the season. And, uh, and I will also move to, to better climates. Uh, so probably in January, February, uh, to the Cornelius Island in Spain, which are also really good flying spot for the winter.

[00:40:20] So we just travel around in the, in the winter. We take some, a few, a few weeks off just to relax after the season. And after that, we just try to find the conditions or to just wait the sunny days in the winter in France.

[00:40:35] **Gavin McClurg:** For those who, um, yeah, specifically speaking to our North American listeners, but there's, there's people all over the world that maybe don't have, uh, great spots in their, their backyard like you do to train. What are, what are, um, you know, give us your, give us a half dozen or more sites that are, that are great. And maybe the times of the year, like if you wanted to get on, not necessarily the, the circuit to train for, for comp flying, but just to, you know, your, your kind of favorite, most reliable places to train acro.

[00:41:07] **Théo De Blic:** Well, obviously the most reliable and my favorite place to train acro is, uh, is in Spain. It's Oganía. And the good thing about it is you don't, you don't have to be a world-class pilot to fly there. It's a, it's a really cool place. It's really smooth conditions. It's not so turbulent because it's mostly a restitution place. So from four to 10 PM, it's, it's amazing restitution with a really, really soft air and climbing everywhere. So this is the most reliable place you can find from May to end of September. So this is a place to be. If you want to, to train acro or just basic, basic tricks, you know, not even to train acro, but just if you want to truly get into it.

[00:41:53] And then there is my, my own place is really cool. It's really great also. And it starts a bit earlier around March and it ends also end of September and of October, October it's less reliable, reliable than Oganía because obviously Oganía is really special, but it's still working quite good. And otherwise if you have, if you have, if you want to go in the winter, basically Chile, so he is one of the best spots. It's really working really, really good. And it's really amazing. Oh, if you find a place with a cable car, so basically if you are in Europe, Austria, France and Switzerland are full of those. So place with a lot of altitude and a cable car, you can do runs really fast there.

[00:42:41] And it's, it's much less boring than if you go with a car. So it's really fast and it's a, it's less tiring as well. So with the car, it's obviously less fun than well with thermaling, but it's quite good. So you have Chamonix, there be a, and all those places in Switzerland, in France and in Austria as well. And you have also the Canary Islands in Europe, which are really, really good as well. And, but it's more, it's a, it's more tricky places. It's more for experts pilot, because, the whole area is a bit more sketchy. It's a boxes for rescue are a bit more hardcore. So you have to take care and you have to really think about it a lot when you're flying. So I think it's more for experts pilots. And well,

[00:43:28] basically there is places, I mean, so far I've seen amazing places to fly everywhere, even for ACRO, just in a good day, every place is amazing. And I think in USA and everywhere on the globe, you have amazing places. So basically if you find one, just send me a call and give me a call. I would be happy to visit.

[00:43:52] **Gavin McClurg:** Tell me a little bit about the tour. You know, when, when would someone you know, start to consider, you know, Hey, maybe I could go compete. I mean, cause it's, I mean, it seems to me like you know, you guys, you and Andra and the, the really top level guys it's it's, it's like a world. Of its own, you know, is, is there, is there much room still for, for people to, you know, to come into that you know, arena because it doesn't, you're certainly not going to be top three, unless you're, you're doing the same tricks that all you guys are and not even the same tricks, but the same sequences and you know, the same runs.

[00:44:34] **Théo De Blic:** Yeah. Obviously the, the tool so far, if you look at the top pilots, it's mostly professional pilots training all year long. So, yeah, it's, it's pretty difficult to get them straight away. You need a lot of training to do so, but still there is a lot of, of pilots, which we, which have another level. So we are, we are not only professional in the tool so far. There are also people with a side job or people just, just flying for fun. And they come to the tool, just, just for the, for the atmosphere, because it's a, it's a really cool atmosphere. We are really friendly. It's a friendly atmosphere in Accra. It's no pressure. Uh, so basically at any level, if you have the basic safety level, so if you can perform the basic tricks, which are any copter and full stolen, some basic connection, you are welcome to the tool because you will always find some people to, to compete, to compete against because there's all level represented at the tool.

[00:45:30] So obviously the top level, but as well as the, as a lower levels and, uh, and it's all quite friendly. So basically if you feel that you want to compete in Accra and, and your level is not, is not so high, but you still, you, you are interested to compete. You are welcome because you will always find somebody to compete with right now.

[00:45:51] **Gavin McClurg:** Oh, great. And who that, that that's really cool. I thought you had to qualify or something. So that, that's pretty neat. What, what we

[00:45:58] **Théo De Blic:** have actually like a qualifier, but uh, basically the pilot has to perform full stall helical and sat, uh, in a, in a safe way about the, so basically as soon as, as he, he's safe and you, you see that he's safe, he's, he's allowed to enter the, the competition. And so far the system is going to change. Uh, I don't have the confirmation, but we should have a qualifier to also going on in the, in the upcoming seasons.

[00:46:26] **Gavin McClurg:** Who, who runs the tour and what, where does, where does the money from that come?

[00:46:31] **Théo De Blic:** Um, basically every, every competition has its own sponsor so far. So, uh, so there is not a one main sponsor for the tool. Uh, but, uh, usually the competition finds money for, for the States, basically the organizer, walk up or something like this. And, uh, and the country, the States and, uh, and the local, local companies give them money for, to pay for the expenses as well as the entry fee of the two. Also, uh, uh, helping a lot, the organizer to pay, uh, to pay, uh, all the expenses for the, for the, for the event. So basically we don't have a main sponsor, but we have a lot of those plus entry fees paid by the pilots.

[00:47:14] **Gavin McClurg:** Cool. T. If you, if you look ahead, uh, say five years, w where do you see yourself in five years?

[00:47:22] **Théo De Blic:** Well, I, I have pretty much, and, uh, you know, in a similar spot because I've, I've worked really hard on my career to make it working and running. And I hope that in five years, I should, I should still be able, able to enjoy this, this career and to, to perform. So obviously when I look in five years ahead, I, I hope that, hope that i will be still training still competing and still uh living out of paragliding through cross country for i can fly through all the all this fun stuff that is paragliding

[00:47:54] **Gavin McClurg:** you've mentioned hike and fly now a couple times are we going to be uh are you going to be a surprise show at something like the X-Alps here one of these years well

[00:48:02] **Théo De Blic:** obviously i'm hoping for it uh i will be competing this train uh in the in the i can fly competition in france i've competed also last year in some and i'm training a lot for it so so far there is nothing decided but uh but i'm training and i i'm hoping to to get the level there

[00:48:21] **Gavin McClurg:** great well i i would uh i'm gonna do it again i think in in 2019 so maybe we'll maybe we'll see you there at the starting line in salzburg that would be uh that would be a blast but yeah i really appreciate it this is uh this has been a real honor and i i thank you for your time i know you've got another meeting coming up so uh let's let's call it there is there anything uh you'd like to say about your sponsors or any of the people that follow your column or anything before before we sign off here yeah

[00:48:53] **Théo De Blic:** obviously uh first i would like to to thank everyone who follows a column because uh it's been a first for me this year this season to write a column and i've got really really nice responses for it and uh and uh if people have questions about the color now suggestions uh i'm open to suggestions because it's uh it's quite a fun stuff to write and i'm really enjoying it and i hope that everyone is is finding my advices and my column uh uh interesting and helpful also and uh and last of all i would like also to i i'm i would like to thank my sponsors because uh as an athlete i cannot live without them and uh and they are like the main the main my main support there and they they help me out uh in many ways uh other than financially but also uh helping me out in my in my daily life for their product and everything so it's it's something we don't say enough but as an athlete we are totally dependent on them and it's really nice to see that they are there to support us so mainly gradient super

[00:49:58] and all the all the paragliding industry supporting us so we are there helping they are helping us out all the time and we need to thank them for the for it

[00:50:08] **Gavin McClurg:** great great thank you i do you know what before we sign off one one more question i'm sure a common friend of ours uh jean baptiste chandelier do you have any you know he's been putting out these amazing films for all these years uh and he and i keep missing each other on on potential uh projects doing together you know of course i'm more cross country but we've we've also done some really fun film projects um do you have anything planned with with him in the future are you guys friends

[00:50:37] **Théo De Blic:** no yeah we are friends for sure we know each other and we we we see each other quite often because obviously it's a small world and and we are we are friends and but we don't have any project together because obviously so far we have been in in different uh areas and with different sponsors so it's always difficult to to create things uh with different sponsors but i really enjoy his work and so far i think he started some vlogs which i really enjoyed his last vlog was really really nice and it was a new approach for him and and uh it's really nice to see to see him doing such nice work i think it's it's making really good promotion for paragliding globally because uh yeah it's easy to see that it's a nice boat and he really enjoys what what he's doing and for me it's it's the main main thing is to just enjoy what you are doing so gb is really showing it and it's it's really nice

[00:51:31] **Gavin McClurg:** fantastic great theo thanks so much uh let you get off to your other meeting i really appreciate it uh and and also for those of you who who aren't aware of it uh please check out theo's column and cross country it is absolutely fantastic whether you fly acro or not it's a it's it's really terrific i appreciate you the effort you're putting into that theo it's great and uh thanks thank you i appreciate it

[00:51:54] **Théo De Blic:** yeah thank you for for the opportunity for the for the nice for the nice talk i really enjoyed it it was really nice great see you later buddy yeah see you later i

[00:52:09] **Gavin McClurg:** hope you enjoyed that pretty quick talk with theo the blick uh fantastic to hear all his thoughts about acro and training and and how we cross country pilots can learn from acro and and get a lot safer hope you enjoyed that uh if you are getting something out of the show or this one or one of the previous episodes or if you're just discovering the show uh there's a whole bunch of hours and hours and hours of awesome content back there go back and dive deep into uh some of those other shows just a ton of fantastic advice and if you are enjoying it i'd like to think put this out there think of it like a magazine subscription or something all we ask for is a buck a show you can find those links to support the show on cloudbasedmayhem.com either through paypal as a one-off or you can sign up to kind of set it forget it through patreon.com forward slash cloud based mayhem but this is uh we're not using sponsors to support the show because i hate having to do all that announcing in the beginning uh and i know everybody just fast forwards through it anyway so this is a listener supported podcast you are what makes this possible and uh we dig bringing it to you so

[00:53:14] uh send us a buck show we really appreciate it and we'll see you on the next one cheers

Français

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

Show notes

Théo De Blic fait partie de la nouvelle génération de pilotes d'acro professionnels qui époustouflent les publics du monde entier avec ses séquences torsadées incroyablement difficiles. Dans cet épisode, nous découvrons comment Théo est devenu l'un des pilotes les plus victorieux du circuit World Cup et comment il gagne sa vie en volant, puis nous abordons les essentiels de la progression, les ardeurs de la compétition, le meilleur équipement pour l'acro, la façon la plus sûre d'apprendre l'acro, les étapes pour lancer votre secours, pourquoi vous devriez apprendre sur une aile non Acro ou Freestyle... et bien plus encore.

Le post Episode 58- Théo De Blic and becoming a professional est apparu pour la première fois sur CLOUDBASE MAYHEM.

Transcript

[00:00:00] **Gavin McClurg:** Salut

[00:00:12] Salut à tous, bienvenue dans un nouvel épisode de Cloudbase Mayhem. Beaucoup, beaucoup de gens ont demandé Theo LeBlanc, le maître Jedi de l'acro, qui s'est fait un sacré nom ces dernières années en dominant la scène de la Coupe du Monde en acro. Et je suis sûr que vous avez vu toutes ses vidéos d'instruction, depuis sa ville natale près de St. Hilaire, ainsi que toutes ses photos et vidéos incroyables. Vous avez probablement aussi vu sa chronique dans Cross Country Magazine. Il écrit une chronique depuis plusieurs mois maintenant qui est tout simplement géniale. Je ne suis pas du tout un pilote d'acro très doué, mais j'adore lire sa chronique. J'en ai tiré énormément. Alors, dans cet épisode, nous parlons de cela, de la progression, de l'endroit où il s'entraîne, du déclenchement d'un parachute de secours et de beaucoup de choses liées à la sécurité.

[00:01:05] Et on s'est bien amusés. C'était super. Je l'ai enregistré de mon côté à minuit. C'était très tôt le matin pour lui parce qu'il devait commencer son entraînement et faire d'autres choses. Mais ça n'a posé aucun problème de rester éveillé pour écouter Theo et prendre plein de notes. C'est une super discussion avec un mec génial qui est un pilote vraiment, vraiment doué, juste incroyable. Alors allez voir son profil en ligne, vous savez, regardez ses vidéos. Il a beaucoup de contenus pédagogiques en ligne, profitez bien de cette discussion avec Theo LeBlanc.

[00:01:46] Theo, je suis ravi de discuter avec toi. On est à peu près à l'opposé de la terre, il est minuit pour moi et tu te prépares pour ta grosse journée demain matin. Je sais qu'on a peu de temps, alors on va entrer directement dans le vif du sujet. Je suis ton chroniqueur sur le cross country depuis un moment et j'apprécie toujours beaucoup ça. J'ai vu énormément de tes vidéos parce que, bien sûr, comme tout le monde, j'essaie aussi d'apprendre grâce à elles. Mais avant d'entrer dans le détail, j'ai plein de questions à te poser sur l'acro, l'entraînement, la progression et tout ça. Mais avant de commencer, ce que je n'ai pas lu ou vu — et peut-être que tu en as écrit ailleurs, mais je n'en suis pas totalement au courant — quel a été le déclic qui t'a amené au parapente ? Et peut-être nous donner un aperçu de comment tu es devenu, autant que je sache, celui qui en fait son métier aujourd'hui.

[00:02:39] Peux-tu nous raconter comment tout ça s'est passé ? Parce que c'est unique, c'est difficile, et je suis sûr que les gens aimeraient beaucoup entendre ça. Ouais,

[00:02:49] **Théo De Blic:** Eh bien, en fait, je me suis mis au parapente assez facilement parce que mon père était moniteur de parapente. Donc, d'une certaine manière, j'ai toujours fait du parapente. J'ai toujours été autour des zones d'atterrissage et d'endroits comme ça. Quand j'avais deux ans, mon père a commencé à enseigner en tant que moniteur. Il m'emmenait en biplace et, lentement, étape par étape, j'ai commencé le maniement au sol à six ans. Et j'ai fait mon premier vol. J'ai fait mon premier vol en solo à 12 ans. Donc, tout s'est passé assez bien. Et j'étais dans un très bon environnement parce que l'école où j'étais avait de très, très bons pilotes qui y enseignaient. En plus des pilotes de cross country, il y avait des pilotes de voltige et tout le monde. J'ai donc eu beaucoup de bonnes expériences là-bas, beaucoup de bons enseignements de la part de tout le monde.

[00:03:38] Ça s'est fait étape par étape jusqu'à ce que je puisse voler seul. Et ce que peu de gens savent, c'est que j'étais aussi avec mon ami Tim Alonji, qui est maintenant pilote. Un pilote professionnel en plus. Et on était au même endroit aussi. On volait ensemble au même endroit. À cette époque, tout s'est vraiment, vraiment bien passé. J'ai appris étape par étape avec mon père et l'autre instructeur. Je ne me concentrais pas vraiment sur l'agro ou le parapente professionnel. Je profitais juste de voler autant que je pouvais jusqu'à ce que, petit à petit, l'idée de devenir professionnel me vienne à l'esprit. Mais ça a changé. En fait, ça a pris vraiment longtemps.

[00:04:21] **Gavin McClurg:** D'après toutes vos vidéos, vous habitez à Saint-Hilaire ? C'est votre base ?

[00:04:27] **Théo De Blic:** Ouais, j'habite pas vraiment à Saint-Hilaire. En fait, j'y vole beaucoup. Mais j'habite à Chambéry, qui est entre Saint-Hilaire et Annecy, en fait. J'y habite parce qu'on a l'un des meilleurs spots d'agro pour s'entraîner en France. C'est là. C'est à Chambéry. Donc en gros, c'est un spot d'après-midi. D'habitude, je vais à Saint-Hilaire le matin. Et je m'entraîne à Varel. C'est le nom du spot l'après-midi ensuite.

[00:04:54] **Gavin McClurg:** Et j'ai beaucoup volé dans ce coin-là, mais je ne connais pas ce site. Est-ce que c'est au-dessus de l'eau, le site où vous volez à Chambéry ? Ou c'est genre pour l'après-midi, un peu plus comme un... Pas seulement alors, c'est ce à quoi je pense en Espagne. Oh là là, je suis désolé. Ouais, bien sûr. Organia. Est-ce que c'est comme Organia ? Genre, on peut juste recharger ?

[00:05:14] **Théo De Blic:** Non, c'est vraiment comme Organia. Ce n'est pas au-dessus de l'eau comme Organia. C'est au-dessus de la terre. C'est une forêt immense, en fait. Donc vous avez des falaises et une forêt en dessous. Et à Organia, c'est un endroit où la brise de vallée arrive directement sur les montagnes, alors que Varel est un endroit où le soleil frappe la falaise et où la brise de vallée est latérale par rapport aux falaises. Du coup, on peut s'entraîner très en sécurité parce que le vent ne vous projettera jamais si vous êtes sous la zone de secours de la falaise, mais au contraire, il vous projettera dans la vallée et sur les arbres. Mais en gros, ce n'est pas un endroit où on s'entraîne au-dessus de l'eau, pardon. C'est un endroit où on s'entraîne au-dessus de la terre avec thermique et on vole toute la journée, généralement de 13h à 20h.

[00:06:00] C'est vraiment, vraiment bien. Ouais, c'est vraiment bien. Pour l'accro, c'est vraiment bien. Pour le cross country, pas tant parce qu'évidemment, ça commence assez tard. Mais pour l'accro, c'est l'endroit parfait.

[00:06:13] **Gavin McClurg:** D'accord, mais avant d'aborder le côté entraînement, quand est-ce que ça a basculé pour toi ? Quand as-tu décidé que, peut-être, tu pourrais en vivre ?

[00:06:25] **Théo De Blic:** Eh bien, en fait, ça s'est fait assez naturellement. Je pense que ce genre de choses arrive toujours assez naturellement. Mais en gros, je commençais à faire de plus en plus d'accrobaties. Mon père m'a permis de partir en voyage à Organia, en Espagne, quand j'avais genre 14 ou 15 ans pour m'entraîner là-bas. Et ensuite, j'ai commencé à apprendre quelques figures. J'ai appris le salto infini, ce qui était assez agressif à l'époque. C'était une grande réussite, surtout à 15 ans. Et donc, j'ai aussi commencé à signer mes premiers sponsors. Et étape par étape, les sponsors m'ont donné des ailes. Et puis lentement, petit à petit, j'en ai tiré de l'argent, un peu d'argent, juste assez pour payer la formation, puis assez pour vivre. Donc c'est toujours étape par étape.

[00:07:10] Et ce n'est que je pense il y a cinq ou six ans que j'ai vraiment dit : d'accord, non, je me concentre là-dessus. Et je le fais comme un vrai... un vrai métier, tous les jours.

[00:07:22] **Gavin McClurg:** Et maintenant, puisque tu le fais et que tu participes à des compétitions depuis tout ce temps, est-ce que tu te vois continuer sur la durée ? Je veux dire, je ne veux pas être trop personnel, mais est-ce que c'est assez d'argent pour payer les factures et bien vivre ? On a eu Ander Prashaska il y a un peu plus d'un an. C'était peut-être même plus longtemps. Mais, tu sais, il... il se porte aussi très bien sur le tour et tout ça. Mais, tu sais, je pense qu'on ne peut pas se contenter uniquement des gains des compétitions.

[00:07:57] **Théo De Blic:** Ouais, en fait, on ne peut pas vivre uniquement des gains des compétitions. Les gains sont vraiment, vraiment petits. Donc ça ne suffit pas. Mais avec le sponsoring et tout le reste, c'est plutôt suffisant. Je vis assez bien en ce moment en France grâce au sponsoring et au fait que Gradient et Super m'aident.

[00:08:17] Et j'en tire un très bon revenu. Et c'est assez... C'est stable aussi. Maintenant que tout est en place, c'est vraiment beaucoup plus facile de maintenir l'activité que de tout recommencer de zéro. Donc ça fonctionne plutôt bien.

[00:08:33] **Gavin McClurg:** Et qu'en est-il du cross country ? Est-ce que tu en fais aussi pas mal ? Ou est-ce que ton focus est vraiment sur l'acro ?

[00:08:41] **Théo De Blic:** Eh bien, ces dernières années, j'étais vraiment très axé sur l'acro. Et depuis, je pense, deux ou trois ans, j'ai commencé à faire du cross country. De plus en plus. Mais comme je m'intéresse davantage au... je peux faire des formats et du cross country. Donc je fais surtout des tours et du cross country. Et je peux faire parce que si je ne faisais que du cross country, j'aurais du mal à en voir le but. Mais je peux le faire. Je comprends vraiment. Et c'est vraiment... j'apprécie vraiment ça.

[00:09:09] **Gavin McClurg:** C'est drôle que tu dises que tu n'en vois pas le but. Ce sera donc ma prochaine question sur l'acro. J'ai souvent fait de l'entraînement en acro, mais rien du tout comme ce que vous faites. Plutôt... ou juste pour me mettre en sécurité pour le cross country. On dit toujours que vous êtes les Jedi quand il s'agit de maniement au sol et de corriger votre aile dans des situations de folie, bien sûr, dans lesquelles vous pouvez vous retrouver. Bien sûr, pour le vol en cross country. Mais quand je suis allé dans des endroits comme Garda ou Annecy pour m'entraîner en acro, je m'ennuie assez vite. Je veux dire, c'est une scène très différente. Et tu as écrit un très bon article juste récemment sur le cross country à propos de la gestion de ça.

[00:09:55] Peux-tu m'en dire un peu plus là-dessus ? Par exemple, quand je suis allé à des compétitions d'acro et tout ça, ton vol est tellement court. Et tu dois remonter. C'est comme si tu apprenais ces détails infimes encore et encore et encore parce que c'est vraiment répétitif, non ? Pour être vraiment capable de bouger et de réussir, et commencer à bien maîtriser les séquences. Il faut juste s'entraîner encore et encore et encore. J'ai trouvé ça assez délicat. Mais explique-moi comment tu as abordé ton entraînement.

[00:10:31] **Théo De Blic:** Eh bien, évidemment, il y a beaucoup de façons de s'entraîner à l'acro. Mais pour moi, si je devais m'entraîner à Garda ou à Annecy tout le temps, je trouverais ça assez ennuyeux aussi parce qu'il faut toujours replier, reprendre le lift, faire un vol d'une minute, remonter à nouveau. C'est assez complexe et c'est plutôt ennuyeux à mon avis. Mais une fois que tu trouves un super spot comme Oganina ou comme Varel où je vole en ce moment, où tu restes dans les airs tout l'après-midi et où tu voles vraiment sans jamais atterrir, tu enchaînes juste tes figures et tu remontes, et tu enchaînes tes figures, là tu peux vraiment prendre le rythme de l'acro parce que c'est là que tu as vraiment la partie entraînement. Ça veut dire que tu peux vraiment le répéter autant que tu peux, autant que tu le souhaites. Et tu peux vraiment progresser.

[00:11:17] Alors, c'est en fait tout mon moteur en acro : progresser. Quand je m'entraîne, je veux que tout soit parfait. Et si je n'y arrive pas parfaitement, je dois m'entraîner et répéter autant que possible. Mais évidemment, si je veux faire ça, il me faut un super spot où je peux voler et prendre du plaisir à voler, pas faire une course d'une minute, puis atterrir, replier à nouveau, reprendre la voiture pour monter. Tout repose donc sur l'endroit où vous vous entraînez, le lieu où vous pratiquez, et tout sur le...

[00:11:51] la sensation que vous en tirez. Pour moi, il s'agit vraiment de voler plutôt que de simplement faire des allers-retours sur la montagne. Quand on passe d'un pilote de cross country en formation à l'acro, on veut apprendre les bases. On veut apprendre à gérer son aile dans un environnement complexe. Alors que de mon côté, je veux tout apprendre sur la gestion de mon aile dans toutes les situations, de toutes les manières, et même dans des manières que vous ne pouvez pas rencontrer lors d'un vol cross country normal.

[00:12:21] **Gavin McClurg:** Et le site où vous volez maintenant, j'imagine que vous faites des séquences et des figures qui sont, je veux dire, même pour vous, je suppose qu'elles sont plutôt dans la catégorie difficile, bien que vous soyez le maître, vous savez, est-ce que vous vous retrouvez dans des situations où, genre, oh là là, je veux dire, est-ce que c'est un endroit où vous pouvez lancer votre parachute de secours en toute sécurité et aller bien ?

[00:12:47] **Théo De Blic:** Ouais, évidemment, le lancer du parachute de secours est surtout... une question de mental. Je l'ai fait plusieurs fois, au moins 10 fois jusqu'à présent. Donc là, je sais que j'ai l'expérience et la réactivité pour prendre la bonne décision à chaque fois que je dois lancer le parachute de secours. Ça veut dire que j'ai tous les réflexes prêts.

J'ai en quelque sorte dans la tête, comme une procédure étape par étape de ce que je dois faire si je lance le parachute de secours, et je la suis à chaque fois que je le lance. Je me sens donc assez en sécurité parce que quand je lance le parachute de secours, je... je sais ce que je dois faire une fois que je l'ai lancé et sur quoi je dois me concentrer, et tout le reste. Je me sens donc toujours assez en sécurité, peu importe où je me trouve, parce que j'ai toute cette concentration sur ces étapes que je connais et que j'ai décrites dans le magazine.

[00:13:39] Et je suis vraiment convaincu qu'elles me sauvent la vie à chaque fois, donc à 100 % jusqu'à présent, et c'est un sacré ratio. Je me sens donc toujours assez en sécurité, même dans les situations délicates, qui arrivent d'ailleurs de moins en moins avec le temps.

[00:13:55] **Gavin McClurg:** Alors, cet article, pour ceux qui ne l'ont pas lu, nous explique ces étapes, mais rappelle-moi aussi : est-ce que tu utilises un système de cutaway ou un parachute de secours directionnel ? C'est quoi ta configuration d'équipement d'abord ? Et ensuite, explique-nous quelles sont ces étapes.

[00:14:15] **Théo De Blic:** Eh bien, pour l'instant, ma configuration n'est pas avec un système de cutaway. Je vole avec un système normal avec un Rogalo et une réserve ronde en secours. En fait, c'est une réserve carrée en secours. En gros, je n'utilise pas de système de cutaway juste pour des raisons personnelles. C'est parce qu'jusqu'à présent, je me sens vraiment bien avec mon système actuel et j'apprécie vraiment. Et pour la compétition, par exemple, on ne vole généralement pas en cutaway à cause de la galère pour sécher l'équipement, sécher une voile de base. C'est assez pénible parce qu'ensuite il faut la reconditionner et tout le reste. Ça prend beaucoup de temps. Donc en gros, on vole avec des sellettes normales avec deux secours. Pour l'entraînement, je l'utilise aussi.

[00:15:02] Et aussi parce que, pour l'instant, j'ai une confiance totale en mon équipement. Mais à mon avis, honnêtement, la configuration la plus sûre actuellement, c'est sans aucun doute le cutaway. Donc si tu commences l'acro, c'est la configuration la plus sûre.

[00:15:17] **Gavin McClurg:** Et ensuite, explique-nous, tu sais, pas... je me rends compte que chaque sauvetage, chaque déploiement est différent, mais explique-nous, tu sais, ta check-list mentale quand les choses tournent mal.

[00:15:31] **Théo De Blic:** Ouais, j'espère ne rien oublier. Mais avant tout, je vérifie toujours mon altitude. C'est la première chose que je fais. Si quelque chose ne va pas, je regarde en bas. Je vérifie quelle est mon altitude. Et quand je vérifie, si j'ai le moindre doute sur l'altitude, je vérifie, mais je ne suis pas vraiment sûr de mon altitude. Je suis à 500 ? Est-ce que je suis à 200 ? Je déclenche le parachute de secours assez immédiatement.

[00:15:55] Une fois que la décision de déclencher le parachute de secours est prise, j'analyse plus précisément la situation dans laquelle je me trouve. Est-ce que je suis en autorotation avec beaucoup de vrilles ? Est-ce que je suis en vol arrière avec beaucoup de vrilles ? Est-ce que j'ai un gros nœud de ligne ou autre chose ? Pour réagir en conséquence. Ça veut dire que si je suis en autorotation, je vais déclencher le parachute de secours différemment que si j'ai un gros nœud de ligne et que je vole droit. Tout ça me traverse l'esprit. Je dois... Tout ça prend une fraction de seconde, évidemment. Mais c'est une décision importante qu'il faut prendre. Ensuite, une fois que j'ai tout vérifié, je passe à... Pendant ce temps, je me dirige vers ma poignée de secours. D'habitude, je pars de...

[00:16:40] Je pose ma main sur mon genou. Et je glisse de mon genou vers l'endroit où je pense que se trouve ma poignée de secours. En gros, je fais ça pour être sûr de trouver ma poignée de secours. Parce que parfois... dans une situation délicate, on est éjecté de la sellette, on n'est pas dans la position habituelle de vol, donc en fait, suivre le chemin de mon genou vers mes fesses est le meilleur moyen de trouver ma poignée. Donc d'habitude, je fais ça, et une fois que j'ai trouvé ma poignée, je la lance le plus loin possible de moi. Je ne la déverrouille pas vraiment, certains le font et puis la lancent, moi je la lance vraiment au maximum, et je la déverrouille et je la jette le plus vite possible, et ensuite je vérifie juste si mon secours s'ouvre bien parce que parfois il ne s'ouvre pas bien. Donc oui, je dois lancer le deuxième, évidemment ça n'arrive pas si souvent, mais c'est un point vraiment important à vérifier parce que certaines personnes oublient souvent que le secours est ouvert, peut-être partiellement ouvert, ce qui signifie qu'une partie est dans l'aile ou autre chose. Donc d'habitude, il est important de vérifier ça, et sous le secours, la première chose que je fais, c'est de me concentrer sur mon aile. En gros, un secours et une aile qui volent ensemble, ce n'est pas une bonne configuration, on descend vraiment vite et parfois bien trop vite pour que le corps puisse apprécier l'atterrissage, donc il est important de

se concentrer sur l'aile et de trouver un bon moyen de reprendre l'aile, soit en tirant sur les lignes, soit en mettant l'aile en décrochage si vous n'avez pas beaucoup de temps, mais juste pour récupérer votre aile. Et une fois que j'ai fait ça, je me concentre sur mes points d'atterrissage. En gros, si j'ai un Rogue Aloe, j'essaierai d'atterrir face au vent, donc je vais mettre mon Rogue Aloe face au vent ou j'essaierai d'atterrir dans un bon endroit, ou si j'ai un Run Rescue, j'essaierai de voir où je vais atterrir et de me préparer parce que si on lance un secours, on ne contrôle pas grand-chose. Mais en gros, la meilleure façon de se préparer une fois que j'ai tout vérifié et que je suis en bonne position pour l'atterrissage, c'est juste de se mettre debout. Et en gros, dans ma tête, quand je me tiens debout, je me tiens toujours debout avant le crash parce que si j'arrive assez vite, je vais me mettre debout de toute façon et mettre la jambe en premier parce que dans ma tête, et c'est assez difficile à dire et à penser, mais la jambe est beaucoup plus facile à réparer qu'un dos, donc je préfère me casser les jambes. En gros, je me tiens debout et je préfère m'écraser sur mes jambes, et puis je vérifie la situation une fois que j'ai atterri. En gros, ce sont toutes les étapes auxquelles je pense, c'est évidemment dans une situation délicate, tout va très vite dans la tête, donc c'est un peu flou, mais ce sont toutes les étapes auxquelles je pense quand je lance le secours, et jusqu'à présent, je ne me suis jamais blessé, je ne me suis jamais cassé la jambe et j'ai toujours atterri dans des situations assez bonnes.

[00:19:39] **Gavin McClurg:** Dis, tu fais quoi, disons que tu utilises ta main droite pour lancer le parachute de secours, est-ce que tu mets les deux commandes dans ta main gauche pour essayer de garder ton aile, disons que tu as été dans une situation d'auto-rotation mais que tu as réussi à l'arrêter, mais que tu as un gros nœud, genre ça pourrait repartir ou pour le maintenir, ce que j'essaie de dire c'est, est-ce que tu fais quelque chose pour essayer d'empêcher que ça ne parte en vrille ou autre chose quand tu lances ? Ouais, bien sûr.

[00:20:09] **Théo De Blic:** Ouais, carrément, c'est vraiment important. Enfin, si tu es en rotation, tu dois te concentrer sur le lancer du secours, mais dans toutes les autres situations où tu as l'aile sous contrôle, tu dois la garder sous contrôle parce qu'on ne sait jamais ce qui pourrait arriver une fois que tu as lancé le secours. C'est donc important de garder les deux commandes dans une main et de forcer le secours avec l'autre, bien sûr.

[00:20:32] **Gavin McClurg:** J'utilise aussi un terme qui n'est pas forcément connu de tout le monde, est-ce que tu peux décrire l'auto-rotation ?

[00:20:40] **Théo De Blic:** L'auto-rotation, c'est quand l'aile entre en rotation très rapidement. Ça peut être une spirale ou un mouvement plus proche d'un set. En gros, ça arrive avec un cravat ou avec des torsions à cause de l'asymétrie des sellettes ou des freins quand on tourne, ou alors avec une fermeture. Avec une fermeture, ce n'est pas vraiment habituel parce que normalement l'aile sort toute seule et elle se rouvre, mais surtout en acro, c'est avec un cravat ou le plus souvent avec une torsion parce qu'avec un cravat, on peut généralement gérer le pire risque d'auto-rotation pour les pilotes d'acro, qui est essentiellement la torsion.

[00:21:29] **Gavin McClurg:** Je vois. Ouais, j'y pense toujours comme à une sensation où on a l'impression de partir dans une spirale infinie ou quelque chose comme ça, comme si on était presque en train de boucler, mais c'est... c'est moche.

[00:21:40] **Théo De Blic:** Ouais, c'est surtout la rotation, c'est une spirale vraiment, vraiment forte. Donc non, c'est pas vraiment sympa, et d'habitude, quand tu es en rotation automatique, tu n'es pas dans une position confortable parce que tu es peut-être tordu ou quelque chose comme ça, donc tu n'es pas dans ta position de jeu habituelle et ça part quelque part que tu ne comprends pas vraiment. Et ouais, c'est pas vraiment confortable, c'est pas quelque chose que tu aimerais voir arriver à qui que ce soit.

[00:22:06] **Gavin McClurg:** Alors, comment est-ce que vous faites ? Vous vous entraînez sur de la terre ? Ce qu'on entend toujours, c'est que vous allez dans des endroits comme là où vous vous entraînez ou à Organia, enfin, une fois que vous avez vraiment tout maîtrisé... Est-ce que c'est comme ça que vous avez abordé les choses aussi, ou est-ce que vous apprenez de nouvelles choses et de nouvelles séquences là où vous vous entraînez ?

[00:22:27] **Théo De Blic:** pas du tout dans mon cas, parce que je me suis toujours senti assez à l'aise au-dessus du sol, donc j'ai tout entraîné au-dessus du sol. Je n'ai appris aucun tour au-dessus de l'eau pour l'instant, et au-dessus du sol, ce que je pense c'est que si vous avez les bons réflexes... j'étais déjà toujours vraiment préparé mentalement pour le

sauvetage en mer, je connaissais très bien toutes les étapes du sauvetage en mer et je connaissais très bien l'altitude que j'avais et tout le reste, je faisais toujours beaucoup attention à mon altitude, mais en gros, j'entraîne toujours au-dessus du sol et beaucoup de gens font ça parce que j'avais toujours vraiment confiance en moi pour pouvoir effectuer le sauvetage en mer, pour gérer la situation et pour avoir assez d'altitude, mais je pense que c'est vraiment personnel.

[00:23:18] Certaines personnes ne sont pas aussi à l'aise au-dessus de l'eau et préfèrent s'entraîner en surface. Je pense qu'il est important de ne pas trop se mettre la pression, donc si vous êtes plutôt du genre à être à l'aise dans l'eau, entraînez-vous en surface, il n'y a aucun problème. Il n'y a aucune honte à ça, c'est juste une question de ressenti personnel, je suppose.

[00:23:38] **Gavin McClurg:** Ouais, je veux dire, bien sûr. Et le temps, je veux dire, quand tu parlais de ça, tu voles tout l'après-midi pendant des heures et des heures chaque jour, tu ne peux tout simplement pas faire ça au-dessus de l'eau, c'est impossible. Donc, évidemment, tu accumules tellement plus d'heures. Dis-moi, tu as vu ça, tu es arrivé après Raul et tous les gars qui ont vraiment fixé les bases et tout ça, mais où est-ce que tu vois ça aller ? Où est-ce que tu vois ça aller, bien ?

[00:24:09] **Théo De Blic:** Quand je me suis mis au sport, en fait, c'était encore comme l'âge d'or, avec Raul, Oracio, Felix et aussi Pal. C'était surtout le début de l'ère de Pal quand je me suis mis au sport, mais beaucoup de figures commençaient à apparaître et les premiers pilotes professionnels arrivaient dans le milieu, parce qu'avant ça, je ne me souviens pas avoir vu beaucoup de pros. Donc, jusqu'à présent, j'ai vu le sport évoluer parce qu'au début, quand j'ai commencé, l'acro était vraiment réservé aux pilotes d'acro. Ça veut dire que les gens commençaient l'acro et qu'ils se concentraient vraiment dessus, et c'était vraiment quelque chose qu'on ne prenait pas à la légère, tu sais, aller faire une session d'acro. Jusqu'à présent, ce que je vois, c'est que beaucoup de gens font de l'acro comme un

[00:25:01] Comme effet secondaire du parapente, par exemple, ils font du parapente et parfois ils font un peu d'acro parce qu'ils aiment ça, ils prennent du plaisir, mais ils préfèrent peut-être faire du cross country ou ce n'est pas vraiment leur objectif principal en parapente. Mais je pense qu'une grande partie de l'avenir de l'acro réside là-dedans, et je suis vraiment un peu content parce que j'ai vu beaucoup de pilotes faire de l'acro juste pour le pur plaisir, mais aussi pour les connaissances de base que ça peut leur apporter dans leur pratique normale. En gros, je pense que l'acro évolue vers quelque chose comme ça, où les gens voleront principalement tout, pas seulement du cross country ou seulement de l'acro, mais ils essaieront de profiter de tous les aspects du parapente, et je pense que c'est l'un des futurs de l'acro jusqu'à présent.

[00:25:49] **Gavin McClurg:** Quand on a eu Paul dans l'émission il n'y a pas si longtemps, il parlait de l'une des frustrations pour lui, c'était l'aspect jugement. Vous savez, parfois ça compte, parfois vous avez de la chance et vous avez peut-être plus de points que vous n'en auriez dû, et d'autres fois c'est l'inverse. Mais comme c'est jugé, c'est comme en gymnastique, c'est délicat. Est-ce que vous partagez les mêmes frustrations ou est-ce que c'est juste une partie intégrante du truc, c'est comme ça ?

[00:26:24] **Théo De Blic:** Ouais, je pense que tous les pilotes d'acro en compétition vous diraient la même chose. C'est vraiment frustrant, mais évidemment on n'y peut rien, c'est un sport de jugement, donc avant tout, personne ne voit votre performance de la même manière. Je veux dire, les juges vont tous le voir personnellement, qu'ils aiment ça ou non. C'est vraiment un sport émotionnel. Je veux dire, soit vous touchez émotionnellement les juges et ils vous donnent un super score, soit vous ne les avez pas touchés, mais vous avez quand même bien performé, mais vous aurez moins de points que celui après vous qui a fait aussi bien que vous, mais peut-être que les juges étaient plus réceptifs. C'est vraiment frustrant pour tout le monde, mais comme l'a dit Paul, parfois on a de la chance, parfois on n'en a pas, et c'est comme ça en réalité.

[00:27:14] Au final, à une condition, en compétition, le meilleur pilote ne gagnera peut-être pas, mais sur un parcours complet, sur une compétition de trois, quatre ou cinq étapes, à la fin, normalement le meilleur pilote devrait finir premier, il devrait l'être.

[00:27:28] **Gavin McClurg:** Theo, pour ceux qui ne sont pas au niveau de vous en compétition ou qui ne veulent pas en compétition toute l'année, mais juste des gens que vous voulez voir, qui sont enthousiastes à l'idée de voler et qui veulent

devenir de très bons pilotes. Ils veulent s'assurer d'obtenir X. Vous savez, c'est quoi ce X ? Quelles sont les compétences fondamentales que vous voyez peut-être beaucoup de pilotes cross country ne possèdent pas ?

[00:27:59] **Théo De Blic:** La compétence fondamentale principale qui manque à beaucoup de pilotes de cross country, c'est le décrochage complet. Enfin, la partie principale qui leur manque, c'est la partie sauvetage, parce que je vois beaucoup de pilotes de cross country incapables de lancer le parachute de secours correctement, et parfois ils n'y pensent même pas. Ils ne pensent pas au secours, ce qui est d'ailleurs la chose que notre équipe vous enseigne, mais dans la partie vraiment technique du parapente, je pense que le décrochage complet est quelque chose que beaucoup de pilotes ne maîtrisent pas ou interprètent mal, parce que j'ai vu beaucoup de pilotes aller en SIV et me dire après : « Ouais, le décrochage complet, aucun problème. J'en ai fait trois en SIV », mais ils n'ont jamais eu le courage de le refaire au sol ou la confiance nécessaire pour le refaire.

[00:28:46] Ouais. Ouais. Ouais. Je veux dire, ce n'est pas gérer le décrochage complet, et je pense que quand on est un pilote de cross country, on se retrouve parfois dans des situations où on peut avoir un nœud de voile. On se retrouve dans des situations difficiles, et on devrait être capable de mettre son aile en décrochage sans même y réfléchir, ça devrait être un automatisme, et je pense que beaucoup de pilotes de cross country n'ont pas encore cet automatisme.

[00:29:09] **Gavin McClurg:** Je suis ravi que tu en aies parlé. Pal l'a aussi mentionné, et il a estimé qu'un nombre considérable, je veux dire, il a donné un chiffre énorme d'accidents, ont été éliminés juste avec ça. C'est d'ailleurs le sujet de ma prochaine chronique dans le magazine, donc je suis content que tu en aies parlé. Quelles autres ? L'une des choses que j'entends souvent revenir dans le podcast de la part d'autres pilotes, beaucoup plus chez les gars en cross country aussi, c'est comme le wing-over, le fait qu'un gros wing-over propre et réussi soit quelque chose que beaucoup de pilotes en cross country ne maîtrisent pas.

[00:29:45] **Théo De Blic:** Ouais, évidemment, c'est un énorme wing-over. C'est quelque chose qu'on ne voit pas si souvent. Enfin, avec les nouvelles ailes de cross country, c'est devenu de plus en plus facile. Je veux dire, si tu essaies une aile ENB et que tu essaies ensuite une Enzo 3, tu seras peut-être capable de faire un très bon wing-over avec l'Enzo 3 alors que tu auras eu du mal à obtenir l'élan avec une aile ENB parce qu'elle gère beaucoup plus d'énergie. Mais pour la plupart des pilotes, un vraiment bon wing-over est difficile à réaliser, et je peux comprendre parce que ce n'est pas si facile. Il faut vraiment comprendre son aile et vraiment comprendre son aile. Il faut vraiment en avoir le ressenti. Donc ce n'est pas vraiment facile, mais il est vrai que c'est important parce que c'est l'une des rares manœuvres, pourrait-on dire, qui travaille sur tous les axes, c'est-à-dire le tangage, la partie hélicoïdale et la partie roulis.

[00:30:34] C'est vraiment une manœuvre où l'on peut en apprendre beaucoup sur l'élan de l'aile, c'est-à-dire sur le moment où il faut tirer. Il y a plein de façons de faire des wing-overs. Il y a toute la partie tangage : quand tu montes et quand tu descends, quand tu peux tirer, quand tu ne peux pas tirer, le contrôle de l'extrémité extérieure pour éviter la fermeture, et tout ça. C'est une école de wing-over en parapente vraiment, vraiment intéressante. Mais malgré tout, à mon avis, le décrochage complet reste le principal problème pour les pilotes de cross country d'aujourd'hui.

[00:31:09] **Gavin McClurg:** D'accord. Alors, explique-moi la suite, tu vois, une fois que tu sens que tu maîtrises parfaitement les décrochages, quels sont les prochains mouvements pour construire ta base en acro ?

[00:31:27] **Théo De Blic:** Eh bien, le bon côté, c'est qu'une fois que vous maîtrisez parfaitement les décrochages, vous êtes en sécurité, ce qui signifie que chaque fois que vous avez un problème, vous pourrez revenir aux décrochages, au vol arrière. Donc, en gros, ça ouvre la porte à tout. Après les décrochages, en général, je me concentre sur les tours et les hélicoptères, parce que d'abord, c'est quelque chose qui peut arriver en plein vol. Il est donc toujours utile d'être habitué à cette sensation, mais c'est aussi une figure vraiment, vraiment sympa à réaliser. Donc après le décrochage, je pense que la prochaine étape est l'hélicoptère.

[00:32:04] **Gavin McClurg:** D'accord. Ouais. Et c'est assez technique, non ? Je veux dire, je pense que tu as écrit récemment que, pour apprendre le hélico et beaucoup de manœuvres qui demandent le décrochage parachutal, le mieux est de ne pas être sur une aile super réactive. Donc ne soyez pas sur une aile freestyle ou acro, prenez une belle catégorie B. Est-ce que tu peux en parler un peu plus ?

[00:32:29] **Théo De Blic:** Ouais, en gros. L'hélico est l'une des figures les plus techniques. Ce n'est pas, ce n'est pas la plus, la plus hardcore, la plus dangereuse, mais c'est l'une des plus techniques parce que tout repose sur un contrôle vraiment, vraiment précis de l'aile. Vous êtes dans, vous êtes dans une situation vraiment précise. Donc vous devez avoir un contrôle vraiment, vraiment solide de l'aile. Et, et c'est, c'est plus difficile d'avoir ce contrôle avec une, avec une aile acro hardcore ou même avec une aile freestyle, parce que c'est vraiment plus sensible dans le, dans le vol arrière, en position de décrochage parachutal. Alors qu'une aile ENB vous permet d'avoir des marges d'erreur beaucoup plus énormes. Donc vous pouvez, vous pouvez faire beaucoup plus d'erreurs avec une ENB et l'aile vous aidera quand même.

[00:33:17] Énormément. Et quand la situation va devenir un peu plus délicate et que vous allez commencer à perdre un peu le contrôle de l'aile, l'aile ENB vous aidera beaucoup grâce à ses réponses très simples. Je pense donc que tout le monde devrait commencer à s'entraîner sur ces figures avec une aile ENB. Évidemment, ce n'est pas le cas pour l'instant, mais je conseille toujours à tous mes amis de se tourner vers une aile ENB. Et jusqu'à présent, les résultats ont été vraiment excellents. Ils en gagnent énormément en confiance. Et quand ils passent à l'étape suivante, après avoir appris toutes les figures, toutes les hélices et toutes les figures possibles sur une aile ENB, lorsqu'ils passent à une aile freestyle ou à une aile acro, ils franchissent généralement les prochaines étapes bien plus vite et progressent très rapidement.

[00:34:05] Et c'est assez souvent que j'ai vu des amis ou des gens que je connais s'entraîner sur une aile ENB alors que leurs amis partaient avec des ailes acro, et la progression de mes amis avec les ailes acro était bien plus rapide que celle des autres personnes qui passaient directement aux ailes acro. Je pense que c'est un peu comme un retour en arrière quand on veut passer à l'acro et qu'on prend une aile ENB, mais vous verrez que c'est un très bon moyen de progresser et ce sera bien plus rapide pour vous une fois que vous aurez compris. Je pense.

[00:34:43] **Gavin McClurg:** Ouais, j'aime bien ça. C'est super. Euh, je veux revenir sur ce que tu as dit à propos du fait que les pilotes acro, quand quelque chose tourne mal, tu sais comment réagir parce que tu l'as fait tellement souvent comme travail, alors que beaucoup de fois, les pilotes cross country se blessent parce qu'ils ne jettent pas tout. C'est quelque chose que j'ai vu encore et encore, surtout en compétition, je pense, parce que les gens pensent à un objectif et ils ne veulent pas gâcher leur journée. Et tu sais, ils veulent, ils veulent, ils veulent la récupérer. Ou peut-être, comme tu l'as dit, ils ne regardent même pas le sol. Ils sont juste concentrés sur le problème. Parle-en un peu plus parce que, dans ma formation acro, la leçon la plus précieuse que j'ai reçue était de reconnaître,

[00:35:32] Ok, je suis en torsion quatre fois. Je sais que ça va prendre, vous savez, un temps considérable pour m'en sortir. Ça m'a fait vraiment apprécier l'altitude bien plus qu'avant parce qu'avant, je me disais juste, vous savez, que j'étais vraiment bon en décrochages. J'en ai fait des tonnes. Ouais, je peux gérer ça. Alors que certaines situations, elles demandent vraiment beaucoup de temps pour s'en sortir.

[00:36:00] **Théo De Blic:** Ouais. Attends, en gros, quand tu fais de l'acro, quand tu pars sur un acro, tu penses toujours à la possibilité de faire un sauvetage supplémentaire. Et c'est ce qui manque à beaucoup de pilotes. Un pilote d'acro, même en cross country, aura toujours en tête qu'il est possible de faire un sauvetage supplémentaire. Et qu'il n'y a aucun problème à le faire. Je veux dire, il n'y a aucune honte à faire le sauvetage. Ce n'est pas un échec personnel de le faire. Parfois, ce n'est pas un tel échec personnel que d'admettre que, jusqu'ici, tu as été surpassé par les éléments. Donc, jusqu'ici, c'est assez important. Je pense que c'est une grande leçon. Et en gros, ça revient juste à admettre que, tu ne peux rien faire de plus.

[00:36:49] Parfois, c'est juste parce que vous êtes trop bas. Parfois, c'est juste parce que les incidents dépassent vos compétences, vous voyez, mais à mon avis, c'est pour ça que beaucoup de pilotes devraient s'entraîner mentalement. C'est le fait de se dire : d'accord, peut-être que sur ce vol, je vais devoir déclencher la fermeture. Et si ça doit arriver, alors je le ferai. Vous voyez, c'est juste mental, en fait, il n'y a pas énormément de compétences à acquérir pour trouver la fermeture, c'est juste une préparation mentale, je pense. Et je pense que beaucoup de pilotes de cross country n'ont pas ça parce que pour eux, c'est un peu honteux de déclencher la fermeture à cause d'une rafale, d'un virage ou juste de pousser trop la barre dans des turbulences et de prendre la fermeture.

[00:37:36] Et je ne sais pas, ils ont honte ou alors ils ont juste plus peur de l'atterrissage avec les rescues et de l'atterrissage avec l'aile. Je ne sais pas. En gros, c'est une compétence que l'acro peut enseigner à tout le monde, et pas seulement l'acro, on peut se l'enseigner soi-même sans faire d'acro, juste en pensant avant de voler que ça pourrait

arriver. Et si ça arrive, alors vous serez prêts parce que vous saviez déjà que ça pouvait arriver. En gros. Je

[00:38:02] **Gavin McClurg:** Genre comme ça. Peut-être qu'on apprend, on apprend à toujours tendre la main à chaque vol et, vous savez, à poser la main sur la commande pour juste avoir cette mémoire musculaire. Vous avez parlé d'aller jusqu'au genou et au-delà, vous savez, de créer cette mémoire musculaire, mais peut-être créer la mémoire musculaire du simple fait de reconnaître que ça pourrait arriver aujourd'hui.

[00:38:23] **Théo De Blic:** Ouais. En gros, si tu penses que c'est une possibilité, quand elle se présente, tu es bien plus préparé parce que tu y as déjà réfléchi. Du coup, tu n'hésiteras pas. Enfin, si jamais l'idée qu'il soit possible de faire un sauvetage actif ne t'est jamais venue à l'esprit, ce ne sera pas la première chose qui te traversera l'esprit en cas de problème. Et, en gros, tout le monde est... je pense qu'en parapente, beaucoup de gens sont optimistes. Je veux dire, pour aller voler seul, il faut être assez optimiste et avoir assez confiance en soi, mais en gros, trop d'optimisme n'est pas si bon. Je pense donc qu'il est parfois bon de simplement admettre que ça ne va pas, ça ne va pas, euh, juste voler tout seul. Tu sais, l'aile ne va pas se rattraper toute seule et que tu dois faire un sauvetage actif. Et en gros, la seule façon est d'être prêt à le faire.

[00:39:10] **Gavin McClurg:** J'aime ça. Theo, comment abordes-tu l'entraînement en basse saison ? Tu vas entamer une nouvelle saison, l'hiver maintenant, je suppose, et ce site magique que j'ai hâte d'aller survoler, dont je ne savais même pas qu'il existait toutes ces années alors que j'ai volé énormément à Hennessy et ailleurs. Qu'est-ce que tu fais maintenant en hiver pour te préparer à la saison prochaine ?

[00:39:33] **Théo De Blic:** Eh bien, pour l'instant, l'hiver a commencé depuis assez longtemps en France, au moins deux mois. Et maintenant, ça va bientôt se terminer, mais en gros, je vole. Je continue de voler autant que je peux. J'essaie de trouver les conditions, mais je fais juste des tours. Donc pas avec de l'activité thermique avec les remontées mécaniques qui montent et descendent et avec les téléphériques. Je m'entraîne beaucoup pour ça. Et je m'entraîne aussi physiquement pour rester en forme pour la saison. Donc je cours, je fais des exercices, juste pour garder un bon cardio et garder le corps en forme pour la saison. Et je vais aussi me déplacer vers des climats plus cléments. Probablement en janvier, février, vers l'île de Minorque en Espagne, qui est aussi un très bon spot de vol pour l'hiver.

[00:40:20] On voyage juste pendant l'hiver. On prend quelques semaines de repos pour se détendre après la saison. Et après ça, on essaie juste de trouver les conditions ou d'attendre les journées ensoleillées en hiver en France.

[00:40:35] **Gavin McClurg:** Pour ceux qui, euh, ouais, je m'adresse spécifiquement à nos auditeurs en Amérique du Nord, mais il y a des gens partout dans le monde qui n'ont peut-être pas, euh, de super spots dans leur jardin comme vous pour s'entraîner. Quels sont, quels sont, euh, vous savez, donnez-nous une demi-douzaine ou plus de sites qui sont, qui sont super. Et peut-être les périodes de l'année, genre si vous vouliez vous mettre, pas forcément sur le circuit pour s'entraîner au vol en compétition, mais juste pour, vous savez, vos, vos endroits préférés et les plus fiables pour s'entraîner à l'acro.

[00:41:07] **Théo De Blic:** Eh bien, évidemment, l'endroit le plus fiable et mon préféré pour s'entraîner à l'acro, c'est en Espagne. C'est Oganía. Et le bon côté, c'est qu'il ne faut pas être un pilote de classe mondiale pour y voler. C'est un endroit vraiment cool. Les conditions sont vraiment fluides. Ce n'est pas très turbulent parce que c'est surtout un site de restitution. Donc de 16h à 22h, c'est une restitution incroyable avec un air vraiment, vraiment doux et de la montée partout. C'est donc l'endroit le plus fiable que vous puissiez trouver de mai à fin septembre. C'est un endroit incontournable. Si vous voulez vous entraîner à l'acro ou juste aux figures de base, vous savez, même pas pour l'acro, mais juste si vous voulez vraiment vous y mettre.

[00:41:53] Et puis il y a mon propre spot, il est vraiment cool. Il est aussi super. Ça commence un peu plus tôt, vers mars, et ça finit aussi fin septembre et octobre ; en octobre, c'est moins fiable qu'Oganía parce qu'évidemment Oganía est vraiment spécial, mais ça marche quand même assez bien. Sinon, si vous voulez y aller en hiver, en gros le Chili, c'est l'un des meilleurs spots. Ça marche vraiment, vraiment bien. Et c'est vraiment incroyable. Ah, si vous trouvez un endroit avec un téléphérique, donc en gros si vous êtes en Europe, l'Autriche, la France et la Suisse en sont pleins. Un endroit avec beaucoup d'altitude et un téléphérique, vous pouvez faire des vols vraiment rapides là-bas.

[00:42:41] Et c'est beaucoup moins ennuyeux que si tu y vas en voiture. C'est vraiment rapide et c'est aussi moins fatigant. Alors avec la voiture, c'est évidemment moins fun que, enfin, avec le thermique, mais c'est plutôt bien. Tu as Chamonix, il y a, et tous ces endroits en Suisse, en France et en Autriche aussi. Et tu as aussi les îles Canaries en Europe, qui sont vraiment, vraiment bonnes aussi. Mais c'est plus, c'est des endroits plus délicats. C'est plus pour les pilotes experts, parce que toute la zone est un peu plus risquée. Les zones de secours sont un peu plus hardcore. Donc il faut faire attention et il faut vraiment y réfléchir beaucoup quand on vole. Je pense donc que c'est plus pour les pilotes experts. Et bien,

[00:43:28] En gros, il y a des endroits... enfin, jusqu'à présent, j'ai vu des endroits incroyables pour voler partout, même pour l'acro. Par une belle journée, chaque endroit est magnifique. Et je pense qu'aux États-Unis et partout dans le monde, il y a des endroits incroyables. Donc en gros, si vous en trouvez un, envoyez-moi juste un message ou appelez-moi. Je serais ravi de venir visiter.

[00:43:52] **Gavin McClurg:** Dis-moi un peu comment ça se passe pour le tour. Enfin, quand est-ce qu'une personne que tu connais commencerait à se dire : « Tiens, je pourrais peut-être aller faire une compétition » ? Je veux dire, parce qu'il me semble que vous, Andra et les gars du très haut niveau, vous êtes dans un monde à part, tu vois ? Est-ce qu'il reste beaucoup de place pour que les gens intègrent cette arène ? Parce qu'on ne va certainement pas finir dans le top trois, à moins de faire les mêmes figures que vous tous, et même pas les mêmes figures, mais les mêmes séquences et les mêmes enchaînements.

[00:44:34] **Théo De Blic:** Ouais. Évidemment, pour le tour, si tu regardes les meilleurs pilotes, ce sont surtout des pros qui s'entraînent toute l'année. Donc, ouais, c'est assez difficile de les atteindre tout de suite. Il faut énormément d'entraînement pour ça, mais il y a quand même beaucoup de pilotes qui ont un autre niveau. On n'est pas seulement des professionnels sur le tour. Il y a aussi des gens qui ont un boulot à côté ou qui volent juste pour le plaisir. Et ils viennent au tour juste pour l'ambiance, parce que c'est une ambiance vraiment cool. On est vraiment sympas. C'est une ambiance conviviale à Accra. Il n'y a pas de pression. Donc, en gros, à n'importe quel niveau, si tu as le niveau de sécurité de base, c'est-à-dire si tu peux faire les figures de base, genre des bunny hops et des full stolen, quelques connexions de base, tu es le bienvenu au tour parce que tu trouveras toujours des gens contre qui compétir, parce que tous les niveaux sont représentés au tour.

[00:45:30] Donc évidemment, il y a le haut niveau, mais aussi les niveaux inférieurs, et c'est plutôt convivial. Donc en gros, si vous sentez que vous voulez participer à Accra et que votre niveau n'est pas si élevé, mais que vous êtes quand même intéressé par la compétition, vous êtes les bienvenus parce que vous trouverez toujours quelqu'un avec qui concourir pour le moment.

[00:45:51] **Gavin McClurg:** Oh, super. Et qui, c'est vraiment cool. Je pensais qu'il fallait se qualifier ou quelque chose comme ça. Donc, c'est plutôt sympa. Qu'est-ce qu'on...

[00:45:58] **Théo De Blic:** On a vraiment un genre de qualification, mais en gros, le pilote doit effectuer un décrochage complet hélicoïdal et statique, euh, de manière sûre par rapport à la zone, donc en gros dès qu'il est en sécurité et que vous voyez qu'il est en sécurité, il est autorisé à entrer dans la compétition. Et pour l'instant, le système va changer. Euh, je n'ai pas la confirmation, mais on devrait avoir une qualification qui aura aussi lieu dans les saisons à venir.

[00:46:26] **Gavin McClurg:** Qui gère le tour et d'où vient l'argent ?

[00:46:31] **Théo De Blic:** Euh, en fait, jusqu'à présent, chaque compétition a son propre sponsor. Donc, il n'y a pas un sponsor principal pour le tour. Mais généralement, la compétition trouve des fonds pour les États, en gros l'organisateur, Walk Up ou quelque chose comme ça. Et le pays, les États, et les entreprises locales leur donnent de l'argent pour payer les frais ainsi que les frais d'inscription des deux. Ça aide aussi beaucoup l'organisateur à payer toutes les dépenses pour l'événement. Donc en gros, on n'a pas de sponsor principal, mais on a beaucoup de ces sponsors plus les frais d'inscription payés par les pilotes.

[00:47:14] **Gavin McClurg:** Cool. Si tu regardes vers l'avant, disons dans cinq ans, où te vois-tu dans cinq ans ?

[00:47:22] **Théo De Blic:** Eh bien, je suis, et, vous savez, dans une position assez similaire parce que j'ai vraiment travaillé dur sur ma carrière pour en faire un métier et une passion. Et j'espère que dans cinq ans, je pourrai encore profiter de cette carrière et continuer à performer. Donc, évidemment, quand je regarde à cinq ans dans le futur, j'espère que je serai toujours en train de m'entraîner, de faire des compétitions et de continuer à vivre pour le parapente à travers le cross country pour pouvoir voler et profiter de tout ce côté fun du parapente.

[00:47:54] **Gavin McClurg:** Tu as mentionné la marche et vol à plusieurs reprises maintenant, est-ce que tu vas faire une apparition surprise à un truc comme le X-Alps une année parmi celles-ci ?

[00:48:02] **Théo De Blic:** évidemment, j'espère bien. Je vais participer à cette édition de la compétition I Can Fly en France. J'y ai aussi participé l'année dernière et je m'entraîne beaucoup pour ça. Pour l'instant, rien n'est décidé, mais je m'entraîne et j'espère atteindre le niveau requis.

[00:48:21] **Gavin McClurg:** Super, eh bien, je pense que je le referai en 2019, donc on se verra peut-être à la ligne de départ à Salzbourg, ce serait génial. Mais oui, je vous remercie vraiment, c'est un véritable honneur et je vous remercie pour votre temps. Je sais que vous avez une autre réunion qui vous attend, alors on s'arrête là. Est-ce qu'il y a quelque chose que vous aimeriez dire sur vos sponsors, sur les gens qui suivent votre chronique ou quoi que ce soit avant qu'on ne termine ?

[00:48:53] **Théo De Blic:** Évidemment, tout d'abord, j'aimerais remercier tous ceux qui suivent ma chronique parce que c'est une première pour moi cette saison d'écrire une chronique et j'ai reçu de très, très bonnes réponses. Et si les gens ont des questions sur la chronique ou des suggestions, je suis ouvert aux suggestions parce que c'est assez amusant à écrire et j'apprécie vraiment. J'espère aussi que tout le monde trouve mes conseils et ma chronique intéressants et utiles. Et enfin, j'aimerais aussi remercier mes sponsors parce qu'en tant qu'athlète, je ne peux pas vivre sans eux. Ils sont mon principal soutien et ils m'aident de bien des façons, pas seulement financièrement, mais aussi dans ma vie quotidienne avec leurs produits et tout le reste. C'est quelque chose qu'on ne dit pas assez, mais en tant qu'athlète, nous sommes totalement dépendants d'eux et c'est vraiment sympa de voir qu'ils sont là pour nous soutenir, principalement Gradient Super.

[00:49:58] et toute l'industrie du parapente nous soutient, donc nous sommes là pour les aider, ils nous aident tout le temps et nous devons les remercier pour ça.

[00:50:08] **Gavin McClurg:** Super, super, merci. Tu sais, avant de terminer, une dernière question. Je suis sûr qu'on a un ami en commun, Jean-Baptiste Chandelier. Tu sais, il sort ces films incroyables depuis toutes ces années et on continue de se rater sur des projets potentiels à faire ensemble. Bien sûr, je fais plus de cross country, mais on a aussi fait des projets de films vraiment sympas. Est-ce que tu as quelque chose de prévu avec lui pour le futur ? Vous êtes amis ?

[00:50:37] **Théo De Blic:** Non, oui, on est amis, c'est sûr. On se connaît et on se voit assez souvent parce que, évidemment, le monde est petit. On est amis, mais on n'a pas de projet ensemble parce que, jusqu'à présent, on a été dans des domaines différents avec des sponsors différents. C'est toujours difficile de créer des choses avec des sponsors différents, mais j'apprécie vraiment son travail. Jusqu'à présent, je pense qu'il a commencé des vlogs que j'ai beaucoup aimés ; son dernier vlog était vraiment, vraiment sympa et c'était une nouvelle approche pour lui. C'est vraiment agréable de le voir faire un si beau travail. Je pense que ça fait une très bonne promotion pour le parapente à l'échelle mondiale parce que, oui, on voit facilement que c'est une belle aventure et qu'il prend vraiment plaisir à ce qu'il fait. Et pour moi, le principal, c'est juste de prendre du plaisir à ce que l'on fait, et GB le montre vraiment, c'est vraiment super.

[00:51:31] **Gavin McClurg:** Fantastique, super Theo, merci beaucoup. Je te laisse filer pour ton autre réunion, j'apprécie vraiment. Et pour ceux qui ne sont pas au courant, n'hésitez pas à aller voir la chronique de Theo sur le cross country. C'est absolument fantastique, que vous fassiez de l'acro ou non, c'est vraiment génial. J'apprécie les efforts que tu y mets Theo, c'est super. Et merci, merci, j'apprécie.

[00:51:54] **Théo De Blic:** Ouais, merci pour l'opportunité, pour la discussion sympa, j'ai vraiment apprécié. C'était super. À plus, mon pote. Ouais, à plus.

[00:52:09] **Gavin McClurg:** J'espère que vous avez apprécié cet échange assez rapide avec Theo de Blick. C'était fantastique d'entendre toutes ses réflexions sur l'acro et l'entraînement, et sur la façon dont nous, pilotes de cross country, pouvons apprendre de l'acro pour devenir beaucoup plus sûrs. J'espère que vous avez apprécié. Si vous tirez quelque chose de ce podcast, de celui-ci ou de l'un des épisodes précédents, ou si vous venez juste de découvrir l'émission, il y a des tonnes et tonnes d'heures de contenu génial en arrière-plan. Retournez explorer en profondeur certains des autres épisodes, il y a une tonne de conseils fantastiques. Et si vous appréciez, j'aimerais que vous le partagiez, voyez ça comme un abonnement à un magazine ou quelque chose comme ça. Tout ce que nous demandons, c'est un don par épisode. Vous pouvez trouver les liens pour soutenir l'émission sur cloudbasedmayhem.com, soit via PayPal pour un paiement unique, soit en vous inscrivant pour que ce soit automatique via patreon.com/cloudbasedmayhem. Mais nous n'utilisons pas de sponsors pour soutenir l'émission parce que je déteste devoir faire toutes ces annonces au début, et je sais que tout le monde avance quand même rapidement. C'est donc un podcast soutenu par les auditeurs, vous êtes ceux qui rendent cela possible, et nous mettons tout notre cœur à vous le proposer.

[00:53:14] Envoyez-nous un dollar par épisode, on apprécie vraiment, et on se voit au prochain. Salut !

Deutsch

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

Show notes

Théo De Blic gehört zu einer neuen Generation professioneller Acro-Piloten, die das Publikum auf der ganzen Welt mit seinen unglaublich schwierigen Twisted-Sequenzen in Staunen versetzt hat. In dieser Episode erfahren wir, wie Théo zu einem der erfolgreichsten Piloten auf der World Cup Tour wurde und wie er seinen Lebensunterhalt durch das Fliegen verdient, und dann gehen wir auf die Grundlagen der Progression, den Ehrgeiz des Wettkampfs, die beste Ausrüstung für Acro, den sichersten Weg, Acro zu lernen, die Schritte zum Auslösen deiner Rettung, warum du auf einem Non-Acro- oder Freestyle-Wing lernen solltest... und vieles mehr.

Der Beitrag zu Episode 58- Théo De Blic and becoming a professional erschien zuerst auf CLOUDBASE MAYHEM.

Transcript

[00:00:00] **Gavin McClurg:** Hallo

[00:00:12] Hallo zusammen, willkommen zu einer weiteren Episode von Cloudbase Mayhem. Viele, viele Leute haben nach Theo LeBlanc gefragt, dem Master Jedi Acro-Piloten, der sich in den letzten Jahren einen Namen gemacht hat und die World Cup-Szene im Bereich acro dominiert. Ich bin sicher, ihr habt alle seine Instruktionsvideos aus seiner Heimatstadt in der Nähe von St. Hilaire gesehen, sowie all seine tollen Bilder und Videos. Und ihr habt wahrscheinlich auch seine Kolumne im Cross Country Magazine gesehen. Er schreibt jetzt seit einigen Monaten eine Kolumne, die einfach fantastisch ist. Ich bin auf keinen Fall ein sehr begabter acro-Pilot, aber ich liebe es, seine Kolumne zu lesen. Ich habe viel daraus mitgenommen. In dieser Episode sprechen wir also darüber, über Progression, wo er trainiert, das Werfen eines Rettungsschirms und viele Sicherheitsaspekte.

[00:01:05] Und wir hatten viel Spaß. Das war klasse. Ich habe es hier um Mitternacht aufgenommen. Für ihn war es sehr früh am Morgen, weil er zum Training und für andere Dinge losmusste. Aber es war kein Problem, wach zu bleiben, Theo zuzuhören und mir eine Menge Notizen zu machen. Das ist ein gutes Gespräch mit einem tollen Typen, der ein wirklich, wirklich geschickter, einfach fantastischer Pilot ist. Also schaut euch ihn online an, ihr wisst schon, checkt seine Videos aus. Er hat viele Instruktionsvideos online und genießt dieses Gespräch mit Theo LeBlanc.

[00:01:46] Theo, ich freue mich riesig, mit dir zu sprechen. Du bist auf der anderen Seite der Welt, hier ist es Mitternacht und du startest gerade in deinen großen Tag am Morgen. Ich weiß also, dass wir nur wenig Zeit haben. Also lass uns direkt anfangen. Ich verfolge deine Kolumne über cross country in letzter Zeit und genieße sie immer sehr. Und ich habe eine Menge deiner Videos gesehen, weil ich natürlich, wie jeder andere auch, versuche, daraus zu lernen. Aber bevor wir dazu kommen, habe ich viele Fragen an dich zum Thema acro und Training. Und zum Fortschritt und all diesen Sachen. Aber bevor wir dort anfangen, was ich noch nicht gelesen oder gesehen habe – und vielleicht hast du es woanders geschrieben, aber mir ist es nicht bewusst –, was war der Auslöser, der dich zum Gleitschirmfliegen gebracht hat? Und vielleicht gib uns einen Überblick darüber, wie du zu dem geworden bist, was du, soweit ich weiß, beruflich machst.

[00:02:39] Kannst du uns das mal erzählen, wie das alles so abgelaufen ist? Denn das ist einzigartig, anspruchsvoll, und ich bin sicher, die Leute würden sich freuen, davon zu hören. Ja,

[00:02:49] **Théo De Blic:** Nun, eigentlich war mein Einstieg ins Gleitschirmfliegen ziemlich einfach, weil mein Vater ein Gleitschirmlehrer war. Ich war also irgendwie schon immer im Gleitschirmfliegen dabei. Ich war ständig in der Nähe von Landeplätzen und solchen Orten. Als ich zwei Jahre alt war, fing mein Vater an, als Instruktor zu unterrichten. Er hat mich in Tandems mitgenommen und langsam, Schritt für Schritt, habe ich mit sechs mit dem Groundhandling angefangen. Und ich habe meinen ersten Flug gemacht. Meinen ersten Soloflug habe ich mit zwölf gemacht. Es lief also alles ziemlich reibungslos. Und ich war in einer wirklich guten Umgebung, weil die Schule, in der ich war, wirklich, wirklich gute Piloten hatte, die dort unterrichteten. Es gab also neben cross country Piloten auch Acro-Piloten und jeden anderen. Ich hatte dort viele gute Erfahrungen und viel guten Unterricht von allen.

[00:03:38] Es ging also Schritt für Schritt so weit, bis ich alleine fliegen konnte. Und was nicht viele wissen, ist, dass ich auch mit meinem Freund Tim Alonji zusammen war, der jetzt Pilot ist. Auch ein Profi-Pilot. Und wir waren am selben Ort. Wir sind also auch am selben Ort zusammen geflogen. Damals lief alles wirklich, wirklich reibungslos. Ich habe Schritt für Schritt mit meinem Vater und dem anderen Instruktor gelernt. Und ich habe mich nicht besonders auf Agro oder professionelles Gleitschirmfliegen konzentriert. Ich habe das Fliegen einfach so sehr wie möglich genossen, bis Schritt für Schritt die Idee, Profi zu werden, in meinen Kopf kam. Aber das hat sich geändert. Es hat eigentlich sehr lange gedauert.

[00:04:21] **Gavin McClurg:** Und aus all deinen Videos – wohnst du in Saint-Hilaire? Ist das deine Basis?

[00:04:27] **Théo De Blic:** Ja, ich wohne nicht wirklich in Saint-Hilaire. Eigentlich fliege ich dort sehr viel. Aber ich wohne in Chambéry, was eigentlich zwischen Saint-Hilaire und Annecy liegt. Ich wohne dort, weil wir einen der besten Agro-Spots zum Trainieren in Frankreich haben. Der ist dort. Er ist in Chambéry. Also ist das im Grunde ein Nachmittags-Spot. Ich gehe normalerweise morgens nach Saint-Hilaire. Und danach trainiere ich in Varel. Das ist der Name des Spots am Nachmittag.

[00:04:54] **Gavin McClurg:** Und ich bin viel in dieser Gegend geflogen, aber ich kenne diesen Spot nicht. Ist der Spot, an dem du in Chambéry fliegst, über dem Wasser? Oder ist das so ein Nachmittags-Spot, eher so ein... Nicht nur dann, das ist das, woran ich in Spanien denke. Oh Gott, tut mir leid. Ja, natürlich. Organia. Ist das wie Organia? So, dass man einfach neu starten kann?

[00:05:14] **Théo De Blic:** Nein, es ist wirklich wie Organia. Es ist nicht über dem Boden wie Organia. Es ist über dem Boden. Es ist eigentlich ein riesiger Wald. Man hat also Klippen und einen Wald darunter. Und in Organia ist es ein Ort, an dem der Talwind direkt auf die Berge trifft, während Varel ein Ort ist, an dem die Sonne auf die Klippe trifft und der Talwind seitlich auf die Klippen bläst. Man kann dort also sehr sicher trainieren, weil der Wind einen nie von der Klippe wegblasen wird, sondern einen stattdessen ins Tal und in die Bäume bläst. Aber im Grunde ist es kein Ort, an dem wir trainieren. Es ist ein Ort, an dem wir über dem Boden trainieren, über dem Wasser, Entschuldigung. Es ist ein Ort, an dem wir über dem Boden mit Thermik trainieren und wir fliegen einfach den ganzen Tag lang, meistens von 13 Uhr bis 20 Uhr.

[00:06:00] Es ist wirklich, wirklich gut. Ja, es ist echt gut. Für Acro ist es richtig gut. Für cross country nicht so sehr, weil es offensichtlich ziemlich spät losgeht. Aber für Acro ist es ein perfekter Ort.

[00:06:13] **Gavin McClurg:** Okay, bevor wir zum Thema Training kommen, wann hat sich das bei dir dann geändert? Wann hast du entschieden: Okay, vielleicht kann ich davon leben?

[00:06:25] **Théo De Blic:** Nun, eigentlich kam das ziemlich natürlich. Ich denke, solche Dinge kommen immer ziemlich natürlich. Aber im Grunde habe ich mich immer mehr in den Acro hineingearbeitet. Mein Vater hat mir erlaubt, mit 14 oder 15 Jahren eine Reise nach Organia in Spanien zu machen, um dort zu trainieren. Und dann habe ich angefangen, einige Tricks zu lernen. Ich habe Infinity Tumbling gelernt, was zu der Zeit ziemlich aggressiv war. Das war eine große Leistung, besonders mit 15. Und so habe ich auch angefangen, meine ersten Sponsoren zu gewinnen. Und Schritt für Schritt haben mir die Sponsoren Gleitschirme gegeben. Und dann langsam, Schritt für Schritt, habe ich daraus Geld verdient, erst ein bisschen Geld, gerade genug, um das Training zu bezahlen, dann genug, um davon zu leben. Es ist also immer Schritt für Schritt.

[00:07:10] Und erst vor vielleicht fünf oder sechs Jahren habe ich wirklich gesagt: Okay, nein, ich konzentriere mich darauf. Und ich mache es als echte... als echten Job jeden Tag.

[00:07:22] **Gavin McClurg:** Und jetzt, wo du das schon so lange machst und teilnimmst, siehst du dich darin, das aufrechtzuerhalten? Ich meine, ich möchte nicht zu persönlich fragen, aber reicht das Geld aus, um die Rechnungen zu bezahlen und gut zu leben? Wir hatten vor etwas mehr als einem Jahr Ander Prashaska zu Gast. Es war vielleicht sogar noch länger als das. Aber, weißt du, er war... er macht... auch ziemlich gut auf der Tour und so weiter. Aber ich denke, man kann allein mit den Preisgeldern nicht überleben.

[00:07:57] **Théo De Blic:** Ja, eigentlich können wir nicht von den Preisgeldern der Wettbewerbe leben. Die Preisgelder sind wirklich, wirklich gering. Also reicht das nicht aus. Aber durch Sponsoring und alles andere ist es ziemlich ausreichend. Ich lebe momentan in Frankreich durch das Sponsoring und durch die Unterstützung von Gradient und Super ziemlich gut.

[00:08:17] Und ich verdiene damit einen ziemlich guten Lebensunterhalt. Und es ist auch... es ist stabil. Jetzt, wo das Ganze läuft, ist es wirklich viel einfacher, es am Laufen zu halten, als alles von vorne anzufangen. Es funktioniert also ziemlich gut.

[00:08:33] **Gavin McClurg:** Und was ist mit cross country? Fliegst du auch ziemlich viel cross country? Oder liegt dein Fokus wirklich nur auf acro?

[00:08:41] **Théo De Blic:** Nun, in den letzten Jahren ging es wirklich viel um acro. Und seit, ich glaube, zwei oder drei Jahren, habe ich angefangen, cross country zu fliegen. Immer mehr. Aber weil ich mehr an ... ich kann Formate und cross country fliegen. Also fliege ich meistens Touren und cross country. Und ich kann fliegen, weil ich nur bei cross country Probleme sehe, den Sinn zu erkennen. Aber ich kann fliegen. Ich verstehe es wirklich. Und es ist wirklich ... ich genieße es sehr.

[00:09:09] **Gavin McClurg:** Es ist lustig, dass du sagst, du siehst den Sinn nicht. Das wird meine nächste Frage zu acro sein. Ich habe oft acro-Training gemacht, aber nichts wie das, was ihr macht. Eher... oder einfach, um mich für cross country sicher zu machen. Wir reden immer davon, dass ihr die Jedi seid, wenn es um Groundhandling und das Korrigieren eures Schirms aus verrückten Situationen geht, in die man natürlich geraten kann. Natürlich beim Fliegen von cross country. Aber wenn ich an Orte wie Garda oder Annecy geflogen bin, um acro zu trainieren, werde ich ziemlich schnell gelangweilt. Ich meine, das ist einfach eine ganz andere Szene. Und du hast vor Kurzem einen wirklich guten Artikel über cross country geschrieben, wie man damit umgeht.

[00:09:55] Kannst du da ein bisschen darüber sprechen? Wenn ich zum Beispiel auf acro-Wettbewerbe und so gegangen bin, ist der Flug einfach so schnell vorbei. Und man muss wieder hoch. Man lernt diese winzigen Details immer und immer wieder, weil es wirklich repetitiv ist, oder? Um sich wirklich bewegen zu können, es richtig hinzubekommen und anzufangen, die Sequenzen wirklich präzise zu fliegen, muss man es einfach immer und immer wieder üben. Ich fand das ziemlich knifflig. Aber erzähl mir mal, wie du dein Training angegangen bist.

[00:10:31] **Théo De Blic:** Nun, offensichtlich gibt es viele Möglichkeiten, acro zu trainieren. Aber für mich wäre es ziemlich langweilig, wenn ich ständig in Garda oder Annecy trainieren müsste, weil man immer wieder packen, den Lift nehmen, einen einminütigen Flug machen und wieder hochgehen muss. Das ist ziemlich knifflig und meiner Meinung nach auch ziemlich öde. Aber sobald man einen coolen Spot findet, wie Ogania oder Varel, wo ich jetzt fliege, wo man den ganzen Nachmittag in der Luft bleibt und wirklich fliegt, ohne jemals zu landen, sondern einfach seine Tricks fliegt, wieder hochgeht und die Tricks wieder fliegt, dann bekommt man so richtig das Momentum von acro, weil man den Trainingsaspekt wirklich greift. Es bedeutet, dass man es so oft wiederholen kann, wie man es möchte. Und man kann darin wirklich Fortschritte machen.

[00:11:17] Also ist mein ganzer Antrieb beim acro wirklich der Fortschritt. Wenn ich trainiere, will ich alles perfekt machen. Und wenn ich nicht alles perfekt hinbekomme, muss ich es trainieren und so oft wie möglich wiederholen. Aber offensichtlich brauche ich dafür einen coolen Spot, an dem ich fliegen und das Fliegen genießen kann, anstatt nur einen einminütigen Lauf zu machen, dann zu landen, wieder einzupacken und mit dem Auto hochzufahren. Es geht also wirklich um den Ort, an dem man trainiert, den Ort, an dem man trainiert, und um das...

[00:11:51] das Gefühl, das man dabei bekommt. Für mich geht es also wirklich ums Fliegen und nicht nur darum, Übungen den Bergauf und -ab zu fliegen. Wenn man von einem cross country Piloten zum acro wechselt, will man die Grundlagen lernen. Man will lernen, wie man seinen Gleitschirm in einer schwierigen Umgebung beherrscht. Während es bei mir der Fall ist, dass ich alles über die Handhabung meines Gleitschirms in jeder Situation, auf jede Weise und sogar in Situationen, die man beim normalen cross country Fliegen nicht erlebt, lernen möchte.

[00:12:21] **Gavin McClurg:** Und die Strecke, auf der du jetzt fliegst, stelle ich mir vor, dass du Sequenzen und Manöver machst, die – ich meine, selbst für dich würde ich vermuten – eher am schwierigen Ende liegen, obwohl du der

Meister bist. Findest du dich in Situationen wieder, in denen du denkst: „Oh Gott, ist das ein Ort, an dem ich meinen Rettungsschirm sicher auswerfen kann und dann okay bin?“

[00:12:47] **Théo De Blic:** Ja, offensichtlich ist das Auslösen des Rettungsschirms vor allem eine mentale Sache. Ich habe es schon mehrmals gemacht, bisher mindestens zehnmal. Also weiß ich jetzt, dass ich die Erfahrung und die Reaktionsfähigkeit habe, um jedes Mal die richtige Entscheidung zu treffen, wenn ich den Rettungsschirm auslösen muss. Das bedeutet, dass ich alle Reflexe bereit habe. Ich habe so etwas wie eine Schritt-für-Schritt-Anleitung im Kopf, was ich tun muss, wenn ich den Rettungsschirm auslöse, und ich halte mich jedes Mal daran. Ich fühle mich also ziemlich sicher, weil ich weiß, was ich tun muss, sobald ich den Rettungsschirm auslöse, worauf ich mich konzentrieren muss und alles andere. Ich fühle mich also immer ziemlich sicher, egal wo ich gerade bin, weil ich mich voll auf diese Schritte konzentriere, die ich kenne und die ich im Magazin beschrieben habe.

[00:13:39] Und ich bin fest davon überzeugt, dass sie mir jedes Mal das Leben retten, also bisher zu 100 %, und das ist ein ziemlich gutes Verhältnis. Deshalb fühle ich mich immer ziemlich sicher, selbst in kniffligen Situationen, die mit der Zeit eigentlich immer seltener vorkommen.

[00:13:55] **Gavin McClurg:** Also, dieser Artikel – für diejenigen, die ihn noch nicht gelesen haben – führt uns durch diese Schritte, aber erinnere mich auch noch mal: Nutzt du ein Cutaway-System oder einen steuerbaren Rettungsschirm? Wie sieht dein Equipment-Setup eigentlich aus? Und dann erklär uns bitte, was diese Schritte genau sind.

[00:14:15] **Théo De Blic:** Nun, bisher ist mein Equipment-Setup nicht mit einem Cutaway-System ausgestattet. Ich fliege ein normales System mit einem Rogalo und einer runden Rettungskappe als Backup. Eigentlich ist es eine quadratische Rettungskappe als Backup. Im Grunde nutze ich kein Cutaway-System aus rein persönlichen Gründen. Es ist so, dass ich mich mit meinem aktuellen System bisher sehr wohl fühle und es wirklich genieße. Und im Wettkampf fliegen wir zum Beispiel normalerweise kein Cutaway wegen des Aufwands beim Trocknen der Ausrüstung, also einer Base-Kappe. Das ist ziemlich mühsam, weil man sie dann neu packen muss und alles. Das nimmt viel Zeit in Anspruch. Im Grunde fliegen wir also normale Gurtzeuge mit zwei Rettungskappen. Auch für das Training nutze ich das so.

[00:15:02] Und auch, weil ich mir bisher absolut sicher bin bei meiner Ausrüstung. Aber meiner ehrlichen Meinung nach ist das sicherste Setup momentan definitiv ein Cutaway-System. Wenn du also mit acro anfängst, ist das die sicherste Ausrüstung.

[00:15:17] **Gavin McClurg:** Und dann nimm uns mit durch... ich weiß, jede Rettung, jeder Wurf ist anders, aber nimm uns mit durch deine Checkliste im Kopf, wenn die Dinge schiefgehen.

[00:15:31] **Théo De Blic:** Ja, ich hoffe, ich vergesse nichts. Aber zuerst prüfe ich immer meine Höhe. Das ist das Erste, was ich tue. Wenn etwas schiefgeht, schaue ich nach unten. Ich prüfe, wie hoch ich bin. Und wenn ich das prüfe und Zweifel an der Höhe habe, also wenn ich mir nicht ganz sicher bin, ob ich bei 500 bin oder bei 200, dann ziehe ich den Rettungsschirm ziemlich sofort.

[00:15:55] Sobald die Entscheidung gefallen ist, den Rettungsschirm zu ziehen, prüfe ich meine Situation genauer. Bedeutet das, dass ich in einer Autorotation mit vielen Drehungen bin? Bin ich in einem Backfly mit vielen Drehungen? Habe ich einen großen Cravat oder so? Um entsprechend zu reagieren. Das heißt, wenn ich in einer Autorotation bin, werde ich den Rettungsschirm anders ziehen als wenn ich einen großen Cravat habe und gerade fliege. All das geht mir durch den Kopf. Ich muss... Das dauert natürlich nur einen Bruchteil einer Sekunde. Aber es ist eine wichtige Entscheidung, die man treffen muss. Wenn ich dann alles geprüft habe, gehe ich zu... In der Zwischenzeit bewege ich mich zu meinem Rettungshandgriff. Normalerweise gehe ich von...

[00:16:40] Ich lege meine Hand auf mein Knie. Und ich gleite von meinem Knie zu der Stelle, wo ich denke, dass sich mein Rettungsschirm befindet. Im Grunde tue ich das, um sicherzugehen, dass ich meinen Rettungsschirm finde. Denn manchmal... in einer schwierigen Situation wirst du aus dem Gurtzeug geworfen, du bist nicht in der Position, in der du normalerweise fliegst, also ist es im Grunde der beste Weg, um deinen Griff zu finden, von deinem Knie zu deinem Hintern zu gleiten. Normalerweise mache ich das, und sobald ich meinen Griff gefunden habe, werfe ich ihn so weit wie möglich von mir weg. Ich mache das wirklich nicht – manche entwirren ihn und werfen ihn dann weg, ich werfe ihn normalerweise ganz weg, entwirre ihn und werfe ihn so schnell wie möglich weg, und dann prüfe ich einfach, ob sich

meine Rettung gut öffnet, denn manchmal öffnet sie sich nicht gut. Also ja, ich muss die zweite werfen, offensichtlich passiert das nicht so oft, aber es ist eine wirklich wichtige Sache zu prüfen, weil manche Leute normalerweise vergessen, dass die Rettung vielleicht offen ist, vielleicht teilweise offen, was bedeutet, dass ein Teil noch im Gleitschirm oder so ist. Also ist es normalerweise wichtig, das zu prüfen, und unter der Rettung ist das Erste, was ich tue, mich auf meinen Gleitschirm zu konzentrieren. Im Grunde ist das Fliegen mit einer Rettung und einem Gleitschirm zusammen keine gute Konstellation, du gehst wirklich schnell nach unten und manchmal viel zu schnell für deinen Körper, um die Landung zu genießen, also ist es wichtig, sich auf den Gleitschirm zu konzentrieren und einen guten Weg zu finden, um deinen Gleitschirm wieder einzufangen, entweder durch Ziehen an den Leinen oder durch das Abfangen des Gleitschirms, wenn du nicht viel Zeit hast, aber einfach, um deinen Gleitschirm zurückzubekommen. Und sobald du das getan hast, konzentriere ich mich auf meine Landepunkte. Im Grunde, wenn ich einen Rogue Aloe habe, werde ich versuchen, mit dem Kopfwind zu landen, also werde ich meinen Rogue Aloe mit Kopfwind ausrichten oder ich werde versuchen, an einem guten Platz zu landen, oder wenn ich einen Run Rescue habe, werde ich versuchen zu sehen, wo ich landen werde und mich darauf vorzubereiten, denn wenn wir eine Rettung werfen, hat man nicht viel Kontrolle, aber im Grunde ist der beste Weg, sich vorzubereiten, sobald ich alles überprüft habe und in einer guten Position für die Landung bin, einfach aufzustehen. Und im Grunde stehe ich in meinem Kopf immer auf, bevor ich abstürze, weil wenn ich ziemlich schnell ankomme, werde ich sowieso aufstehen und zuerst das Bein hinhalten, weil in meinem Kopf – und es ist ziemlich schwierig, das zu sagen und darüber nachzudenken – aber das Bein ist viel einfacher zu brechen als der Rücken, also bevorzuge ich es, meine Beine zu brechen. Also stehe ich auf und bevorzuge es, auf den Beinen abzustürzen, und dann prüfe ich die Situation, sobald ich gelandet bin. Im Grunde sind das alle Schritte, an die ich denke, in einer schwierigen Situation geht das in deinem Kopf natürlich ziemlich schnell, es ist alles verschwommen, aber es sind quasi alle Schritte, an die ich denke, wenn ich die Rettung werfe, und bisher habe ich mich noch nie verletzt, noch nie ein Bein gebrochen und ich bin immer in ziemlich guten Situationen gelandet.

[00:19:39] **Gavin McClurg:** Dion, machst du zum Beispiel etwas, wenn du deine rechte Hand zum Werfen benutzt? Legst du beide Bremsleinen in deine linke Hand, um zu versuchen, deinen Schirm zu halten? Sagen wir, du warst in einer Autorotationssituation, konntest sie aber irgendwie stoppen, aber du hast einen großen Cravat – er könnte also wieder hineingeschleudert werden oder du musst ihn halten. Was ich sagen will ist: Unternimmst du irgendetwas, um zu verhindern, dass er wegschießt oder etwas anderes passiert, wenn du ihn wirfst? Ja, auf jeden Fall.

[00:20:09] **Théo De Blic:** Ja, absolut, das ist wirklich wichtig. Wenn du in der Rotation bist, musst du dich darauf konzentrieren, den Rettungsschirm auszulösen, aber in allen anderen Situationen, in denen du den Gleitschirm unter Kontrolle hast, musst du ihn unter Kontrolle halten, weil man nie weiß, was nach dem Auslösen des Rettungsschirms passieren könnte. Es ist also wichtig, beide Bremsleinen in einer Hand zu halten und mit der anderen natürlich den Rettungsschirm zu ziehen.

[00:20:32] **Gavin McClurg:** Ich verwende auch einen Begriff, mit dem manche Leute vielleicht nicht vertraut sind. Kannst du Auto-Rotation beschreiben?

[00:20:40] **Théo De Blic:** Eine Auto-Rotation ist im Grunde dann, wenn der Gleitschirm sehr schnell in eine Rotation gerät. Das kann entweder eine Spirale oder eine Bewegung sein, die näher an einem Set liegt. Im Grunde passiert das bei einem Cravat oder bei einigen Twists aufgrund der Asymmetrie der Gurtzeuge oder der Bremsen, wenn man sich dreht, oder eben bei einem Klapper. Bei einem Klapper ist es nicht wirklich üblich, weil der Gleitschirm normalerweise von selbst wieder aufgeht. Aber meistens passiert es im acro mit einem Cravat oder meistens mit einem Twist, weil wir bei einem Cravat normalerweise das schlimmste Risiko einer Auto-Rotation bewältigen können. Für acro-Piloten ist das schlimmste Risiko bei einer Auto-Rotation im Grunde der Twist.

[00:21:29] **Gavin McClurg:** Verstanden. Ich denke dabei immer daran, dass es sich so anfühlt, als würde man in eine Endlosschleife geraten oder so, als würde man fast looping – es ist einfach hässlich.

[00:21:40] **Théo De Blic:** Ja, es ist im Grunde die Rotation, die eine richtig, richtig starke Spirale ist, eine starke Spirale. Also ja, es ist nicht wirklich lustig, und normalerweise bist du in der Autorotation nicht an einem bequemen Ort, weil du vielleicht verdreht bist oder so, und du bist nicht in der üblichen Spielposition und es geht irgendwohin, das du nicht wirklich verstehst, und ja, es ist nicht wirklich angenehm, es ist nichts, das man sich für irgendwenen wünschen würde.

[00:22:06] **Gavin McClurg:** Wie machst du das? Du trainierst also auf festem Boden, und was wir immer hören, ist, dass man an Orte wie dein Trainingszentrum in Organia geht, wenn man die Übung wirklich perfekt beherrscht. Hast du das auch so angengangen oder lernst du dort neue Sachen und neue Sequenzen?

[00:22:27] **Théo De Blic:** Definitiv nicht bei mir, weil ich mich über dem Boden immer ziemlich wohl gefühlt habe, also habe ich alles über dem Boden trainiert. Ich habe bisher keine Tricks über dem Wasser gelernt, und über dem Boden denke ich, dass man, wenn man die guten Reflexe hat – ich war also schon immer mental sehr gut auf die Rettung vorbereitet und kannte alle Schritte der Rettung sehr gut und wusste genau, welche Höhe ich hatte. Ich habe immer sehr auf meine Höhe geachtet, aber im Grunde trainiere ich immer über dem Boden. Viele Leute machen das, weil ich immer sehr zuversichtlich war, dass ich die Rettung schaffen, die Situation meistern und genug Höhe haben würde, aber ich denke, das ist eine sehr persönliche Sache.

[00:23:18] Manche Leute sind über dem Boden nicht so selbstbewusst und trainieren lieber über dem Wasser. Ich finde, es ist wichtig, sich nicht zu sehr zu pushen. Wenn du eher ein Wasser-Typ bist, trainiere über dem Wasser, das ist kein Problem und es ist keine Schande. Es ist einfach eine persönliche Einstellung dazu.

[00:23:38] **Gavin McClurg:** Ja, ich meine, natürlich, und die Zeit – ich meine, wenn du davon sprichst, dass du den ganzen Nachmittag stundenlang jeden Tag fliegst, kannst du das eben nicht über dem Wasser machen, Punkt, das ist unmöglich. Also, da sammelst du offensichtlich viel mehr Stunden. Erzähl mir mal, du bist ja quasi dazugekommen, natürlich nach Raul und all den Typen, die die Grundlagen gelegt haben und so, aber wo siehst du das hingehen? Wo siehst du das hin?

[00:24:09] **Théo De Blic:** Als ich in den Sport kam, war es eigentlich noch die goldene Ära – Raul, Oracio, Felix und auch Pal. Es war eher die Ära von Pal, als ich anfang, aber es kamen viele Tricks dazu und die ersten Profi-Piloten traten in den Sport ein, weil ich mich davor nicht an viele Profis erinnere. Ich habe den Sport also bisher wachsen sehen, denn als ich anfang, war acro wirklich nur für acro-Piloten gedacht. Das heißt, die Leute haben mit acro angefangen und sich voll darauf konzentriert, und es war wirklich etwas, das man nicht auf die leichte Schulter nahm, wenn man einen acro-Run absolvieren wollte. Bisher sehe ich, dass gerade viele Leute acro als ein...

[00:25:01] Als Nebeneffekt des Gleitschirmfliegens – sie gehen zum Gleitschirmfliegen und machen manchmal ein bisschen acro, weil sie es mögen und Spaß daran haben, aber sie bevorzugen vielleicht cross country oder es ist nicht wirklich ihr Hauptfokus beim Gleitschirmfliegen. Aber ich denke, viel von der Zukunft von acro liegt darin, und ich freue mich darüber, weil ich viele Piloten gesehen habe, die acro einfach nur zum reinen Vergnügen machen und auch für das Basiswissen, das es ihnen in ihrem normalen Flug geben kann. Im Grunde denke ich, dass sich acro zu etwas wie dem entwickelt, wo die Leute meistens alles fliegen werden und nicht nur cross country oder nur acro, sondern sie werden versuchen, alle Aspekte des Gleitschirmfliegens zu genießen, und ich denke, das ist eine der Zukunft von acro bisher.

[00:25:49] **Gavin McClurg:** Als wir Paul vor nicht allzu langer Zeit in der Show hatten, sprach er über eine seiner Frustrationen – nämlich den Beurteilungsaspekt. Du weißt schon, manchmal spielt es eine Rolle; manchmal hast du Glück und bekommst vielleicht mehr Punkte als eigentlich verdient, und ein anderes Mal ist es genau umgekehrt. Aber weil es beurteilt wird, ist es wie bei der Gymnastik – es ist einfach knifflig. Teilst du diese Frustrationen oder ist das einfach ein Teil des Ganzen, so ist es eben?

[00:26:24] **Théo De Blic:** Ja, ich denke, jeder wettkampforientierte acro-Pilot wird dir das Gleiche sagen. Es ist wirklich frustrierend, aber offensichtlich kannst du nichts dagegen tun, aber es ist eine Kampfsportart, also sieht erst einmal niemand deine Leistung auf die gleiche Weise. Ich meine, die Juroren werden es alle persönlich wahrnehmen, ob sie es mögen oder nicht. Es ist wirklich ein emotionaler Sport. Ich meine, entweder berührst du die Juroren emotional und sie geben dir eine richtig gute Punktzahl, oder du hast das nicht getan, aber trotzdem gut abgeschnitten, dann bekommst du weniger Punkte als derjenige danach, der genauso gut war wie du, aber die Juroren waren vielleicht einfach empfänglicher. Es ist also für jeden frustrierend, aber wie Paul sagte, manchmal hast du Glück, manchmal nicht, und so ist es eben.

[00:27:14] Am Ende des Tages, unter einer Bedingung: Im Wettbewerb gewinnt vielleicht nicht der beste Pilot, aber bei einem Zwei-Runden-Rennen, bei einem Drei-, Vier- oder Fünf-Runden-Rennen sollte am Ende normalerweise der beste Pilot vorne liegen, das sollte er sein.

[00:27:28] **Gavin McClurg:** Theo, was ist das – nicht auf dem Niveau, auf dem ihr in Wettkämpfen seid und das ganze Jahr über Wettkämpfe fliegt, sondern für Leute, die du gerne sehen würdest, die begeistert vom Fliegen sind und ein richtig guter Pilot werden wollen. Die wollen sicherstellen, dass sie X erreichen. Weißt du, was ist dieses X? Was sind die Grundlagen, die du vielleicht bei vielen cross country Piloten vermisst?

[00:27:59] **Théo De Blic:** Die wichtigste Grundfertigkeit, die vielen cross country Piloten fehlt, ist der Fullstall-Port. Also, der Hauptteil, der ihnen fehlt, ist der Rettungsaspekt, weil ich viele cross country Piloten sehe, die nicht in der Lage sind, den Rettungsschirm korrekt zu ziehen, und manchmal denken sie nicht einmal darüber nach. Sie denken nicht über die Rettung nach, was meiner Meinung nach das Eine ist, was unser Team euch beibringt, aber im wirklich technischen Teil des Gleitschirmfliegens ist der Fullstall meiner Meinung nach etwas, das vielen Piloten fehlt oder falsch interpretiert wird, weil ich viele Piloten gesehen habe, die zu SIVs gehen und mir danach sagen: Ja, Fullstall ist kein Problem. Ich habe drei in SIVs gemacht, aber sie hatten nie den Mut, ihn wieder über dem Boden auszuführen, oder das Vertrauen, ihn erneut zu machen.

[00:28:46] Ja. Ja. Ja. Ich meine, es geht nicht um das Management des Fullstalls, und ich denke, wenn man ein cross country Pilot ist, kommt man in Situationen, in denen man manchmal einen Cravat bekommt. Man gerät in schwierige Situationen und man sollte in der Lage sein, den Gleitschirm einfach ohne nachzudenken abzuwerfen – das sollte ein Automatismus sein. Ich denke, vielen cross country Piloten fehlt dieser Automatismus bisher.

[00:29:09] **Gavin McClurg:** Ich bin so froh, dass du das angesprochen hast. Pal hat das auch erwähnt und dachte, dass eine beträchtliche Anzahl – ich meine, er nannte eine riesige Zahl – an Unfällen allein dadurch vermieden werden könnte. Das ist eigentlich das Thema meiner nächsten Kolumne im Magazin, also bin ich froh, dass du das Thema aufgegriffen hast. Was noch? Eine Sache, die ich in diesem Podcast von anderen Piloten ziemlich oft höre, vor allem von den cross country Leuten, ist, dass viele cross country Piloten eben diesen großen, ordentlichen, guten Schirm nicht beherrschen.

[00:29:45] **Théo De Blic:** Ja, offensichtlich ist es ein riesiger Wing-over. Das sieht man nicht so oft. Also, mit den neuen cross country Schirmen ist es immer einfacher geworden. Ich meine, wenn man einen ENB Schirm ausprobiert und dann einen Enzo 3, dann wird man mit dem Enzo 3 vielleicht einen sehr guten Wing-over schaffen, während man mit einem ENB Gleitschirm Schwierigkeiten hätte, den Schwung zu bekommen, weil der so viel mehr Energie liefert. Aber für die meisten Piloten ist ein wirklich guter Wing-over schwer zu erreichen, und das kann ich verstehen, weil es nicht so einfach ist. Man muss seinen Gleitschirm wirklich verstehen und ihn wirklich verstehen. Man muss das Gefühl dafür wirklich entwickeln. Es ist also nicht wirklich einfach, aber es stimmt, dass es wichtig ist, weil es eines der wenigen Manöver ist, sagen wir mal, das auf allen Achsen funktioniert – also die Nickachse, der Heli-Teil und der Rollteil.

[00:30:34] Es ist also wirklich ein Manöver, bei dem man viel über das Momentum des Gleitschirms lernen kann, also darüber, wo man ziehen muss. Es gibt viele verschiedene Arten, Wing-overs zu fliegen. Da ist die ganze Nickbewegung. Wann du nach unten und oben gehst, wann du ziehen kannst, wann du nicht ziehen kannst, die Kontrolle der äußeren Spitze, damit er nicht klappt, und all das. Es ist also eine wirklich, wirklich interessante Schule für Wing-overs im Gleitschirmfliegen. Aber trotzdem bleibt meiner Meinung nach der Fullstall das Hauptproblem für heutige cross country Piloten.

[00:31:09] **Gavin McClurg:** Okay. Erklär mir dann mal die nächsten Schritte – also, wenn du das Gefühl hast, dass du die Stalls voll im Griff hast, welche Moves sind dann die nächsten, um dein acro Fundament aufzubauen?

[00:31:27] **Théo De Blic:** Nun, das Gute ist, dass man, sobald man Stalls perfekt beherrscht, in einer sicheren Position ist. Das bedeutet, dass man jedes Mal, wenn man in Schwierigkeiten steckt, für Stalls oder Backfly zurückgreifen kann. Im Grunde öffnet das die Tür zu allem. Nach den Stalls konzentriere ich mich normalerweise auf Spins und Helikopter, weil das erstens etwas ist, das während des Flugs passieren kann. Es ist also immer nützlich, an dieses Gefühl gewöhnt

zu sein, aber es ist auch ein wirklich, wirklich cooler Trick, den man ausführen kann. Also nach dem Stall wäre der nächste Schritt meiner Meinung nach der Helikopter.

[00:32:04] **Gavin McClurg:** Okay. Ja. Und das ist ziemlich technisch, oder? Ich meine, ich glaube, du hast vor Kurzem geschrieben, dass man für den Helico und viele Manöver, die einen Sackflug erfordern, am besten nicht auf einem super nervösen Gleitschirm sein sollte. Also nicht auf einem Freestyle- oder acro-Gleitschirm, sondern hol dir einen schönen B-Schirm. Kannst du ein bisschen mehr darüber erzählen?

[00:32:29] **Théo De Blic:** Ja, im Grunde. Der Helico ist einer der technisch anspruchsvollsten Tricks. Er ist nicht der härteste oder gefährlichste, aber er ist einer der technischsten, weil es immer auf eine wirklich, wirklich präzise Kontrolle des Gleitschirms ankommt. Man befindet sich in einer sehr präzisen Situation. Man braucht also eine wirklich, wirklich starke Kontrolle über den Schirm. Und es ist schwieriger, diese Kontrolle mit einem hardcore acro Schirm oder sogar mit einem Freestyle-Schirm zu haben, weil er im Rückflug, in der Sackflug-Position, wirklich viel empfindlicher reagiert. Während ein ENB-Schirm einem viel größere Fehlermargen lässt. Man kann mit einem ENB also viel mehr Fehler machen und der Schirm hilft einem trotzdem.

[00:33:17] Sehr viel. Und wenn die Situation etwas kniffliger wird und man die Kontrolle über den Gleitschirm ein wenig verliert, hilft einem der ENB-Gleitschirm durch seine sehr einfachen Reaktionen enorm weiter. Ich denke, jeder sollte anfangen, diese Tricks mit einem ENB-Gleitschirm zu trainieren. Offensichtlich ist das bisher nicht der Fall, aber ich rate all meinen Freunden immer, zum ENB-Gleitschirm zu greifen. Und bisher waren die Ergebnisse wirklich großartig. Sie gewinnen dadurch viel Selbstvertrauen. Und wenn sie dann nach dem Erlernen aller Tricks, aller Helical-Tricks und aller Tricks, die sie auf einem ENB-Gleitschirm machen können, zu einem Freestyle-Schirm oder einem acro-Schirm wechseln, erreichen sie die nächsten Schritte meist viel schneller und machen enorme Fortschritte.

[00:34:05] Und ich habe ziemlich oft gesehen, dass Freunde von mir oder Leute, die ich kenne, auf einem ENB Gleitschirm trainiert haben, während ihre Freunde mit acro Gleitschirmen geflogen sind. Und bei meinen Freunden, die mit acro Gleitschirmen geflogen sind, war der Fortschritt viel schneller als bei den anderen Leuten, die direkt mit acro Gleitschirmen angefangen haben. Ich denke, es fühlt sich irgendwie wie ein Rückschritt an, wenn man zu acro will und erst mal einen ENB Gleitschirm nimmt, aber du wirst merken, dass es ein wirklich guter Weg ist, um Fortschritte zu machen, und es wird für dich viel schneller sein, sobald du es drauf hast. Ich denke schon.

[00:34:43] **Gavin McClurg:** Ja, das gefällt mir. Das ist super. Ähm, ich möchte zurück zu dem gehen, was du über die acro Piloten gesagt hast – dass sie wissen, wie sie reagieren müssen, wenn etwas schiefgeht, weil sie das so oft als Arbeit gemacht haben, während cross country Piloten oft verletzt werden, weil sie nicht alles abwerfen. Das habe ich immer wieder und wieder gesehen, besonders bei Wettkämpfen, weil die Leute an ein Ziel denken und ihren Tag nicht ruinieren wollen. Und sie wollen es, sie wollen es, sie wollen es retten. Oder vielleicht, wie du sagtest, schauen sie gar nicht auf den Boden. Sie sind nur auf das Problem fokussiert. Erzähl doch mehr darüber, weil in meinem acro Training war die wertvollste Lektion, die ich gelernt habe, zu erkennen,

[00:35:32] Okay, ich bin viermal verdreht. Ich weiß, dass das eine ganze Weile dauern wird, um da wieder rauszukommen. Das hat mir die Höhe viel mehr bewusst gemacht als vorher, weil ich dachte, ich bin echt gut darin, Stalls zu fliegen. Ich habe eine Menge davon gemacht. Ja, ich kann das richten. Aber es gibt bestimmte Situationen, die wirklich viel Zeit brauchen, um da wieder rauszukommen.

[00:36:00] **Théo De Blic:** Ja. Warte, im Grunde, wenn man acro fliegt, wenn man eine acro macht, denkt man immer an die Möglichkeit, den Rettungsschirm weiter zu ziehen. Und das ist das, was vielen Piloten fehlt. Ein acro-Pilot, der sogar cross country fliegt, hat immer im Kopf, dass es möglich ist, den Rettungsschirm weiter zu ziehen. Und es ist auch kein Problem, den Rettungsschirm weiter zu ziehen. Ich meine, es gibt keine Schande daran, den Rettungsschirm zu ziehen. Es ist kein persönliches Versagen, den Rettungsschirm zu ziehen. Manchmal ist es kein so großes persönliches Versagen, einfach zuzugeben, dass man bisher von den Elementen besiegt wurde. Also, bisher ist das ziemlich wichtig. Ich denke, das ist eine große Lektion. Und im Grunde geht es nur darum, zuzugeben, dass man einfach nichts mehr tun kann.

[00:36:49] Manchmal liegt es einfach daran, dass man zu tief ist. Manchmal überfordern einen die Ereignisse einfach, wissen Sie, aber meiner Meinung nach ist das genau das, wofür viele Piloten mental trainieren sollten. Also, okay, vielleicht muss ich bei diesem Flug den Klapper ziehen. Und wenn das passieren muss, dann werde ich ihn ziehen. Wissen Sie, es ist rein mental, eigentlich braucht es nicht viele Fähigkeiten, um den Klapper zu finden, es ist einfach eine mentale Vorbereitung. Ich denke, viele cross country Piloten haben das nicht, weil es für sie irgendwie beschämend ist, den Klapper zu ziehen wegen einer Menschenmenge oder einer Drehung oder einfach, weil man die Landeberger in Turbulenzen zu weit reingedrückt hat und den Klapper bekommt.

[00:37:36] Und ich weiß nicht, ob sie sich schämen oder ob sie vielleicht einfach mehr Angst vor der Landung mit dem Rettungsschirm oder der Landung mit dem Gleitschirm haben. Ich weiß nicht. Es ist im Grunde eine Fähigkeit, die acro jedem beibringen kann, und nicht nur acro, man kann sie sich auch selbst beibringen, ohne acro zu fliegen, einfach nur indem man vor dem Flug darüber nachdenkt, dass es vielleicht passieren könnte. Und wenn es passiert, dann bist du bereit, weil du bereits wusstest, dass es passieren könnte. Im Grunde genommen. Ich

[00:38:02] **Gavin McClurg:** sozusagen. Vielleicht lernen wir ja, bei jedem Flug immer nach unten zu greifen und die Hand an den Toggle zu legen, nur um dieses Muskelgedächtnis aufzubauen. Du hast davon gesprochen, bis zum Knie und darüber hinauszugehen, um dieses Muskelgedächtnis zu schaffen, aber vielleicht geht es darum, das Muskelgedächtnis dafür zu entwickeln, einfach anzuerkennen, dass dies der Tag sein könnte.

[00:38:23] **Théo De Blic:** Ja. Im Grunde genommen. Wenn du die Möglichkeit wahrnimmst, wenn sie eintritt, bist du viel besser vorbereitet, weil du bereits darüber nachgedacht hast. Dann wirst du nicht zögern. Wenn dir aber nie in den Sinn gekommen ist, dass eine weitere Rettung möglich ist, wird das nicht das Erste sein, was dir im Notfall einfällt. Und im Grunde genommen sind im Gleitschirmfliegen viele Leute optimistisch. Ich meine, um alleine fliegen zu gehen, muss man ziemlich optimistisch und ziemlich selbstbewusst sein, aber im Grunde ist zu viel Optimismus nicht so gut. Ich denke, manchmal ist es gut, einfach zuzugeben, dass es nicht von alleine fliegen wird. Der Gleitschirm wird sich nicht von selbst erholen und dass du eine weitere Rettung durchführen musst. Und im Grunde ist der einzige Weg, darauf vorbereitet zu sein, es zu tun.

[00:39:10] **Gavin McClurg:** Das gefällt mir. Theo, wie gehst du das Training in der Nebensaison an? Du startest jetzt in eine neue Saison, den Winter, und ich nehme an, du hast diesen magischen Spot, auf den ich mich schon freue, dort zu fliegen – einen Ort, von dem ich all die Jahre gar nicht wusste, dass er existiert, obwohl ich unzählige Male in Hennessy und Umgebung geflogen bin. Was machst du jetzt im Winter, um dich auf die nächste Saison vorzubereiten?

[00:39:33] **Théo De Blic:** Nun, bisher hat der Winter in Frankreich schon ziemlich lange begonnen, zumindest seit etwa zwei Monaten. Und jetzt wird er bald zu Ende gehen, aber im Grunde fliege ich. Ich fliege immer noch so viel wie möglich. Ich versuche, die Bedingungen zu finden, aber ich mache einfach nur Läufe. Also nicht mit Thermik-Aktivität, wo die Seilbahnen rauf und runter fahren, sondern mit Seilbahnen. Ich trainiere also viel dafür. Und ich trainiere auch körperlich, um für die Saison in Form zu bleiben. Also Laufen, Übungen machen, einfach nur um die Ausdauer hochzuhalten und den Körper für die Saison fit zu halten. Und ich werde auch in bessere Klimazonen ziehen. Wahrscheinlich im Januar und Februar auf die Insel Cornelius in Spanien, die auch ein wirklich guter Flugplatz für den Winter ist.

[00:40:20] Im Winter reisen wir einfach herum. Wir nehmen uns ein paar Wochen frei, um nach der Saison zu entspannen. Und danach versuchen wir einfach, die Bedingungen zu finden oder warten auf die sonnigen Wintertage in Frankreich.

[00:40:35] **Gavin McClurg:** Für diejenigen, die – ja, speziell für unsere nordamerikanischen Hörer, aber es gibt Menschen auf der ganzen Welt, die vielleicht nicht so tolle Spots in ihrer direkten Umgebung haben wie ihr, um zu trainieren. Was sind, was sind, ähm, ihr wisst schon, nennt uns ein halbes Dutzend oder mehr Orte, die großartig sind. Und vielleicht auch die Jahreszeiten, also wenn man nicht unbedingt auf die Tour zum Training für Wettkampffliegen gehen will, sondern einfach nur zu seinen, zu seinen Lieblingsplätzen, den zuverlässigsten Orten, um acro zu trainieren.

[00:41:07] **Théo De Blic:** Nun, offensichtlich ist der zuverlässigste und mein Lieblingsort, um acro zu trainieren, in Spanien. Es ist Oganía. Und das Gute daran ist, man muss kein Weltklasse-Pilot sein, um dort zu fliegen. Es ist ein

wirklich cooler Ort. Die Bedingungen sind sehr ruhig. Es ist nicht so turbulent, weil es hauptsächlich ein Restitutionsort ist. Also von 16 bis 22 Uhr ist es eine fantastische Restitution mit wirklich, wirklich weicher Luft und überall Steigflug. Das ist der zuverlässigste Ort, den man von Mai bis Ende September finden kann. Das ist ein Ort, an dem man sein muss. Wenn du acro trainieren willst oder nur ganz einfache Tricks, weißt du, nicht mal um acro zu trainieren, sondern wenn du einfach wirklich richtig reinwillst.

[00:41:53] Und dann gibt es noch meinen eigenen Spot, der ist echt cool. Der ist auch super. Er beginnt etwas früher, so ab März, und endet ebenfalls Ende September. Im Oktober ist er weniger zuverlässig als Oganía, weil Oganía natürlich ganz besonders ist, aber er funktioniert trotzdem ziemlich gut. Ansonsten, wenn ihr im Winter fliegen wollt, ist Chile im Grunde einer der besten Spots. Der funktioniert wirklich, wirklich gut. Und das ist echt der Wahnsinn. Oh, und wenn ihr einen Ort mit einer Seilbahn findet – also wenn ihr in Europa seid, Österreich, Frankreich und die Schweiz sind voll davon. An Orten mit viel Höhe und einer Seilbahn könnt ihr dort richtig schnelle Runs fliegen.

[00:42:41] Und es ist viel weniger langweilig als wenn man mit dem Auto fährt. Es ist wirklich schnell und auch weniger anstrengend. Mit dem Auto ist es natürlich weniger Spaß als beim Thermikfliegen, aber es ist ganz gut. Du hast Chamonix, da gibt es einen, und all diese Orte in der Schweiz, in Frankreich und auch in Österreich. Und du hast auch die Kanarischen Inseln in Europa, die sind auch wirklich, wirklich gut. Aber es sind eher kniffligere Orte. Das ist mehr für Expertenpiloten, weil das ganze Gebiet etwas unsicherer ist. Die Rettungszonen sind etwas härter. Man muss also vorsichtig sein und wirklich viel darüber nachdenken, wenn man fliegt. Ich denke, das ist eher für Expertenpiloten. Und nun,

[00:43:28] Im Grunde gibt es überall tolle Orte zum Fliegen, ich meine, bisher habe ich überall fantastische Plätze gesehen, sogar für acro, an einem guten Tag ist jeder Ort toll. Und ich denke, in den USA und überall auf dem Globus gibt es fantastische Orte. Wenn du also einen findest, schreib mir einfach oder ruf mich an. Ich würde mich freuen, vorbeizukommen.

[00:43:52] **Gavin McClurg:** Erzähl mir ein bisschen über die Tour. Also, wann würde jemand, den du kennst, anfangen zu überlegen: „Hey, vielleicht könnte ich mal mitmachen“? Ich meine, es scheint mir so, als wären ihr, Andra und die wirklich Top-Piloten eine eigene Welt. Gibt es da noch viel Platz für Leute, um in diese Arena einzusteigen? Denn man wird sicher nicht unter den Top drei landen, es sei denn, man macht die gleichen Tricks wie ihr alle – und nicht mal die gleichen Tricks, sondern die gleichen Sequenzen und die gleichen Runs.

[00:44:34] **Théo De Blic:** Ja. Klar, wenn man sich die Top-Piloten ansieht, sind das größtenteils Profis, die das ganze Jahr über trainieren. Es ist also ziemlich schwierig, da sofort ganz oben mitzuspielen. Dafür braucht man viel Training, aber es gibt trotzdem viele Piloten auf einem anderen Niveau. Wir sind nicht nur Profis im Tool so far. Es gibt auch Leute mit einem Nebenjob oder Leute, die einfach nur zum Spaß fliegen. Und die kommen zum Tool nur wegen der Atmosphäre, weil es eine wirklich coole Atmosphäre ist. Wir sind sehr freundlich. Es herrscht eine entspannte Atmosphäre in Accra. Kein Druck. Im Grunde ist man auf jedem Niveau willkommen, wenn man die grundlegende Sicherheitsstufe hat – also wenn man die Basis-Tricks beherrscht, wie einen Copter und einen Full Stop, sowie einige einfache Verbindungen. Ihr seid im Tool willkommen, weil ihr immer Leute findet, gegen die ihr antreten könnt, da auf dem Tool alle Niveaus vertreten sind.

[00:45:30] Es gibt natürlich das Top-Niveau, aber eben auch die niedrigeren Level und es ist alles ziemlich entspannt. Wenn du also das Gefühl hast, in Accra mitmachen zu wollen und dein Level nicht so hoch ist, du aber trotzdem Interesse hast zu konkurrieren, bist du willkommen, weil du jetzt immer jemanden finden wirst, gegen den du antreten kannst.

[00:45:51] **Gavin McClurg:** Oh, toll. Und wer das, das ist echt cool. Ich dachte, man müsste sich qualifizieren oder so. Das ist also ziemlich praktisch. Was wir...

[00:45:58] **Théo De Blic:** wir haben eigentlich so eine Qualifikation, aber im Grunde muss der Pilot Fullstall, Helical und Sat auf eine sichere Weise ausführen, also sobald er sicher ist und man sieht, dass er sicher ist, darf er in den Wettbewerb eintreten. Und bisher wird sich das System nicht ändern. Ich habe zwar keine Bestätigung, aber wir sollten auch in den kommenden Saisons eine Qualifikation haben.

[00:46:26] **Gavin McClurg:** Wer leitet die Tour und woher kommt das Geld dafür?

[00:46:31] **Théo De Blic:** Im Grunde hat bisher jeder Wettbewerb seinen eigenen Sponsor. Es gibt also keinen einen Hauptsponsor für die Tour. Aber normalerweise finden die Wettbewerbe das Geld für die Staaten, also im Grunde den Veranstalter, Walk Up oder so etwas in dieser Art. Und die Staaten und die lokalen Unternehmen geben ihnen Geld, um die Ausgaben sowie die Teilnahmegebühren der beiden zu bezahlen. Außerdem hilft der Veranstalter sehr dabei, alle Kosten für die Veranstaltung zu decken. Wir haben also keinen Hauptsponsor, aber wir haben viele davon plus die Teilnahmegebühren, die von den Piloten gezahlt werden.

[00:47:14] **Gavin McClurg:** Cool. Wenn du, wenn du nach vorne schaust, sagen wir in fünf Jahren, wo siehst du dich in fünf Jahren?

[00:47:22] **Théo De Blic:** Nun, ich befinde mich ziemlich in einer ähnlichen Situation, weil ich sehr hart an meiner Karriere gearbeitet habe, um sie erfolgreich zu machen. Und ich hoffe, dass ich in fünf Jahren immer noch in der Lage sein werde, diese Karriere zu genießen und zu performen. Wenn ich also in fünf Jahren nach vorne blicke, hoffe ich, dass ich immer noch trainiere, immer noch antrete und immer noch vom Gleitschirmfliegen, speziell vom cross country, lebe, damit ich all die schönen Dinge am Gleitschirmfliegen erleben kann.

[00:47:54] **Gavin McClurg:** Du hast jetzt schon ein paar Mal Hike-and-Fly erwähnt. Wirst du irgendwann mal bei etwas wie den X-Alps hier mitspielen?

[00:48:02] **Théo De Blic:** Natürlich hoffe ich darauf. Ich werde dieses Jahr an der Ican-Fly-Meisterschaft in Frankreich teilnehmen. Letztes Jahr habe ich auch an einigen teilgenommen und ich trainiere gerade viel dafür. Bisher ist also noch nichts entschieden, aber ich trainiere und hoffe, das nötige Niveau zu erreichen.

[00:48:21] **Gavin McClurg:** toll, gut, ich werde es denke ich wieder machen, so um 2019, also vielleicht sehen wir uns ja dort an der Startlinie in Salzburg, das wäre ja der Wahnsinn, aber ja, ich weiß das wirklich zu schätzen, das war eine echte Ehre und ich danke dir für deine Zeit, ich weiß, du hast noch ein anderes Meeting vor, also lass uns hier aufhören, möchtest du noch etwas über deine Sponsoren oder die Leute, die deiner Kolumne folgen, oder irgendetwas anderes sagen, bevor wir hier abschließen?

[00:48:53] **Théo De Blic:** Natürlich, äh, zuerst möchte ich allen danken, die meine Kolumne verfolgen, weil äh, es war dieses Jahr in dieser Saison das erste Mal für mich, eine Kolumne zu schreiben, und ich habe wirklich, wirklich nette Rückmeldungen dazu bekommen. Und äh, und äh, falls Leute Fragen zur Kolumne haben oder Vorschläge, ich bin offen für Vorschläge, weil es äh, es ist ziemlich lustiges Zeug zu schreiben und ich genieße es sehr, und ich hoffe, dass alle meine Ratschläge und meine Kolumne äh, äh, auch interessant und hilfreich finden. Und äh, und zu guter Letzt möchte ich auch, ich, ich möchte meinen Sponsoren danken, weil äh, als Athlet kann ich ohne sie nicht leben und äh, und sie sind wie die Haupt-, die Hauptunterstützung für mich da und sie helfen mir äh, auf viele Arten, nicht nur finanziell, sondern auch äh, helfen mir in meinem Alltag mit ihren Produkten und allem drumherum. Es ist etwas, das wir nicht genug sagen, aber als Athleten sind wir total von ihnen abhängig und es ist wirklich schön zu sehen, dass sie da sind, um uns zu unterstützen, vor allem Gradient Super.

[00:49:58] und die gesamte Gleitschirmflieger-Branche unterstützt uns, also sind wir da und sie helfen uns ständig, und wir müssen ihnen dafür danken.

[00:50:08] **Gavin McClurg:** Super, super, danke. Weißt du was, bevor wir Feierabend machen, noch eine Frage. Ich bin sicher, wir haben einen gemeinsamen Freund, Jean Baptiste Chandelier. Er veröffentlicht seit all diesen Jahren diese unglaublichen Filme, und ich verpasse ständig die Gelegenheit, mit ihm an gemeinsamen Projekten zu arbeiten. Natürlich bin ich mehr cross country, aber wir haben auch schon einige wirklich lustige Filmprojekte gemacht. Hast du mit ihm für die Zukunft etwas geplant? Seid ihr Freunde?

[00:50:37] **Théo De Blic:** Ja, wir sind definitiv Freunde, wir kennen uns und sehen uns ziemlich oft, weil es ja offensichtlich eine kleine Welt ist. Wir sind Freunde, aber wir haben kein gemeinsames Projekt, weil wir bisher natürlich in unterschiedlichen Bereichen und mit unterschiedlichen Sponsoren unterwegs waren. Es ist immer schwierig, etwas mit verschiedenen Sponsoren auf die Beine zu stellen, aber ich genieße seine Arbeit sehr. Bisher hat er einige

Vlogs gestartet, die mir wirklich gut gefallen haben; sein letzter Vlog war wirklich, wirklich schön und es war ein neuer Ansatz für ihn. Es ist wirklich schön zu sehen, wie er so tolle Arbeit leistet. Ich denke, das ist eine wirklich gute Werbung für das Gleitschirmfliegen weltweit, weil man ja leicht sieht, dass es ein schöner Sport ist und er wirklich genießt, was er tut. Und für mich ist das Hauptding einfach, zu genießen, was man tut, und GB zeigt das wirklich sehr schön.

[00:51:31] **Gavin McClurg:** Fantastisch, super, Theo, vielen Dank. Ich lass dich jetzt zu deinem anderen Meeting gehen, ich weiß das wirklich zu schätzen. Und für diejenigen, die es noch nicht wissen: Schaut euch bitte Theos Spalte über cross country an. Es ist absolut fantastisch, egal ob ihr acro fliegt oder nicht, es ist wirklich großartig. Ich schätze die Mühe, die du da hineinsteckst, Theo, das ist toll. Und danke, vielen Dank, ich weiß es zu schätzen.

[00:51:54] **Théo De Blic:** Ja, danke für die Gelegenheit für das nette Gespräch, ich habe es wirklich genossen. Es war wirklich schön. Bis später, Kumpel. Ja, bis später.

[00:52:09] **Gavin McClurg:** Ich hoffe, euch hat das ziemlich kurze Gespräch mit Theo der Blick gefallen – fantastisch, all seine Gedanken zu acro und dem Training zu hören und wie wir cross country Piloten von acro lernen und viel sicherer werden können. Ich hoffe, ihr habt davon profitiert. Wenn ihr aus dieser oder einer der vorherigen Folgen etwas mitnehmt oder die Show gerade erst entdeckt habt, gibt es dort hinten eine ganze Menge an Stunden und Stunden und Stunden an großartigen Inhalten. Geht zurück und taucht tief in einige der anderen Folgen ein, da gibt es eine Menge fantastischer Ratschläge. Und wenn euch das gefällt, würde ich gerne das hier aussprechen: Denkt an es wie ein Magazinabonnement oder so. Alles, was wir bitten, ist einen Buck pro Folge. Ihr findet die Links, um die Show zu unterstützen, auf cloudbasedmayhem.com, entweder über PayPal als Einmalzahlung oder ihr könnt euch über patreon.com/cloudbasedmayhem anmelden, um es einfach zu erledigen. Aber wir nutzen keine Sponsoren, um die Show zu unterstützen, weil ich es hasse, diese ganzen Ankündigungen am Anfang machen zu müssen, und ich weiß, dass sowieso jeder einfach drüber spult. Das ist also ein von den Hörern unterstützter Podcast. Ihr seid es, die das möglich machen, und wir geben uns Mühe, ihn euch zu liefern, also

[00:53:14] schickt uns einen Euro pro Folge, wir wissen das wirklich zu schätzen, und wir sehen uns in der nächsten. Tschüss!